



Regeling tot wijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en enige andere regelingen

25 juni 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/988 sector LUV

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de amendementen 10 bij deel I en 4 bij deel II van 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 en 8a.51 van de Wet luchtvaart en artikel 51 van het Mijnbouwbesluit;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De volgende onderdelen worden in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

- schermzweeftoestel: schermzweeftoestel als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
- zeilvliegtuig: zeilvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
- zweefvliegtuig: zweefvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.

2. Het lidwoord 'het' voor het onderdeel *het verdrag* vervalt.

3. Het onderdeel *schermvliegtuig* vervalt.

4. Het onderdeel *zweeftoestel* vervalt.

B

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt de zinsnede 'in 2.1.2, 2.5.3 en 2.5.4;' vervangen door: in 2.1.2, 2.1.3, 2.5.3 en 2.5.4;.

2. Onderdeel f komt te luiden:

- f. 9.3, 9.4.1 onder a, 9.4.2, de zinsnede 'or its vicinity' in onderdeel 9.4.4, 9.4.5 en 9.10.3.

C

Artikel 11 komt te luiden:

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 verstrekken van gegevens, bedoeld in onderdeel 2.6.2, alleen betrekking heeft op verhandingen die bestemd zijn voor het gebruik van een luchtvaartuig met een ledige startmassa van meer dan 6 000 kg;
- c. 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)';
- d. 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;
 - e. bij de uitvoering van onderdeel 2.12, onder e, tevens vermeld wordt op welk vliegtuigtype de daar bedoelde informatie betrekking heeft;
 - f. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
 - g. een seinvierkant als bedoeld in onderdeel 5.1.2 niet verplicht is op luchthavens met luchtverkeersleiding;
 - h. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.1.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen verhoogde naderingslichten (elevated approach lights) zijn geplaatst;
 - i. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.5, moet behoren tot het type PAPI;
 - j. het locatiebord, bedoeld in onderdeel 5.4.3.26, is voorzien van een gele rand met een breedte van 0,5 maal de streepbreedte;
 - k. onderdeel 9.2.21 niet van toepassing is op luchthavens die volgens tabel 9-1 zijn ingedeeld in de categorieën 1, 2 of 3;
 - l. 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;
 - m. onderdeel 9.2.24 alleen van toepassing is op verharde banen die zijn aangelegd na het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling;
 - n. op banen als bedoeld in onderdeel m 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;
 - o. onder voldoende getraind personeel, bedoeld in onderdeel 9.2.40, 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

- p. onder 'the appropriate authority', bedoeld in deel I van bijlage 14 van het verdrag, wordt verstaan:
 - 1°. in de onderdelen 9.4.4 en 10.4.13: de exploitant van de luchthaven;
 - 2°. in de overige gevallen: de minister.

D

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

De exploitant draagt er zorg voor dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van een luchthaven niet leiden tot:

- a. verstoring van de goede werking van de ten behoeve van de luchthaven aanwezige communicatie-, navigatie- en radarapparatuur;
- b. zog-turbulenties of wervelstraten die de veiligheid van het vliegverkeer verstoren;
- c. een belemmering van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeerstoren.

E

Artikel 17 komt te luiden:

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 3.1.25, van een



- grond gebonden helikopterluchthaven 35 cm bedraagt voor helikopterluchthavens die zijn opgericht voor 1 oktober 2010;
- b. 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%;
 - c. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
 - d. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.4.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen het naderings-verlichtings-systeem is geplaatst;
 - e. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.5.2, moet behoren tot het type PAPI of HAPI.

F

Artikel 20 komt te luiden:

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. de luchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.
2. 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.
3. Op de luchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.
4. 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.
5. De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.
6. De baan is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen.
7. Indien het oppervlak van een start- of landingsplaats bestaat uit een gewas dan mag de hoogte van het gewas geen belemmering zijn voor het starten en landen.
8. De baan, taxibaan of landingsplaats zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
9. 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.
10. De leden 1, 6, 7 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

G

Artikel 21 komt te luiden:

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. binnen een op grond van artikel 45, tweede lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement aangewezen openbaar oefengebied voor nood- of voorzorgslandingen van burgerluchtvaartuigen;
- c. binnen een laagvlieggebied of onder of binnen een afstand van 3 zeemijlen van een laagvliegroute 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, zaterdag, zondagen of nationale feestdagen.

H

In artikel 22, eerste lid, onderdeel c, zesde onderdeel, wordt de punt vervangen door een puntkomma.

I

Artikel 23 komt te luiden:

Artikel 23

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, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8, 3.1.13, 3.1.14, 3.1.19, 3.1.20, 3.1.22 en 3.1.24;
- 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 buitengrens van de safety area welke de final approach and take off area (FATO) omgeeft en divergeert 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.

