



## Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 oktober 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1166 sector LUV, houdende regels in verband met de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van luchthavens en andere terreinen met het oog op de orde en de veiligheid op die luchthavens en terreinen (Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen)

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op bijlage 14 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), de artikelen 8a.1, 8a.3, en 8a.51 van de Wet luchtvaart en artikel 51 van het Mijnbouwbesluit;

Besluit:

### HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
  - *baan*: een al dan niet verhard gedeelte van de luchthaven, uitsluitend bestemd voor het opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
  - *beweging*: een start of een landing met een luchtvaartuig;
  - *CTR*: CTR als bedoeld in artikel 1 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening;
  - *gemotoriseerd schermvliegtuig*: schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement uitgerust met een motor;
  - *gyroplane*: helikopter als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement waarvan de rotorbladen niet door de motor worden aangedreven;
  - *helikopter*: helikopter als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement, niet zijnde een gyroplane;
  - *helikopterluchthaven*: burgerluchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters;
  - *houder van een ontheffing*: houder van een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
  - *landbouw luchtvaartuig*: een voor het uitvoeren van landbouwwerkzaamheden toegelaten luchtvaartuig;
  - *luchtvaartvertoning*: luchtvaartvertoning als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel h, van de Regeling luchtvaartvertoningen;
  - *minister*: Minister van Verkeer en Waterstaat;
  - *m.l.a.*: MLA als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;
  - *obstakel*: een roerende of onroerende zaak, zowel tijdelijk als permanent, of een deel daarvan, die een belemmering vormt voor een luchtvaartuig, in een gebied bestemd voor bewegingen van een luchtvaartuig op de grond dan wel uitsteekt boven een omschreven vlak ter bescherming van een luchtvaartuig in zijn vlucht;
  - *onbemand luchtvaartuig tot 150 kilogram*: onbemand luchtvaartuig tot 150 kilogram, niet zijnde een modelluchtvaartuig waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt;
  - *schermvliegtuig*: schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
  - *strook*: gedeelte van een luchthaven waarin een baan is gelegen;
  - *terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik*: terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
  - *TMG*: Touring Motor Glider als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
  - *het verdrag*: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);
  - *verhoogde helikopterluchthaven*: een helikopterluchthaven op een bouwwerk of constructie op het land van meer dan 3 meter hoogte ten opzichte van het omgevingsvlak;
  - *vliegtuig*: vliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
  - *vrije ballon*: vrije ballon als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
  - *waterluchthaven*: burgerluchthaven, zijnde een watergebied, ingericht voor het gebruik door watervliegtuigen;
  - *watervliegtuig*: vliegtuig dat zich te water als schip kan verplaatsen;
  - *zeemijl*: de afstand van 1852 meter;



– *zweeftoestel*: zweeftoestel als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement, niet zijnde een gemotoriseerd schermvliegtuig.

2. Indien de tekst van de in deze regeling genoemde bijlagen bij het verdrag wijzigt, geldt deze wijziging vanaf het moment dat van deze wijziging mededeling is gedaan in het Tractatenblad.

## **HOOFDSTUK 2 REGELS VEILIG GEBRUIK BURGERLUCHTHAVENS MET EEN LUCHTHAVENBESLUIT EN BENOEMDE BURGERLUCHTHAVENS**

### **AFDELING 1 REIKWIJDTE**

#### **Artikel 2**

Dit hoofdstuk is van toepassing op:

- a. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen en waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld;
- b. helikopterluchthavens:
  - 1°. waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld;
  - 2°. die verbonden zijn met een ziekenhuis;
  - 3°. die verhoogd zijn aangelegd, of
  - 4°. die verbonden zijn met een mijnbouwinstallatie als bedoeld in artikel 51 van het Mijnbouwbesluit;
- c. de volgende luchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen: Ameland, Budel, Drachten, Eelde, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Maastricht, Midden-Zeeland, Oostwold, Rotterdam, Seppe, Schiphol, Teuge en Texel;
- d. de volgende helikopterluchthavens: Amsterdam (Amsterdam Heliport), Emmercompasuum (Heli Holland BV), Rotterdam Maasvlakte (ten behoeve van het loodswezen), Zierikzee (Prince Helicopters) en Heteren (Rosorum BV).

### **AFDELING 2 CERTIFICERING**

#### **Artikel 3**

Deze afdeling is van toepassing op de luchthaven Schiphol en op overige burgerluchthavens, met uitzondering van helikopterluchthavens, waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.

#### **Artikel 4**

De exploitant beschikt over een veiligheidsmanagementsysteem, dat ten minste bevat:

- a. veiligheidsbeleid;
- b. organisatiestructuur;
- c. taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van sleutelfunctionarissen;
- d. relevante bedrijfsprocessen;
- e. risico-inventarisatie en de daaruit voortvloeiende verbeteringen;
- f. bedrijfsmiddelen;
- g. opleiding en training;
- h. melding van ongevallen en ernstige incidenten;
- i. registratie, analyse en afhandeling van ongevallen en incidenten, defecten en gebreken, afwijkingen en tekortkomingen en interne en externe klachten met betrekking tot de veiligheid;
- j. documenten- en registratiebeheer;
- k. met anderen gemaakte afspraken inzake de veiligheid op en rond de luchthaven;
- l. een beschrijving van de wijze waarop de exploitant nagaat of de door hem gestelde voorschriften met betrekking tot de orde en veiligheid door de gebruikers van de luchthaven worden nageleefd en van de maatregelen die hij zo nodig neemt;
- m. in geval van een gecontroleerde luchthaven: een samenwerkingsprotocol tussen de exploitant en de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst met betrekking tot het luchthaventerreinverkeer op het landingsterrein, uitgezonderd luchtvaartuigen en met betrekking tot het verkeer van luchtvaartuigen naar, van en op de platformen.

#### **Artikel 5**

1. De exploitant draagt er zorg voor dat het luchthavenbedrijfshandboek een actuele beschrijving bevat van het veiligheidsmanagementsysteem alsmede van de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van de luchthaven.
2. De exploitant draagt er zorg voor dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de op de luchthaven



gevestigde bedrijven en organisaties, die hun werkzaamheden op het luchtvaartgebied uitoefenen, beschikken over de actuele versie van de voor hen relevante onderdelen van het luchthavenbedrijfshandboek en stelt hen onverwijld in kennis van wijzigingen daarvan.

#### **Artikel 6**

1. Als sleutelfunctionaris als bedoeld in artikel 4, onderdeel c, wordt in ieder geval aangemerkt een door de exploitant te benoemen havenmeester.
2. De havenmeester wordt door de exploitant belast met het dagelijkse toezicht op de luchthaven en in het bijzonder met het toezicht op de orde en veiligheid in het luchtvaartgebied.
3. De havenmeester verricht zijn taak onverminderd de verantwoordelijkheid van de exploitant.
4. De functie van havenmeester mag verenigd worden met die van directeur van de luchthaven.

#### **Artikel 7**

1. De exploitant controleert ten minste één maal per jaar of de werking van het veiligheidsmanagementsysteem doeltreffend en doelmatig is.
2. Bij luchthavens die beschikken over een baan die langer is dan 1200 meter en voorzieningen hebben voor landingen met behulp van navigatie-instrumenten, beschikt de exploitant over een intern auditprogramma op basis waarvan de jaarlijkse controle van het veiligheidsmanagementsysteem wordt uitgevoerd.
3. Indien de resultaten van de controle, bedoeld in het eerste lid, daartoe aanleiding geven wijzigt de exploitant het veiligheidsmanagementsysteem.

#### **Artikel 8**

1. De exploitant zorgt voor de vastlegging van de gegevens die noodzakelijk zijn voor de werking van het veiligheidsmanagementsysteem.
2. De exploitant heeft de meest recente uitgave van documenten voorhanden op de daartoe bestemde plaatsen.
3. De exploitant registreert de uitgave van documenten alsmede de wijziging van documenten.

### **AFDELING 3 LUCHTHAVENS DIE GEBRUIKT WORDEN DOOR VLIEGTUIGEN**

#### *§ 1 Reikwijdte*

#### **Artikel 9**

Deze afdeling is van toepassing op:

- a. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen en waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld;
- b. de volgende luchthavens: Ameland, Budel, Drachten, Eelde, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Maastricht, Midden-Zeeland, Oostwold, Rotterdam, Seppe, Schiphol, Teuge en Texel.

#### *§ 2 Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven*

#### **Artikel 10**

De exploitant draagt er zorg voor dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van een luchthaven voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 bij het verdrag, met uitzondering van de volgende onderdelen:

- a. 1.2.1, 1.2.2, 1.4 en 1.5;
- b. de volzin 'Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from survey/origin to the next intended user' in 2.1.2, 2.5.3 en 2.5.4;
- c. 3.1.1 tot en met 3.1.4, 3.1.8, 3.12.1 en 3.15.1;
- d. 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3, 5.3.3 en 5.4.5;
- e. 6.1.10, 6.1.11, 6.2.8, 6.2.9 en 6.3.12;
- f. 9.3, 9.4.1 onder a, 9.4.2, de zinsnede 'or in the vicinity of' in de onderdelen 9.4.3 en 9.4.4, 9.10.5 en 9.10.6.



## Artikel 11

De in artikel 10 niet uitgezonderde onderdelen van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 bij het verdrag gelden met dien verstande dat:

- a. de exploitant ervoor zorgt dat de gegevens, bedoeld in hoofdstuk 2 van deel I van bijlage 14, worden verstrekt aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties;
- b. de plicht tot het gebruik van een CRC-algoritme, bedoeld in onderdeel 2.1.3, geldt met ingang van 18 november 2010;
- c. de plicht tot het verstrekken van gegevens, bedoeld in onderdeel 2.6.2, alleen betrekking heeft op verhardingen die bestemd zijn voor het gebruik van een luchtvaartuig met een ledige startmassa van meer dan 6 000 kg;
- d. de informatie, bedoeld in de onderdelen 2.6.5 en 2.6.6, onder a, eveneens verstrekt mag worden met gebruikmaking van de codes 'special-rigid (SR)' of 'special flexible (SF)';
- e. onderdeel 2.6.8 van toepassing is op de draagkracht van een onverharde luchthaven die bestemd is voor het gebruik van een luchtvaartuig met een ledige startmassa van maximaal 6 000 kg;
- f. bij de uitvoering van onderdeel 2.12, onder e, tevens vermeld wordt op welk vliegtuigtype de daar bedoelde informatie betrekking heeft;
- g. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
- h. een seinvierkant als bedoeld in onderdeel 5.1.2 niet verplicht is op luchthavens met luchtverkeersleiding;
- i. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.1.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen verhoogde naderingslichten (elevated approach lights) zijn geplaatst;
- j. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.5, moet behoren tot het type PAPI;
- k. het locatiebord, bedoeld in onderdeel 5.4.3.26, is voorzien van een gele rand met een breedte van 0,5 maal de streepbreedte;
- l. onderdeel 9.2.19 niet van toepassing is op luchthavens die volgens tabel 9-1 zijn ingedeeld in de categorieën 1, 2 of 3;
- m. op een luchthaven die is ingericht voor het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling kan binnen 4 minuten de volledige hoeveelheid blusmiddel, bedoeld in de kolommen 3 of 5 van tabel 9-2, zijn opgebracht;
- n. onderdeel 9.2.22 alleen van toepassing is op verharde banen die zijn aangelegd na het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling;
- o. op banen als bedoeld in onderdeel n van artikel 11 van de onderhavige regeling kan binnen 3 minuten de volledige hoeveelheid blusmiddel, bedoeld in de kolommen 3 of 5 van tabel 9-2, zijn opgebracht;
- p. onder voldoende getraind personeel, bedoeld in onderdeel 9.2.36, minimaal de in de onderstaande tabel opgenomen aantallen personeel wordt verstaan:

Luchthaven categorie	Officier van dienst (AFO)	Bevelvoerder	Manschap	Totaal
1			2	2
2			2	2
3			3	3
4		1	3	4
5		1	3	4
6		1	6	7
7		1	6	7
8, 9 en 10	1	1	9	11

- q. onder 'the appropriate authority', bedoeld in deel I van bijlage 14 van het verdrag, wordt verstaan:
  - 1°. in de onderdelen 9.4.3 en 10.4.13: de exploitant van de luchthaven;
  - 2°. in de overige gevallen: de minister.

## Artikel 12

Op een luchthaven wordt geen bouwwerk opgericht dat:

- a. de goede werking van de ten behoeve van de luchthaven aanwezige communicatie-, navigatie- en radarapparatuur verstoort,
- b. zog-turbulenties of wervelstraten veroorzaakt die de veiligheid van het vliegverkeer verstoren, of
- c. het zicht van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeersstoren op de banen belemmert.



## Artikel 13

Op het deel van een luchthaven, buiten het deel van de luchthaven dat wordt gebruikt voor en ten behoeve van de hoofd baan, dat wordt gebruikt door een van de luchtvaartuigen als bedoeld in de paragrafen 3 tot en met 12 van hoofdstuk 3 van deze regeling, zijn de eisen die in deze paragrafen zijn opgenomen met betrekking tot een luchthaven en het gebruik hiervan door een dergelijk luchtvaartuig van overeenkomstige toepassing.

