

Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004

Regeling houdende regels met betrekking tot brandbestrijding op burgerluchtvaartterreinen (Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004)

19 juli 2004/Nr. HDJZ/LUV/2004-1742
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op artikel 129, vijfde lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart;

Besluit:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder: blusstof: een vaste, vloeibare of gasvormige stof geschikt voor het blussen van branden;

brandrisicoklasse:

1°. de risicoklassen waarin een luchtvaartterrein met betrekking tot de brandweervoorzieningen wordt ingedeeld aan de hand van het aantal vliegtuigen en de afmetingen daarvan dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt, of 2°. de risicoklassen waarin een vliegtuig met betrekking tot de brandbestrijding wordt ingedeeld aan de hand van de totale lengte en rompbreedte van dat vliegtuig;

brandweervoertuigen: voertuigen, die voor het gebruik bij de brandweer op luchtvaartterreinen zijn gebouwd, ingericht of uitgerust;

brandweervoorzieningen: het personeel en de middelen aanwezig op het luchtvaartterrein voor het redden van mens en dier en voor het voorkomen, beperken en bestrijden van brand bij ongevallen met luchtvaartuigen;

burgerluchtvaartterrein: een voor burgerluchtvaartuigen openstaand aangewezen luchtvaartterrein;

calamiteitenplan: het samenstel van maatregelen, dat is voorbereid, in geval van een ongeval of voorval op of in de onmiddellijke omgeving van het burgerluchtvaartterrein;

gecontroleerd luchtvaartterrein: een burgerluchtvaartterrein, waar luchtverkeersleiding wordt gegeven aan luchtvaartterreinverkeer;

luchtvaartongeval: elk voorval dat samenhangt met het gebruik van een luchtvaartuig en plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waar-

op alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, en waarbij:

1°. een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt als gevolg van het zich in het luchtvaartuig bevinden, direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief de onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt of directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de reactoren, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden, of

2°. het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt, waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vluchtkenmerken en waardoor normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid, of

3°. het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is; meldingspost: de plaats op het luchtvaartterrein waar alle incident- en ongevalmeldingen binnenkomen; minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;

notice to airmen (NOTAM): bericht aan luchtvaardenden;

onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein: een in overleg met de lokale overheid vastgesteld gebied buiten een luchtvaartterrein;

opkomsttijd: het tijdsverloop tussen de eerste melding van een luchtvaartongeval aan de brandweer en de aankomst van de brandweervoorzieningen met de minimum vereiste capaciteit die voor de desbetreffende brandrisicoklasse vereist is;

svm: schuimvormend middel voor de productie van blusschuim;

uitruksterkte: brandweerpersoneel en -materieel benodigd om de repressieve taak naar behoren uit te kunnen voeren; vliegtuigbeweging: een landing of opstijging van een vliegtuig.

Artikel 2

Deze regeling is van toepassing op alle burgerluchtvaartterreinen in Nederland, met uitzondering van terreinen die uitsluitend zijn ingericht voor het gebruik van hefschroefvliegtuigen.

§ 2. Calamiteitenplan

Artikel 3

1. De exploitant van een luchtvaartterrein stelt een calamiteitenplan vast met inachtneming van de wettelijke bepalingen terzake van het bestrijden van ongevallen en rampen.

2. Het calamiteitenplan bevat in ieder geval:

- a. begripsomschrijvingen;
- b. een overzicht van de luchtvaartongevallen en overige voorvallen waarop het calamiteitenplan van toepassing is;
- c. een overzicht van diensten, organisaties en personen, die bij de bestrijding van de in onderdeel b bedoelde gevallen en voorvallen kunnen of moeten worden betrokken;
- d. een overzicht waarin de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten, organisaties en personen zijn weergegeven, gerelateerd aan de in onderdeel b genoemde gevallen en voorvallen;
- e. een overzicht van de taken en verantwoordelijkheden van de diensten, organisaties en personen per ongeval of voorval als bedoeld in onderdeel b;
- f. een intern en extern verbodings- en alarmschema;
- g. een overzichtskaart van het luchtvaartterrein en de onmiddellijke omgeving voorzien van een coördinatenstelsel;
- h. de wijze van verslaglegging;
- i. een verzendlijst, in ieder geval bevattende de in onderdeel c bedoelde diensten, organisaties en personen en de minister.

