



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 17 juli 2012, nr. IENM/BSK-2012/109521, tot wijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en tot intrekking van diverse luchthavenreglementen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

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 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. Het volgende onderdeel wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

– *soaren*: met een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel vliegen op de hellingstijgwind aan de loefzijde van daarvoor geschikte kustverdedigingswerken;

2. In de begripsbepaling van ‘*verhoogde helikopterluchthaven*’ vervalt: op het land.

B

Artikel 2, onderdeel d, komt te luiden:

d. de volgende helikopterluchthavens: Amsterdam (Amsterdam Heliport), Emmercompascuum (Heli Holland BV), Rotterdam Maasvlakte (ten behoeve van het loodswezen) en Zierikzee (Prince Helicopters).

C

Artikel 10, onderdeel d, komt te luiden:

d. 5.2.6.5, 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3, 5.3.3, 5.3.14 en 5.4.5;.

D

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen j tot en met p worden geletterd k tot en met q.

2. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

j. in afwijking van onderdeel 5.4.2.8 bij de aansluiting van een baan of rijbaan op een startbaan, zijnde een niet-instrumentbaan of niet-precisielandingsbaan, volstaan kan worden met een baanaanduidingsbord aan de linkerkant van de baanwachtpositiemarkering;

3. In onderdeel k (nieuw) vervalt: met een breedte van 0,5 maal de streepbreedte.

4. Onderdeel m (nieuw) komt te luiden:

m. op een luchthaven die is ingericht voor het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige



regeling binnen 4 minuten de volledige hoeveelheid blusmiddel, bedoeld in de kolommen 3 of 5 van tabel 9-2, kan zijn opgebracht;.

5. De onderdelen o en p (nieuw) komen te luiden:

- o. op banen als bedoeld in onderdeel n van artikel 11 van de onderhavige regeling binnen 3 minuten de volledige hoeveelheid blusmiddel, bedoeld in de kolommen 3 of 5 van tabel 9-2, kan zijn opgebracht;.
- p. onder voldoende getraind personeel, bedoeld in onderdeel 9.2.40, minimaal de in de onderstaande tabel opgenomen aantallen personeel wordt verstaan, met dien verstande dat voor de luchthavencategorieën 8, 9 en 10 een lagere personele bezetting is toegestaan, indien het vliegtuig dat maatgevend is voor de luchthavencategorie niet wordt gebruikt voor het vervoer van personen, waarbij ten minste wordt voldaan aan de aantallen personeel behorende bij luchthavencategorie 7:

Luchthaven categorie	Airport Fire Officer	On Scene Commander	Bevelvoerder	Manschap	Certificaathouders	Totaal
1					2	2
2					2	2
3 zonder luchtverkeersleiding					3	3
3 met luchtverkeersleiding			1	2		3
4			1	3		4
5			1	3		4
6		1	1	5		7
7		1	1	5		7
8 en 9 met 1 uitrukpost		1	1	9		11
8, 9 en 10 met meer uitrukposten	1		1	9		11

6. Onderdeel q wordt geletterd r.

7. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- q. onder het minimumfrictieniveau, bedoeld in onderdeel 10.2.4, en het onderhoudsniveau, bedoeld in onderdeel 10.2.5, worden verstaan de waarden zoals opgenomen in de kolommen 6 en 7 van tabel A-I van bijlage A;.

E

In artikel 12, onderdeel c, wordt 'van de luchtverkeersleiding' vervangen door: van het zicht van de luchtverkeersleiding.

F

In artikel 13 wordt 'de paragrafen 3 tot en met 12' vervangen door: de paragrafen 4 tot en met 12.

G

In paragraaf 2 van afdeling 3 van hoofdstuk 2 wordt na artikel 14 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 14a

Gebruikers van de luchthaven, toeleveranciers, organisaties die op de luchthaven voor de exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op de luchthaven zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, zijn verplicht te voldoen aan de eisen die door de exploitant zijn gesteld ten aanzien van de orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van de luchthaven.

H

In artikel 15, onderdeel b, vervalt: Heteren (Rosorum BV),.



I

In artikel 17 wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. op een normaal niet bemande helikopterluchthaven die verbonden is met een mijnbouwinstallatie, die in gebruik is of wordt genomen voor 1 januari 2013, volstaan kan worden met de hoeveelheid brandblusmiddelen zoals genoemd in tabel 6-2, waarbij de afgiftecapaciteit minimaal 230 liter per minuut bedraagt.