## Artikel 14

1. De exploitant moet een register aanleggen waarin gegevens worden bijgehouden omtrent elk luchtvaartuig dat op de luchthaven landt of daarvan opstijgt en het daarmee gepleegde vervoer.
2. De exploitant houdt van niet-verkeersvluchten de volgende gegevens bij:
  - a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig tevens inhoudende de inrichting van het luchtvaartuig en de naam van de eigenaar of houder;
  - b. de naam van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
  - c. de luchthaven, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
  - d. de luchthaven van bestemming, alsmede tijdstip van vertrek;
  - e. de aard van de vlucht, alsmede het aantal inzittenden;
  - f. de baan- en circuitrichting.
3. De exploitant houdt van verkeersvluchten dezelfde gegevens bij als van niet-verkeersvluchten, met uitzondering van de onderdelen b en e van het tweede lid, doch dient daarentegen van verkeersvluchten de volgende additionele gegevens bij te houden:
  - a. het vluchtnummer;
  - b. de herkomst of bestemming van de vervoerde passagiers, zowel voor passagiers met bestemming respectievelijk herkomst Nederland als voor overstappende passagiers en doorgaande passagiers;
  - c. de herkomst of bestemming van de vervoerde vracht en post, zowel voor vracht en post met bestemming respectievelijk herkomst Nederland als voor vracht en post met overslag.
4. De gegevens van het register dienen ten minste 2 jaar te worden bewaard.

## AFDELING 4 HELIKOPTERLUCHTHAVENS

### *§ 1 Reikwijdte*

#### Artikel 15

Deze afdeling is van toepassing op:

- a. helikopterluchthavens:
  - 1°. waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld;
  - 2°. die verbonden zijn met een ziekenhuis;
  - 3°. die verhoogd zijn aangelegd, of
  - 4°. die verbonden zijn met een mijnbouwinstallatie als bedoeld in artikel 51 van het Mijnbouwbesluit;
- b. de volgende helikopterluchthavens: Amsterdam (Amsterdam Heliport) Emmercompasuum (Heli Holland BV), Heteren (Rosorum BV), Rotterdam Maasvlakte (ten behoeve van het loodswezen) en Zierikzee (Prince Helicopters).

### *§ 2 Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven*

#### Artikel 16

De exploitant draagt er zorg voor dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van een helikopterluchthaven voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen van deel II (Heliports) van bijlage 14 bij het verdrag, met uitzondering van de volgende onderdelen:

- a. 1.2.1 en 1.2.2;
- b. de volzin 'Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from survey/origin to the next intended user' in 2.1.2 en 2.4.2 tot en met 2.4.4;
- c. 5.3.2.



## Artikel 17

De in artikel 16 niet uitgezonderde onderdelen van deel II (Heliports) van bijlage 14 bij het verdrag gelden met dien verstande dat:

- a. de hoogte limiet van een obstakel in de safety area, bedoeld in onderdeel 3.1.18, van een grond gebonden helikopterluchthaven 35 cm bedraagt;
- b. de separatie afstand, bedoeld in onderdeel 3.1.23, niet minder is dan 1 maal de grootste breedte van de helikopter met draaiende rotorbladen van een taxibaan tot een obstakel en van een taxibaan tot de grens van een helikopter parkeerplaats;
- c. de separatie afstand, bedoeld in onderdeel 3.1.33, tussen twee taxibanen in de lucht of tussen een taxibaan in de lucht en een taxibaan op de grond niet minder is dan drie maal de grootste breedte van een helikopter met draaiende rotorbladen;
- d. de afstand, bedoeld in onderdeel 3.1.39, tussen de strook en een FATO niet minder is dan twee maal de lengte over alles van de grootste gebruikmakende helikopter;
- e. voor klasse 2 en 3 helikopters geldt voor de eerste sectie van de naderings- en startsector, bedoeld in onderdeel 4.2.5, een helling van 12,5 %;
- f. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
- g. de marker, bedoeld in onderdeel 5.2.4.4, niet hoger dan 35 centimeter mag zijn,
- h. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.4.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen het naderings-verlichtings-systeem is geplaatst;
- i. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.5.2, moet behoren tot het type PAPI of HAPI.

## Artikel 18

1. Een verhoogde helikopterluchthaven die gebruikt wordt door een helikopter die is ingedeeld in performance klasse 3, bedoeld in onderdeel III van bijlage 6 bij het verdrag, is zodanig gelegen dat in de directe omgeving van de luchthaven geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding.
2. Artikel 14 is, met uitzondering van helikopterluchthavens die verbonden zijn met een mijnbouwinstallatie als bedoeld in artikel 51 van het Mijnbouwbesluit, van overeenkomstige toepassing.

## HOOFDSTUK 3 REGELS VEILIG GEBRUIK OVERIGE BURGERLUCHTHAVENS EN TERREINEN VOOR TIJDELIJK EN UITZONDERLIJK GEBRUIK

### § 1 Reikwijdte

## Artikel 19

Dit hoofdstuk is van toepassing op:

- a. burgerluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen;
- b. terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, met uitzondering van terreinen die worden gebruikt door vliegtuigen die deelnemen aan een luchtvaartvertoning.

### § 2 Algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften

## Artikel 20

1. Een luchthaven is zodanig gelegen dat:
  - a. het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij behoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden;
  - b. in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven voldoende geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding;
  - c. binnen een gebied met een straal van 2000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven geen obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven;
  - d. geen obstakels steken door een vlak, aansluitend op het vlak, bedoeld in het vorige onderdeel, dat in hoogte oploopt met een helling van 1:10 (hoogte:afstand) tot een hoogte van 80 meter boven de grond;
  - e. in het verlengde van een baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de strook als basis, oploopt met een helling van 1:20 (hoogte:afstand) en een divergentie van 10% tot op een afstand van 900 meter van de baan of de landingsplaats;
  - f. ter weerszijden van een baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de





- lengte van de strook als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel e;
- g. de luchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.
2. Op luchthavens die voor het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling zijn opgericht, zijn de onderdelen c tot en met f van het eerste lid niet van toepassing voor wat betreft obstakels die aanwezig zijn op het moment van inwerkingtreding van de onderhavige regeling.
  3. Op of in de onmiddellijke nabijheid van een luchthaven die wordt gebruikt door gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn voldoende en deugdelijke reddings- en brandblusmiddelen aanwezig voor het redden van mensenlevens en de bestrijding van branden van luchtvaartuigen alsmede voldoende en terzake kundige personen voor de bediening van deze middelen.
  4. Op de luchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.
  5. De windzak is op een zodanige plaats opgesteld, dat deze door de gezagvoerder, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond, goed kan worden waargenomen.
  6. De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.
  7. De baan is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen.
  8. Indien het oppervlak van een start- of landingsplaats bestaat uit een gewas dan is dit ten hoogste 0,15 meter hoog.
  9. De baan, taxibaan of landingsplaats zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
  10. In het geval een openbare weg of spoorweg in de nabijheid van de luchthaven aanwezig is, dan geldt deze als een obstakel van 5 respectievelijk 5,5 meter boven die weg of spoorweg.
  11. De leden 1, 7, 8 en 10 zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

#### **Artikel 21**

Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is niet gelegen:

- a. in een gebied waar het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend is verboden op grond van artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
- b. in en binnen een afstand van 6 zeemijlen van de grens van de CTR van de luchthaven, Schiphol, Maastricht, Rotterdam, Eelde, De Kooij of Eindhoven, tenzij de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt schriftelijk of per e-mail heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar deze luchthavens mogelijk is;
- c. in en binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van de CTR van een andere luchthaven dan genoemd in onderdeel b, tenzij de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt schriftelijk of per e-mail heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar deze luchthaven mogelijk is;
- d. binnen een op grond van artikel 45, tweede lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement aangewezen oefengebied voor nood- of voorzorgslandingen van burgerluchtvaartuigen;
- e. onder of binnen een afstand van 3 zeemijlen van een laagvliegroute of een laagvlieggebied als bedoeld in de artikelen 4 en 5 van de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen, tenzij het gebruik zich beperkt tot vrijdagen na 17.00 uur plaatselijke tijd, zaterdagen, zondagen of nationale feestdagen;
- f. binnen een afstand van 3 zeemijl van de grens van een luchthaven waarboven geen CTR is ingesteld, tenzij de exploitant van de betreffende luchthaven schriftelijk of per e-mail heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar de deze luchthaven mogelijk is.

#### **Artikel 22**

1. Het gebruik van een luchthaven voldoet aan de volgende eisen:
  - a. de exploitant wijst een beheerder aan;
  - b. de beheerder wordt door de exploitant belast met het dagelijkse toezicht op de luchthaven en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde op de luchthaven;
  - c. het gebruik van de luchthaven wordt door de exploitant vastgelegd in een register. In dit



register worden ten minste de navolgende gegevens vermeld:

- 1°. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig tevens inhoudende de inrichting van het luchtvaartuig en de naam van de eigenaar c.q. houder;
  - 2°. de naam van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
  - 3°. de luchthaven, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
  - 4°. de luchthaven van bestemming, alsmede tijdstip van vertrek;
  - 5°. de aard van de vlucht, alsmede het aantal inzittenden;
  - 6°. de baan- en circuitrichting.
- d. de gegevens van het register worden ten minste 2 jaar bewaard.
- e. de exploitant draagt de volgende gegevens over aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties:
- 1°. het feitelijke adres van de luchthaven;
  - 2°. de aangewezen geografische positie van de luchthaven in noordelijke breedte en oostelijke lengte;
  - 3°. naam en telefoonnummer van de beheerder van de luchthaven;
- f. het innemen van brandstof door een luchtvaartuig vindt plaats met uitgeschakelde motor en met stilstaande propeller of rotorbladen;
- g. de exploitant draagt er zorg voor dat het gebruik is afgestemd op de beschikbare landings- en parkeercapaciteit op de luchthaven.
2. Het eerste lid, onderdelen f en g, zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, met dien verstande dat in plaats van 'de exploitant' wordt gelezen: de houder van de ontheffing, bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet Luchtvaart.

### § 3 Helikopters

#### Artikel 23

1. Een helikopterluchthaven en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. de luchthaven en het gebruik hiervan voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen uit de navolgende onderdelen van deel II (Heliports) van bijlage 14 bij het verdrag: 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.14, 3.1.15, 3.1.17, 3.1.20 en 3.1.21.
  - b. de luchthaven is zodanig gelegen dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak, dat met de korte zijde van de luchthaven als basis, oploopt met een helling van 1:8 (hoogte:afstand) tot een afstand van 245 meter, gemeten vanaf de landingsplaats, en divergerend tot een breedte van 7 maal de rotordiameter.
  - c. de uitvliegsector ligt in het verlengde van de invliegsector of maakt een hoek van maximaal 30° met de invliegsector.
2. Artikel 20, eerste lid, onderdelen e en f en het derde lid, zijn niet van toepassing op een luchthaven als bedoeld in het eerste lid.

#### Artikel 24

1. Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een helikopter en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. het terrein is verder gelegen dan 50 meter van aaneengesloten woonbebouwing;
  - b. het terrein is verder gelegen dan 25 meter van een openbare weg, tenzij deze weg door de bevoegde autoriteiten is afgezet;
  - c. het terrein heeft afmetingen die ten minste gelijk zijn aan de minimale afmetingen als vermeld in het vlieghandboek behorende bij de betreffende helikopter;
  - d. indien met draaiende rotor passagiers in- en uit moeten stappen dan worden deze door daartoe getraind personeel op een veilige wijze naar en van de helikopter geleid.
2. Artikel 20, eerste lid, onderdelen c, d, e en f, zijn niet van toepassing op een terrein als bedoeld in het eerste lid.

### § 4 Mla's

#### Artikel 25

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een mla voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:





- a. voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 200 meter en een breedte van ten minste 30 meter;
  - b. de baan ligt in een obstakelvrije strook van ten minste 300 bij 30 meter, waarbij de korte zijde van de baan op een afstand van 50 meter van het begin van de strook is gelegen, terwijl de breedte van de luchthaven zodanig is, dat buiten de obstakelvrije strook met een mla kan worden getaxied.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een mla.

### *§ 5 Gemotoriseerde schermvliegtuigen*

#### **Artikel 26**

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 70 meter en een breedte van ten minste 25 meter;
  - b. de baan ligt in een obstakelvrije strook met een lengte van ten minste 170 meter en een breedte van ten minste 125 meter, waarbij de korte zijde van de baan op een afstand van 50 meter van het begin van de strook is gelegen.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een gemotoriseerd schermvliegtuig.

