



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/142367, tot wijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen in verband met het wijzigen van deel I van Bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago

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

Artikel 2, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d komt te luiden:

- d. de volgende luchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen: Ameland, Breda, Budel, Drachten, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Midden-Zeeland, Oostwold, Teuge, Texel en Twente;

2. In onderdeel e wordt na 'Amsterdam (Amsterdam Heliport),' ingevoegd 'Eemshaven (Eemshaven Heliport),'.

B

Artikel 9, onderdeel c, komt te luiden:

- c. de volgende luchthavens: Ameland, Breda, Budel, Drachten, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Midden-Zeeland, Oostwold, Teuge, Texel en Twente.

C

In artikel 10, onderdeel e, wordt voor '9.4.1 onder a', ingevoegd '9.2.27,'.

D

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d vervalt, onder verlettering van de onderdelen e tot en met q tot d tot en met p.

2. In onderdeel d (nieuw) wordt 'onderdeel 2.9.7' vervangen door 'onderdeel 2.9.10'.

3. Onderdeel g (nieuw) komt te luiden:

- g. in afwijking van onderdeel 4.2.19 het is toegestaan dat een nieuw object of een uitbreiding van een bestaand object ten behoeve van de luchtverkeersdienstverlening het 'transitional surface' doorsnijdt, mits naar het oordeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert;

4. In onderdeel l (nieuw) wordt 'is voorzien van een gele rand' vervangen door 'mag worden voorzien van een gele rand'.



5. In onderdeel p (nieuw) wordt 'de onderdelen 9.2.22 tot en met 9.2.25' vervangen door 'de onderdelen 9.2.21 tot en met 9.2.24'.

6. Er wordt na onderdeel p (nieuw) een onderdeel ingevoegd, luidende:

- q. de 'note 1' met betrekking tot de definitie van (response time) van toepassing is op de onderdelen 9.2.26 tot en met 9.2.28;

7. De onderdelen r, s en t vervallen, onder verlettering van de onderdelen u tot en met x tot r tot en met u.

8. In onderdeel r (nieuw) wordt 'onderdeel 9.2.45' vervangen door 'onderdeel 9.2.44'.

9. In onderdeel s (nieuw) wordt 'onderdeel t' vervangen door 'onderdeel r'.

10. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- v. in onderdeel 9.2.45 de 'respiratory equipment' niet noodzakelijk is op de luchthavens die in tabel 9-1 zijn ingedeeld in categorie 1, 2 of 3.

E

In artikel 15, onderdeel b, wordt na 'Amsterdam (Amsterdam Heliport),' ingevoegd 'Eemshaven (Eemshaven Heliport),'.

F

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:

- b. 2.1.2 en 2.4.2 tot en met 2.4.4;

2. Onder verlettering van onderdeel c tot d wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- c. 3.1.14;

G

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'op de helikopterluchthaven Amsterdam (Amsterdam Heliport)' vervangen door 'op de helikopterluchthavens Amsterdam (Amsterdam Heliport) en Eemshaven (Eemshaven Heliport)'.

2. De onderdelen f en g vervallen onder verlettering van de onderdelen h tot en met j tot f tot en met h.

3. In onderdeel g (nieuw) vervalt 'die gelegen zijn buiten de provinciegrenzen, zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet,'.

4. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- i. op helikopterluchthavens die verhoogd zijn aangelegd voor de 'category H2' in tabel 6-3 vanaf 1 juli 2024 volstaan kan worden met een minimale afgiftecaciteit voor blusschuim van prestatieklasse B (kolom 3) van 500 liter per minuut, op voorwaarde dat dat de afgifteuur dan ten minste 10 minuten bedraagt en ten minste 5.000 liter aanwezig is.

H

Aan artikel 26 wordt een lid toegevoegd, luidende:

- 3. Artikel 20, tweede lid, is niet van toepassing.

I

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:



1. In het eerste lid, onderdeel j, wordt 'in het verlengde van de baan' vervangen door 'in het verlengde van de start- of landingsplaats'.
2. In het tweede lid wordt na 'met een lengte van ten minste 300 meter' ingevoegd 'en een breedte van ten minste 30 meter'.
3. In het derde lid wordt na 'met een lengte van ten minste 660 meter' ingevoegd 'en een breedte van ten minste 30 meter'.
4. In het vierde lid wordt 'baan' telkens vervangen door 'strook' en wordt 'vierde lid' vervangen door 'eerste lid, onderdeel j'.