J

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op:
 - a. burgerluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen;
 - b. terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.
2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:
 - a. burgerluchthavens die uitsluitend gebruikt worden om te soaren;
 - b. terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen die deelnemen aan een luchtvaartvertoning of die uitsluitend gebruikt worden om te soaren.

K

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt 'de luchthaven' vervangen door: een luchthaven.
2. In het zesde lid wordt 'De baan' vervangen door: De baan van een luchthaven.
3. In het zevende lid wordt 'een start- of landingsplaats' vervangen door: een start- of landingsplaats van een luchthaven.
4. In het achtste lid wordt 'De baan, taxibaan of landingsplaats' vervangen door: De baan, taxibaan of landingsplaats van een luchthaven.
5. In het negende lid wordt 'de luchthaven' vervangen door: een luchthaven.

L

Artikel 23, onderdeel a, komt te luiden:

- 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, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8, 3.1.13, 3.1.14, 3.1.19, 3.1.20, 3.1.22, 3.1.24 en 5.2.2;.

M

Artikel 25, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.
2. Onderdeel c komt te luiden:
 - c. indien binnen een gebied met een straal van 750 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;.
3. In onderdeel e wordt '1:2' vervangen door: 1:5.



N

Artikel 26, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.
2. Onderdeel c komt te luiden:
 - c. indien binnen een gebied met een straal van 500 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;
3. In onderdeel d wordt '215 meter' vervangen door: 225 meter.

O

Artikel 28, eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:

- 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 1:5 (hoogte:afstand) tot een afstand van 150 meter.

P

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.
 - b. De onderdelen i en j komen te luiden:
 - i. indien binnen een gebied met een straal van 2000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven of door het vlak dat aansluit op het horizontale vlak en dat in hoogte oploopt met een helling van 1:10 (hoogte:afstand) tot een hoogte van 80 meter, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;
 - j. de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de start- of landingsplaats geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de start- of landingsplaats als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel i.
 - c. Onderdeel k vervalt.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Indien een luchthaven als bedoeld in het eerste lid mede wordt gebruikt door een TMG of zelfstartend zweefvliegtuig, dan is ten behoeve van het gebruik door de TMG of het zelfstartend zweefvliegtuig 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. In het derde lid wordt 'de luchthaven, bedoeld in het eerste lid, ' vervangen door: een luchthaven als bedoeld in het eerste lid.
4. Onder vernummering van het vierde lid tot zesde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:
 4. Een luchthaven als bedoeld in het tweede en derde lid 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.
 5. Een luchthaven als bedoeld in het tweede en derde lid 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 1:5 (hoogte:afstand) en aansluit op het vlak, bedoeld in het vierde lid.

Q

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel e door een punt, vervallen in het eerste lid de onderdelen f en g.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zweefvliegtuig met dien verstande dat:
 - a. de lierhoogte niet de ondergrens van de ter plaatse geldende TMA overschrijdt;
 - b. de lierhoogte niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte overschrijdt, tenzij een NOTAM is uitgegeven met vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer, waar men op locatie bereikbaar is.

R

Artikel 30a, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.
2. Onderdeel g komt te luiden:
 - g. indien binnen een gebied met een straal van 500 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;
3. In onderdeel h wordt '250 meter' vervangen door: 225 meter.

S

Artikel 30b, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt 'mla' vervangen door: sleepvliegtuig.
2. Onderdeel e komt te luiden:
 - e. behoudens in geval van de koppeling van een zeilvliegtuig of een schermzweeftoestel aan een sleepvliegtuig, is het gelijktijdig landen of starten van een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel en een sleepvliegtuig niet toegestaan;
3. Onderdeel g komt te luiden:
 - g. de lierhoogte overschrijdt niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte, tenzij een NOTAM is uitgegeven of een publicatie in de luchtvaartgids heeft plaatsgevonden inhoudende de vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer.

T

Artikel 31, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.
2. Onderdeel d vervalt.
3. De onderdelen e tot en met i worden geletterd d tot en met h.
4. Onderdeel e (nieuw) komt te luiden:
 - e. indien binnen een gebied met een straal van 2000 meter vanuit de vastgestelde geografische



positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;

5. Onderdeel h (nieuw) komt te luiden:

- h. 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 1:5 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel e.

U

Artikel 32, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.