### *§ 6 Vrije ballonnen*

#### **Artikel 27**

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een vrije ballon en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. de luchthaven is zodanig gelegen dat in de richting van de opstijging eventuele obstakels met een hoogteverschil van ten minste 15 meter overvaren kunnen worden;
  - b. de startplaats is zodanig afgescheiden, dat toeschouwers een heteluchtballoon nergens dichterbij kunnen naderen, dan tot op 10 meter van de mand en de uitgelegde ballon;
  - c. indien de vulling uit een brandbaar gas bestaat is de afstand, bedoeld in onderdeel b, ten minste 40 meter van de gasballoon en de benodigde gasvulapparatuur;
  - d. binnen de afscheiding, bedoeld in onderdeel b, zijn geen andere personen aanwezig dan de opvarenden en de personen die werkzaamheden hebben te verrichten die aan de opstijging zijn verbonden;
  - e. de personen, bedoeld in onderdeel d, die werkzaamheden hebben te verrichten zijn als zodanig duidelijk herkenbaar;
  - f. indien de luchthaven wordt gebruikt voor een opstijging door een ballon met een vulling van brandbaar gas, dan zijn ten behoeve van de personen, bedoeld in onderdeel d, borden geplaatst met het duidelijk leesbare opschrift: 'Open Vuur en Roken Verboden';
  - g. ingeval van een opstijging met een vulling bestaande uit brandbaar gas wordt op de startplaats niet gerookt en zijn daar geen vuurverwekkende voorwerpen of middelen aanwezig;
  - h. de startplaats wordt zodanig gekozen, dat zich over de eerste 50 meter van de projectie van de vermoedelijke richting van de opstijging en in een strook met een breedte van 10 meter ter weerszijden van deze projectie, geen publiek bevindt;
  - i. een opstijging van een vrije ballon die door middel van een kabel tijdelijk is bevestigd aan het aardoppervlak wordt alleen gevoerd bij windsnelheden van minder dan 3 meter/seconden, de vrije ballon mag daarbij niet hoger stijgen dan 50 meter boven het aardoppervlak.
2. Artikel 20, eerste lid, onderdelen e en f en het zevende tot en met het negende lid, zijn niet van toepassing op een luchthaven als bedoeld in het eerste lid.
3. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een vrije ballon.
4. Artikel 20, zevende en achtste lid, zijn niet van toepassing op een terrein als bedoeld in het derde lid.



## § 7 Watervliegtuigen

### Artikel 28

1. Een waterluchthaven en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. in het betreffende watergebied is een baan geprojecteerd met een lengte van minimaal 1000 meter;
  - b. de geprojecteerde baan is zodanig gelegen dat zich zowel in de landings- als startrichting geen obstakels bevinden die gevaar kunnen opleveren voor de uit te voeren landings- en startprocedures;
  - c. een start of een landing wordt alleen uitgevoerd indien de golfhoogte dit toelaat en zich in de geprojecteerde baan geen personen en vaartuigen bevinden;
  - d. het gelijktijdig landen en starten door meerdere watervliegtuigen op en van de luchthaven is niet toegestaan.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een watervliegtuig.

## § 8 Zweefstoellen

### Artikel 29

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zweefstoel voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. de lengte van de luchthaven is ten minste gelijk aan de lengte van de lierkabel;
  - b. de breedte van de luchthaven is ten minste 150 meter of ten minste 100 meter indien aan één of weerszijden van de luchthaven een stuk grond is gelegen met een totale breedte van ten minste 50 meter dat als veiligheidsstrook kan dienen;
  - c. de luchthaven en de veiligheidsstrook zijn vrij van obstakels en oneffenheden welke gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of noodlanding;
  - d. de opstelplaats van de lier is gelegen op een afstand van ten minste 25 meter binnen de grens van de luchthaven;
  - e. de lierkabel kan op de lierbaan in een rechte lijn worden uitgereden;
  - f. de startplaats heeft een lengte van ten minste 150 meter en een breedte van ten minste 50 meter;
  - g. de opstelplaats voor een zweefstoel is niet gelegen op de startplaats;
  - h. de landingsplaats heeft een lengte van ten minste 75 meter en indien gelijktijdig met meerdere zweefstoellen wordt geland, per zweefstoel een breedte van ten minste twee maal de spanwijdte van het betreffende zweefstoel;
  - i. de landingsplaats is niet gelegen op de lierbaan, startplaats of opstelplaats.
2. Indien de luchthaven, bedoeld in het eerste lid, mede wordt gebruikt door een TMG, dan is ten behoeve van het gebruik door de TMG een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 300 meter die gelegen is in een strook met een lengte van ten minste 660 meter en een breedte van ten minste 30 meter.
3. Indien de luchthaven, bedoeld in het eerste lid, mede wordt gebruikt door een vliegtuig dat wordt gebruikt ten behoeve van het slepen van een zweefstoel, dan is ten behoeve van het gebruik van een dergelijk vliegtuig een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 600 meter en een breedte van ten minste 30 meter die gelegen is in een strook met een lengte van ten minste 660 meter.
4. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zweefstoel.

### Artikel 30

1. Het gebruik van een luchthaven door een zweefstoel voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. gedurende het opstijgen en landen zijn er geen onbevoegde personen aanwezig op de lierbaan, de startplaats en de landingsplaats;
  - b. het opstijgen of doen opstijgen van een zweefstoel door middel van een lier vindt alleen plaats indien de vallende lierkabel niet buiten de grens van de luchthaven of de veiligheidsstrook, bedoeld in artikel 29, eerste lid, onderdeel b, kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;



- c. het afwerpen van de sleepkabel door een sleepvliegtuig vindt alleen plaats als de sleepkabel niet buiten de grens van de luchthaven kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken.
  - d. gelijktijdig landen of starten van een zweeftoestel, een TMG of een sleepvliegtuig is niet toegestaan;
2. Het vorige onderdeel geldt niet voor een zweeftoestel dat gekoppeld is aan een sleepvliegtuig.
3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zweeftoestel.

### *§ 9 Landbouwluchtvaartuigen*

#### **Artikel 31**

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een landbouwluchtvaartuig voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. voor het landen en opstijgen is een strook beschikbaar met een lengte die ten minste gelijk is aan de startlengte als vermeld in het vlieghandboek behorende bij het betreffende luchtvaartuig;
  - b. de breedte van de strook bedraagt ten minste tweemaal de spanwijdte van het luchtvaartuig dat gebruik maakt van de strook, doch niet minder dan 30 meter;
  - c. in de strook is de bodemgesteldheid, voor wat betreft de vlakheid en de draagkracht, dusdanig dat het betreffende landbouwluchtvaartuig op een veilige wijze kan starten en landen binnen de in het bij het betreffende luchtvaartuig behorende vlieghandboek gestelde gebruiksbeperkingen;
  - d. in de strook zijn geen obstakels aanwezig. De gewashoogte in de strook is slechts hoger dan 15 centimeter, voor zover deze geen gevaar oplevert voor een veilige vluchtuitvoering;
  - e. in het midden, binnen de grenzen van de strook, is een baan aanwezig met een lengte die gelijk is aan die van de strook en een breedte van ten minste twee maal de spoorbreedte van het betreffende luchtvaartuig.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een landbouwluchtvaartuig.

### *§ 10 Luchtschepen*

#### **Artikel 32**

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een luchtschip dat op zeeniveau in de internationale standaard-atmosfeer in geheel gevulde toestand een afmeting heeft van meer dan 5 meter of een inhoud van meer dan 4 kubieke meter, bevat, onverminderd het bepaalde in § 2, een obstakelvrij grondvlak in de vorm van een cirkel met een straal van ten minste de lengte van het luchtschip.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een luchtschip als bedoeld in het eerste lid.

### *§ 11 Onbemande luchtvaartuigen tot 150 kilogram*

#### **Artikel 33**

1. Onverminderd het bepaalde in § 2, zijn de eisen, bedoeld in artikel 31, eerste lid, van overeenkomstige toepassing op een luchthaven die gebruikt wordt door een onbemand vliegtuig van maximaal 150 kilogram, met dien verstande dat de lengte van de baan, bedoeld in onderdeel a, niet minder is dan 100 meter en de breedte van de strook, bedoeld in onderdeel b, niet minder is dan 10 meter.
2. Onverminderd het bepaalde in § 2, zijn de eisen, bedoeld in artikel 32, eerste lid, van overeenkomstige toepassing op een luchthaven die gebruikt wordt door een onbemand luchtschip van maximaal 150 kilogram.
3. Onverminderd het bepaalde in § 2, zijn de eisen, bedoeld in artikel 24, eerste lid, met uitzondering van onderdeel d, van overeenkomstige toepassing op een luchthaven die gebruikt wordt door een onbemande helikopter van maximaal 150 kilogram.
4. Een luchthaven die gebruikt wordt door een onbemand luchtvaartuig van maximaal 150 kilogram



is zodanig gelegen dat tijdens de start- en landingsfase een vrij uitzicht op de luchthaven mogelijk is.

5. Het eerste tot en met het vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een van de in deze leden bedoelde luchtvaartuigen.

### § 12 Gyroplanes

#### Artikel 34

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een gyroplane voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
  - a. voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte die ten minste gelijk is aan de startlengte die vermeld is in het vlieghandboek van het betreffende luchtvaartuig, doch niet minder dan 200 meter en een breedte van ten minste 30 meter;
  - b. de baan is gelegen in een obstakelvrije strook met een lengte van ten minste 300 meter en een breedte van ten minste 30 meter, waarbij de korte zijde van de baan op een afstand van 50 meter van de korte zijde van de strook is gelegen.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een gyroplane.

## HOOFDSTUK 4 PROCEDUREBEPALINGEN

#### Artikel 35

1. De termijn voor het nemen van een besluit op de aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart bedraagt vier weken.
2. De ontheffing wordt niet verleend dan nadat gedeputeerde staten over de aanvraag tot ontheffing overleg hebben gevoerd met de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.
3. De houder van de ontheffing meldt ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.

#### Artikel 36

1. De minister kan ontheffing verlenen van de voorschriften die op grond van hoofdstuk 3 gelden voor een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Deze ontheffing wordt slechts verleend indien:
  - a. als gevolg van bijzondere omstandigheden de voorschriften in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden, en
  - b. de veiligheid van het terrein en van het luchtverkeer dat van het terrein gebruik maakt met het verlenen van een ontheffing niet in gevaar worden gebracht.
2. Aan de ontheffing, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

## HOOFDSTUK 5 WIJZIGING ANDERE REGELINGEN

#### Artikel 37

Het Algemeen luchthavenreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

##### Artikel 1

Deze regeling is van toepassing op de volgende luchthavens: Ameland, Budel, Drachten, Eelde, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Maastricht, Midden-Zeeland, Rotterdam, Schiphol, Seppe, Teuge en Texel.



B

Na artikel 1 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

**Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

C

De onderdelen i en j van het tweede onderdeel van artikel 18 komen te luiden:

- i. elektrische schakelaars of elektronische schakelaars die geen onderdeel zijn van het vliegtuig in een andere positie te zetten die niet noodzakelijk is voor het tanken, laden of lossen;
- j. elektrische apparatuur of elektronische apparatuur van het vliegtuig te testen of te gebruiken, tenzij uit de onderhoud-en gebruiksdokumentatie van het vliegtuig blijkt dat dit is toegestaan en dit is geautoriseerd door certificeringspersoneel uit de categorieën A, B1 of B2, bedoeld in Annex III van verordening (EG) nr. 2042/2003;

D

Hoofdstuk VIIa vervalt.

**Artikel 38**

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:

**HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG**

B

In hoofdstuk I wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

**Artikel 1a**

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

In artikel 7 komt onderdeel A van onderdeel 3 te luiden:

- A. vleugelvliegtuigen:
  - Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord is niet toegestaan:
    - a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de exploitant;
    - b. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;
    - c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
    - d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
    - e. indien tussen de cockpit en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
    - f. indien de gezagvoerder geen nooduitgangen heeft aangewezen die met een glijgoot zijn aangewezen en bij deze nooduitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd cabinepersoneel aanwezig is;
    - g. indien de aangewezen nooduitgangen zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
    - h. indien de aangewezen nooduitgangen en vluchtroutes worden geblokkeerd door afhandelingmaterieel;
    - i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
      - 1°. zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
      - 2°. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
      - 3°. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;



- j. tijdens het tanken in het vliegtuig de minimum verlichting niet is ontstoken;
- k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

D

Hoofdstuk VIIa vervalt.

### **Artikel 39**

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Maastricht wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:

### **HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG**

B

In hoofdstuk I wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord is niet toegestaan:
  - a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de exploitant;
  - b. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;
  - c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
  - d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
  - e. indien tussen de cockpit en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
  - f. indien de gezagvoerder geen nooduitgangen heeft aangewezen die met een glijgoot zijn aangewezen en bij deze nooduitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd cabinepersoneel aanwezig is;
  - g. indien de aangewezen nooduitgangen zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
  - h. indien de aangewezen nooduitgangen en vluchtroutes worden geblokkeerd door afhandelingmaterieel;
  - i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
    - 1°. zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
    - 2°. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
    - 3°. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
  - j. tijdens het tanken in het vliegtuig de minimum verlichting niet is ontstoken;
  - k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

2. Het tweede en derde lid vervallen.

3. Het vierde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

D

Hoofdstuk IX vervalt.