J

Aan artikel 36, eerste lid, eerste zin, wordt na 'een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik' ingevoegd 'of een terrein als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel c'.

## **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### *Inleiding*

Met deze regeling worden wijzigingen aangebracht in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT). Deze wijzigingen vloeien voort uit aanpassingen in deel I van Bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart<sup>1</sup> (hierna: het Verdrag). De in de RVGLT opgenomen verwijzingen naar Bijlage 14 dienen overeen te stemmen met de wijzigingen in Bijlage 14. Om die reden zijn in de onderhavige regeling de verwijzingen naar Bijlage 14 aangepast. Ten slotte bevat de onderhavige regeling enkele aanpassingen van technische en redactionele aard.

#### *Aanleiding*

##### *Aanpassing deel I van Bijlage 14 bij het Verdrag*

Op 4 november 2021 is amendement 16 tot wijziging van het eerste deel I van Bijlage 14 van kracht geworden. Met deze wijziging is het gebruik van een nieuw wereldwijd rapportagesysteem voor het vaststellen van en rapporteren over de conditie van de baan verplicht gesteld. Met dit nieuwe systeem wordt de feitelijke toestand op de baan vastgesteld en wordt daarover gerapporteerd aan piloten. Voorheen werd een frictiemeter gebruikt om het frictieniveau te bepalen, maar dit is niet langer toegestaan omdat de waarden uit een frictiemeter niet altijd nauwkeurig genoeg zijn. Daarom is artikel 11 van de RVGLT aangepast aan de gewijzigde teksten van deel I van Bijlage 14.

##### *Bepalingen over luchthavenbrandweer*

Op 3 november 2022 is de negende editie van deel I van Bijlage 14 van kracht geworden. Deze wijziging bevat een enkel artikel over de beschikbaarheid van luchthavenbrandweer op luchthavens. In de wijziging is vastgelegd dat er alleen nog reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening op luchthavens aanwezig dient te zijn tijdens vluchtuitvoeringen van commercieel luchtvervoer (commercial air transport operations). Reden voor het accepteren van een lager veiligheidsniveau voor operaties van general aviation (GA) door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is dat er geen vergelijkbare zorgplicht is voor de inzittenden, zoals die wel bestaat voor de voor een ticket betalende passagiers in operaties van commercieel luchtvervoer. De verantwoordelijkheid voor het waarborgen van de veiligheid van GA-operaties berust bij de eigenaar of de piloot. Bij de beslissing om met een luchtvaartuig op een luchthaven te landen en te starten moet de gezagvoerder rekening houden met alle factoren, waaronder de faciliteiten en dienstverlening voor redding en brandbestrijding.

ICAO heeft geconstateerd dat in sommige staten de in Bijlage 14 opgenomen bepalingen over luchthavenbrandweer zodanig werd geïnterpreteerd dat op alle luchthavens, ongeacht het karakter van de operaties en de omvang van de luchtvaartuigen, faciliteiten en dienstverlening voor redding en brandbestrijding aanwezig moet zijn. In Nederland werd de bepaling ook op deze wijze uitgelegd. Dit vormt voor de kleinere luchthavens met uitsluitend GA-verkeer een grote belasting en leidt er in sommige gevallen toe dat zij openingstijden moeten beperken of zelfs de luchthaven moeten sluiten. De beperking in de beschikbaarheid van luchthavens voor de GA vormt een risico, omdat deze luchtvaartuigen een beperkt brandstofbereik hebben, vaak alleen bij daglicht kunnen vliegen en onderhevig zijn aan beperkingen door weersomstandigheden. Daarnaast zorgt de wijziging in Bijlage 14 ervoor dat de GA minder gebruik hoeft te maken van de grotere commerciële luchthavens, waardoor op deze luchthavens de capaciteit toeneemt en er brandstof wordt bespaard en uitstoot wordt verminderd. Daarom heeft ICAO geoordeeld dat de bestaande eisen voor reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening niet proportioneel zijn voor de luchthavens ten tijde van het uitvoeren van uitsluitend operaties door GA. De overweging is dat de GA-luchtvaartuigen over het algemeen door hun beperkte gewicht, lage start- en landingssnelheid en beperkte brandstofcapaciteit niet zullen leiden tot het type ongevallen waarvoor een aparte brandweer op een luchthaven noodzakelijk wordt geacht. Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft deze systematiek van het reguleren van reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening op luchthavens van de internationale burgerluchtvaartorganisatie overgenomen voor luchthavens die onder het bereik van

<sup>1</sup> Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).



