
Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

Geldend van 21-10-2017 t/m heden

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

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

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- *baan*: een al dan niet verhard gedeelte van de luchthaven, uitsluitend bestemd voor het opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
- *beweging*: een start of een landing met een luchtvaartuig;
- *CTR*: CTR als bedoeld in artikel 1 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening;
- *gemotoriseerd schermvliegtuig*: schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder, dat over een motor beschikt;
- *gyroplane*: helikopter, waarvan de rotorbladen niet door de motor worden aangedreven;
- *helikopter*: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
- *helikopterluchthaven*: burgerluchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters;
- *HEMS-vlucht*: vlucht met een helikopter uitgevoerd krachtens een AOC met voorziening A3-Emergency medical service;
- *houder van een ontheffing*: houder van een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
- *landbouwluchtvaartuig*: een voor het uitvoeren van landbouwwerkzaamheden toegelaten luchtvaartuig;
- *luchtvaartvertoning*: luchtvaartvertoning als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel h, van de Regeling luchtvaartvertoningen;
- *minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;
- *m/a*: MLA als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;
- *modelluchtvaartuig*: op afstand bestuurd luchtvaartuig, onbemand, dat wordt bediend anders dan voor het verrichten van luchtwerk als bedoeld in artikel 1 van het Besluit vluchtuitvoering;
- *obstakel*: een roerende of onroerende zaak, zowel tijdelijk als permanent, of een deel daarvan, die een belemmering vormt voor een luchtvaartuig, in een gebied bestemd voor bewegingen van een luchtvaartuig op de grond dan wel uitsteekt boven een omschreven vlak ter bescherming van een luchtvaartuig in zijn vlucht;
- *politievlucht*: vlucht uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter in het kader van de politietaak, bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012;
- *RPA*: op afstand bestuurd luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), niet zijnde een modelluchtvaartuig;
- *schermzweeftoestel*: ongemotoriseerd schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;
- *soaren*: met een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel vliegen op de hellingstijgwind aan de

- loefzijde van daarvoor geschikte kustverdedigingswerken;
 - *strook*: gedeelte van een luchthaven waarin een baan is gelegen;
 - *terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik*: terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
 - *TMG*: motorzweefvliegtuig met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en een niet intrekbare propeller, dat in staat is om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen (Touring Motor Glider);
 - *verdrag*: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);
 - *verhoogde helikopterluchthaven*: een helikopterluchthaven op een bouwwerk of constructie van meer dan 3 meter hoogte ten opzichte van het omgevingsvlak;
 - *Verordening (EU) Nr. 139/2014*: Verordening (EU) Nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees parlement en de Raad (PbEU L 44);
 - *vliegtuig*: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;
 - *vrije ballon*: luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en is ingericht en bestemd om ten minste één persoon te vervoeren;
 - *waterluchthaven*: burgerluchthaven, zijnde een watergebied, ingericht voor het gebruik door watervliegtuigen;
 - *watervliegtuig*: vliegtuig dat zich te water als schip kan verplaatsen;
 - *zeemijl*: de afstand van 1852 meter;
 - *zeilvliegtuig*: zweefstoel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;
 - *zweefvliegtuig*: zweefstoel met vaste vleugel, zijnde een luchtvaartuig zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.
2. Een wijziging van de op grond van deze regeling toepasselijke bijlagen bij het verdrag gaat, tenzij bij besluit van de minister anders is bepaald, voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.
 3. Een besluit van de minister als bedoeld in het tweede lid wordt in de Staatscourant bekendgemaakt.

Hoofdstuk 2. Regels veilig gebruik burgerluchthavens met eenen benoemde burgerluchthavens

Afdeling 1. Reikwijdte

Artikel 2

1. Dit hoofdstuk is, indien de betreffende luchthaven niet is gecertificeerd als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EU) Nr. 139/2014, van toepassing op:
 - a. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen en waarvoor eenis vastgesteld;
 - b. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen met een maximaal startgewicht van meer dan 890 kg en waarvoor een luchthavenregeling is vastgesteld;
 - c. helikopterluchthavens:
 - 1°. waarvoor eenis vastgesteld;
 - 2°. die verbonden zijn met een ziekenhuis;
 - 3°. die verhoogd zijn aangelegd, of
 - 4°. die gelegen zijn buiten provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet;
 - d. de volgende luchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen: Ameland, Budel, Drachten, Eelde, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Midden-Zeeland, Oostwold, Seppe, Teuge en Texel;
 - e. de volgende helikopterluchthavens: Amsterdam (Amsterdam Heliport), Emmercompasuum (Heli Holland BV), Rotterdam Maasvlakte (ten behoeve van het loodswezen) en Zierikzee (Prince Helicopters).