## Artikel 40

Het Aanvullend luchthavenreglement Rotterdam wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:

### HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG

B

In hoofdstuk I wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

#### Artikel 1a

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord is niet toegestaan:
  - a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de exploitant;
  - b. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;
  - c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
  - d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
  - e. indien tussen de cockpit en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
  - f. indien de gezagvoerder geen nooduitgangen heeft aangewezen die met een glijgoot zijn aangewezen en bij deze nooduitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd cabinepersoneel aanwezig is;
  - g. indien de aangewezen nooduitgangen zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
  - h. indien de aangewezen nooduitgangen en vluchtroutes worden geblokkeerd door afhandelingmaterieel;
  - i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
    - 1°. zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
    - 2°. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
    - 3°. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
  - j. tijdens het tanken in het vliegtuig de minimum verlichting niet is ontstoken;
  - k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

2. Het tweede en derde lid vervallen.

3. Het vierde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

D

Hoofdstuk IX vervalt.

## Artikel 41

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Eelde wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:



## HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG

B

In hoofdstuk 1 wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

### Artikel 1a

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

In artikel 7 komt onderdeel A van onderdeel 3 te luiden:

#### A. vleugelvliegtuigen:

Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord is niet toegestaan:

- a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de exploitant;
- b. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;
- c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
- d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
- e. indien tussen de cockpit en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
- f. indien de gezagvoerder geen nooduitgangen heeft aangewezen die met een glijgoot zijn aangewezen en bij deze nooduitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd cabinepersoneel aanwezig is;
- g. indien de aangewezen nooduitgangen zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
- h. indien de aangewezen nooduitgangen en vluchtroutes worden geblokkeerd door afhandelingmaterieel;
- i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
  - 1°. zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
  - 2°. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
  - 3°. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
- j. tijdens het tanken in het vliegtuig de minimum verlichting niet is ontstoken;
- k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

D

De artikelen 13 en 14 vervallen.

### Artikel 42

Het Aanvullend Luchthaven Reglement Lelystad wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:

## HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG

B

In hoofdstuk I wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

### Artikel 1a

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

De artikelen 13 en 14 vervallen.



### **Artikel 43**

Het Aanvullend luchthavenreglement Teuge wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

B

Artikel 29 vervalt.

### **Artikel 44**

Het Aanvullend luchthavenreglement Texel wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk I komt te luiden:

#### **HOOFDSTUK I. DEFINITIES EN WETTELIJKE GRONDSLAG**

B

In hoofdstuk I wordt na artikel 1 een artikel toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

C

Artikel 12 vervalt.

### **Artikel 45**

Het Aanvullend luchthavenreglement Midden Zeeland wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Dit reglement berust op artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en op het Algemeen luchthavenreglement.

B

Artikel 28 vervalt.

### **HOOFDSTUK 6 SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 46**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 november 2009.

#### **Artikel 47**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.



---

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

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



## TOELICHTING

### Algemeen

#### Inleiding

De onderhavige ministeriële regeling bevat voorschriften die betrekking hebben op de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van burgerluchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (hierna te noemen: regels veilig gebruik). Voor luchthavens is de grondslag voor de regels veilig gebruik opgenomen in de artikelen 8a.1 en 8a.3 van de Wet luchtvaart. Voor terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is de grondslag gelegen in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart. De genoemde artikelen zijn aan de Wet luchtvaart toegevoegd met de inwerkingtreding van de wijzigingswet van 18 december 2008 (hierna te noemen: de wijzigingswet).<sup>1</sup> De wijzigingswet bevat een nieuw stelsel voor alle luchthavens in Nederland behalve Schiphol. Het nieuwe stelsel omvat primair een nieuwe normering voor de onderwerpen milieu en externe veiligheid. Daarnaast bevat de wijzigingswet twee onderdelen die de basis bevatten voor het stellen van regels veilig gebruik voor luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. In de titels 8A.1 (Veilig gebruik van luchthavens) en 8A.5 (Overige bepalingen) zijn de genoemde grondslagen voor het vaststellen van regels veilig gebruik opgenomen. De onderhavige regeling omvat een samenhangend pakket van regels veilig gebruik voor alle soorten luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Met de inwerkingtreding van de wijzigingswet is de regelgeving met betrekking tot veilig gebruik die in het verleden op basis van de Luchtvaartwet is vastgesteld vervallen. Dit betreffen de regels veilig gebruik die in en op basis van het voormalige hoofdstuk VI van de Regeling Toezicht Luchtvaart (hierna te noemen: R.T.L.) zijn vastgesteld voor de op grond van de Luchtvaartwet aangewezen luchthavens. Het betreft de volgende regelingen:

1. Beschikking van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van 14 januari 1980 (nr. LT/L20177/Rijksluchtvaartdienst) betreffende het vaststellen van de naderings- en baanlichten voor instrumentenbanen bedoeld voor zowel Cat. I, als Cat. II, als Cat. III operaties;
2. Bordenregeling;
3. Papi-regeling;
4. Regeling certificering luchtvaartterreinen;
5. Regeling grondtekens en markeringen;
6. Regeling stroefheid start- en landingsbanen;
7. stop bar regeling;
8. Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004.

Daarnaast betreffen het de regels veilig gebruik die waren opgenomen in het voormalige Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (hierna te noemen: SIGNAL). In de onderhavige regeling zijn de bedoelde regels veilig gebruik samengevoegd, aangepast en aangevuld.

#### Onderwerpen

De regels veilig gebruik die in de onderhavige regeling zijn opgenomen kunnen in de volgende onderwerpen worden onderverdeeld:

- certificering;
- luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen;
- helikopterluchthavens en helikopterterreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik;
- luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door overige luchtvaartuigen;
- orde en veiligheid op de luchthaven (luchthavenreglementen).

#### Certificering

Op basis van de Wet luchtvaart gaat zes maanden na de inwerkingtreding van de regeling een verplichte certificering gelden voor luchthavens waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Bij algemene maatregel van bestuur kan deze verplichting ook van toepassing worden verklaard op luchthavens waarvoor vaststelling van een luchthavenregeling mogelijk is. Onder de Luchtvaartwet gold al een mogelijkheid om vrijwillig gecertificeerd te worden op grond van de

<sup>1</sup> Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 561).



voormalige Regeling certificering luchtvaartterreinen (hierna te noemen: Rcl). De procedurele bepalingen omtrent de certificering in de Rcl zijn nu opgenomen in titel 8A.1 (Veilig gebruik van luchthavens) van de Wet luchtvaart. Dit betreffen de bepalingen over de aanvraag van het certificaat, de algemene voorwaarden voor het verlenen van het certificaat, de geldigheidsduur en het schorsen en intrekken van het certificaat. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de Rcl betreft de verlenging van de geldigheidstermijn van het certificaat van drie naar vijf jaar.

Afdeling 2 van hoofdstuk 2 van de onderhavige regeling bevat een nadere uitwerking van de inhoudelijke eisen waaraan een luchthaven moet voldoen om in aanmerking te komen voor een veiligheidscertificaat. Het betreft bepalingen die betrekking hebben op het veiligheidscertificaat, het veiligheidsmanagementsysteem en het luchthavenbedrijfshandboek. De bepalingen zijn van toepassing op de luchthaven Schiphol en op alle overige burgerluchthavens, met uitzondering van helikopterluchthavens, waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Helikopterluchthavens, waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist, zijn op grond van artikel 8a.50, tweede lid, van de Wet luchtvaart vrijgesteld van de certificeringsplicht. Deze vrijstelling is opgenomen in de Regeling burgerluchthavens.

De bepalingen uit de Rcl zijn grotendeels ongewijzigd overgenomen in de onderhavige regeling. Er is één inhoudelijke wijziging, dit betreft de plicht van de exploitant om in door de minister te bepalen gevallen te beschikken over een monitoringsysteem ter beoordeling van het veiligheidsmanagementsysteem. Deze verplichting is vervallen, aangezien in de praktijk geen gebruik van dit instrument werd gemaakt en er vanuit veiligheidsoptiek geen noodzaak toe bestaat.

Met de inwerkingtreding van titel 8A.1 van de Wet luchtvaart is eveneens hoofdstuk VI (luchtvaartterreinen) van de R.T.L. vervallen. Een aantal onderwerpen uit genoemd hoofdstuk is in de onderhavige regeling toegevoegd als verplicht onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem. Het betreft de verplichting om maatregelen te nemen in het kader van het toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein (artikel 133 R.T.L. oud), het treffen van een regeling tussen de exploitant en de plaatselijke verkeersleidingsdienst (artikel 133a R.T.L. oud) en de benoeming van een havenmeester (artikel 134 R.T.L. oud).

### ***Luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen***

Afdeling 3 van hoofdstuk 2 bevat regels veilig gebruik die van toepassing zijn op burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen en waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld en op een aantal als zodanig benoemde burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen. De voorschriften dienen, voor zover de bedoelde luchthavens een openbaar karakter hebben, ter implementatie van deel I van bijlage 14 (Aerodrome design and operations) bij het verdrag van Chicago.<sup>2</sup> Deel I van bijlage 14 bevat voorschriften ('Standards') en aanbevelingen ('Recommended Practices') over de aanleg, inrichting, uitrusting en het veilig gebruik van burgerluchthavens. De voorschriften en aanbevelingen beogen de orde en veiligheid op een luchthaven te waarborgen en richten zich in hoofdzaak tot de exploitant van een luchthaven. Deel I van Bijlage 14 heeft voornamelijk betrekking op het zogenaamde 'airside'-gedeelte van een luchthaven. Dit is het deel van de luchthaven dat gebruikt wordt voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen en de daarmee verband houdende bewegingen op de grond voor de afwikkeling hiervan.

Tot op heden zijn in Nederland de verschillende hoofdstukken van bijlage 14 steeds letterlijk vertaald en in diverse afzonderlijke ministeriële regelingen opgenomen. Genoemd kunnen worden de toenmalige Bordenregeling, de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 en de Regeling grondtekens en markeringen. Een aantal onderwerpen uit de bijlage was nog niet geïmplementeerd in regelgeving. In de praktijk echter zijn de meeste luchthavens grotendeels in gebruik conform deel I van bijlage 14. Daaraan heeft in belangrijke mate bijgedragen dat in de praktijk de gehele bijlage als toetsingskader heeft gediend bij de zogenoemde 'plangoedkeuring' op basis van het voormalige artikel 119 R.T.L.

Zoals hiervoor aangegeven waren in diverse ministeriële regelingen onderdelen uit deel I van bijlage 14 overgenomen. Als gevolg daarvan moesten de regelingen telkens worden aangepast aan wijzigingen van die bijlage. In de praktijk bleek Nederland daarin achter te lopen. Derhalve is besloten om te volstaan met een dynamische verwijzing naar deel I van bijlage 14. Daarbij is ervoor gekozen om, tenzij anders vermeld, naast het overnemen van de standaard normen ('Standards') eveneens de aanbevelingen ('Recommended practices') over te nemen. Hierbij is als uitgangspunt genomen het overnemen van de eisen in de regelgeving die thans komt te vervallen. Ook deze regelgeving was gebaseerd op de standaard normen en aanbevelingen in bijlage 14.

<sup>2</sup> Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)





Een verwijzing naar de Engelstalige bijlage 14 wordt verantwoord geacht aangezien de doelgroep van deze regelgeving de Engelstalige taal machtig is en het voor bepaalde personen in de luchtvaartsector zelfs een vereiste is op grond van bijlage 1 bij het verdrag.

In het Tractatenblad (Trb. 2009, 48) is bekendgemaakt dat de geconsolideerde tekst van bijlage 14 ter inzage ligt bij:

- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken, Koningskade 4, Kamer A 05.44, Den Haag;
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Bibliotheek Inspectie Verkeer en Waterstaat, Saturnusstraat 50, Kamer B.102, Hoofddorp; en
- het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Afdeling Verdragen, Bezuidenhoutseweg 67, Den Haag.

De bijlage is tegen betaling ook verkrijgbaar via [www.icao.int](http://www.icao.int)

Van toekomstige wijzigingen van bijlage 14 zal mededeling worden gedaan in het Tractatenblad.

De dynamische verwijzing naar deel I van bijlage 14 geldt ook voor de in afdeling 3 van hoofdstuk 2 als zodanig benoemde luchthavens die geen openbaar karakter hebben. Gelet op de omvang en de aard van het gebruik van deze luchthavens wordt een verwijzing naar de bijlage vanuit veiligheidsoptiek noodzakelijk geacht. Indien na de inwerkingtreding van de onderhavige regeling voor een van de in onderdeel b van artikel 9 bedoelde luchthavens een luchthavenbesluit wordt vastgesteld, dan zal dit leiden tot een wijziging van de onderhavige regeling waarbij de betreffende luchthaven uit de lijst met luchthavens in onderdeel b (en tevens uit de lijst in onderdeel c van artikel 2) wordt verwijderd. De betreffende luchthaven valt dan nog slechts op basis van onderdeel a van artikel 9 onder de reikwijdte van afdeling 3 van hoofdstuk 2.

De regels veilig gebruik voor luchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen die niet onder de reikwijdte van afdeling 3 van hoofdstuk 2 vallen en voor terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Voor deze luchthavens en terreinen geldt een 'eigen' nationale normering. Deze normering is weliswaar op onderdelen afgeleid van deel I van bijlage 14, maar is veel minder verstrekkend dan de volledige bijlage 14. De reden hiervoor is dat het in de praktijk kleine luchthavens en terreinen betreft met weinig voorzieningen, waarvoor een minder verregaande veiligheidsnormering volstaat.