Verordening (EU) 139/2014 vallen<sup>2</sup>. Met de onderhavige wijziging van artikel 11 van de RVGLT wordt deze systematiek overgenomen voor luchthavens die niet onder het bereik van Verordening (EU) 139/2014 vallen. Ten overvloede wordt opgemerkt dat deze wijziging geen gevolgen heeft voor de milieuruimte die aan een luchthaven is vergund.

Een belangrijk onderdeel van de gewijzigde bepaling over luchthavenbrandweer in deel I van Bijlage 14 betreft de definitie van het begrip 'when serving commercial air transport operations' in onderdeel 9.2.1 Het moet duidelijk zijn wanneer hier sprake van is voor piloten, luchthavenexploitanten en toezichthouders van de luchtvaartautoriteit om de bepaling toe te kunnen passen. De ICAO definitie van *commercial air transport* luidt als volgt: *an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire*<sup>3</sup>.

De definitie van 'commercial air transport operation' bestaat uit verschillende onderdelen waaraan voldaan moet worden. In de eerste plaats betreft het vervoer van personen, goederen of post door de lucht met behulp van luchtvaartuigen. In de tweede plaats moet er voor dit vervoer als dienstverlening betaald worden in de vorm van een passagiersticket, transportkosten voor vracht en post of een andere vorm van tegenprestatie voor de dienstverlening. Zo worden in ieder geval lijnvluchten volgens dienstregeling als commercial air transport operation beschouwd. Daarnaast omvat het ook chartervluchten en vluchten, zoals air taxi en commercial business aviation, die op aanvraag zonder dienstregeling aan het algemene publiek worden aangeboden als commercial air transport operation. Ook rondvluchten met betalende passagiers vallen onder deze definitie. Kenmerken zijn dus dat het vervoer betreft van personen of goederen dat publiekelijk wordt aangeboden tegen betaling of een ander soort tegenprestatie en waarbij de klant geen controle heeft over de uitvoerder van de vlucht. Luchtvaartbedrijven moeten beschikken over een Air Operator Certificate (AOC). Hiermee wordt gewaarborgd dat het bedrijf beschikt over voldoende beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van hun activiteiten te garanderen. Luchtvervoer mag alleen worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij met een vervoersvergunning krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat organisaties luchtvervoer uitvoeren, maar geen luchtvaartmaatschappij zijn. Dan hebben zij een ontheffing luchtvervoer van de ILT nodig. De ILT houdt toezicht op de luchtvaartmaatschappijen met een vervoersvergunning en de organisaties met een ontheffing voor luchtvervoer. Indien deze organisaties vluchten uitvoeren is er dus een grote kans dat het om *commercial air transport* als bedoeld in deel I van Bijlage 14 gaat.

GA omvat volgens ICAO een palet aan verschillende vliegactiviteiten, zoals lesvluchten, recreatievluchten, fotovluchten, reclamevluchten, vluchten met parachutisten, inspectievluchten, HEMS- en SAR vluchten, vluchten voor bouwactiviteiten en het segment van de niet-commerciële zakenvluchten. Kenmerk van deze vluchten is dat het geen vervoer door de lucht betreft of dat ze niet tegen betaling aan het algemene publiek worden aangeboden. Het kunnen echter wel degelijk commerciële activiteiten betreffen, waarbij voor de dienstverlening betaald wordt. Om duidelijk te maken in welke specifieke gevallen en bij welke operaties er nu geen reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening meer noodzakelijk is, biedt de interpretatie die EASA heeft gegeven aan het ICAO voorschrift van onderdeel 9.2.1 uitkomst. Nederland volgt in deze regeling ook deze EASA-systematiek. In Verordening (EU) 139/2014 is allereerst bepaald dat als er geen reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening wordt geboden op luchthavens er alleen niet-commerciële operaties en gespecialiseerde operaties toegestaan zijn. Het voorgaande is opgenomen in AMC1 ADR.OPS.B.010(a) – Rescue and firefighting services. Vervolgens bevat Annex VIII (Part-SPO) van Verordening (EU) 2019/1384<sup>4</sup> een lijst met 21 vormen van gespecialiseerde operaties (GM1 SPO.GEN.005 Scope). Indien op een luchthaven dit soort gespecialiseerde operaties plaatsvinden, is er geen reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening noodzakelijk, ook indien het commerciële operaties betreft.