2. In afwijking van het eerste lid, aanhef, zijn de artikelen 12, 14, 14a en 14b van toepassing op alle luchthavens die onder één of meer van de onderdelen van het eerste lid vallen.

Afdeling 2. Certificering

Artikel 3

Deze afdeling is van toepassing op overige burgerluchthavens als bedoeld in artikel 8.1, eerste lid, onderdeel b, van de wet, met uitzondering van helikopterluchthavens, waarvoor vaststelling van eenis vereist.

Artikel 4

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

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

Artikel 5

1. De exploitant draagt er zorg voor dat het luchthavenbedrijfshandboek een actuele beschrijving bevat van het veiligheidsmanagementsysteem alsmede van de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van de luchthaven.
2. De exploitant draagt er zorg voor dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de op de luchthaven gevestigde bedrijven en organisaties, die hun werkzaamheden op het luchtvaartgebied uitoefenen, beschikken over de actuele versie van de voor hen relevante onderdelen van het luchthavenbedrijfshandboek en stelt hen onverwijld in kennis van wijzigingen daarvan.

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Afdeling 3. Luchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen

§ 1. Reikwijdte

Artikel 9

Deze afdeling is van toepassing op:

- a. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen en waarvoor eenis vastgesteld;
- b. burgerluchthavens die gebruikt worden door vliegtuigen met een maximaal startgewicht van meer dan 890 kg en waarvoor een luchthavenregeling is vastgesteld;
- c. de volgende luchthavens: Ameland, Budel, Drachten, Eelde, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Midden-Zeeland, Oostwold, Seppe, Teuge en Texel.

§ 2. Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven

Artikel 10

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

- a. 1.2.1, 1.2.2 en 1.4;
- b. de volzin 'Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from survey/origin to the next intended user' in 2.1.5;
- c. 3.1.1 tot en met 3.1.4, 3.1.8, 3.3.11, 3.12.1 en 3.15.1;
- d. 5.2.6.5, 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3, 5.3.3, 5.3.15 en 5.4.5;
- e. 6.1.1.10, 6.1.2, 6.2.3.11, 6.2.4 en 6.2.5;
- f. 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.

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. aan onderdeel 2.1.6 vanaf 1 juli 2016 wordt voldaan, de onderdelen 2.5.3 en 2.5.4 uitsluitend

- van toepassing zijn op luchthavens met voorzieningen voor landingen met behulp van ILS, waarbij aan deze onderdelen vanaf 1 juli 2015 wordt voldaan;
- 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. de exploitant van een luchthaven met een verharde baan vanaf 1 januari 2016 de opleidings- en trainingseisen, bedoeld in onderdeel 2.9.4, vaststelt voor het personeel dat verantwoordelijk is voor het vaststellen van en rapporteren over de conditie van het baanoppervlak;
 - e. indien een verharde baan of gedeelte daarvan, als bedoeld in onderdeel 2.9.7, niet aan het vereiste, bedoeld in onderdeel 10.2.3 voldoet, wordt dit met een publicatie in de AIP of NOTAM aan de gebruikers van de luchthaven bekend gemaakt;
 - f. het frictieniveau bij frictiemetingen op compacte sneeuw of met ijs bedekte oppervlakten, bedoeld in onderdeel 2.9.10, voldoet aan de correlatiecoëfficiënt, zoals opgenomen in de onderstaande tabel

Measured coefficient	Estimated braking action	Code
0.40 and above	Good	5
0.39 to 0.36	Medium to good	4
0.35 to 0.30	Medium	3
0.29 to 0.26	Medium to poor	2
0.25 and below	Poor	1