2. Onderdeel b komt te luiden:

- b. indien binnen een gebied met een straal van 2000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;

V

Artikel 34, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'voldoet' vervangen door: en het gebruik hiervan voldoen.

2. In onderdeel c wordt '250 meter' vervangen door: 225 meter.

3. Onderdeel d komt te luiden:

- d. 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 1:5 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel e;

4. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. indien binnen een gebied met een straal van 750 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels.

ARTIKEL II

Het Algemeen luchthavenreglement wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Schiphol wordt ingetrokken.

ARTIKEL IV

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Maastricht wordt ingetrokken.

ARTIKEL V

Het Aanvullend luchthavenreglement Rotterdam wordt ingetrokken.

ARTIKEL VI

Het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Eelde wordt ingetrokken.



ARTIKEL VII

Het Aanvullend Luchthaven Reglement Lelystad wordt ingetrokken.

ARTIKEL VIII

Het Aanvullend luchthavenreglement Teuge wordt ingetrokken.

ARTIKEL IX

Het Aanvullend luchthavenreglement Texel wordt ingetrokken.

ARTIKEL X

Het Aanvullend luchthavenreglement Midden Zeeland wordt ingetrokken.

ARTIKEL XI

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, met uitzondering van de artikelen I, onderdeel G, en II tot en met X, die met ingang van 1 juli 2013 in werking treden.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling bevat in de eerste plaats diverse wijzigingen van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: de regeling). De aanleiding voor deze wijzigingen is gelegen in een actualisering in 2011 van de afwijkingen van bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: het verdrag) die voor Nederland zijn aangemeld bij de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO). De aldus aangemelde onderdelen van bijlage 14 gelden niet voor Nederland. De in de regeling opgenomen verwijzingen naar bijlage 14 dienen overeen te stemmen met de geactualiseerde afwijkingen die bij ICAO zijn aangemeld. Om die reden zijn in de onderhavige regeling de verwijzingen naar bijlage 14 aangepast.

Daarnaast zijn in deze regeling het Algemeen luchthavenreglement en de diverse aanvullende luchthavenreglementen ingetrokken. Deze reglementen bevatten een groot aantal operationele voorschriften met betrekking tot de orde en veiligheid op luchthavens.

Tenslotte bevat deze regeling diverse aanpassingen van de inrichtingseisen voor luchthavens. De belangrijkste hiervan betreffen een versoepeling van de eisen voor de personele bezetting van de brandweer, het dereguleren van de inrichtingsvoorschriften voor soaren en een versoepeling van de eisen ten aanzien van obstakelvrije gebieden rondom diverse soorten luchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De wijzigingen in deze regeling leiden niet tot een toe- of afname van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven, wel is sprake van een verdergaande vereenvoudiging van de regelgeving door het intrekken van een negental luchthavenreglementen. Dit is mogelijk door waar nodig gebruik te maken van de mogelijkheden die de luchthavenexploitanten hebben om zelf regels in te stellen via de bedrijfshandboeken.

Daarnaast bevat deze regeling een aantal aanpassingen van de inrichtingseisen voor luchthavens die een vermindering van nalevingskosten met zich meebrengt. Voor bepaalde typen luchthavens is de verplichting tot het aanbrengen van een markering van de 'touch down zone' vervallen. Dit geldt in de praktijk voor twee luchthavens en houdt in een vermindering van in totaal circa € 2.000. De verplichting tot het installeren van 'rapid exit taxiway indicator lights' is afgeschaft. Het betreft een vermindering van circa € 10.000 per baan. In de praktijk heeft deze verplichting betrekking op acht banen. Het betreft derhalve een vermindering van in totaal circa € 80.000. De brandweervoorschriften zijn zodanig aangepast dat een lagere personele bezetting wordt toegestaan indien geen personen vervoerd worden. Deze wijziging is in de praktijk relevant voor één luchthaven en levert een vermindering op van circa € 50.000. Samenvattend levert deze regeling een vermindering van nalevingskosten op van circa € 132.000.

Afwijking vaste verandermomenten wet- en regelgeving

Er is afgeweken van de vaste verandermomenten, omdat betrokken partijen (exploitanten, gebruikers van luchthavens en de rijksoverheid) belang hebben bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling. Langer uitstel van inwerkingtreding leidt tot overbodige lasten voor betrokken partijen.

De regeling is tot stand gekomen in nauw overleg met betrokken partijen.