De onderhavige wijziging van de RVGLT heeft gevolgen voor de uitvoering en het toezicht op de bepaling van onderdeel 9.2.1. Het is voor een exploitant van een luchthaven en een toezichthouder niet mogelijk om aan de hand van een soort of type luchtvaartuig te bepalen of een vlucht commercial air transport operation betreft of niet. Alleen de piloot van het luchtvaartuig en eventueel de luchtvaartmaatschappij kent het karakter van de afzonderlijke vlucht. Zo kan een zakenjet bij de start op de

<sup>2</sup> Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaarterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 44/1).

<sup>3</sup> Deel I van Bijlage 6, hoofdstuk 1.

<sup>4</sup> Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/1384 van de Commissie van 24 juli 2019 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 965/2012 en (EU) nr. 1321/2014 met betrekking tot het gebruik van luchtvaartuigen die zijn vermeld op een vergunning tot vluchtuitvoering voor niet-commerciële luchtvervoersactiviteiten en gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, de vaststelling van operationele voorschriften voor het uitvoeren van onderhouds-controlevluchten, de vaststelling van regels voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met beperkt cabinepersoneel aan boord en het aanbrengen van redactionele aanvullingen met betrekking tot de eisen inzake vluchtuitvoeringen (PbEU, L 228/106).



heenvlucht passagiers vervoeren en onder commercial air transport operation vallen, maar als het vervolgens bij de terugvlucht met alleen de piloot weer landt op de luchthaven voor onderhoud is het geen commercial air transport operation. Daarom is de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de vlucht ook bij de piloot van het luchtvaartuig neergelegd. Hij weet of het commercial air transport operation betreft en daarmee tevens welke faciliteiten en dienstverlening voor redding en brandbestrijding op de luchthaven aanwezig moeten zijn. Via de Aeronautical Information Publications (AIP) kan hij achterhalen welke voorzieningen er door een luchthavenexploitant worden aangeboden en indien nodig kan hij vooraf aangeven en verzoeken om dekking in een bepaalde brandweercategorie voor zijn vlucht beschikbaar te stellen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of de piloten en luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de voorschriften uit de RVGLT en kunnen indien nodig handhavend optreden.

Om de gezagvoerder een goede afweging te kunnen laten maken of een luchthaven geschikt is voor de voorgenomen vlucht, moet de exploitant van de luchthaven in de AIP aangeven welke dienstverlening voor redding- en brandbestrijding op de luchthaven aanwezig is. Hierbij kan ook worden aangegeven dat er een bepaalde brandweerdekking op aanvraag beschikbaar kan worden gesteld. Hier wordt meestal een bepaalde tijdsperiode aan verbonden om de exploitant van de luchthaven de gelegenheid te geven om de noodzakelijke activiteiten hiervoor in gang te zetten. Er vindt dus een verschuiving plaats in verantwoordelijkheden bij de regels over redding- en brandbestrijding van de exploitant van de luchthaven in de richting van de luchtvaartmaatschappij en gezagvoerder van de vlucht. De exploitant van een openbaar toegankelijke luchthaven weet immers vooraf niet altijd of er bij een vlucht sprake is van commercial air transportation operation of niet. De gezagvoerder van het luchtvaartuig weet dit wel en daarom wordt daar de verantwoordelijkheid belegd om te oordelen of het verantwoord is om de vlucht uit te voeren op de beoogde luchthavens. Indien de reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening tijdelijk anders is dan in de AIP aangegeven dient de luchthaven het nieuwe niveau met een Notice to Airmen (NOTAM) te publiceren zolang deze situatie duurt.

Indien er in de AIP een bepaalde categorie brandweerdekking wordt aangegeven voor een luchthaven betekent dit dat aan alle toepasselijke vereisten voor luchthavenbrandweer wordt voldaan. Dit betreft onder andere de opkomsttijd, de hoeveelheid en kwaliteit blusmiddel, maar ook de geoefendheid van het personeel. De ILT zal bij het toezicht op de luchthavens controleren of een luchthaven daadwerkelijk de brandweerdekking verzorgt conform de in de AIP opgenomen informatie. Aan de andere kant zal ook duidelijk in de AIP aangegeven moeten worden als er geen brandweerdekking op een luchthaven wordt geboden. Dan is dat duidelijk voor piloten en hoeven ze ook niets te verwachten in het geval van een calamiteit.