- g. bij de uitvoering van onderdeel 2.12, onder e, tevens vermeld wordt op welk vliegtuigtype de daar bedoelde informatie betrekking heeft;
- h. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
- i. een seinvierkant als bedoeld in onderdeel 5.1.2 niet verplicht is op luchthavens met luchtverkeersleiding;
- j. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.1.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen verhoogde naderingslichten (elevated approach lights) zijn geplaatst;
- k. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.5, moet behoren tot het type PAPI;
- l. 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;
- m. het locatiebord, bedoeld in onderdeel 5.4.3.26, is voorzien van een gele rand;
- n. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 6 van deel I van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
- o. indien de luchthaven tevens wordt gebruikt door helikopters, onderdeel 6.1.1 van deel II van bijlage 14 wordt toegepast ter bepaling van de hoeveelheid blusmiddelen voor de bestrijding van een helikopterbrand;
- p. de onderdelen 9.2.22 tot en met 9.2.25 niet van toepassing zijn op luchthavens die volgens tabel 9-1 zijn ingedeeld in de categorieën 1, 2 of 3;
- q. 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, 5 of 7 van tabel 9-2, kan zijn opgebracht;
- r. onderdeel 9.2.28 alleen van toepassing is op verharde banen die zijn aangelegd na het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling;
- s. op banen als bedoeld in onderdeel r van artikel 11 van de onderhavige regeling binnen 3 minuten de volledige hoeveelheid blusmiddel, bedoeld in de kolommen 3, 5 of 7 van tabel 9-2, kan zijn opgebracht;
- t. onder voldoende getraind en competent personeel als bedoeld in onderdeel 9.2.44, minimaal de in de onderstaande tabel opgenomen aantallen personeel wordt verstaan:

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

- u. in afwijking van onderdeel t is, indien het vliegtuig dat maatgevend is voor de luchthavencategorie niet wordt gebruikt voor het vervoer van personen:
- voor de luchthavencategorieën 6 en 7 een lagere personele bezetting toegestaan, waarbij ten minste wordt voldaan aan de aantallen personeel behorende bij luchthavencategorie 5;
 - voor de luchthavencategorieën 8, 9 en 10 een lagere personele bezetting toegestaan, waarbij ten minste wordt voldaan aan de aantallen personeel behorende bij luchthavencategorie 7;
- v. onder het minimum frictieniveau, bedoeld in onderdeel 10.2.3, wordt verstaan de waarden zoals opgenomen in onderstaande tabel:

Test equipment	Test tire		Test speed (km/h)	Test water depth (mm)	Minimum friction level
	Type	Pressure (kPa)			
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)
Mu-meter Trailer	A	70	65	1.0	0.42
	A	70	95	1.0	0.26
Skiddometer Trailer	B	210	65	1.0	0.50
	B	210	95	1.0	0.34
Surface Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.50
	B	210	95	1.0	0.34
Runway Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.50
	B	210	95	1.0	0.41
TATRA Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.48
	B	210	95	1.0	0.42
Grip tester trailer	C	140	65	1.0	0.43
	C	140	95	1.0	0.24

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

Artikel 12

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

- verstoring van de goede werking van de ten behoeve van de luchthaven aanwezige communicatie-, navigatie- en radarapparatuur;
- zog-turbulenties of wervelstraten die de veiligheid van het vliegverkeer verstoren;

- c. een belemmering van het zicht van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeerstoren.

Artikel 13

Op het deel van een luchthaven, buiten het deel van de luchthaven dat wordt gebruikt voor en ten behoeve van de hoofd baan, dat wordt gebruikt door een van de luchtvaartuigen als bedoeld in de paragrafen 4 tot en met 12 van hoofdstuk 3 van deze regeling, zijn de eisen die in deze paragrafen zijn opgenomen met betrekking tot een luchthaven en het gebruik hiervan door een dergelijk luchtvaartuig van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14

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

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.

Artikel 14b

1. Indien een luchthaven buiten de reguliere openstellingstijden wordt gebruikt voor het innemen van brandstof ten behoeve van een HEMS-vlucht of een politievlucht, draagt de exploitant er zorg voor dat voorafgaande aan het gebruik schriftelijke afspraken met de betreffende gebruiker van de luchthaven zijn gemaakt over het veilig gebruik van de luchthaven.
2. De afspraken, bedoeld in het eerste lid, hebben in ieder geval betrekking op:
 - a. het landen en starten;
 - b. het gebruik van de tankinstallatie;
 - c. het voorkomen en bestrijden van brand ten gevolge van een ongeval of incident en het redden van mensenlevens.