J

Artikel 24, tweede lid, alsmede de aanduiding '1' voor het eerste lid vervallen.

K

Artikel 25, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

- c. de luchthaven is zodanig gelegen dat binnen een gebied met een straal van 750 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. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de strook 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 divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de baan;
- e. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de strook 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 c.

L

De artikelen 26, 27 en 28 komen te luiden:

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;
 - c. de luchthaven is zodanig gelegen dat binnen een gebied met een straal van 500 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. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de strook geen obstakels steken



door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de strook als basis, oploopt met een helling van 1:5 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 215 meter van de baan of de landingsplaats;

- e. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de strook 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 c.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een gemotoriseerd schermvliegtuig.

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 tijdens de opbouw van de ballon en tijdens de start van de ballon zodanig vrij gehouden, dat toeschouwers niet in gevaar worden gebracht;
 - c. personen die werkzaamheden hebben te verrichten zijn als zodanig duidelijk herkenbaar;
 - d. 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;
 - e. 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, onderdeel a, het derde tot en met het achtste lid en artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 3, 4 en 6 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, eerste lid, onderdeel a en het zesde lid zijn niet van toepassing op een terrein als bedoeld in het derde lid.

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 ten minste 1000 meter;
 - b. een start of een landing wordt alleen uitgevoerd indien de golfhoogte dit toelaat en zich in de geprojecteerde baan geen personen en vaartuigen bevinden;
 - c. het gelijktijdig landen en starten door meerdere watervliegtuigen op en van de luchthaven is niet toegestaan;
 - d. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:20 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de baan;
 - e. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het vlak, bedoeld in onderdeel d.
2. Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 4, is 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 watervliegtuig.

M

Het opschrift van paragraaf 8 komt te luiden:



§ 8 Zweefvliegtuigen

N

De artikelen 29 en 30 komen te luiden:

Artikel 29

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zweefvliegtuig 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 startplaats heeft een lengte van ten minste 150 meter en een breedte van ten minste 50 meter;
 - f. de opstelplaats voor een zweefvliegtuig is niet gelegen op de startplaats;
 - g. de landingsplaats heeft een lengte van ten minste 75 meter en indien gelijktijdig met meerdere zweefvliegtuigen wordt geland, per zweefvliegtuig een breedte van ten minste twee maal de spanwijdte van het betreffende zweefvliegtuig;
 - h. de landingsplaats is niet gelegen op de lierbaan, startplaats of opstelplaats;
 - i. de luchthaven is zodanig gelegen dat 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;
 - j. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:20 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de baan;
 - k. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel i.
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 zweefvliegtuig, 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 zweefvliegtuig.

Artikel 30

1. Het gebruik van een luchthaven door een zweefvliegtuig 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. de lierkabel wordt binnen de grenzen van de luchthaven in een rechte lijn uitgebracht;
 - c. het opstijgen of doen opstijgen van een zweefvliegtuig 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;
 - d. 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;
 - e. behoudens in geval van de koppeling van een zweefvliegtuig aan een sleepvliegtuig, is het



- gelijktijdig landen of starten van een zweefvliegtuig, een TMG of een sleepvliegtuig niet toegestaan;
- f. de lierhoogte overschrijdt niet de ondergrens van de ter plaatse geldende TMA;
 - g. de lierhoogte overschrijdt niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte, tenzij een Notam is uitgegeven met vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer, waar men op locatie bereikbaar is.
2. Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 4, is 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 zweefvliegtuig.
 4. Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik wordt door een zweefvliegtuig niet gebruikt:
 - a. 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 ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - b. binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van de CTR van een andere luchthaven dan genoemd in onderdeel a, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - c. binnen een afstand van 3 zeemijl van de grens van een luchthaven waarboven geen CTR is ingesteld, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert.

O

Na artikel 30 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 8a Zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen

Artikel 30a

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. de luchthaven is vrij van obstakels en oneffenheden welke gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of noodlanding;
 - b. de opstelplaats van de lier is gelegen op een afstand van ten minste 10 meter binnen de grens van de luchthaven;
 - c. de startplaats heeft een lengte van ten minste 50 meter en een breedte van ten minste 30 meter;
 - d. de opstelplaats voor een zeilvliegtuig is niet gelegen op de startplaats;
 - e. de landingsplaats heeft een lengte van ten minste 60 meter en indien gelijktijdig met meerdere zeilvliegtuigen of schermzweeftoestellen wordt geland, per zeilvliegtuig of schermzweeftoestel een breedte van ten minste twee maal de spanwijdte van het betreffende zeilvliegtuig of schermzweeftoestel;
 - f. de landingsplaats is niet gelegen op de lierbaan, startplaats of opstelplaats;
 - g. de luchthaven is zodanig gelegen dat binnen een gebied met een straal van 500 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;
 - h. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:5 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 250 meter van de baan;
 - i. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel g.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.