### ***Helikopterluchthavens en helikopterterreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik***

De onderhavige regeling bevat verschillende soorten regels veilig gebruik voor de volgende soorten locaties die gebruikt worden door helikopters.

#### *Helikopterluchthavens met een luchthavenbesluit*

Een helikopterluchthaven waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld heeft in beginsel een openbaar karakter en valt daarmee onder de reikwijdte van deel II van bijlage 14. De regels veilig gebruik zijn voor deze luchthavens opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 2. Voor deze luchthavens geldt, behoudens enige uitzonderingen en aanvullingen, een integrale dynamische verwijzing naar deel 2 (Heliports) van bijlage 14.

#### *Benoemde helikopterluchthavens*

De regels veilig gebruik voor de benoemde helikopterluchthavens zijn opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 2. Het betreft de volgende luchthavens:

- de in onderdeel b van artikel 15 met name genoemde helikopterluchthavens;
- helikopterluchthavens die verbonden zijn met een ziekenhuis;
- helikopterluchthavens die verbonden zijn met een mijnbouwinstallatie in de Noordzee of Waddenzee;
- helikopterluchthavens die verhoogd zijn aangelegd.

Gelet op de omvang en de aard van het gebruik van deze luchthavens is het vanuit veiligheidsoptiek noodzakelijk dat deze luchthavens voldoen aan de voorschriften van deel II van bijlage 14. Voor deze luchthavens geldt derhalve, behoudens enige uitzonderingen en aanvullingen, een integrale dynamische verwijzing naar deel II (Heliports) van bijlage 14.

Indien na de inwerkingtreding van de onderhavige regeling voor een van de in onderdeel b van artikel 15 bedoelde helikopterluchthavens een luchthavenbesluit wordt vastgesteld, dan zal dit leiden tot een wijziging van de onderhavige regeling, waarbij de betreffende luchthaven uit de lijst met luchthavens in onderdeel b (en tevens uit de lijst in onderdeel d van artikel 2) wordt verwijderd. De betreffende luchthaven valt dan nog slechts op basis van het eerste onderdeel van onderdeel a van



artikel 15 onder de reikwijdte van afdeling 4 van hoofdstuk 2.

De regels veilig gebruik voor een helikopterdek op een mijnbouwinstallatie in de Noordzee of de Waddenzee waren voorheen op grond van artikel 51 van het Mijnbouwbesluit opgenomen in hoofdstuk 4 van de Mijnbouwregeling. In de memorie van toelichting bij de wijzigingswet is gemeld dat de regels veilig gebruik die op grond van artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart voor luchthavens worden vastgesteld ook zullen gelden voor heliplatforms in de Noordzee.<sup>3</sup>

Artikel 51 van het Mijnbouwbesluit is zodanig aangepast dat hierin een grondslag is opgenomen op basis waarvan in de onderhavige regeling de regels veilig gebruik voor heliplatforms in de Noordzee en de Waddenzee opgenomen kunnen worden.

#### *Overige helikopterluchthavens*

De regels veilig gebruik voor de helikopterluchthavens die niet onder de reikwijdte van afdeling 4 van hoofdstuk 2 vallen zijn opgenomen in § 3 van hoofdstuk 3. Deze luchthavens hebben een zodanig beperkte omvang dat een gedeeltelijke verwijzing naar deel 2 van bijlage 14 volstaat.

#### *Helikopterterreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik*

De regels veilig gebruik voor terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk worden gebruikt door een helikopter zijn opgenomen in § 3 van hoofdstuk 3. Op basis van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart zijn gedeputeerde staten bevoegd om een ontheffing te verlenen voor het gebruik van een dergelijk terrein. Voor deze terreinen geldt een 'eigen' nationale normering die minder verstrekkend is dan deel II van bijlage 14 of de gedeeltelijke toepassing hiervan. De reden hiervoor is dat aan een terrein dat tijdelijk en uitzonderlijk wordt gebruikt minder verregaande eisen hoeven te worden gesteld, dan aan een luchthaven die is ingericht en uitgerust voor structureel gebruik.

#### ***Luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door overige luchtvaartuigen.***

De regels veilig gebruik die van toepassing zijn op luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door luchtvaartuigen die niet zijn aan te merken als vliegtuig of helikopter zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

In de praktijk betreft het de luchthavens die onder de werking van het SIGNAL zijn opgericht voor het gebruik door een specifiek type luchtvaartuig, bijvoorbeeld een luchthaven voor vrije ballonnen of een luchthaven voor zweefstoellen. De regels veilig gebruik voor deze luchthavens zijn voor een groot deel overgenomen uit het SIGNAL. Op onderdelen is deze normering aangevuld en geactualiseerd. Ook nieuw op te richten luchthavens op basis van de Wet luchtvaart die onder de reikwijdte van hoofdstuk 3 vallen moeten aan deze eisen voldoen.

De regels veilig gebruik voor terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk gebruikt worden door een luchtvaartuig, niet zijnde een vliegtuig of een helikopter, zijn voor het merendeel gelijk aan de regels die in hoofdstuk 3 zijn opgenomen voor die hiervoor bedoelde luchthavens. Gedeputeerde staten zijn op basis van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart bevoegd om voor het gebruik van een dergelijk terrein een ontheffing te verlenen.

#### *Verwijzing naar Bijlage 14*

In deze regeling worden de voorschriften (Standards) en aanbevelingen (Recommended Practices) van de delen I (Aerodrome Design and Operations) en II (Heliports) van bijlage 14 bij het verdrag van toepassing verklaard op bepaalde luchthavens. De toepassing van zowel de Standards als de Recommended Practices is in overeenstemming met de vastgestelde regelgeving uit het verleden, waarbij zowel de voorschriften als de aanbevelingen uit bijlage 14 werden vertaald in het Nederlands en in diverse ministeriële regelingen werden opgenomen. De noten ('Note') behorend bij de voorschriften en aanbevelingen vormen geen onderdeel van deze regeling. Deze noten bevatten veelal verwijzingen naar de Aerodrome Design Manuals, en Airport Services Manuals. Deze manuals bevatten methoden hoe aan de voorschriften en aanbevelingen van bijlage 14 voldaan kan worden, maar vormen geen onderdeel van de regeling zelf. De Aerodrome Design Manuals en de Airport Services Manuals liggen ter inzage bij de bibliotheek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te Hoofddorp.

De aanhangels bij bijlage 14 (appendix 1–6 voor deel I van bijlage 14 en appendix 1 voor deel II van bijlage 14) maken, via de verwijzing naar de voorschriften en aanbevelingen in de bijlage, wél onderdeel uit van deze regeling. Deze aanhangels bevatten technische specificaties over kleuren,

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, blz. 58.



kenmerken van lichtverdeling, vorm en afmetingen van letters, cijfers en symbolen en de kwaliteit en integriteit van luchtvaartgerelateerde data. Daarnaast bevat deel I van bijlage 14 nog twee bijvoegsels (Attachment A en B) met advies materiaal. Deze bijvoegsels maken geen onderdeel uit van deze regeling.

### *Orde en veiligheid op de luchthaven*

De voorschriften en aanbevelingen in bijlage 14 hebben in hoofdzaak betrekking op fysieke inrichtings- en uitrustingsaspecten van luchthavens. Bijlage 14 bevat slechts enkele onderdelen met een meer operationeel karakter. In bijlage 14 zijn bewust niet al te veel operationeel getinte voorschriften opgenomen, aangezien deze lokaal kunnen verschillen en het daarom niet mogelijk is om hierover wereldwijd overeenstemming te krijgen. Deze meer operationele veiligheidsvoorschriften zijn echter wel van groot belang voor de veiligheid en goede orde op een luchthaven. Het betreft bijvoorbeeld voorschriften met betrekking tot de toegang tot het luchtvaartgebied, verkeersregels of het tanken van vliegtuigen.

Op basis van het toenmalige artikel 132 van de R.T.L. is in het verleden het merendeel van de regels betreffende de orde en veiligheid vastgelegd in het Algemeen luchthavenreglement en in de aanvullende luchthavenreglementen. Daarnaast bevatte de R.T.L. zelf een aantal van deze voorschriften. Het Algemeen luchthavenreglement bevat generieke voorschriften die van toepassing zijn op alle luchthavens die onder de Luchtvaartwet zijn aangewezen. In de aanvullende luchthavenreglementen zijn voorschriften opgenomen die gelden voor specifieke luchthavens.

In hoofdstuk 5 van de onderhavige regeling hebben alle bestaande luchthavenreglementen een nieuwe grondslag gekregen. Dit betekent dat de luchthavenreglementen zijn 'omgehangen' naar artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart. In een later stadium zal het Algemeen luchthavenreglement en de aanvullende luchthavenreglementen worden samengevoegd tot één geheel dat deel zal gaan uitmaken van de onderhavige regeling.

### *Administratieve lasten*

Naast een vereenvoudiging van de regelgeving is sprake van een per saldo afname van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven door een reductie van de informatieverplichtingen. Een aantal belangrijke wijzigingen in de administratieve lasten zijn reeds meegenomen in de wijzigingswet. Dit geldt onder meer voor de administratieve lasten verbonden aan de certificering van de luchthavens (inclusief bedrijfshandboeken), de ontheffingsregeling voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik bij de burgemeester en het verkrijgen van toestemming van de grondeigenaar.

Aanvullend of niet in de toetsing van de wijzigingswet meegenomen verminderingen van de administratieve lasten zijn:

- de afschaffing van de plicht om over een monitoringssysteem ter beoordeling van het veiligheidsmanagementsysteem te beschikken en de gegevens gedurende 5 jaar te bewaren, levert een besparing op van € 6.426,- per jaar; (17 luchthavens, gemiddelde besparing van 1 mensdag per jaar);
- de afschaffing van de verplichte goedkeuring van de havenmeester door de minister levert een besparing op van € 2448,- per jaar; (17 luchthavens, gemiddelde besparing van 2 mensdagen per 5 jaar);
- de afschaffing van de afzonderlijke rapportages reddingsacties brandweer leiden tot een lastenvermindering van € 7497,- ten opzichte van de nulmeting;
- de afschaffing van de 3 maandelijksse rapportages toestand van het luchthaventerrein (stroefheid van de startbaan) leiden tot een lastenvermindering van € 5.967,- nulmeting;
- de afschaffing van de melding van de meetresultaten stroefheid van de startbaan leidt tot een vermindering van administratieve lasten van € 6005,-;
- het vervallen van de verplichte meldingen van opstijgen anders dan van een luchtvaartterrein betekent een lastenvermindering ten opzichte van de nulmeting van € 3.329,- (gemiddeld 60 keer per jaar, 1 uur per melding) en van het voornemen tot gebruik van heliterreinen € 161.940,- (gemiddeld 750 keer per jaar);
- het vervallen van de verplichting om de toestemming van de eigenaar van de grond te melden betekent een lastenvermindering van € 161.940,- ten opzichte van de nulmeting.

Aanvullend op de toetsing van de wijzigingswet nemen de administratieve lasten toe door de volgende eisen:

- het verstrekken van de luchtvaartkundige gegevens over de inrichting, uitrusting en conditie van de luchthaven) aan de verantwoordelijke voor de uitgifte van de voor luchtvaardenden essentiële informatie, gebeurt via internationale standaarden. Deze informatieverplichting betekent een lastenverzwaring van € 37.230,- ten opzichte van de nulmeting (17 luchthavens, gemiddelde inzet van 10 minuten per dag voor het doorgeven van de actuele weersomstandigheden en conditie van de baan(banen), en een gemiddelde inzet van 2 mensdagen per jaar voor de NOTAMS);



- het verstrekken van de luchtvaartkundige gegevens over de inrichting, uitrusting en ligging van de overige en tijdelijke luchthaven door de exploitant aan de verantwoordelijke voor de uitgifte van de voor luchtvervarenden (LVNL) betekent een lastenverzwaring van € 6.030,- per jaar (34 permanente en gemiddeld 100 tijdelijke luchthavens, gemiddelde inzet van 1 uur per jaar);
- het 24 uur van te voren melden van een luchtvaartactiviteit aan de burgemeester en Inspectie V&W op basis van een ontheffing van de provincie betekent een lastenverzwaring van € 5625,- per jaar (gemiddeld 750 keer per jaar, gemiddelde inzet 30 minuten per melding);
- de aanvraag van een ontheffing voor een luchtvaartactiviteit in bijzondere gevallen bij de Minister betekent een lastenverzwaring van € 1800,- (gemiddeld 5 x per jaar, het doorsturen van de documenten gebruikt voor de ontheffingsaanvraag bij de provincie kost ca. 1 mensdag per aanvraag).

De administratieve lasten verbonden aan het registreren van de gebruiksgegevens van Schiphol en van de regionale luchthavens zijn zogenaamde 'gemengde kosten' met een overheidsbijdrage van 0%. De exploitant van de luchthaven houdt omwille van de eigen bedrijfsvoering deze gebruiksgegevens bij.

De wijziging in de registratie van de gebruiksgegevens van de kleinere luchthavens en de consequentie hiervan voor de administratieve lasten is meegenomen in de analyse van de administratieve lasten van het wetsvoorstel RBML (een toename van € 13.500,- per jaar).