Het feit dat de aanwezigheid van reddings- en brandbestrijdingsdienstverlening op de luchthaven alleen tijdens vluchtuitvoeringen door commercieel luchtvervoer verplicht wordt gesteld, betekent natuurlijk niet dat de betrokken luchthavens op dit gebied niets meer mogen doen. Indien op een luchthaven een alternatieve vorm van reddingsdienst wordt geboden, mag dit niet in de AIP worden weergegeven. De structuur van de brandweerbepalingen van deel I van Bijlage 14 is zodanig dat alleen een categorie in de AIP vermeld mag worden indien aan alle voorschriften voor brandweezorg wordt voldaan; anders worden verkeerde verwachtingen bij de gebruikers van de luchthaven gewekt.

De RVGLT bevatte tenslotte een ingewikkeld voorschrift over de opkomsttijd voor luchthavenbrandweer. Deze wordt met deze wijziging zodanig aangepast dat aansluiting wordt gezocht bij de minimale vereisten in Bijlage 14 en daarom wordt de opkomsttijd vastgelegd op drie minuten.

#### *Obstakels en 'transitional surface'*

De bepaling van onderdeel 4.2.19 van deel I van Bijlage 14 is restrictief ten aanzien van het toestaan van doorsnijdingen van het 'transitional surface' door nieuwe obstakels of uitbreiding van bestaande obstakels, die in gebruik zijn bij een luchtverkeersdienstverlener. Het 'transitional surface' is een oplopend obstakelvlak evenwijdig en aan weerszijde van de baan. Het plaatsen van een object is toegestaan als de hoogte van dit object onder de hoogtelimiet van dit obstakelvlak blijft. Doorsnijding van de hoogtelimiet van dit obstakelvlak is alleen toegestaan indien het nieuw op te richten object zich in de schaduw van een bestaand obstakel bevindt. Als gevolg van de introductie van nieuwe innovatieve concepten voor luchtverkeersdienstverlening blijkt in de praktijk soms de situatie voor te komen dat de mogelijkheid van doorsnijding van dit obstakelvlak gewenst is. Dit geldt dan voor de apparatuur ten behoeve van communicatie, navigatie en plaatsbepaling die gebruikt gaat worden door een luchtverkeersleidingsdienstverlener en die op de luchthaven geplaatst moet worden. Door ruimtegebrek of andere praktische omstandigheden blijkt het soms niet mogelijk om dit obstakelvlak niet te doorsnijden. In deze gevallen moet er een mogelijkheid bestaan om een doorsnijding van het 'transitional surface' toe te staan, mits een onderzoek heeft uitgewezen dat de plaatsing van het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. Dit onderzoek betreft een 'aeronautical study', zoals bedoeld in onderdeel 4.2.21 van deel I van Bijlage 14. Het onderzoek wordt uitgevoerd



door de initiatiefnemer van het plaatsen van het object en, indien de uitkomst positief is, ingediend bij de ILT voor beoordeling. De ILT beoordeelt vervolgens of het plaatsen van het object daadwerkelijk op een veilige wijze kan plaatsvinden. Als dat het geval is, besluit de ILT positief op het verzoek van de exploitant.

### ***Administratieve lasten en nalevingskosten***

De wijzigingen in deze regeling leiden tot een reductie in de administratieve lasten of nalevingskosten voor het bedrijfsleven, doordat de eisen voor redding- en brandbestrijding alleen nog maar gelden indien er commercieel luchtverkeer op luchthavens plaatsvindt. Voor het overige betreft deze wijziging slechts een aanpassing in de RVGLT om de verwijzing naar de bepalingen van deel I van Bijlage 14 weer kloppend te maken.

### ***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, de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart en de Aircraft Owners & Pilots Association Netherlands zijn geconsulteerd en zij hebben geen bezwaar tegen de voorgestelde wijzigingen.

De wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft geoordeeld dat deze regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is en heeft enkele suggesties ter verduidelijking van de regeling gedaan. Deze zijn overgenomen en verwerkt.

### ***Inwerkingtreding***

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. Hiermee wordt aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten

## **Artikelsgewijs**

### ***Onderdeel A (wijziging artikel 2 RVGLT)***

#### ***Onder 1***

In artikel 2, onderdeel d, is de naam van de luchthaven Seppe gewijzigd in Breda in verband met een eerdere naamswijziging tot Breda International Airport. Daarnaast is de luchthaven Twente toegevoegd aan de opsomming van luchthavens waarop hoofdstuk 2 van de RVGLT van toepassing is. De luchthaven Twente is ten onrechte niet in de opsomming opgenomen, terwijl de bepalingen van de regeling al wel lange tijd op de luchthaven worden toegepast door zowel de exploitant van de luchthaven als de toezichthouder ILT. Achtergrond van deze omissie was dat de luchthaven Twente nog lange tijd een militaire aanwijzing had en daardoor buiten de reikwijdte van de regeling viel. Sinds 2017 is er een civiel luchthavenbesluit van kracht voor de luchthaven Twente en daarom is deze luchthaven toegevoegd aan de opsomming van artikel 2, onderdeel d.