Artikelsgewijs

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

Onderdeel A

De toevoeging van het begrip 'soaren' aan de begrippenlijst in artikel 1 van de regeling houdt verband met onderdeel J van artikel I. Met dat onderdeel wordt het begrip soaren toegevoegd aan artikel 19 van de regeling.

De wijziging van het begrip 'verhoogde helikopterluchthaven' leidt ertoe dat ook helikopterluchthavens in de zee die niet met een boorplatform zijn verbonden onder de reikwijdte van de regeling vallen.



Onderdeel B

In verband met het niet realiseren van de helikopterluchthaven van Rosorum BV in Heteren, is deze luchthaven geschrapt van de lijst met helikopterluchthavens die onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 van de regeling vallen.

Onderdeel C

Bij de hiervoor genoemde melding van afwijkingen van het verdrag bij ICAO, zijn onder andere de onderdelen 5.2.6.5 en 5.3.14 van deel I van bijlage 14 bij het verdrag gemeld. Als gevolg hiervan zijn deze onderdelen toegevoegd aan de opsomming van onderdelen van bijlage 14 waaraan de exploitant op basis van de regeling niet hoeft te voldoen.

Onderdeel 5.2.6.5 heeft betrekking op de aanvullende markering van de 'touch down zone' bij niet-precisie landingsbanen met codenummer 2. Deze aanvullende markering wordt niet als een maatregel beschouwd die de veiligheid verhoogt. Aangezien er slechts een beperkte baanlengte beschikbaar is kan de aanvullende markering de kans op het van de baan geraken van een vliegtuig vergroten.

Onderdeel 5.3.14 heeft betrekking op 'rapid exit taxiway indicator lights'. Er bestaat geen operationele noodzaak om deze lichten te gebruiken en daarnaast kunnen deze lichten verwarring veroorzaken bij luchtverkeer op de baan of tijdens de nadering.

Onderdeel D

Dit onderdeel wijzigt de eisen die in artikel 11 van de regeling zijn opgenomen voor wat betreft de onderwerpen baanaanduidingsborden, brandweerbezetting en baanstroefheid.

Met het nieuwe onderdeel j wordt de mogelijkheid geboden om baanaanduidingsborden alleen aan de linkerkant te plaatsen bij niet-instrumentbanen en niet-precisielandingsbanen. Deze banen worden in Nederland gebruikt door de General Aviation en in deze vliegtuigen zit de piloot aan de linkerzijde van het vliegtuig. Daarom volstaat in deze gevallen om baanaanduidingsborden alleen aan de linkerkant van de baanwachtpositie te plaatsen.

Ten aanzien van de brandweerbezetting wordt in het nieuwe onderdeel p van artikel 11 de mogelijkheid geboden om een lagere personele bezetting te hanteren als het vliegtuig waarop de luchthaven-categorie op basis van deel I van bijlage 14 is gebaseerd niet wordt gebruikt voor het vervoer van personen. Deze reductie is acceptabel omdat het aantal te redden mensen zeer beperkt van omvang is. Daarnaast is de tabel met aantallen en kwalificaties als invulling van het criterium 'voldoende getraind personeel', bedoeld in onderdeel 9.2.40 van deel I van bijlage 14, aangepast. De opleiding- en ervaringseisen behorend bij de verschillende functies voor luchthavenbrandweerpersoneel zijn door het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens voor hun leden vastgesteld en aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend gesteld. Bij audits en inspecties zal aan deze eisen getoetst worden.

De laatste aanpassing betreft de toevoeging van een nieuw onderdeel q inhoudende een nadere invulling van de waarden voor het minimumfrictieniveau en het onderhoudsniveau, bedoeld in de onderdelen 10.2.4 en 10.2.5 van deel I van bijlage 14. In deze onderdelen is gesteld dat de stroefheid van start- en landingsbanen en het onderhoudsniveau moeten voldoen aan de niveaus, zoals vastgesteld door de staat. Deze nadere invulling had tot nu toe nog niet plaatsgevonden. Met de verwijzing naar de kolommen 6 en 7 van tabel A-1 van bijlage A behorend bij deel I van bijlage 14 worden waarden voor het minimumfrictieniveau en het onderhoudsniveau vastgesteld voor de stroefheid van start- en landingsbanen.