Afdeling 4. Helikopterluchthavens

§ 1. Reikwijdte

Artikel 15

Deze afdeling is van toepassing op:

- a. helikopterluchthavens:
 - 1°. waarvoor eenis vastgesteld;
 - 2°. die verbonden zijn met een ziekenhuis;
 - 3°. die verhoogd zijn aangelegd, of
 - 4°. die gelegen zijn buiten de provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet;
- b. de volgende helikopterluchthavens: Amsterdam (Amsterdam Heliport) Emmercompasuum (Heli Holland BV), Rotterdam Maasvlakte (ten behoeve van het loodswezen) en Zierikzee (Prince Helicopters).

§ 2. Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven

Artikel 16

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

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

Artikel 17

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

- a. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 2 van deel II van bijlage 14 alleen van toepassing zijn op de helikopterluchthaven Amsterdam (Amsterdam Heliport) en de exploitant ervoor zorg draagt dat de gegevens, bedoeld in hoofdstuk 2, worden verstrekt aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties;
- b. de hoogte limiet van een obstakel in de safety area, bedoeld in onderdeel 3.1.25, onder b, van een grond gebonden helikopterluchthaven 35 cm bedraagt voor helikopterluchthavens die zijn opgericht voor 1 oktober 2010;
- c. de hoogte limiet van een obstakel in de obstacle-free-sector, bedoeld in de onderdelen 3.3.12 en 3.4.14, van een helikopterluchthaven die is gelegen buiten de provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet of gelegen op een schip, 25 cm bedraagt, indien de helikopterluchthaven in gebruik is genomen voor 1 april 2017;
- d. voor helikopterluchthavens die zijn opgericht voor 1 juli 2014 voor de eerste sectie van de naderings- en startsector, bedoeld in onderdeel 4.2.3, een helling geldt van 12,5%;
- e. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14 slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van de luchthaven;
- f. de eis van breekbaarheid, bedoeld in onderdeel 5.3.5.4, geldt binnen het gehele gebied waarbinnen het naderings-verlichtings-systeem is geplaatst;
- g. het visuele-naderingshoekstelsel (visual approach slope indicator system), bedoeld in onderdeel 5.3.6.2, moet behoren tot het type PAPI of HAPI;
- h. op een normaal niet bemande helikopterluchthaven die gelegen is buiten de provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet en die in gebruik is 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.

Artikel 18

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

Hoofdstuk 3. Regels veilig gebruik overige burgerluchthavens en andere terreinen

§ 1. Reikwijdte

Artikel 19

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op:
 - a. burgerluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen en die niet gecertificeerd zijn als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EU) nr. 139/2014;
 - b. terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik;
 - c. terreinen die gebruikt worden voor het landen of opstijgen van een vrije ballon, een schermzweeftoestel of een zeilvliegtuig;
 - d. terreinen die gebruikt worden voor het opstijgen van een luchtvaartuig nadat deze een nood- of voorzorgslanding heeft gemaakt.
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.

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

Artikel 20

1. Een luchthaven is zodanig gelegen dat:
 - a. het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij hoeft 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 een 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 van een luchthaven 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 van een luchthaven 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 van een luchthaven zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
9. In het geval een openbare weg of spoorweg in de nabijheid van een luchthaven aanwezig is, dan geldt deze als een obstakel van 5 respectievelijk 5,5 meter boven die weg of spoorweg.
10. Het eerste, zesde, zevende en negende lid zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c.

Artikel 21

Een terrein als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c, 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 19, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit luchtverkeer 2014 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 2, eerste lid, en 9, eerste lid, van de Regeling minimum VFR-vlieghoogten en VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters, tenzij het gebruik zich beperkt tot vrijdagen na 17.00 uur plaatselijke tijd, zaterdagen, zondagen of nationale feestdagen.