3. De exploitant overlegt over het ontwerp met de in het tweede lid in onderdeel c bedoelde diensten, organisaties en personen.

4. Het calamiteitenplan wordt niet eerder vastgesteld of gewijzigd dan nadat de daarin vastgelegde wederzijdse verantwoordelijkheden zijn afgestemd met de burgemeester(s) van de gemeente(n) waarbinnen het luchtvaartterrein is gelegen.

5. Het calamiteitenplan wordt binnen een maand na vaststelling of wijziging aan de minister aangeboden.

Artikel 4

Bij inwerkingtreding van het calamiteitenplan is er een ruimte van waaruit de leiding en de coördinatie van de luchthavendiensten kunnen plaatsvinden.

Artikel 5

1. Zo spoedig mogelijk na vaststelling en vervolgens ten minste éénmaal per jaar wordt het calamiteitenplan op zijn bruikbaarheid getoetst.

2. Op luchtvaartterreinen ingedeeld in brandrisicoklasse 3 en hoger vindt de toets, bedoeld in het eerste lid, éénmaal in de twee jaar plaats in de vorm van een praktische oefening. De exploitant van het luchtvaartterrein stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat hiervan tijdig op de hoogte. Indien het calamiteitenplan, vanwege een daadwerkelijk luchtvaartongeval, in zijn totaliteit in werking is geweest, kan deze toets achterwege blijven.

3. Bij de uitvoering en de evaluatie van de bruikbaarheidstoets worden de diensten, organisaties en personen, bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel c, betrokken.

§ 3. Brandrisicoklassen

Artikel 6

1. De exploitant van een luchtvaartterrein stelt voor het luchtvaartterrein een brandrisicoklasse vast aan de hand van de vliegtuigen met de hoogste brandrisicoklasse door middel van de afmetingen weergegeven in de in artikel 8, eerste lid, bedoelde bijlage, behorend bij deze regeling.

2. Tijdens perioden van verminderde vliegtuigbewegingen kan de exploitant voor het luchtvaartterrein een brandrisicoklasse vaststellen overeenkomstig de brandrisicoklasse van het grootste vliegtuig dat in deze periode het luchtvaartterrein gebruikt, ongeacht het aantal vliegtuigbewegingen.

3. De vaststelling of wijziging van de brandrisicoklasse van het luchtvaartterrein maakt de exploitant bekend aan de minister.

4. De vaststelling of wijziging van de brandrisicoklasse wordt gemeld in de desbetreffende luchtvaartpublicaties. In spoedeisende gevallen wordt een NOTAM uitgegeven.

§ 4. Brandweervoorzieningen

Artikel 7

1. Tijdens de openstellingsuren van een luchtvaartterrein en ten minste tot 15 minuten na de daadwerkelijke vertrektijd van het laatste luchtvaartuig, is voor de uitruksterkte tenminste het aantal personen aanwezig, genoemd in tabel 1 van bijlage A, behorend bij deze regeling, gekoppeld aan de van kracht zijnde brandrisicoklasse.

2. De exploitant treft zodanige voorzieningen dat de vereiste kennis en vaardigheid van het in het eerste lid bedoelde personeel voldoen aan de eisen, opgenomen in bijlage A, behorend bij deze regeling.

3. Voor luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 1 tot en met 3 (geen geregeld luchtvervoer) wordt het personeel mede belast met de repressieve brandweerdienst, ten minste jaarlijks in de gelegenheid gesteld de specifieke brandweerkennis voor luchtvaartterreinen op peil te houden door het volgen van een daarvoor door de minister goedgekeurde opleiding.

4. De minister kan met betrekking tot de specifieke kennis en vaardigheid ten aanzien van het bestrijden van vliegtuigbranden voor personeel van luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 1 tot en met 3 (geen geregeld luchtvervoer) een bewijs van bekwaamheid afgeven.

5. De exploitant kan de personen, bedoeld in het eerste lid, met andere taken belasten mits deze niet strijdig zijn met hun taakuitvoering en paraatheid.

Artikel 8

1. Het brandweer- en reddingsmaterieel op luchtvaartterreinen bestaat ten minste uit brandweervoertuigen zoals vermeld in bijlage B, behorend bij deze regeling.