Artikel 30b

1. Het gebruik van een luchthaven door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel voldoet,

- onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
- a. gedurende het opstijgen en landen zijn er geen onbevoegde personen en obstakels aanwezig op de lierbaan, de startplaats en de landingsplaats;
 - b. het opstijgen of doen opstijgen van een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel door middel van een lier vindt alleen plaats indien de vallende lierkabel niet buiten de grens van de luchthaven kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;
 - c. de lierkabel wordt binnen de grenzen van de luchthaven in een rechte lijn uitgebracht;
 - d. het afwerpen van de sleepkabel door een mla 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;
 - e. behoudens in geval van de koppeling van een zeilvliegtuig aan een sleepvliegtuig, is het gelijktijdig landen of starten van een zeilvliegtuig en een mla niet toegestaan;
 - f. de lierhoogte overschrijdt niet de ondergrens van de ter plaatse geldende TMA;
 - g. de lierhoogte overschrijdt niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte, tenzij een Notam is uitgegeven met vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer, waar men op locatie bereikbaar is.
2. Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 1, 3, 4 en 6 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 zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.
 4. Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel niet gebruikt:
 - a. 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 ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - b. binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van de CTR van een andere luchthaven dan genoemd in onderdeel a, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - c. binnen een afstand van 3 zeemijl van de grens van een luchthaven waarboven geen CTR is ingesteld, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert.

P

Artikel 31, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, worden vier onderdelen toegevoegd, luidende:

- f. de luchthaven is zodanig gelegen dat 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;
- g. de luchthaven is zodanig gelegen dat 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;
- h. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de strook 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 divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de strook;
- i. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de strook 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 f.

Q

De artikelen 32 en 33 komen te luiden:

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, voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:

- a. de luchthaven bevat een obstakelvrij grondvlak in de vorm van een cirkel met een straal van ten minste de lengte van het luchtschip;
 - b. de luchthaven is zodanig gelegen dat 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;
 - c. de luchthaven is zodanig gelegen dat 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;
 - d. de luchthaven is zodanig gelegen dat in de vliegrichting geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de doorsnede van het grondvlak als basis oploopt met een helling van 1:20 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 900 meter van de grens van de luchthaven.
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.

Artikel 33

1. Onverminderd het bepaalde in § 2, zijn de eisen, bedoeld in artikel 31, eerste lid, onderdelen a tot en met e, 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 strook, 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, is de eis, bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel a, 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, 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:
 - a. tijdens de start- en landingsfase een vrij uitzicht op de luchthaven mogelijk is;
 - b. in de nabije omgeving van de luchthaven geen obstakels aanwezig zijn die een belemmering vormen voor het veilige gebruik van de luchthaven.
5. Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 4, is niet van toepassing op een luchthaven als bedoeld in het eerste tot en met het derde lid.
6. 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.

R

Artikel 34, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- c. de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de 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 divergeert met 10% tot op een afstand van 250 meter van de baan of de landingsplaats;
- d. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de 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 vlak, bedoeld in onderdeel c.

ARTIKEL II

Artikel 18, tweede onderdeel, onderdeel j, van het Algemeen luchthavenreglement komt te luiden:



- 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;

ARTIKEL III

Artikel 7, derde onderdeel, onderdeel A, van het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen e, f en g komen te luiden:
 - e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
 - f. indien niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagiers-trap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is;
 - g. indien de aangewezen uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd;
2. Onderdeel h vervalt.
3. De onderdelen i tot en met k worden verletterd tot de onderdelen h tot en met j.

ARTIKEL IV

Artikel 21, eerste lid, van het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Maastricht wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen e, f en g komen te luiden:
 - e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
 - f. indien niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagiers-trap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is;
 - g. indien de aangewezen uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd;
2. Onderdeel h vervalt.
3. De onderdelen i tot en met k worden verletterd tot de onderdelen h tot en met j.

ARTIKEL V

Artikel 22, eerste lid, van het Aanvullend luchthavenreglement Rotterdam wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen e, f en g komen te luiden:
 - e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
 - f. indien niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagiers-trap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is;
 - g. indien de aangewezen uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd;
2. Onderdeel h vervalt.
3. De onderdelen i tot en met k worden verletterd tot de onderdelen h tot en met j.