#### ***Onder 2***

In artikel 2, onderdeel e, is Eemshaven Heliport toegevoegd aan de opsomming van genoemde helikopterluchthavens. Deze helikopterluchthaven is openbaar toegankelijk en opgenomen in de Aeronautical Information Publication van Luchtverkeersleiding Nederland.

### ***Onderdeel B (wijziging artikel 9 RVGLT)***

De luchthaven Eelde is gecertificeerd als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EU) 139/2014. Daarom zijn de bepalingen van deze regeling niet meer van toepassing op deze luchthaven. In de opsomming van artikel 9, onderdeel c, stond Eelde echter nog wel vermeld als luchthaven waarop afdeling 3 van de RVGLT van toepassing is. Daarom is Eelde nu uit deze opsomming verwijderd. Daarnaast is de naam van de luchthaven Seppe gewijzigd in Breda en is de luchthaven Twente aan de opsomming van artikel 9, onderdeel c, toegevoegd.

### ***Onderdeel C (wijziging artikel 10 RVGLT)***

Artikel 10 van de RVGLT bevat de onderdelen van deel I van bijlage 14 die van toepassing zijn

uitgezonderd. In onderdeel e is bij de uitzonderingen onderdeel 9.2.27 toegevoegd. Deze bepaling betreft de opkomsttijd voor de luchthavenbrandweer op de baan. Deel I van bijlage 14 bevat een voorschrift met een maximale opkomsttijd van 3 minuten en een aanbeveling met een maximale opkomsttijd van 2 minuten. Het algemene uitgangspunt in Nederland is dat zowel voorschriften als aanbevelingen van bijlage 14 van toepassing zijn. Bij de bepalingen rond de opkomsttijd was dit echter lastig, omdat de eis van een opkomsttijd van 2 minuten in veel gevallen praktisch lastig haalbaar is. In het verleden is daarom gekozen om de eis van 2 minuten alleen van toepassing te verklaren voor nieuwe situaties en dat in de overige gevallen een opkomsttijd van 3 minuten van toepassing is. Daarnaast bevatte de RVGLT ook nog afwijkende Nederlandse voorschriften voor het tijdstip waarop de volledige hoeveelheid blusmiddel moet zijn opgebracht. Dit alles was vastgelegd in de onderdelen r, s en t van artikel 11 van de regeling. Naar aanleiding van een signaal dat deze systematiek lastig te begrijpen is en om aan te sluiten bij de minimale vereisten uit Bijlage 14 zijn die onderdelen vervallen. Er is nu duidelijkheid door de strengere aanbeveling met de opkomsttijd van 2 minuten van onderdeel 9.2.27 expliciet uit te zonderen. De maximale opkomsttijd voor de luchthavenbrandweer op de baan betreft 3 minuten.

### **Onderdeel D (wijziging artikel 11 RVGLT)**

#### *Onder 1*

In de oude systematiek van deel I van Bijlage 14 die tot 3 november 2021 van kracht was, moest het personeel van de luchthaven voldoen aan de criteria voor het bepalen van de baanconditie die door de staat zijn vastgesteld. Het vaststellen van deze criteria wordt in Nederland echter als een verantwoordelijkheid van de exploitant van de luchthaven beschouwd. Daarom was in artikel 11, onderdeel d, opgenomen dat de exploitant deze opleidings- en trainingseisen vaststelt. De bepaling van onderdeel 2.9.4 is vanaf 4 november 2021 gewijzigd in de zin dat de staat nu geen taak meer heeft bij het vaststellen van opleidings- en trainingseisen. Daarom is onderdeel d van artikel 11 vervallen.

#### *Onder 2*

De inhoud van de bepaling van onderdeel 2.9.7 is in de nieuwe versie van deel I van Bijlage 14 in onderdeel 2.9.10 terechtgekomen. Daarom is in onderdeel e (het nieuwe onderdeel d) deze verwijzing aangepast.