2. De brandweervoertuigen bezitten zodanige eigenschappen dat onder de gemiddelde weers- en terreinomstandigheden op of in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein kan worden geopereerd.

3. Een luchtvaartterrein dat tussen zonsopgang en zonsopgang is opengesteld beschikt, ten behoeve van opsporings- en reddingswerkzaamheden alsmede voor de verlichting van het werkterrein, over adequate verlichtingsmiddelen.

4. Bij aanwezigheid van waterrijke of drassige gebieden op of in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, draagt de exploitant zorg voor voldoende en doelmatige reddingsmiddelen met het oog op die gebieden.

5. Op één van de voertuigen, vermeld in bijlage B, behorend bij deze regeling, of een ander daartoe ingericht voertuig zijn adequate reddingsmiddelen aanwezig voor de onmiddellijke hulpverlening.

6. Op gecontroleerde luchtvaartterreinen en luchtvaartterreinen waarvan de brandrisicoklasse 4 of hoger bedraagt, zijn de brandweervoertuigen voorzien van adequate verbindingssapparatuur voor de communicatie met tenminste:

- de brandweervoertuigen onderling;
- de meldingspost;
- de plaatselijke luchtverkeersdienst, en
- de leidinggevende van de brandweer met de gemeentelijke of regionale brandweer.

7. Het brandweerpersoneel beschikt over een uitrusting die zijn persoonlijke bescherming zo goed mogelijk waarborgt.

Artikel 9

1. Indien door bijzondere omstandigheden niet aan de eisen van artikel 6 kan worden voldaan, kan de exploitant afwijkende brandweervoorzieningen op het luchtvaartterrein vaststellen. De exploitant stelt de minister in kennis van de vastgestelde afwijkende brandweervoorzieningen.

2. Bij een onvoorziene wijziging van twee uur of minder in de brandweervoorzieningen stelt de exploitant de gezagvoerders van de luchtvaartuigen die van het luchtvaartterrein gebruik willen maken, hiervan onmiddellijk op de hoogte.

Artikel 10

De vereiste brandweervoorzieningen zijn tijdens de openstellingsuren van het luchtvaartterrein en ten minste tot 15 minuten na de daadwerkelijke vertrektijd van het laatste luchtvaartuig aanwezig.

Artikel 11

1. De brandweervoertuigen zijn ten minste voorzien van een hoeveelheid blusstof bestaande uit water met een bijbehorende hoeveelheid svm alsmede aanvullende blusstof, zoals vermeld in bijlage B.

2. De afgifte van water vermengd met svm bedraagt per minuut zoveel als vermeld in bijlage B, behorend bij deze regeling.

3. Om de brandweervoertuigen na of tijdens een actie zo snel mogelijk weer gereed te maken voor gebruik, zijn op het luchtvaartterrein een reserve hoeveelheid svm en aanvullende blusstoffen beschikbaar die ten minste gelijk is aan de in bijlage B, behorend bij deze regeling, vermelde hoeveelheden.

4. Op luchtvaartterreinen zijn voldoende waterwinplaatsen aanwezig, waaruit minstens 1000 liter water per minuut kan worden onttrokken.

5. De in het eerste tot en met het vierde lid bedoelde blusstoffen voldoen aan de brandtest opgenomen in bijlage C, behorend bij deze regeling.

6. In de hoeveelheden blusstof, bedoeld in het eerste, derde en vierde lid, zijn niet begrepen de voor het houden van oefeningen benodigde blusstoffen.

§ 5. Diverse voorzieningen

Artikel 12

De opkomsttijd tot aan de baaneinden van elk van de in gebruik zijnde banen bedraagt niet meer dan drie minuten, onder optimale zicht- en terreinomstandigheden.

Artikel 13

1. Het materieel, bedoeld in artikel 8, wordt ondergebracht in een deugdelijke stallingruimte, die zodanig is geconstrueerd en ingericht dat de brandweervoertuigen bij alarmering onmiddellijk kunnen uitrukken.

