



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 februari 2020, nr. IENW/BSK-2020/3796, tot wijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen in verband met het wijzigen van regels voor brandweervoorschriften op luchthavens en enige andere technische wijzigingen

De Minister van Infrastructuur 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), artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 51, zesde lid, van het Mijnbouwbesluit;

BESLUIT:

ARTIKEL I

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

A

In artikel 1, eerste lid, wordt 'Minister van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'Minister van Infrastructuur en Waterstaat' en vervalt in de begripsomschrijving van soaren 'aan de loefzijde van daarvoor geschikte kustverdedigingswerken'.

B

In artikel 2, eerste lid, onderdeel d, vervalt in de opsomming 'Eelde'.

C

In artikel 5, tweede lid, wordt 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'Inspectie Leefomgeving en Transport'.

D

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b vervalt en de onderdelen c tot en met f worden verletterd tot b tot en met e.
2. In onderdeel b (nieuw) wordt '3.3.11' vervangen door '3.3.10'.

E

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:
 - b. de onderdelen 2.5.3 en 2.5.4 uitsluitend van toepassing zijn op luchthavens met voorzieningen voor landingen met behulp van ILS;
2. In onderdeel i wordt na 'luchtverkeersleiding' toegevoegd 'of met een Radio Mandatory Zone (RMZ) als bedoeld in artikel 9, tweede lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening'.
3. In onderdeel o wordt 'onderdeel 6.1.1' vervangen door 'onderdeel 6.2.1'.
4. Onder verlettering van de onderdelen p tot en met w tot q tot en met x, wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:
 - p. in plaats van onderdeel 9.2.4, ook onderdeel 9.2.3 kan worden toegepast;



F

Artikel 14, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

- a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig en de naam van de eigenaar of houder van een luchtvaartuig met een buitenlands nationaliteitskenmerk;

G

In artikel 17, onderdeel h, vervalt 'en die in gebruik is genomen voor 1 januari 2013,'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2020.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Deze regeling wijzigt de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: de regeling). De belangrijkste wijziging betreft de verduidelijking dat de reductiefactor met betrekking tot de brandweerdekking op luchthavens in Nederland mag worden toegepast. In de regeling wordt voorts voorzien in een wijziging omtrent het bijhouden van het luchthavenregister en de vereiste brandblusmiddelen op normaal niet bemande offshore helikopterluchthavens. Ten slotte bevat de wijzigingsregeling enkele aanpassingen van technische en redactionele aard.

Luchthavenbrandweer

Voor wat betreft de brandweerdekking (de mate van bescherming), wordt expliciet bepaald dat het is toegestaan om de reductiefactor van één categorie van onderdeel 9.2.3 van bijlage 14, deel I van het Verdrag van Chicago ook in Nederland toe te passen. Er was onduidelijkheid over de toepasselijke regelgeving in Nederland ontstaan en er wordt nu bepaald dat in plaats van de strengere aanbeveling in onderdeel 9.2.4 van bijlage 14 in Nederland ook onderdeel 9.2.3 toegepast mag worden. Dit is ook in lijn met hetgeen door EASA is vastgelegd in de zogeheten 'acceptable means of compliance' (AMC), in AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2), bij Verordening (EU) nr. 139/2014. Daarin is voor de grote luchthavens met commercieel luchtverkeer vastgelegd dat toepassing van de reductiefactor van één categorie is toegestaan.

Luchthavenregister

In artikel 14 zijn de voorschriften over het luchthavenregister opgenomen. De exploitant moet een register aanleggen waarin de gegevens worden bijgehouden van elk luchtvaartuig dat gebruik maakt van de luchthaven en het daarmee gepleegde vervoer. Voor verkeersvluchten en niet-verkeersvluchten zijn bepalingen opgenomen over welke gegevens in het luchthavenregister moeten worden opgenomen. Gebleken is dat het criterium 'de inrichting van het luchtvaartuig' uit artikel 14, tweede lid, onderdeel a, onvoldoende duidelijk is om vast te kunnen stellen wat er in het register moet worden opgenomen en voegt dit criterium niets toe als bekend is welk soort luchtvaartuig het betreft. Daarom komt dit criterium te vervallen.