Artikel 22

1. Het gebruik van een luchthaven voldoet aan de volgende eisen:

- a. de exploitant wijst een beheerder aan;
- b. de beheerder wordt door de exploitant belast met het dagelijkse toezicht op de luchthaven en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde op de luchthaven;
- c. het gebruik van de luchthaven wordt door de exploitant vastgelegd in een register. In dit register worden ten minste de navolgende gegevens vermeld:
 - 1°. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig tevens inhoudende de inrichting van het luchtvaartuig en de naam van de eigenaar c.q. houder;
 - 2°. de naam van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
 - 3°. de luchthaven, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
 - 4°. de luchthaven van bestemming, alsmede tijdstip van vertrek;
 - 5°. de aard van de vlucht, alsmede het aantal inzittenden;
 - 6°. de baan- en circuitrichting;
- d. de gegevens van het register worden ten minste 2 jaar bewaard.
- e. de exploitant draagt de volgende gegevens over aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties:
 - 1°. het feitelijke adres van de luchthaven;
 - 2°. de aangewezen geografische positie van de luchthaven in noordelijke breedte en oostelijke lengte;
 - 3°. naam en telefoonnummer van de beheerder van de luchthaven;
- f. het innemen van brandstof door een luchtvaartuig vindt plaats met uitgeschakelde motor en met stilstaande propeller of rotorbladen;
- g. de exploitant draagt er zorg voor dat het gebruik is afgestemd op de beschikbare landings- en parkeer capaciteit op de luchthaven.

2. Het eerste lid, onderdelen f en g, zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, met dien verstande dat in plaats van 'de exploitant' wordt gelezen: de

houder van de ontheffing, bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart.

§ 3. Helikopters

Artikel 23

Een helikopterluchthaven en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:

- a. de luchthaven en het gebruik hiervan voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen uit de navolgende onderdelen van deel II (Heliports) van bijlage 14 bij het verdrag: 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.6, 3.1.8, 3.1.14, 3.1.16, 3.1.21, 3.1.22, 3.1.23, 3.1.24 en 5.2.2;
- 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.

Artikel 24

Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een helikopter en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:

- a. het terrein is verder gelegen dan 50 meter van aaneengesloten woonbebouwing;
- b. het terrein is verder gelegen dan 25 meter van een openbare weg, tenzij deze weg door de bevoegde autoriteiten is afgezet;
- c. het terrein heeft afmetingen die ten minste gelijk zijn aan de minimale afmetingen als vermeld in het vlieghandboek behorende bij de betreffende helikopter;
- d. indien met draaiende rotor passagiers in- en uit moeten stappen dan worden deze door daartoe getraind personeel op een veilige wijze naar en van de helikopter geleid.

§ 4. Mla's

Artikel 25

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een mla en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte van ten minste 200 meter en een breedte van ten minste 30 meter;
 - b. de baan ligt in een obstakelvrije strook van ten minste 300 bij 30 meter, waarbij de korte zijde van de baan op een afstand van 50 meter van het begin van de strook is gelegen, terwijl de breedte van de luchthaven zodanig is, dat buiten de obstakelvrije strook met een mla kan worden getaxied;
 - 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;
 - 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 1:5 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel c.
2. Indien een luchthaven als bedoeld in het eerste lid eveneens gebruikt wordt door een vliegtuig, niet

zijnde een mla, met een maximaal startgewicht van 890 kg, zijn, in afwijking van het eerste lid, de artikelen 10, 11, 12, 14a en 14b van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de voorschriften en aanbevelingen van onderdeel 9.2 van deel I van bijlage 14 niet van toepassing zijn.

3. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een mla.

§ 5. Gemotoriseerde schermvliegtuigen

Artikel 26

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een gemotoriseerd schermvliegtuig en het gebruik hiervan voldoen, 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. 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;
 - 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 225 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.

§ 6. Vrije ballonnen

Artikel 27

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een vrije ballon en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. de luchthaven is zodanig gelegen dat in de richting van de opstijging eventuele obstakels met een hoogteverschil van ten minste 15 meter overvaren kunnen worden;
 - b. de startplaats is 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 als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c, voor zover het terrein wordt gebruikt voor het landen of opstijgen van 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.

§ 7. Watervliegtuigen

Artikel 28

1. Een waterluchthaven en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. in het betreffende watergebied is een baan geprojecteerd met een lengte van 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 1:5 (hoogte:afstand) tot een afstand van 150 meter.
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.