2. De stallingruimte van het materieel is zodanig gelegen dat de brandweervoertuigen een onbelemmerde toegang hebben tot het landingsterrein.
3. Een meldingspost beschikt ten minste over de volgende voorzieningen:
 - a. het calamiteitenplan;
 - b. een systeem ter alarmering van het brandweerpersoneel;
 - c. voor zover van toepassing: een directe lijnverbinding met de plaatselijke luchtverkeersdienst;
 - d. voorzieningen ter alarmering van de in het calamiteitenplan genoemde diensten, organisaties en personen;
 - e. apparatuur voor draadloze verbinding met de brandweervoertuigen die uitrukken;
 - f. middelen om alle desbetreffende berichtgeving vast te leggen, en
 - g. een naslagsysteem van alle typen luchtvaartuigen welke in de regel van het luchtvaartterrein gebruik maken, zodat bijzonderheden direct kunnen worden doorgegeven indien dit niet op de voertuigen aanwezig is.
4. De meldingspost is bezet door terzake kundig personeel.

Artikel 14

1. De exploitant draagt zorg voor uitvalswegen op het luchtvaartterrein aansluitend op wegen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein voor zover de infrastructuur of de terreinomstandigheden dit toelaten.
2. De in het eerste lid bedoelde uitvalswegen zijn toegankelijk voor het brandweer- en reddingsmaterieel, bedoeld in artikel 8, eerste lid.
3. Indien de in het eerste lid bedoelde uitvalswegen op het luchtvaartterrein niet te onderscheiden zijn van hun directe omgeving, moeten bermmarkeringen worden aangebracht.

Artikel 15

1. Tijdens de grondafhandeling van luchtvaartuigen zijn aanwezig:
 - a. voor onmiddellijk gebruik geschikte blusstoffen ter bestrijding van beginnende vloeistofbranden, en
 - b. deskundig personeel voor de bestrijding van vloeistofbranden.
2. Bij een brand of een omvangrijke brandstoflekkage zijn er voorzieningen opdat de brandweer snel kan worden gealarmeerd.
3. Tijdens brandstofhandelingen aan een luchtvaartuig met passagiers aan boord is het afhandelingmaterieel zodanig opgesteld dat het gebruik van voldoende uitgangen voor een snelle evacuatie met een onbelemmerde vluchtweg mogelijk is.

§ 6. Verslaglegging

Artikel 16

1. In het driemaandelijks verslag over de toestand van het luchtvaartterrein neemt de exploitant ten aanzien van de brandweervoorzieningen tenminste het volgende op:
 - a. de van belang zijnde wijzigingen met betrekking tot het personeel;
 - b. de toestand van materieel en middelen, en
 - c. overige bijzonderheden de brandweer betreffende.
2. In het verslag van het eerste kwartaal van elk jaar wordt de uitruksterkte opgegeven naar de toestand op 1 januari van dat jaar.

Artikel 17

1. Van ieder voorval met een luchtvaartuig op of in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein waarbij de brandweer is uitgerukt, wordt een register bijgehouden waarin wordt vermeld:
 - a. de datum en het tijdstip van de alarmering;
 - b. het tijdstip waarop de brandweer ter plaatse van het voorval is gearriveerd;
 - c. het soort alarm en de aanleiding hiervoor;
 - d. de houder van het luchtvaartuig;
 - e. het type luchtvaartuig en de registratie, en
 - f. de genomen acties.
2. Een afschrift van het register wordt aan het verslag, bedoeld in artikel 16, toegevoegd.

Artikel 18

1. Indien de brandweer daadwerkelijk reddingsacties heeft verricht dan wel brand heeft voorkomen, beperkt of bestreden, wordt door de exploitant direct een rapport opgemaakt overeenkomstig het model opgenomen in bijlage D, behorend bij deze regeling.
2. Het rapport wordt binnen zeven dagen aan de minister aangeboden.

§ 7. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 19

1. Tot 1 januari 2005 kan de exploitant van een luchtvaartterrein, indien gedurende de drie drukste opeenvolgende maanden van het jaar het aantal vliegtuigbewegingen van vliegtuigen met de hoogste brandrisicoklasse op dat luchtvaartterrein 700 of meer bedraagt, voor het luchtvaartterrein dezelfde brandrisicoklasse vaststellen als de brandrisicoklasse van de vliegtuigen, bedoeld in artikel 6, eerste lid.
2. Tot 1 januari 2005 kan de exploitant van een luchtvaartterrein, indien gedurende de drie drukste opeenvolgende maanden van het jaar het aantal vliegtuigbewegingen van vliegtuigen met de hoogste brandrisicoklasse op dat luchtvaartterrein minder dan 700 bedraagt, voor het luchtvaartterrein een brandrisi-

coklasse vaststellen, die één klasse lager ligt dan de brandrisicoklasse van de vliegtuigen, bedoeld in artikel 6, eerste lid.