Daarnaast is gebleken dat het opnemen van de naam van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig in het luchthavenregister niet noodzakelijk is als het een in het Nederlandse luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig betreft. Omdat ook al het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk van een luchtvaartuig in het luchtvaartregister wordt opgenomen is gemakkelijk te achterhalen wie de eigenaar of houder van het luchtvaartuig is als dit luchtvaartuig in het Nederlandse luchtvaartuigregister is ingeschreven. Dit is echter anders als het luchtvaartuig in een luchtvaartuigregister buiten Nederland is ingeschreven, want dan is niet altijd gemakkelijk te achterhalen wie de eigenaar of houder is. Daarom wordt artikel 14, tweede lid, onderdeel a, zodanig gewijzigd dat alleen de naam van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig in het luchthavenregister vermeld moet worden als het een luchtvaartuig met een buitenlands nationaliteitskenmerk betreft.

Helikopterluchthavens

In artikel 17, onderdeel h, wordt de datum van de overgangsbepaling uit de regeling verwijderd om een duidelijk en eenvormig onderscheid aan te brengen in de vereiste brandblusmiddelen op bemande en normaal niet bemande installaties. Doordat er op normaal niet bemande installaties meestal geen personeel aanwezig is en ook geen personeel om de brandblusmiddelen te bedienen wordt het acceptabel geacht dat deze helikopterluchthavens voldoen aan iets minder strenge eisen dan in ICAO-verband wordt aanbevolen, ook voor helikopterluchthavens die vanaf 1 januari 2013 in gebruik zijn genomen. Hierdoor wordt het mogelijk gebruik te maken van een aanzienlijk minder onderhoudsintensieve brandblusinstallatie en zijn er minder helikoptervluchten naar de normaal niet bemande installatie noodzakelijk. De bepaling uit artikel 17, onderdeel h, kan dan ook worden toegepast indien een bemande offshore helikopterluchthaven wordt omgevormd naar een normaal niet bemande helikopterluchthaven.

Aanpassingen naar aanleiding van amendementen van Bijlage 14, deel I

Onderdeel b van artikel 10 komt te vervallen. In dit onderdeel was de volzin 'Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from the survey/origin to the next intended user' in onderdeel 2.15 uitgezonderd van de verplichtingen die gelden voor



de exploitant. Dit is echter komen te vervallen door middel van 'Amendmend 8 to Annex 14 Volume II'. Het komt dus niet langer voor in Annex 14 en dus kan de verwijzing ernaar in de regeling ook vervallen.

In Bijlage 14 is onderdeel 3.3.11 vernummerd naar onderdeel 3.3.10. Om deze verwijzing ook in artikel 10, onderdeel b (nieuw) nog te laten kloppen, is dit gewijzigd. Hetzelfde geldt voor de wijziging van artikel 11, onderdeel o, waarin 6.1.1 wordt vervangen door 6.2.1.

Seinvierkant

In onderdeel i van artikel 11 zijn luchthavens met luchtverkeersleiding uitgezonderd van de verplichting om een seinvierkant als bedoeld in onderdeel 5.1.2 van Bijlage 14, deel I, te hebben. In deze wijzigingsregeling worden aan deze uitzondering luchthavens met een Radio Mandatory Zone (RMZ) toegevoegd.

Definities

De definitie van soaren is aangepast en generiek geformuleerd, omdat het vliegen op hellingstijgwind niet alleen kan plaatsvinden bij duinen langs de kust maar ook in heuvelachtig terrein.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De wijzigingen in deze regeling leiden tot een beperkte afname van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven doordat er minder gegevens in het luchthavenregister hoeven te worden opgenomen. Er is echter ook een beperkte toename van de administratieve lasten doordat de exploitant het aantal vluchten in de drie drukste maanden moet controleren als hij gebruik wil maken van de mogelijkheid om onderdeel 9.2.3 van Bijlage 14, deel I, toe te passen.

Er is sprake van een forse afname van de nalevingskosten doordat het mogelijk wordt het minder onderhoudsintensieve brandblussysteem bij helikopterluchthavens op normaal niet bemande offshore installaties te gebruiken. Dit vereist minder helikoptervluchten voor onderhoud naar deze offshore installaties met een helikopterluchthaven. Daarnaast is er een afname van de nalevingskosten doordat het seinvierkant op een aantal luchthavens niet meer bediend hoeft te worden.

Consultatie en HUF-toets

Het aantal betrokkenen dat direct te maken krijgt met de wijzigingen is beperkt. Deze betrokkenen zijn direct aangeschreven en van internetconsultatie is om die reden afgezien. De Militaire Luchtvaart Autoriteit heeft enkele redactionele opmerkingen gemaakt en deze zijn in de regeling verwerkt. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens en de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie zijn akkoord met de voorgestelde wijzigingen. De wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidtoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft geconcludeerd dat de in deze regeling opgenomen bepalingen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn en geen gevolgen hebben voor de capaciteit van de ILT.

Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2020. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten voor de regelgeving.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*