§ 8. Zweefvliegtuigen

Artikel 29

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zweefvliegtuig en het gebruik hiervan voldoen, 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. 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 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 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.
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. Indien een luchthaven als 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. 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.
 5. 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 veiligheidstrook, 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.
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 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.
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.

§ 8a. Zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen

Artikel 30a

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel en het gebruik hiervan voldoen, 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. 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;
 - 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 225 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 als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c, voor zover het terrein wordt gebruikt voor het landen of opstijgen van een schermzweeftoestel of een zeilvliegtuig.

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 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 zeilvliegtuig of een schermzweeftoestel aan een sleepvliegtuig, is het gelijktijdig landen of starten van een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel en 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 of een publicatie in de luchtvaartgids heeft plaatsgevonden inhoudende de vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer.
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 als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c, voor zover het terrein wordt gebruikt voor het landen of opstijgen van een schermzweeftoestel of een zeilvliegtuig.
 4. Een terrein als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdelen b en c, wordt, voor zover het terrein wordt gebruikt voor het landen of opstijgen van een schermzweeftoestel of een zeilvliegtuig, 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.

§ 9. Landbouwluchtvaartuigen

Artikel 31

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een landbouwluchtvaartuig en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a. voor het landen en opstijgen is een strook beschikbaar met een lengte die ten minste gelijk is aan de startlengte als vermeld in het vlieghandboek behorende bij het betreffende luchtvaartuig;
 - b. de breedte van de strook bedraagt ten minste tweemaal de spanwijdte van het luchtvaartuig dat gebruik maakt van de strook, doch niet minder dan 30 meter;
 - c. in de strook is de bodemgesteldheid, voor wat betreft de vlakheid en de draagkracht, dusdanig dat het betreffende landbouwluchtvaartuig op een veilige wijze kan starten en landen binnen de in het bij het betreffende luchtvaartuig behorende vlieghandboek gestelde gebruiksbependingen;
 - d. in het midden, binnen de grenzen van de strook, is een baan aanwezig met een lengte die gelijk is aan die van de strook en een breedte van ten minste twee maal de spoorbreedte van het betreffende luchtvaartuig;
 - 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;
 - f. 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;

- g. 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;
 - 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.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een landbouwluchtvaartuig.

§ 10. Luchtschepen

Artikel 32

1. Een luchthaven die gebruikt wordt door een luchtschip dat op zeeniveau in de internationale standaard-atmosfeer in geheel gevulde toestand een afmeting heeft van meer dan 5 meter of een inhoud van meer dan 4 kubieke meter, en het gebruik hiervan voldoen, 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. 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;
 - 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.

§ 11. Onbemande luchtvaartuigen tot 150 kilogram

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 RPA 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.

§ 12. Gyroplanes

Artikel 34

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

§ 13. Luchtvaartuigen die een nood- of voorzorgslanding hebben gemaakt

Artikel 34a

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat op een terrein een nood- of voorzorgslanding heeft gemaakt, meldt dit onverwijld aan de Minister.
2. Het is verboden om met een luchtvaartuig op te stijgen vanaf een terrein als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel d, zonder voorafgaande toestemming van de Minister.
3. Handelen in strijd met dit artikel is een strafbaar feit.

Hoofdstuk 4. Procedurebepalingen

Artikel 35

1. De termijn voor het nemen van een besluit op de aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart bedraagt vier weken.
2. De ontheffing wordt niet verleend dan nadat gedeputeerde staten over de aanvraag tot ontheffing overleg hebben gevoerd met de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.

3. De houder van de ontheffing meldt ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.

Artikel 36

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

Hoofdstuk 5. Wijziging andere regelingen

Artikel 37

[Wijzig het Algemeen luchthavenreglement.]

Artikel 38

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Schiphol.]

Artikel 39

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Maastricht.]

Artikel 40

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement Rotterdam.]

Artikel 41

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Eelde.]

Artikel 42

[Wijzig het Aanvullend Luchthaven Reglement Lelystad.]

Artikel 43

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement Teuge.]

Artikel 44

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement Texel.]

Artikel 45

[Wijzig het Aanvullend luchthavenreglement Midden Zeeland.]

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 46

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

Artikel 47

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

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

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