ARTIKEL VI

Artikel 7, derde onderdeel, onderdeel A, van het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Eelde wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen e, f en g komen te luiden:
 - e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt;
 - f. indien niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagiers-



trap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is;

g. indien de aangewezen uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd;

2. Onderdeel h vervalt.

3. De onderdelen i tot en met k worden verletterd tot de onderdelen h tot en met j.

ARTIKEL VII

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

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

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



TOELICHTING

Algemeen

Deze wijzigingsregeling bevat aanpassingen van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en van enkele luchthavenreglementen.

De aanpassingen hebben in de eerste plaats betrekking op de wijzigingen die per 19 november 2009 zijn doorgevoerd in de delen I en II van bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109). Voor een goede doorwerking van deze wijzigingen in de nationale regelgeving zijn hiertoe de verwijzingen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen naar bijlage 14 aangepast.

In de tweede plaats is ervoor gekozen om meer maatwerk aan te brengen in de inrichtings- en locatie eisen voor met name de ballonnen en de scherm- en zeilvliesgport en meer recht te doen aan de vanuit de luchtsport en ballonvaart zelf ontwikkelde en meer gespecificeerde veiligheidseisen ten aanzien van de start- en landingsplaatsen. Hiertoe zijn in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen onder andere de generieke obstakelvlakken vervangen door specifieke obstakelvlakken voor de verschillende soorten luchthavens, zijn de inrichtings- en gebruikseisen voor luchthavens die gebruikt worden door zweeftoestellen uitgesplitst naar type zweeftoestel en wordt meer ruimte geboden voor het nemen van eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de wijze waarop aan de gebruikseisen kan worden voldaan.

In de derde plaats zijn in de luchthavenreglementen wijzigingen doorgevoerd die betrekking hebben op het tanken van vliegtuigen met passagiers aan boord en op het testen van elektrische apparatuur of elektronische apparatuur van vliegtuigen.

De wijzigingen hebben geen consequenties voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Gelet op de noodzaak van implementatie van de gewijzigde bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en gelet op de grote voordelen voor de doelgroep van deze wijzigingsregeling bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling, zal deze regeling de dag na publicatie in werking treden en zal niet de door het systeem van Vaste Verandermomenten (VVM) voorgeschreven periode van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding worden aangehouden.

Artikelsgewijs

Artikel I (wijziging Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen)

Onderdeel B

In artikel 10 is onderdeel 2.1.3 van deel I van bijlage 14 (verplichting tot het gebruik van een CRC algoritme bij de doorgifte van luchthavendata) toegevoegd aan de lijst met onderdelen waaraan de exploitant niet hoeft te voldoen. Oorspronkelijk was in artikel 11 bepaald dat de exploitant vanaf 18 november 2010 gebruik zou moeten maken van een CRC algoritme. Deze verplichting is geschrapt omdat het gebruik van een CRC algoritme op dit moment onderdeel is van voorstellen voor nieuwe Europese voorschriften over het gebruik en de kwaliteit van luchtvaartdata en luchtvaartinformatie. In een later stadium kan het gebruik van het CRC-algoritme alsnog verplicht worden gesteld.

De uitzondering van de zinsnede 'or in the vicinity' in onderdeel 9.4.3 vervalt omdat de tekst van dit onderdeel zodanig is veranderd dat er geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen het luchthavengebied en het gebied daar buiten.

In artikel 10 zijn de onderdelen van deel I van bijlage 14 die zich richten tot de verdragsluitende staten uitgezonderd. Onderdeel 9.4.5 is toegevoegd aan deel I van bijlage 14 en is gericht tot de verdragsluitende staten, om die reden is het onderdeel toegevoegd aan de lijst met uitgezonderde onderdelen in artikel 10 waar de exploitant niet aan hoeft te voldoen. In het onderdeel wordt aan verdragsluitende staten geadviseerd om rekening te houden met de luchthavenveiligheid bij de ontwikkeling van ruimtelijke activiteiten in de buurt van een luchthaven die wilde dieren aantrekken.

Onderdeel D

Niet alleen bouwwerken kunnen leiden tot de in de onderdelen a, b en c van artikel 12 bedoelde verstoringen en belemmeringen. Ook beplanting, tijdelijke objecten en graaf- en bouwwerkzaamheden kunnen hiertoe leiden. Het is noodzakelijk dat van al deze ontwikkelingen door de exploitant wordt beoordeeld of sprake is of kan zijn van onaanvaardbare verstoringen of belemmeringen van een veilige afwikkeling van het vliegverkeer op, en van en naar de luchthaven.