Onderdeel F

De wijziging van artikel 13 van de regeling bewerkstelligt dat geen aparte landingsplaats voor helikopters hoeft te worden ingericht op een luchthaven die onder de reikwijdte van afdeling 3 van hoofdstuk 2 van de regeling valt en die mede wordt gebruikt door helikopters. De noodzaak voor inrichting van een aparte landingsplaats is afwezig aangezien in de praktijk de helikopters gebruik maken van de hoofd baan op de luchthaven.

Onderdeel G

Voor een toelichting kan worden verwezen naar de toelichting bij de artikelen II tot en met XI.

Onderdeel H

Dit onderdeel bevat een aanpassing van de reikwijdte van afdeling 4 van hoofdstuk 2 van de regeling



in verband met het niet realiseren van de helikopterluchthaven van Rosorum BV in Heteren.

Onderdeel I

Dit onderdeel bewerkstelligt dat op basis van artikel 17 van de regeling minder verregaande eisen gelden ten aanzien van de hoeveelheid brandblusmiddelen op bestaande normaal niet bemande helikopterluchthavens die verbonden zijn met een mijnbouwinstallatie. Hiermee wordt aangesloten bij het regime dat voor deze luchthavens gold op basis van het voor de inwerkingtreding van de regeling geldende hoofdstuk 4 van de Mijnbouwregeling. Luchthavens die na 1 januari 2013 in gebruik worden genomen moeten wel volledig voldoen aan de eisen ten aanzien van brandblusmiddelen uit deel 2 van bijlage 14 bij het verdrag. De datum van 1 januari 2013 is gekozen om tijdig te kunnen anticiperen op de eisen bij de voorbereiding van nieuwe helikopterluchthavens.

Onderdeel J

Als gevolg van dit onderdeel is de regeling niet langer van toepassing op soaren. Bij soaren wordt gebruikt gemaakt van de stijgende wind bij een duin om met een zeilvliegtuig of een schermzweeftoestel in de lucht te komen. Gebleken is dat er vanuit veiligheidsoptiek geen noodzaak bestaat om ten aanzien van deze luchtsport nog terreineisen te stellen.

Onderdeel K

Dit onderdeel bevat een aantal wetstechnische aanpassingen in artikel 20 van de regeling.

Onderdeel L

In onderdeel a van artikel 23 van de regeling is een tweetal onderdelen van deel II van bijlage 14 bij het verdrag toegevoegd aan de lijst met onderdelen die gelden voor helikopterluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 van de regeling vallen. Het betreft het onderdeel dat voorschrijft dat de FATO obstakelvrij dient te zijn (onderdeel 3.1.2) en het onderdeel dat het gebruik van de witte H verplicht stelt voor de identificatie van de helikopterluchthaven (onderdeel 5.2.2). Deze vereisten golden eerder ook op basis van het toenmalige BIGNAL.

Onderdeel M

In het tweede onderdeel is het regime in het obstakelvrije gebied dat horizontaal is gepositioneerd ten opzichte van het hoogst gelegen punt binnen een luchthaven die gebruikt wordt door MLA's zodanig gewijzigd dat dit gebied niet langer volledig obstakelvrij hoeft te zijn. Een obstakel is toegestaan indien de exploitant door middel van het nemen van maatregelen het veilig gebruik van de luchthaven kan waarborgen. Een maatregel kan bijvoorbeeld bestaan uit het wijzigen van de ligging van het circuit.

In het derde onderdeel is de hellingshoek van het obstakelvrije gebied ter weerszijden van de strook van een luchthaven die gebruikt wordt door MLA's gewijzigd. De hellingshoek is hierbij in overeenstemming gebracht met het voorheen geldende regime op basis van het toenmalige BIGNAL.

Onderdeel N

Voor een toelichting van het tweede onderdeel kan worden verwezen naar de toelichting bij onderdeel M, onder 2.

Met de wijziging in onderdeel 3 van onderdeel d van het eerste lid van artikel 26 van de regeling wordt uniformiteit bewerkstelligd tussen luchthavens die een gebied hebben met een straal van minder dan 2000 meter.

Onderdeel O

Voor een toelichting kan verwezen worden naar de toelichting bij onderdeel M, onder 3.

Onderdeel P

Dit onderdeel bevat diverse technische aanpassingen met betrekking tot de inrichtingseisen voor luchthavens die worden gebruikt door zweefvliegtuigen en touring motor gliders (TMG's).