Artikel 20

De minister kan personeelsleden die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling meer dan twee jaar een functie bekleeden van bevelvoerder of officier en niet over de certificaten of diploma's beschikken van de opleidingen, bedoeld in artikel 7, vrijstelling verlenen voor het volgen van de vereiste opleidingen, indien zij kunnen aantonen, door middel van ervaring en bewijsstukken van andere opleidingen die zij gevolgd hebben, dat zij over een gelijkwaardig bekwaamheidsniveau beschikken.

Artikel 21

De Brandweerregeling Burgerluchtvaartterreinen wordt ingetrokken.

Artikel 22

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

Artikel 23

Deze regeling wordt aangehaald als: Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004.

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

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

Bijlage A, bedoeld in artikel 7, eerste lid

Brandweervoorzieningen; Personeel

1. Algemeen

1.1. Voor actieve dienst bij de brandweer op luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 3 (geregeld luchtvervoer) en hoger komt in aanmerking hij/zij die voldoet aan de keuringseisen voor brandweerpersoneel, zoals vastgelegd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

1.2. De exploitant kan aanvullende eisen stellen voor zover nodig voor een juiste dienstvervulling.

2. Personeel

2.1. Voor luchtvaartterreinen in de brandrisicoklasse 1 t/m 3 (geen geregeld luchtvervoer) kan het personeel voor de brandweer geselecteerd worden uit het dienstdoend personeel van de haven-dienst, zo nodig aangevuld met op het luchtvaartterrein aanwezige personeel van bedrijven, vliegclubs etc.

2.2. Voor luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 3 (geregeld luchtvervoer) t/m 10 zijn ten aanzien van de aanstellings- en bevorderingseisen voor het brandweerpersoneel de artikelen 2, 3, 4, eerste lid, onder a.1° t/m 4°, 6 en 7 van het Besluit Brandweerpersoneel van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat onder bevoegd gezag in dezen de exploitant wordt verstaan.

2.3. De exploitant draagt er zorg voor dat het brandweerpersoneel een opleiding volgt overeenkomstig paragraaf 5 van deze bijlage.

3. Onderhouden van kennis en bedrevenheid

3.1. De kennis en bedrevenheid van het brandweerpersoneel worden geregeld door middel van lessen en oefeningen op een zo hoog mogelijk peil gehouden. De lessen en oefeningen bevatten tenminste de volgende onderwerpen:

- kennis van vliegtuigen;
- specifieke blusstoffen voor vliegtuigbrandbestrijding;
- specifiek materieel voor vliegtuigbrandbestrijding;
- kennis van het terrein van het luchtvaartterrein en de onmiddellijke omgeving;
- specifieke brandbestrijdings/reddingstechniek en tactiek;
- gevaaren en persoonlijke bescherming bij bestrijdings- en reddingsactiviteiten in geval van vliegtuigbranden;

g. de op het luchtvaartterrein geldende radioprocedures;

h. de van toepassing zijnde luchtvaartwetgeving.

3.2. Indien het luchtvaartterrein ook buiten de daglichtperiode is opengesteld voor het luchtverkeer vinden ook 's nachts praktische oefeningen plaats.

3.3. De exploitant van een luchtvaartterrein stelt een oefenprogramma voor het brandweerpersoneel vast, afgestemd op het soort en de hoeveelheid luchtverkeer, dat in de regel van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

3.4. De oefenfrequentie moet voldoende hoog zijn om te waarborgen, dat elk lid van de repressieve brandweerdienst:

- bekwaam is in het uitvoeren van de hem toegewezen taken en functies in geval van een ongeval met een luchtvaartuig;
- geoeftend en bekwaam is in het gebruik van het materieel en de uitrusting ten behoeve van het bestrijden van brand en het redden van mensenlevens;
- bekend is met de aan andere leden van zijn groep toegewezen taken voorzover dit voor de uitvoering van zijn eigen taak nodig is.