Onderdeel E

Nederland heeft in het verleden een difference (melding van het niet voldoen aan een onderdeel uit een bijlage bij ICAO) gemeld bij ICAO ten aanzien van de toegestane hoogte limiet van een obstakel in de safety area. Daarbij is gemeld dat Nederland 35 centimeter als hoogtelimiet aanhoudt in plaats van de in deel II van bijlage 14 voorgeschreven 25 centimeter. Deze difference zal met de inwerkingtreding van deze regeling worden ingetrokken. Voor nieuw op te richten luchthavens vanaf 1 oktober 2010, geldt nu de hoogte limiet van 25 centimeter uit deel II van bijlage 14.

Onderdeel F

De generieke obstakelvlakken in artikel 20, eerste lid, zijn vervallen en vervangen door specifieke obstakelvlakken voor de verschillende soorten luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. De specifieke obstakelvlakken zijn nu voor de verschillende soorten luchthavens en terreinen opgenomen in de artikelen 25 tot en met 34.

Onderdeel G

De voorschriften die betrekking hebben op de ligging van een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik binnen de bufferzone rond een luchthaven met een CTR of rond een luchthaven zonder CTR zijn geschrapt uit artikel 21. Deze onderdelen waren van toepassing op alle soorten terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Gelet op het doel van de betreffende voorschriften, is het niet noodzakelijk om deze voorschriften voor alle soorten terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik te laten gelden. Deze voorschriften zijn alleen noodzakelijk voor terreinen die gebruikt worden door zweeftoestellen die door middel van een kabel worden opgelierd. De betreffende voorschriften zijn derhalve in gewijzigde vorm opgenomen in de artikelen 30 en 30b die betrekking hebben op terreinen die gebruikt worden door zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen of schermzweeftoestellen.

Onderdelen M tot en met O

De inrichtings- en gebruikseisen voor luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door zweeftoestellen zijn met de onderhavige wijzigingsregeling uitgesplitst naar de verschillende soorten luchthavens en terreinen die gebruikt worden door verschillende soorten zweeftoestellen. In de artikelen 29 tot en met 30b zijn nu inrichtings- en gebruikseisen opgenomen voor zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen.

In de artikelen 30 en 30b zijn eisen opgenomen die betrekking hebben op het gebruik door een zweefvliegtuig, een zeilvliegtuig of een schermzweeftoestel van een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik in de bufferzone rond een CTR of in de bufferzone rond een luchthaven zonder CTR. Het aanhouden van bufferzones is noodzakelijk in verband met het gebruik van een lierkabel bij de start door het betreffende type zweeftoestel. De lierkabel kan een gevaar opleveren voor het overige luchtverkeer, daarom is het van belang dat er afstemming plaatsvindt tussen de gebruiker van het terrein en de overige luchtruimgebruikers. De verplichte verklaring van geen bezwaar door de instantie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt of door de exploitant van een luchthaven zonder CTR is vervallen. In de plaats hiervan is een zorgplicht opgenomen voor de houder van de ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. De houder van de ontheffing krijgt zelf de verantwoordelijkheid om na te gaan in hoeverre de door hem beoogde activiteit een belemmering oplevert van de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de nabijgelegen luchthavens. Bij de invulling van de vergewisplicht door de ontheffinghouder kan gedacht worden aan het raadplegen van de luchtvaartkaart, de Aeronautical Information Publication (AIP) en in het bijzonder de naderings- en vertrekprocedures van de nabijgelegen luchthaven, het raadplegen van de Notam's en het advies vragen van de plaatselijke luchtverkeersdienstverlener c.q. luchthavenexploitant.

Artikel II (wijziging algemeen luchthavenreglement)

De benodigde autorisatie door certificeringspersoneel bij het testen van elektrische apparatuur of elektronische apparatuur in onderdeel j van het tweede onderdeel van artikel 18 is vervallen omdat uit de onderhoud- en gebruiksdokumentatie van een vliegtuig afdoende blijkt of het testen is toegestaan. Indien het testen niet expliciet is verboden door de betreffende onderhoud- en gebruiksdokumentatie, dan moet worden aangenomen dat het testen is toegestaan.

Artikelen III tot en met VI (wijziging aanvullende luchthavenreglementen luchthavens Schiphol, Maastricht, Rotterdam en Eelde)

De voorschriften met betrekking tot het tanken van vliegtuigen met passagiers aan boord zijn op onderdelen aangepast. In de eerste plaats hoeven de nooduitgangen niet langer met een glijgoot te



zijn uitgerust. De nooduitgangen kunnen ook aangesloten worden op een passagierstrap of een passagiersbrug.
In de tweede plaats mogen de nooduitgangen zich nu ook bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar getankt wordt.

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