Bovenstaande wijzigingen leiden voor het bedrijfsleven dus tot een afname van € 255.552,- per jaar en tot een toename van € 50.685,-.

De lastenvermindering van de regeling betekent per saldo een lastenvermindering van ca. € 204.867,- per jaar ten opzichte van de nulmeting.

De regeling veroorzaakt geen administratieve lasten voor burgers.

## Artikelsgewijs

### Artikel 1

Veel begrippen die in de regeling zijn opgenomen zijn gedefinieerd in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart. Deze definities gelden eveneens voor de onderhavige regeling. Om die reden zijn deze definities niet herhaald in de onderhavige regeling.

In het algemeen deel van de toelichting is aangegeven dat van toekomstige wijzigingen van bijlage 14 mededeling zal worden gedaan in het Tractatenblad. Met het tweede lid wordt zeker gesteld dat een wijziging van de bijlage pas doorwerkt in de onderhavige regeling nadat hiervan mededeling is gedaan in het Tractatenblad. Tot het moment waarop van een wijziging mededeling is gedaan geldt derhalve voor de toepassing van de onderhavige regeling de bijlage zoals die luidt krachtens de laatstelijk in het Tractatenblad gedane mededeling.

### Artikel 2

Dit artikel bevat de reikwijdte van hoofdstuk 2. De reikwijdte is toegelicht in het algemeen deel van de toelichting.

### Artikel 4

Er vinden vele verschillende activiteiten op een luchthaven plaats. Een aantal activiteiten brengt veiligheidsrisico's mee. Door middel van het veiligheidsmanagementsysteem wordt inzichtelijk gemaakt bij welke processen en activiteiten op de luchthaven risico's optreden. Zo kan de exploitant preventief of correctief actie ondernemen. De exploitant zal zijn organisatie en bedrijfsprocessen moeten inrichten op de beheersing van de orde en de veiligheid en in bedrijfsmatige zin maatregelen nemen om een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau te waarborgen. Het veiligheidsmanagementsysteem heeft dus alleen betrekking op de onderwerpen die een relatie hebben met de orde en de veiligheid op een luchthaven in de zin van aanleg, inrichting, uitrusting en veilig gebruik en niet op alle overige bedrijfsprocessen.

Het artikel bevat een opsomming van die onderwerpen die ten minste onderdeel dienen uit te maken van een veiligheidsmanagementsysteem. De exploitant wordt gestimuleerd om daarnaast andere zaken in het veiligheidsmanagementsysteem op te nemen als die bijdragen aan de borging van de orde en de veiligheid van de luchthaven.

Het beschreven 'beleid' moet worden beschouwd als de 'missie' van de onderneming ten aanzien van de veiligheid van de bedrijfsvoering. Het veiligheidsbeleid van de exploitant doet niet af aan de



verantwoordelijkheid van de overige op de luchthaven werkzame organisaties en bedrijven voor de veiligheid van hun eigen bedrijfsprocessen. Het veiligheidsbeleid geeft het streven van de exploitant naar een voortdurende vermindering en beheersing van de veiligheidsrisico's weer.

De in onderdeel c vermelde sleutelfunctionarissen betreffen de personen die een belangrijke rol spelen bij het veilig gebruik van de luchthaven. Het is niet op voorhand eenduidig aan te geven om welke en om hoeveel functionarissen het gaat en dit zal ook afhangen van de grootte van de luchthaven. De exploitant kan zelf het beste aangeven wie hij als sleutelfunctionarissen met betrekking tot de veiligheid beschouwt. De havenmeester zal hier in ieder geval toe behoren.

De exploitant stelt met betrekking tot de veiligheid van de luchthaven een risico-inventarisatie op. De risico-inventarisatie is gericht op het onderkennen van de kritieke activiteiten in relatie tot de veiligheid en de beheersing van deze activiteiten. Pas nadat deze risico's zijn geïnventariseerd kunnen in bedrijfsmatige zin maatregelen worden genomen om het veiligheidsniveau op de luchthaven te verhogen. De exploitant hanteert de resultaten van de risico-inventarisatie ten behoeve van de beheersing en verbetering van de veiligheid op de luchthaven.

De onderdelen h. en i. hebben betrekking op interne procedures. De exploitant geeft in het veiligheidsmanagementsysteem aan hoe binnen de eigen organisatie wordt omgegaan met het melden van ongevallen en incidenten met als doel hier als organisatie van te leren en de processen zonodig te verbeteren.

Onderdeel m is nieuw ten opzichte van de voormalige Rcl. Deze bepaling is overgenomen van het vervallen artikel 133a van de R.T.L.

## **Artikel 5**

Het luchthavenbedrijfshandboek bevat de beschrijving van het veiligheidsmanagement-systeem van de luchthaven met betrekking tot de orde en veiligheid op en het veilig gebruik van de luchthaven. Het luchthavenbedrijfshandboek wordt opgesteld ten behoeve van de aanvraag van een certificaat door de exploitant. Aangezien een luchthaven een dynamisch bedrijf is, zullen er gedurende de looptijd van het certificaat wijzigingen kunnen voordoen. Deze wijzigingen dienen te worden opgenomen in het luchthavenbedrijfshandboek. De wijzigingen dienen aan de minister en op de luchthaven gevestigde bedrijven, die hun werkzaamheden in het luchtvaartgebied uitoefenen, onverwijld bekend te worden gemaakt, zodat zij indien nodig hun procedures hierop kunnen aanpassen. Het gaat hierbij om de bedrijven en organisaties die relevant zijn voor het veilig gebruik van de luchthaven en niet alle bedrijven op de luchthaven. Te denken valt aan op de luchthaven gevestigde luchtvaartmaatschappijen, afhandelingbedrijven, eventueel aanwezige plaatselijke luchtverkeersleidingdienst en overheidsorganisaties. Het gaat hier uitdrukkelijk niet om de in de terminal gevestigde winkels en restaurants en soortgelijke bedrijven, aangezien die niet relevant zijn voor het veilig gebruik van de luchthaven. Het is niet noodzakelijk om het gehele luchthavenbedrijfshandboek aan iedereen bekend te stellen. Van belang is dat de voor de betrokken bedrijven en organisaties relevante gedeelten van het luchthavenbedrijfshandboek actueel te raadplegen zijn, zodat zij op de hoogte zijn welke procedures op hen van toepassing zijn.

De omvang van het luchthavenbedrijfshandboek wordt bepaald door de omvang en complexiteit van de luchthaven. Een kleine luchthaven voor voornamelijk recreatief luchtverkeer is van een andere omvang en complexiteit dan een grote gecontroleerde luchthaven. Iedere luchthaven is uniek en het luchthavenbedrijfshandboek is maatwerk toegesneden op die specifieke luchthaven. Veel procedures die op grote gecontroleerde luchthavens noodzakelijk en van toepassing zijn, zijn waarschijnlijk niet van toepassing op kleine luchthavens en hoeven daarom niet beschreven te zijn. Het luchthavenbedrijfshandboek van een kleine luchthaven hoeft daarom ook niet zo omvangrijk te zijn als die van een grote luchthaven. De onderwerpen beveiliging en de veiligheid van een terminal of restaurant maken geen onderdeel uit van het veiligheidsmanagementsysteem in de zin van deze regeling.

## **Artikel 6**

Het vervallen hoofdstuk VI van de R.T.L. bevatte de verplichting voor de exploitant tot het benoemen van een havenmeester. De havenmeester was op basis van de R.T.L. in algemene zin belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op een luchthaven. Daarnaast was de exploitant op basis van de R.T.L. belast met de uitvoering van een aantal specifieke taken in het kader van het veilig gebruik en de goede orde op een luchthaven. Uitgangspunt van titel 8a.1 van de Wet luchtvaart en de onderhavige regeling is de integrale verantwoordelijkheid van de exploitant voor het handhaven van de orde en veiligheid op een luchthaven. Gelet hierop is de directe wettelijke verantwoordelijkheid en taakomschrijving van de havenmeester uit de R.T.L. niet teruggekeerd in de onderhavige regeling. De centrale positie van de exploitant laat echter onverlet dat in de praktijk de havenmeester degene is die namens





de exploitant belast is met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op de luchthaven. De havenmeester moet daarom worden aangemerkt als sleutelfunctionaris binnen het veiligheidsmanagementsysteem op een luchthaven. Met dit artikel wordt die rol van de havenmeester bevestigd, door hem als verplicht onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem te benoemen. Door middel van de verlening respectievelijk behoud van het veiligheidscertificaat stemt de minister in met de door de exploitant benoemde havenmeester.

### **Artikel 7**

De exploitant draagt er zorg voor dat de organisatie en bedrijfsvoering zijn gericht op de beheersing van de veiligheid op de luchthaven. Om aan te tonen dat het geïmplementeerde veiligheidsmanagementsysteem aan de gestelde eisen voldoet en op de juiste wijze wordt toegepast, controleert de exploitant jaarlijks of de werking van het systeem doeltreffend is.

De grotere luchthavens dienen over een intern auditprogramma te beschikken. De verplichting om een intern auditprogramma te ontwikkelen zal alleen gelden voor luchthavens met een luchthavenreferentiecode van 2 of hoger, die zijn uitgerust met een instrumentenbaan. Deze codering is afkomstig uit deel I van bijlage 14 en betreft in dit geval luchthavens met een baan langer dan 1200 meter en met de voorzieningen voor een precisie landing met behulp van navigatie-instrumenten (Instrument Landing System-ILS). Deze uitzondering is opgenomen omdat de complexiteit van de inrichting en uitrusting van de luchthaven en de processen en activiteiten die op de luchthaven plaatsvinden tussen grote en kleine luchthavens dermate verschillen dat het in het kader van de veiligheid niet redelijk noch doelmatig is om de exploitant van een kleine luchthaven de verplichting op te leggen om een intern auditprogramma te ontwikkelen.

### **Artikel 8**

Dit artikel heeft betrekking op het documentenbeheer dat van belang is voor de beoordeling van het veiligheidsmanagementsysteem. De relevante documenten dienen te allen tijde voorhanden te zijn en op adequate wijze te worden opgeslagen.

### **Artikel 9**

Dit artikel bepaalt de reikwijdte van afdeling 3 van hoofdstuk 2. De selectie van de in artikel 9 opgenomen luchthavens is toegelicht in het algemeen deel van de toelichting.

### **Artikel 10**

In artikel 10 is deel I van bijlage 14 van toepassing verklaard. De exploitant is gehouden ervoor te zorgen dat de aanleg, inrichting, uitrusting en het gebruik van de luchthaven in overeenstemming zijn met de voorschriften en aanbevelingen van deel I van bijlage 14.

Vervolgens zijn een aantal onderdelen uit bijlage 14 uitgezonderd. De *eerstecategorie* uitzonderingen betreft alle voorschriften en aanbevelingen, die gericht zijn tot de Verdragsluitende staat. Deze onderdelen beginnen vaak met 'States shall/should ...'. Het is evident dat in die gevallen van de Nederlandse overheid een actie wordt vereist en niet van de exploitant van de luchthaven. Om duidelijk te maken dat het hier niet gaat om verplichtingen gericht aan de exploitant zijn deze voorschriften en aanbevelingen uitgezonderd. Het betreft de onderdelen 1.2.1, 1.2.2, 1.4, 1.5, 2.1.2, 9.4.1, onder a, 9.4.2 en de zinsnede 'or in the vicinity of' in 9.4.3 en 9.4.4.

De *tweede* categorie uitzonderingen betreffen de verplichtingen die betrekking hebben op uitrusting die buiten het gebied van de luchthaven aangebracht dient te worden of aanwezig dient te zijn. Deze zaken vallen buiten de context van de regeling, met uitzondering van de naderingslichten. Het gaat hierbij om de onderdelen 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3 (lichten buiten het luchthavengebied), 6.1.10 en 6.1.11 (markering en verlichting hoogspanningsmasten en kabels), 9.10.5 en 9.10.6 (beveiliging grondinstallaties buiten luchthavengebied).

De *derde* categorie uitzonderingen betreffen bepalingen die in Nederland niet meer toegepast worden en daarmee niet relevant zijn voor de veiligheid van een luchthaven. Dit zijn de onderdelen 5.3.3 (bakens) en 5.4.5 (identificatiebord).

### **Artikel 11**

In artikel 11 is een aantal voorschriften en aanbevelingen uit bijlage 14 nader gespecificeerd. Dit betreffen algemene zaken, zoals de bepaling dat de exploitant de gegevens verstrekt aan de luchtverkeersleiding. Daarnaast heeft Nederland een aantal 'differences' (melding aan ICAO (International civil





aviation organization) van het niet voldoen aan een onderdeel uit bijlage 14) gemeld bij ICAO. De differences hebben betrekking op het verschil tussen het gewicht van luchtvaartuigen met betrekking tot de draagkracht en het toestaan van extra codes voor stroefheid.