4. Opleidingsniveau voor de brandweer op luchtvaartterreinen

4.1. Voor de luchtvaartterreinen 1, 2 en 3 (geen geregeld luchtvervoer)

Basisopleiding bestaat uit:
– Certificaat vliegtuigbrandbestrijding kleine luchtvaart.

4.2. Voor luchtvaartterreinen 3 (geregeld luchtvervoer) tot en met 10

Manschapp

Basisopleiding bestaat uit:

- module 101 repressie,
 - module 102 levensreddende handelingen,
 - module 103 persoonlijke bescherming,
 - module 204 hulpverlener,
 - module 206 vliegtuigbrandbestrijding.
- Voertuigcommandant aangevuld met:
- module 407 vliegtuigbrandbestrijding.

Bevelvoerder

Basisopleiding bestaat uit:

- basisopleiding manschapp
- module 401 verbranding en blussing,
- module 402 organisatie,
- module 403 gevaarlijke stoffen,
- module 404 repressie,
- module 405 sociale vaardigheden,
- module 407 vliegtuigbrandbestrijding.

Officier

Basisopleiding bestaat uit:

- basisopleiding bevelvoerder,
 - On scene commander of CAA officer-course.
- Voor luchthavens met meer dan 1 uitrukpost aangevuld met:
- module 605 organisatie,
 - module 606 repressie,
 - module 607 operationeel management.

Tabel 1. Minimale personele bezetting van de repressieve dienst

Brandrisicoklasse	Officier	Bevelvoerder	Voertuigcommandant	Manschappen	Certificaat-houder	Totaal
1					2	2
2					2	2
3 geen geregeld luchtvervoer					3	3
3 geregeld luchtvervoer		1		2		3
4		1		3		4
5		1		3		4
6		1	2	4		7
7		1	2	4		7
8, 9 en 10	1	1	3	6		11

Opmerkingen

1. De minimale bezetting van een blusvoertuig, bestemd voor vliegtuigbrandbestrijding, bedraagt twee personen.

2. Indien de vliegtuigen met de hoogste brandrisicoklasse, waarop de brandrisicoklasse voor het luchtvaartterrein is vastgesteld, niet worden gebruikt voor

het vervoer van personen en de brandrisicoklasse 6 of hoger is, dan is bij deze brandrisicoklasse de minimale bezetting van twee brandrisicoklassen lager van toepassing doch nimmer lager dan 5.

3. Indien het luchtvaartterrein over meerdere uitrukposten beschikt kan met één officier worden volstaan.

4. Indien op een luchtvaartterrein vanuit meer dan twee uitrukposten wordt gewerkt kan worden volstaan met een minimale uitruk sterkte van 7 personen per post, te weten 1 bevelvoerder en zes manschappen, waarbij de algehele operationele leiding bij een officier berust.

Bijlage B, bedoeld in artikel 8, eerste lid

Brandweervoorzieningen; materieel

Brandrisico-klasse	Vliegtuig lengte in meters	Maximum rompbreedte in meters	Minimum vereiste hoeveelheid water voor schuimvorming in liters				Nevenblusstof	Blusvoertuigen
			Type A		Type B			
			Water	Afgifte cap. per minuut	Water	Afgifte cap. per minuut		
1	0 tot 9	2	---	---	230	230	45	1
2	9 tot 12	2	---	---	670	550	90	1
3	12 tot 18	3	---	---	1200	900	135	1
4	18 tot 24	4	3600	2600	2400	1000	135	1
5	24 tot 28	4	8100	4500	5400	3000	180	1
6	28 tot 39	5	11800	6000	7900	4000	225	2
7	39 tot 49	5	18200	7900	12100	5300	225	2
8	49 tot 61	7	27300	10800	18200	7200	450	3
9	61 tot 76	7	36400	13500	24300	9000	450	3
10	76 tot 90	8	48200	16600	32300	11200	450	3

1. De brandrisicoklasse waarin een vliegtuig wordt ingedeeld is ten eerste afhankelijk van de lengte van dat vliegtuig en ten tweede van de rompbreedte. Indien de rompbreedte van het vliegtuig groter is dan bij de lengte aangegeven maximum rompbreedte wordt het vliegtuig één klasse hoger ingedeeld.