#### *Onder 3*

De baanconditie bij bedekking met sneeuw en ijs wordt in de nieuwe systematiek van het ICAO Global Reporting Format niet meer vastgesteld op basis van frictiemetingen, omdat de betrouwbaarheid van de gemeten waarde in sommige situaties onvoldoende is. Daarom is artikel 11, onderdeel f, (oud) dat voorzorg in een tabel met de correlatiecoëfficiënt en rapportageomschrijving en -code bij dit soort metingen, vervangen door een nieuw onderdeel g. Hiermee wordt verwarring over de toe te passen methodiek voorkomen.

#### *Onder 4*

In onderdeel 5.4.3.26 van deel I van bijlage 14 wordt beschreven hoe een locatiebord eruit moet zien. Het heeft een zwarte achtergrond en een gele inscriptie. Als het een enkelvoudig geplaatst locatiebord betreft, moet er een gele rand om het locatiebord zijn aangebracht. Deze gele rand is om visuele redenen toegevoegd en heeft als functie dat de gele letter die in het midden van het bord staat beter zichtbaar is. In het verleden was als eis in de RVGLT opgenomen dat de gele rand ook moet worden aangebracht bij locatieborden die niet zelfstandig zijn geplaatst, maar waar andere borden met informatie aan zijn gekoppeld. Deze extra eis van een gele rand bij samengestelde borden betrof een nationale kop op de voorschriften van de internationale burgerluchtvaart organisatie. Als gevolg van dit onderdeel wordt deze aanvullende eis niet meer gesteld voor nieuw te plaatsen borden, maar hoeven bestaande borden niet vervangen te worden.

#### *Onder 5*

Met de wijziging van deel I van Bijlage 14 is een aantal bepalingen verwijderd of vernummerd. Het is noodzakelijk om deze vernummering ook door te voeren in onderdeel p (nieuw) van artikel 11.

#### *Onder 6*

In algemene zin is het uitgangspunt van de RVGLT dat noten in bijlagen bij het Verdrag niet van toepassing worden verklaard. Aangezien de *note 1* over de reactietijd behorend bij de onderdelen 9.2.26 tot en met 9.2.28 ook een inhoudelijke norm bevat over de hoeveelheid blusstof die in een





bepaalde tijdsperiode opgebracht moet kunnen worden, is het noodzakelijk deze noot wel expliciet van toepassing te verklaren. Anders zou deze versoepeling van de algemene regel niet toegepast mogen worden.

#### **Onder 8**

In onderdeel 8 wordt in onderdeel r (nieuw) de verwijzing naar onderdeel 9.2.45' vervangen door een verwijzing naar 'onderdeel 9.2'. Dit is noodzakelijk gelet op de wijzigingen die zijn doorgevoerd in Bijlage 14.

#### **Onder 10**

In onderdeel 9.2.45 van Bijlage 14 is vastgelegd dat het personeel van de luchthavenbrandweer moet worden voorzien van beschermende kleding en ademluchttoestellen. De luchthavens ingedeeld in de categorieën 1, 2 of 3 zijn niet in het bezit van ademlucht en daarnaast zijn de medewerkers op dit soort luchthavens ook niet getraind om te werken in omstandigheden waarin ademlucht noodzakelijk is. Daarom is in het nieuw toegevoegde onderdeel v bepaald dat beademingsapparatuur (respiratory equipment) op deze luchthavens niet noodzakelijk is.

#### **Onderdeel E (wijziging artikel 15 RVGLT)**

In artikel 15, onderdeel b, is Eemshaven Heliport toegevoegd aan de opsomming van met naam genoemde helikopterluchthavens. Deze helikopterluchthaven is openbaar toegankelijk en opgenomen in de Aeronautical Information Publication van Luchtverkeersleiding Nederland.