Onderdeel Q

Dit onderdeel voorziet in het vervallen van de eisen die in de onderdelen f en g van het eerste lid van artikel 30 van de regeling waren opgenomen ten aanzien van lierhoogte in relatie tot de TMA en de



minimum vlieghoogte voor luchthavens die door zweefvliegtuigen worden gebruikt. Aangezien dit aspect al wordt gezien in het kader van de verplichte afgifte van de verklaring veilig gebruik luchtruim voor een dergelijke luchthaven, is opname in de regeling niet noodzakelijk. Voor terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk worden gebruikt door zweefvliegtuigen dienen deze eisen wel te gelden. Met het derde onderdeel wordt hierin voorzien. Voor dergelijke terreinen geldt op basis van de Wet luchtvaart niet de verplichting van een verklaring veilig gebruik luchtruim.

Onderdeel R

Voor de wijziging van onderdeel g van het eerste lid van artikel 30a van de regeling kan worden verwezen naar de toelichting bij onderdeel M, onder 2.

Met de wijziging van onderdeel h van het eerste lid van artikel 30a van de regeling wordt uniformiteit bewerkstelligd tussen luchthavens die een gebied hebben met een straal van minder dan 2000 meter.

Onderdeel S

Dit onderdeel bevat diverse aanpassingen van de eisen die gelden voor luchthavens die gebruikt worden door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.

Onderdeel T

De eis ten aanzien van de maximale gewashoogte in de strook van een luchthaven die gebruikt wordt door landbouwluftvaartuigen die was opgenomen in onderdeel d van het eerste lid van artikel 31 van de regeling is vervallen aangezien deze eis reeds als algemene inrichtingseis geldt op basis van artikel 20, zevende lid, van de regeling. Voor de wijzigingen van de onderdelen e en h van het eerste lid van artikel 31 kan worden verwezen naar de toelichting bij onderdeel M.

Onderdeel U

Voor een toelichting kan worden verwezen naar de toelichting bij onderdeel M, onder 2.

Onderdeel V

Met de wijziging van onderdeel c van het eerste lid van artikel 34 van de regeling wordt uniformiteit bewerkstelligd tussen luchthavens die een gebied hebben met een straal van minder dan 2000 meter. Voor een toelichting bij het vierde onderdeel kan verwezen worden naar de toelichting bij onderdeel M, onder 2.

Artikelen II tot en met XI (intrekking luchthavenreglementen en tijdstip van inwerkingtreding)

In deze regeling zijn het Algemeen luchthavenreglement en de diverse aanvullende luchthavenreglementen ingetrokken. Deze reglementen bevatten een groot aantal operationele voorschriften met betrekking tot de orde en veiligheid op luchthavens. De noodzaak tot handhaving van de luchthavenreglementen is vervallen sinds de opname in de Wet luchtvaart van een verplichte certificering van luchthavens waarvoor de vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. De vaststelling van veiligheidsbeleid door de exploitant, maakt thans onderdeel uit van het met de certificering verplicht gestelde veiligheidsmanagementsysteem. Als onderdeel van het veiligheidsbeleid kunnen luchthavens eigen huishoudelijke reglementen vaststellen waarin de onderwerpen worden opgenomen die voorheen in de luchthavenreglementen waren opgenomen.

Behalve op het Algemeen luchthavenreglement, waren de aanvullende luchthavenreglementen eveneens gebaseerd op de Wet luchtvaart (artikel 8a.1). Om die reden zijn de aanvullende luchthavenreglementen afzonderlijk ingetrokken.

Eén artikel uit het Algemeen luchthavenreglement wordt via artikel I, onderdeel G, gehandhaafd in het nieuwe artikel 14a van de regeling. Het betreft het oude artikel 3 van het Algemeen luchthavenreglement. Deze bepaling verplicht gebruikers van de luchthaven om te voldoen aan de eisen die door de exploitant zijn gesteld ten aanzien van de orde en veiligheid op de luchthaven. Deze bepaling stelt de exploitant in staat om te bewerkstelligen dat alle gebruikers van de luchthaven uitvoering geven aan het voor de luchthaven vastgestelde veiligheidsbeleid en de bijbehorende huishoudelijke reglementen naleven. De nieuwe bepaling zal tegelijk met de intrekking van de luchthavenreglementen in werking treden.

Teneinde de exploitanten van luchthavens in staat te stellen om de luchthavenreglementen om te zetten in eigen huishoudelijke reglementen, zullen de onderdelen die voorzien in de intrekking van de



luchthavenreglementen op een later tijdstip in werking treden.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*