Onderdeel g heeft betrekking op het onderwerp obstakelbeheersing dat in hoofdstuk 4 van bijlage 14 is opgenomen. Hoofdstuk 4 heeft zowel betrekking op obstakels binnen de grenzen van de luchthaven als op obstakels daarbuiten. Gelet op het toepassingsbereik van deze regeling (veilig gebruik van de luchthaven) is in onderdeel g de toepassing van hoofdstuk 4 van bijlage 14 beperkt tot het gebied binnen de grenzen van de luchthaven. Voor de obstakelbeheersing buiten de luchthaven is aparte regelgeving ontwikkeld. Voor de luchthaven Schiphol is dit gebeurd in het Luchthavenindelingbesluit en voor de overige luchthavens is deze regelgeving opgenomen in het Besluit burgerluchthavens.

Daarnaast zijn er nog een aantal bijzondere bepalingen opgenomen, die zijn overgenomen uit regelgeving die op basis van de R.T.L is vastgesteld en met de inwerkingtreding van de onderhavige regeling komt te vervallen. Dit betreft de eis dat de gehele naderingsverlichting breekbaar en licht van constructie dient te zijn en niet slechts het deel dat dicht bij de baan is gelegen, zoals in onderdeel 5.3.1.4 vereist. Daarnaast wordt in Nederland alleen de PAPI (Precision Approach Path Indicator) toegestaan als visueel-naderingshoekstelsel. Het zwarte locatiebord met geel opschrift dient voorzien te zijn van een gele rand, omdat dit de zichtbaarheid in het donker aanzienlijk verbetert.

Onderdeel l heeft betrekking op de reservehoeveelheid blusmiddelen die aanwezig moet zijn op een luchthaven. Onderdeel 9.2.19 bepaalt dat er een reservehoeveelheid blusmiddelen op een luchthaven aanwezig dient te zijn. Voor de kleinere luchthavens die zijn ingedeeld in de luchthavencategorieën 1, 2 of 3 is dit onderdeel niet noodzakelijk voor het veilig gebruik van de luchthaven, daarom is de verplichting in onderdeel 9.2.19 uitgezonderd voor deze luchthavens.

Onderdeel n heeft betrekking op de opkomsttijd voor brandweer. In de onderdelen 9.2.21 en 9.2.22 van deel I van bijlage 14 zijn eisen opgenomen over de opkomsttijd voor brandweer. Het betreffen de Standard in onderdeel 9.2.21 dat de opkomsttijd (response time) niet langer dan 3 minuten mag zijn en een Recommended Practise in onderdeel 9.2.22 dat de opkomsttijd niet langer dan 2 minuten mag zijn vanaf het moment van alarmering van de brandweer. Er is in deze regeling voor gekozen om op bestaande luchthavens het voorschrift met een opkomsttijd voor de brandweer van 3 minuten van toepassing te verklaren. Achtergrond is dat de opkomsttijd grotendeels afhankelijk is van de locatie van de brandweerkazerne op de luchthaven en deze vanuit de historie nu eenmaal op een bepaalde plaats gesitueerd zijn. Het van toepassing verklaren van het voorschrift van een opkomsttijd van maximaal 2 minuten zou een verplichting voor bestaande luchthavens met zich meebrengen om een nieuwe brandweerkazerne te bouwen of voortdurend met een brandweerwagen naast de baan aanwezig te zijn. Deze eis wordt als te belastend en kostbaar voor bestaande luchthavens beschouwd. Voor nieuwe luchthavens of bestaande luchthavens, waarbij een nieuwe baan wordt aangelegd geldt wel de eis van een opkomsttijd van maximaal 2 minuten.

Met de opkomsttijden in de onderdelen m en o wordt bedoeld het tijdsverloop tussen de eerste melding van een luchtvaartongeval aan de brandweer en de aankomst van de brandweervoorzieningen zoals deze gelden voor de betreffende luchthavencategorie. Waarbij geldt dat binnen één minuut na aankomst van het eerste voertuig 100% van de totaal vereiste afgifte capaciteit moet kunnen worden gegeven, teneinde 90% Knock-down te bereiken. Met deze verhoogde afgifte-capaciteit wordt beoogd om binnen één minuut na start van het opbrengen van het blusmiddel een brandvrije zone rond de romp van het vliegtuig te creëren (de 90% Knock-down) en vervolgens de redding van personen te kunnen laten beginnen.

In onderdeel p is een tabel met personele bezetting opgenomen. Deze tabel is overgenomen uit de voormalige Brandweerregeling 2004. Met 'luchthavencategorie' wordt bedoeld de luchthavencategorie op grond van tabel 9-1 van deel I van bijlage 14.

In bijlage 14 wordt veelvuldig gerefereerd aan de 'appropriate authority', die op sommige gebieden een nadere beoordeling c.q. keuze moet maken of een toestemming moet verlenen. Dit is bijvoorbeeld het geval in hoofdstuk 4 waar de 'appropriate authority' moet beoordelen wanneer er sprake is van schaduwwerking of moet beoordelen wanneer een obstakel gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Door gebruik te maken van de term 'appropriate authority', heeft bijlage 14 bewust rekening gehouden met de omstandigheid dat zaken in de landen die partij zijn bij ICAO verschillende geregeld kunnen zijn. Het gebruik van de term 'appropriate authority' garandeert dat de diverse systemen van de verschillende landen binnen de bepalingen van bijlage 14 vallen. Nu in de onderhavige regeling een verwijzing is opgenomen naar de voorschriften en aanbevelingen van bijlage 14 is het noodzakelijk om vervolgens in de regeling te expliciteren welke instanties in welke gevallen als 'appropriate authority' worden aangemerkt. Daarom wordt in onderdeel q bepaald dat met de 'appropriate authority' in de bijlage de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt bedoeld. De reden dat de minister



van Verkeer en Waterstaat wordt aangewezen als 'appropriate authority' is dat de luchtvaartautoriteit, verantwoordelijk voor de veiligheid van het vliegverkeer, de afweging moet maken of in een specifiek geval de veiligheid van het vliegverkeer nog gewaarborgd is of niet. Er zijn echter een aantal situaties waarbij met de 'appropriate authority' de exploitant van de luchthaven wordt bedoeld, die een handeling dient te verrichten. Deze gevallen zijn expliciet aangegeven. Het betreft de onderdelen 9.4.3 (vogelbeheersing op de luchthaven) en 10.4.13 (beperkt zicht operaties).

## **Artikel 12**

### ***Onder a***

De obstakelcriteria van hoofdstuk 4 van bijlage 14 zijn ontwikkeld in verband met vliegprocedures en de verkeersbewegingen op de grond. Daarnaast kunnen echter ook objecten die geen obstakels in de zin van hoofdstuk 4 zijn, een verstoring van de communicatie-, navigatie- en radarapparatuur van de luchtverkeersleiding teweegbrengen. Onderdeel a van artikel 12 geeft aan dat hier op gecontroleerde luchthavens rekening mee gehouden moet worden bij het oprichten van gebouwen op de luchthaven.

### ***Onder b***

Het onderwerp windverstoring is een onderwerp waarbij objecten, die niet reeds als obstakel krachtens hoofdstuk 4 van bijlage 14 onacceptabel zijn, van invloed kunnen zijn op de vliegveiligheid. Rond bouwwerken in de buurt van een start- of landingsbaan kunnen windverstoringen (windvlaag, turbulentie) optreden. Deze optredende windverstoringen kunnen van invloed zijn op het gedrag van vliegtuigen gedurende het starten of landen. De vliegveiligheid komt hierdoor in een kritieke fase van de vlucht in het geding. Bij het ontwikkelen van bouwwerken dient de locatie en vorm van gebouwen beoordeeld te worden op mogelijke toekomstige windverstoring.

### ***Onder c***

Het is voor de veiligheid van het vliegverkeer van belang dat de verkeersleiders op gecontroleerde luchthavens alle bewegingen van startende en landende luchtvaartuigen kunnen waarnemen. Dit is van belang om botsingen tussen luchtvaartuigen onderling en luchtvaartuigen en voertuigen te voorkomen en daarom is de verkeerstoren ook vaak het hoogste gebouw op een gecontroleerde luchthaven. In het geval van slecht zicht door bijvoorbeeld mist gelden speciale procedures voor beperkt-zicht-operaties, waarbij de hoeveelheid verkeersbewegingen van zowel vliegtuigen als voertuigen in de buurt van de baan en op taxibanen wordt beperkt. Onderdeel c van artikel 12 bepaalt dat bij het oprichten van gebouwen rekening dient te worden gehouden met het vrije zicht van de verkeersleiders op de start- en landingsbanen. Bij twijfel is afstemming tussen de exploitant van de luchthaven en de luchtverkeersleiding nodig.

## **Artikel 13**

Artikel 13 heeft betrekking op luchthavens waar een combinatie van activiteiten plaats vindt. Bijvoorbeeld op de hoofd baan luchtverkeer met vliegtuigen en daarnaast een baan voor zweefvliegtuigen. In die gevallen regelt dit voorschrift dat dan naast de bepalingen van hoofdstuk 2, afdeling 3, paragraaf 2, tevens de voorschriften behorend bij dat soort luchtvaartuigen uit de paragrafen 3 tot en met 12 van hoofdstuk 3 van toepassing zijn.

## **Artikel 14**

Het vervallen hoofdstuk VI van de R.T.L. bevatte de verplichting tot het bijhouden van een register betreffende het gebruik van de luchthaven. Deze verplichting is overgenomen in artikel 14.

## **Artikel 15**

Dit artikel bepaalt de reikwijdte van afdeling 4 van hoofdstuk 2. De selectie van de in artikel 15 opgenomen luchthavens is toegelicht in het algemeen deel van de toelichting. Een helikopterluchthaven die aan meerdere van de in onderdeel a opgenomen criteria voldoet (bijvoorbeeld een helikopterluchthaven die verbonden is met een ziekenhuis en waarvoor een luchthavenbesluit is vastgesteld) valt eveneens onder de reikwijdte van afdeling 4 van hoofdstuk 2.

## **Artikel 16**

Dit artikel bevat voor de in artikel 15 genoemde helikopterluchthavens de verplichting om te voldoen aan de voorschriften ('standards') en aanbevelingen ('recommended practices'), van deel 2 (Heliports) van bijlage 14. In de onderdelen a tot en met c zijn vervolgens een aantal onderdelen uit de bijlage



uitgezonderd. De *eerstecategorie* uitzonderingen heeft betrekking op onderdelen die geen inhoudelijke regels betreffende het veilig gebruik van een helikopterluchthaven bevatten. Het betreft de onderdelen 1.2.1 en 1.2.2.

De onderdelen 2.1.2 en 2.4.2 tot en met 2.4.4 hebben betrekking op luchthavendata. Deze onderdelen behoeven in Nederland voorlopig geen toepassing.

Onderdeel 5.3.2 (heliport beacon) wordt in Nederland niet toegepast en kan derhalve worden uitgezonderd.

### **Artikel 17**

In artikel 17 is een aantal voorschriften en aanbevelingen uit bijlage 14 deel II nader gespecificeerd. De onderdelen b tot en met e bevatten de 'differences' die door Nederland zijn gemeld bij ICAO.

### **Artikel 18**

Het eerste lid is gebaseerd op paragraaf 1.3 van het Heliport manual. Een verhoogd aangelegde helikopterluchthaven brengt extra veiligheidsrisico's met zich mee. Om die reden adviseert de Heliport manual om alleen in uitzonderingssituaties een verhoogde helikopterluchthaven aan te leggen. Helikopters die zijn ingedeeld in performance klasse 3, zijn eenmotorige helikopters. Deze helikopters hebben beperkte uitwijkmogelijkheden voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding indien zich een motorstoring voordoet.

Onder een verhoogde helikopterhaven valt bijvoorbeeld een helikopterluchthaven op een terp of heuvel van meer dan 3 meter boven het overwegende omgevingsoppervlak.

### **Artikel 19**

Dit artikel bepaalt de reikwijdte van hoofdstuk 3. De selectie van de in hoofdstuk 3 opgenomen luchthavens is toegelicht in het algemeen deel van de toelichting. Terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen die deelnemen aan een luchtvaartvertoning vallen niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 3. De regels veilig gebruik voor deze terreinen zijn opgenomen in de Regeling luchtvaartvertoningen.

### **Artikel 20**

In artikel 20 zijn algemene eisen betreffende de aanleg, inrichting en uitrusting van een luchthaven en een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik opgenomen die in beginsel van toepassing zijn op alle luchthavens die onder de reikwijdte van hoofdstuk 3 vallen en op alle terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik waarvoor gedeputeerde staten een ontheffing kunnen verlenen. In de paragrafen 3 tot en met 12 zijn vervolgens nadere eisen opgenomen die gelden voor de in die afdelingen bedoelde luchthavens of terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. In de paragrafen 3 tot en met 12 zijn eveneens uitzonderingen opgenomen op de algemene eisen uit artikel 20.

#### **Lid 1**

Het eerste lid bevat locatie-eisen die een obstakelvrije zone rond de luchthaven of het terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik bewerkstelligen.

Met 'aaneengesloten woonbebouwing' in onderdeel a wordt bedoeld op een territoriale groepering van huizen die min of meer een aaneengesloten bebouwing vormen en onder een gemeenschappelijke naam bekend staan.