#### **Onderdeel F (wijziging artikel 16 RVGLT)**

Op 6 juli 2021 is de RVGLT aangepast om de noodzakelijke wijzigingen voortkomend uit de nieuwe versie van deel II van Bijlage 14 te implementeren. Deze wijziging is op 5 november 2020 van kracht geworden. In de nieuwe versie van deel II van Bijlage 14 is in onderdeel 3.1.14 een aanvullende aanbeveling met betrekking tot een obstakelvrij zijvlak (*protected side slope*) opgenomen. De voorgaande versie van deel II van Bijlage 14 vereiste dat er naast obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen één obstakelvrij zijvlak aanwezig is. In de nieuwe versie van deel II van Bijlage 14 wordt in onderdeel 3.1.14 de aanwezigheid van twee obstakelvrije zijvlakken aanbevolen. Aangezien voor de RVGLT als uitgangspunt geldt dat de exploitant van de luchthaven aan zowel de voorschriften als de aanbeveling van Bijlage 14 moet voldoen is de aanwezigheid van twee obstakelvrije zijvlakken verplicht sinds november 2022. Een aantal bestaande helikopterluchthavens voldoet echter niet aan deze nieuwe extra eis van onderdeel 3.1.14. Het betreft in het bijzonder een aantal helikopterluchthavens verbonden aan ziekenhuizen. De ILT heeft over de verzwaaring in de regelgeving door deze nieuwe aanbeveling een signaal afgegeven. Daarom is onderdeel 3.1.14 toegevoegd aan de uitzonderingen van artikel 16. Hierdoor is het bij bestaande helikopterluchthavens niet noodzakelijk een tweede obstakelvrij zijvlak te hebben, maar vormt deze aanbeveling ook geen belemmering voor de vestigingsmogelijkheden voor nieuwe helikopterluchthavens.

#### **Onderdeel G (wijziging artikel 17 RVGLT)**

In onderdeel a is de helikopterluchthaven Eemshaven toegevoegd. Verder zijn de onderdelen f en g vervallen, omdat de onderdelen waarnaar verwezen wordt niet meer in deel II van Bijlage 14 voorkomen. In onderdeel g (nieuw) van artikel 17 is het gedeelte dat verwijst naar de offshore helidekken verwijderd, omdat de uitzondering van toepassing wordt verklaard op alle helikopterluchthavens.

Bij de vaststelling van de vijfde editie van Bijlage 14, Volume II, is er een andere indeling gemaakt in tabel 6.1 – *Heliport firefighting category*. Daarnaast regelt Bijlage 14 voor helikopterluchthavens die verhoogd zijn aangelegd andere minimale hoeveelheden blusstof vastgelegd die binnen een bepaalde tijdsperiode moeten kunnen worden opgebracht. Gevolg hiervan is dat in een aantal gevallen bij bestaande verhoogd aangelegde helikopterluchthavens bij gebruik door helikopters in Heliport firefighting category H2 de voorgeschreven minimale hoeveelheid blusschuim van prestatieklasse B is verhoogd van 500 naar 600 liter per minuut. Dit betekent in de praktijk dat de betrokken verhoogd aangelegde helikopterluchthavens, veelal gelegen op ziekenhuizen, moeten investeren in nieuwe voorzieningen voor blusstofafgifte terwijl het operationele gebruik door helikopters niet is veranderd. Dit wordt als onwenselijk beschouwd en daarom is in het nieuwe onderdeel i bepaald dat bij bestaande verhoogd aangelegde helikopterluchthavens de oude regel van 500 liter per minuut volstaat. De eis van 600 liter per minuut prestatieklasse B blusschuimafgifte geldt alleen voor nieuw te ontwikkelen verhoogd aangelegde helikopterluchthavens of als het bestaande brandblussysteem wordt vervangen door een nieuwe.



---

### ***Onderdeel H (wijziging artikel 26 RVGLT)***

Op een luchthaven of terrein dat wordt gebruikt door een gemotoriseerde schermvliegtuig (paramotor) wordt het vereiste dat er voldoende reddings- en brandblusmiddelen en personen voor de bediening ervan aanwezig moeten zijn niet noodzakelijk geacht. De paramotorvliegers opereren vaak alleen en er is maar weinig brandstof aanwezig in de tank. Daarom is met het nieuwe derde lid van artikel 26 bepaald dat de vereisten in artikel 22, tweede lid, ten aanzien van reddings- en brandblusmiddelen niet van toepassing zijn op luchthavens die gebruikt worden door een gemotoriseerd schermvliegtuig of een paramotortrike.

### ***Onderdeel I (wijziging artikel 29 RVGLT)***

In de bepalingen over zweefvliegtuigen van artikel 29 bleek een aantal onduidelijkheden aanwezig en een verwijzing niet te kloppen. Met dit onderdeel is dit artikel verduidelijkt.

### ***Onderdeel J (wijziging artikel 36 RVGLT)***

Artikel 36 voorzag enkel in de mogelijkheid om ontheffingen te verlenen van de voorschriften die op grond van hoofdstuk 3 gelden voor een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, en dus niet voor terreinen die worden gebruikt door een vrije ballon, een schermzweeftoestel of een zeilvliegtuig als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder c, van de RVGLT. Daarom is artikel 36 gewijzigd, zodat het ook mogelijk is voor die terreinen een ontheffing te verlenen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*