#### **Lid 2**

Met het tweede lid wordt bewerkstelligd dat bestaande luchthavens zijn toegestaan in de nabijheid van bestaande obstakels. Het betreft bestaande luchthavens waarvan de ligging ten opzichte van deze obstakels vanuit veiligheidsoptiek aanvaardbaar wordt geacht. De onderdelen c tot en met f van het eerste lid zijn voor deze luchthavens wel van toepassing met betrekking tot nieuwe obstakels, dat wil zeggen obstakels die worden opgericht na de datum van inwerkingtreding van de onderhavige regeling.

#### **Lid 9**

In verband met de veiligheid is het belangrijk dat gebruikers van de luchthaven de landingsplaats vanuit de lucht goed kunnen waarnemen. Meestal gaat het alleen om lokaal luchtverkeer. Het is daarom niet nodig om tot in detail de markeringen voor te schrijven.



## **Artikel 21**

Artikel 21 bevat eisen aan een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die verband houden met de in de directe nabijheid aanwezige luchtruimstructuur. De eisen gelden op grond van deze regeling alleen voor terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk gebruikt worden. Voor luchthavens worden deze aspecten beoordeeld in het kader van de verplichte verklaring veilig gebruik luchtruim.

## **Artikel 22**

In artikel 22 zijn algemene gebruikseisen opgenomen die in beginsel van toepassing zijn op alle luchthavens die onder de reikwijdte van hoofdstuk 3 vallen en op alle terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik waarvoor gedeputeerde staten een ontheffing kunnen verlenen. In de paragrafen 3 tot en met 12 zijn vervolgens nadere gebruikseisen opgenomen die gelden voor de in die paragrafen bedoelde luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. In de paragrafen 3 tot en met 12 zijn eveneens uitzonderingen opgenomen op de algemene eisen uit artikel 22.

### ***Lid 1 onderdeel e***

Dit onderdeel stelt de verlener van luchtverkeersleiding in staat om, in geval van een dreigend veiligheidsrisico, in contact te treden met de exploitant van een luchthaven.

### ***Lid 1 onderdeel g***

De capaciteit van de luchthaven of het terrein behoort in overeenstemming te zijn met het ruimte beslag van de luchthaven of het terrein. De eis in onderdeel g bewerkstelligt dat geparkeerde, taxiënde en landende luchtvaartuigen, de vereiste ruimte hebben voor het gebruik van de luchthaven of het terrein.

Als voorbeeld kan gewezen worden op een luchthaven voor zweefvliegtuigen die plaats biedt voor maximaal 15 zweefvliegtuigen, op de opstelplaats en start- en landingsplaats. Als er op een bepaald moment bijvoorbeeld 20 zweefvliegtuigen tegelijkertijd in het luchtruim zijn, dan zou de exploitant rekening moeten houden met de capaciteit van de luchthaven of het terrein en maatregelen moeten nemen bij een dreigend ruimte gebrek. Dit kan bijvoorbeeld optreden bij het wegvallen van de thermiek of bij een naderende onweersbui.

## **Artikel 23**

De eisen in artikel 23 hebben alleen betrekking op helikopterluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen. Het artikel is eveneens niet van toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat wordt gebruikt door een helikopter. In artikel 23 wordt gedeeltelijk verwezen naar deel II van bijlage 14. De verwijzing heeft betrekking op de onderdelen in de bijlage die betrekking hebben op een landingsplaats (FATO, TLOF en safety area). Deze onderdelen waren in het verleden in vertaalde vorm opgenomen in het SIGNAL en in de richtlijn voor bedrijfsgebonden helihavens.

## **Artikel 24**

De eisen in artikel 24 hebben alleen betrekking op terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk gebruikt worden door een helikopter. Deze eisen hebben derhalve geen betrekking op helikopterluchthavens.

Een helikopter is ontworpen om buiten luchthavens te kunnen worden gebruikt. Daarom kunnen de eisen voor wat betreft de landingsplaats beperkt blijven tot de eisen die hieraan in het vlieghandboek van de betreffende helikopter zijn gesteld.

## **Artikel 25**

De minimale baanlengte van 200 meter is afgeleid van de vliegeigenschappen van een MLA, waarbij de overtreksnelheid bepalend is.

## **Artikel 27**

De eisen in artikel 27 zijn overgenomen uit het SIGNAL.

## **Artikel 29**

De eisen in artikel 29 zijn, in verband met de definitie van zweeftoestel in artikel 1, eveneens van



toepassing op luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door een zeilvliegtuig of een schermvliegtuig dat wordt opgelierd. De lierkabel is bepalend voor de gestelde eisen. De lierkabel kan als obstakel tot grote hoogte reiken en vormt boven de 150 meter een obstakel voor ander luchtverkeer.

### **Artikel 31**

De eisen in artikel 31 zijn in aangepaste vorm overgenomen uit het SIGNAL. In Nederland wordt zeer beperkt gebruik gemaakt van landbouwluchtvaartuigen. Bij eventuele plotseling optredende gewasziekten of insectenplagen kan er desalniettemin behoefte bestaan aan de inzet van deze luchtvaartuigen.

### **Artikel 33**

Op grond van de definitie van een onbemand luchtvaartuig tot 150 kilogram, heeft het artikel niet betrekking op luchthavens of terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die worden gebruikt door modelvliegtuigen die vallen onder de regeling modelvliegen.

De eisen in artikel 33 zijn afgeleid van de eisen voor een luchthaven die gebruikt worden door het volwaardige type luchtvaartuig. De afmetingen zijn daarbij aangepast aan de grootte van het betreffende onbemande luchtvaartuig.

### **Artikel 34**

Anders dan een helikopter waarbij de rotorbladen rechtstreeks door de motor worden aangedreven, heeft een gyroplane de behoefte aan een baan met een bepaalde lengte voor het kunnen uitvoeren van een start of een landing. Voor de baanlengte is aangesloten bij de baanlengte behorende bij een mla-luchthaven.

### **Artikel 35**

Artikel 35 bevat procedurevoorschriften die betrekking hebben op het verlenen van een ontheffing door gedeputeerde staten op basis van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein.

In het eerste lid is de termijn opgenomen waarbinnen gedeputeerde staten een besluit dienen te nemen op een aanvraag tot ontheffing. De opgenomen termijn van vier weken wijkt af van de standaard termijn van acht weken die de Algemene wet bestuursrecht hanteert. De gekozen termijn van vier weken komt tegemoet aan de behoefte vanuit de praktijk om op een betrekkelijk korte termijn een vlucht te kunnen uitvoeren en stelt daarnaast gedeputeerde staten in staat om een besluit tot ontheffing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden.

Bij het gebruik van een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik kan de openbare orde in de betreffende gemeente in het geding zijn. Het is daarom wenselijk dat de burgemeester, gelet op zijn verantwoordelijkheid voor handhaving van de openbare orde, bekend is met het voornemen om een terrein te gebruiken en in de gelegenheid is om aan gedeputeerde staten kenbaar te maken dat er vanuit openbare orde perspectief bedenkingen bestaan tegen verlening van de ontheffing. Het tweede lid van artikel 35 stelt de burgemeester hiertoe in de gelegenheid door aan gedeputeerde staten de verplichting op te leggen om overleg te voeren met de burgemeester van de betreffende gemeente alvorens over te gaan tot verlening van de ontheffing. De burgemeester kan gedurende dit overleg eventuele bedenkingen naar voren brengen. Dit kan voor gedeputeerde staten reden zijn om de ontheffing niet te verlenen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein voor het laten opstijgen van bijvoorbeeld een vrije ballon of een helikopter kan plaatsvinden in het kader van een evenement op lokaal niveau. In dat geval is er op grond van de Algemene plaatselijke verordening (APV) doorgaans ook een evenementenvergunning vereist, die door de burgemeester kan worden verleend. De burgemeester kan een dergelijke evenementenvergunning weigeren in het belang van de openbare orde, de volksgezondheid of het milieu.

Naast de betrokkenheid bij de ontheffingverlening voorziet artikel 35 daarnaast in betrokkenheid van de burgemeester bij het daadwerkelijke gebruik van het terrein op basis van een verleende ontheffing. Het derde lid verplicht de houder van de ontheffing om ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail te melden aan de burgemeester van de gemeente waarin het terrein ligt. Deze melding is met name van belang indien gedeputeerde staten een zogenoemde paraplu-ontheffing hebben verleend. Bij een paraplu-ontheffing staat op het moment dat de ontheffing wordt verleend nog niet bij voorbaat vast op welk tijdstip daadwerkelijk van het terrein gebruik zal worden gemaakt. Het is evenwel mogelijk dat het belang van de openbare orde zich verzet tegen het gebruik van de paraplu-ontheffing in een concrete situatie. Door de verplichte melding wordt de burgemeester op de hoogte gebracht van het voornemen van de houder van de ontheffing om van het terrein gebruik te maken. Dit kan voor de burgemeester eventueel aanleiding zijn om het gebruik op basis van zijn bevoegdheden in het kader van de handhaving van de openbare





orde te verbieden. Deze bevoegdheden zijn vastgelegd in de artikelen 172 en 174 van de Gemeentewet.

De verplichte melding van het gebruik aan de minister (de Inspectie Verkeer en Waterstaat) in het derde lid, stelt de minister in staat om te beoordelen of het gebruik van het terrein voldoet aan de regels veilig gebruik die in de onderhavige regeling voor het betreffende terrein zijn opgenomen.

### **Artikel 36**

Artikel 8a.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart bevat voor de minister de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de voorschriften die in de onderhavige regeling voor luchthavens zijn opgenomen. Het is evenwel wenselijk om een vergelijkbare ontheffingsbevoegdheid ook te laten gelden ten aanzien van de regels veilig gebruik die gelden voor terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. In artikel 36 is deze ontheffingsbevoegdheid opgenomen. De voorwaarden waaronder de minister ontheffing kan verlenen zijn gelijk aan die in artikel 8a.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart.

### **Artikelen 37 tot en met 45**

In de artikelen 38 tot en met 46 zijn de bestaande luchthavenreglementen 'omgehangen' naar de Wet luchtvaart. Dit betekent dat deze luchthavenreglementen ná de inwerkingtreding van de onderhavige regeling berusten op artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is overtreding van een voorschrift uit een luchthavenreglement niet langer strafbaar gesteld. Om die reden zijn de strafbaarstellingen uit de bestaande luchthavenreglementen verwijderd.

Naast het 'omhangen' van de bestaande luchthavenreglementen zijn in een aantal luchthavenreglementen een tweetal inhoudelijke wijzigingen aangebracht. Het betreft een wijziging in het Algemeen luchthavenreglement die betrekking heeft op het gebruik van elektrische en elektronische schakelaars en een wijziging van de reglementen van de luchthavens Schiphol, Eelde, Maastricht en Rotterdam die betrekking heeft op het tanken van vliegtuigen met passagiers aan boord.

### ***Gebruik van elektrische en elektronische schakelaars***

In het verleden is onduidelijkheid ontstaan over de betekenis van onderdelen i en j van het tweede onderdeel van artikel 18 van het algemeen luchthavenreglement. In deze onderdelen was een verbod opgenomen om tijdens het tanken:

- i. elektrische schakelaars in een andere positie te zetten welke niet noodzakelijk is voor het tanken, laden en lossen, en
- j. elektrische apparatuur zoals boordradio, boordradar en navigatie-apparatuur te testen en te gebruiken.

In de eerste plaats is de stand van de techniek veranderd, zodat er naast elektrische schakelaars ook veel elektronische schakelaars worden gebruikt. Dit element is toegevoegd. Daarnaast bestond er veel onduidelijkheid over de reikwijdte van het verbod van onderdeel j. Daarom is besloten dit voorschrift te veranderen in een dynamisch criterium. Het is verboden om elektrische- of elektronische apparatuur te testen of te gebruiken, indien de actuele onderhoud- en gebruiksdokumentatie van het vliegtuig niet aangeeft dat dit veilig kan geschieden tijdens het tanken. Indien deze documentatie geen informatie geeft over de toelaatbaarheid, dan is het testen of het gebruik derhalve niet toegestaan. Daarnaast dient de toelaatbaarheid in de onderhoud- en gebruiksdokumentatie te worden geautoriseerd door certificeringpersoneel uit de categorieën A, B1 of B2, zoals opgenomen in Part 145 van de EASA-regelgeving voor onderhoudsorganisaties en -personeel,

### ***Tanken met passagiers aan boord***

In de luchthavenreglementen van de luchthavens Schiphol, Eelde, Maastricht en Rotterdam waren voorschriften opgenomen over de toelaatbaarheid van het tanken met passagiers aan boord. Een van deze voorschriften omvatte als eis dat er ten minste twee vliegtuigtrappen of passagiersbruggen aangesloten moesten zijn op de operationeel gebruikelijke passagiersuitgangen van het vliegtuig. Deze eis werd in de praktijk steeds meer als knelpunt ervaren. Met de onderhavige wijziging wordt het gebruik van glijgoten toegestaan als alternatief voor het gebruik van een vliegtuigtrap. Indien er voor gekozen wordt een glijgoot te gebruiken als mogelijke nooduitgang voor passagiers tijdens het tanken, is de luchtvaartmaatschappij er voor verantwoordelijk dat de glijgoot onbelemmerd kan worden gebruikt en dat de vluchtroutes op het platform vrij van obstakels zijn.

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