2. Het schuimvormend middel moet voldoen aan de kwalificaties zoals gesteld in bijlage C

3. Het schuimvormend middel op luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 1 t/m 3 moeten ten alle tijden voldoen aan de kwalificatie van type B.

4. De hoeveelheid water voor schuimvorming voor luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 3 t/m 9 mag bij gebruik van type A tot een totaal van 30% en de hoeveelheid water voor schuimvorming voor luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 1 t/m 2 mag tot een totaal van 100% worden vervangen door een nevenblusmiddel.

5. De vervangingswaarden die bij bovengenoemd punt 4 in acht moet worden genomen zijn: 1 liter water voor schuimkwaliteit A = 0,66 liter water voor schuimkwaliteit B = 1 kg bluspoeder = 2 kg CO₂

6. De minimale voorgeschreven hoeveelheid blusstof wordt evenwichtig over de blusvoertuigen verdeeld.

7. Bovenstaande hoeveelheden water voor schuimvorming zijn gebaseerd op de gemiddelde lengte en rompbreedte van de vliegtuigen in die bepaalde categorie.

8. De hoeveelheid reserve schuimvormend middel en nevenblusstof op een luchtvaartterrein is 200% van de minimale hoeveelheid blusmiddelen benodigd om aan bovenstaande tabel te kunnen voldoen.

Bijlage C, bedoeld in artikel 11, vijfde lid

Test methode Schuim vormend middel (svm)

Fysische eigenschappen

pH-waarde

De pH-waarde is een maatstaf die aangeeft of we te maken hebben met een zuur of een alkalisch milieu en wordt uitgedrukt in een getal van 1-14.

Bij pH-waarde 7 is er sprake van een neutraal milieu (niet zuur, niet alkalisch). Hoe lager de pH-waarde, hoe zuurder de omgeving (van pH-waarde 7 tot 0). Hoe hoger de pH-waarde, hoe alkalischer de omgeving (van pH-waarde 7 tot 14). Alkalisch is dus het tegenovergestelde van zuur. De pH-waarde van een svm moet zo neutraal mogelijk zijn en daarom tussen 6 en 8,5 liggen.

Viscositeit

De viscositeit van een stof is zijn weerstand tegen vormverandering. De viscositeit van een svm is zeer belangrijk. Het bepaalt onder andere de verpompbaarheid. Viscositeit is een maat voor de taaiheid of stroperigheid van de svm.

De viscositeit van een svm bij de laagste temperatuur, waarvoor dit svm geschikt is, mag nooit minder bedragen als 200 mm/s.

Bezinking

Een svm kan verontreinigingen bevatten die de werking van een (tussen)menger nadelig kan beïnvloeden.

Bij een centrifugetest mag de bezinking niet hoger zijn dan 0,5 procent.

Brandtest

Doel

Het vaststellen van het vermogen van een svm om:

- een vuur met een oppervlak van 2,8 m² voor type A en 4,5 m² voor type B te blussen, en
- herontsteking bij blootstelling van brandstof aan hitte te weerstaan.

Uitrusting

- een ronde stalen bak met een oppervlakte van 2,8 m² of 4,5 m² met een opstaande rand van 0,2 meter,
- apparatuur of toegang daartoe om de juiste gegevens te registreren m.b.t. luchttemperatuur, watertemperatuur en wind snelheid,
- brandstof: 100 liter AVTUR of Jet A voor type B test of 60 liter AVTUR of Jet A voor type A test,
- straalpijp, UNI 86 volgens ISO 7203,
- stopwatch, en
- ronde herontstekingsbak met een doorsnede van 0,3 meter en een hoogte van 0,2 meter, gevuld met 2 liter dieselolie of kerosine.

Conditie:

- luchttemperatuur 15 °C of meer,
- schuimtemperatuur 15 °C of meer,
- windsnelheid 3 meter per seconde of minder.

Test procedure

– Plaats de testapparatuur bovenwinds met de straalpijp horizontaal op een hoogte van 1 meter boven de rand van de bak. De afstand tot de bak moet dusdanig zijn dat het schuim in het midden van de bak zal komen. De straalpijp mag gedurende de test in het horizontale vlak bewogen worden.

– Test de druk aan de schuimstraalpijp en test de afgifte capaciteit.

(Indien een test voor type B schuim wordt uitgevoerd moet er 100 liter water en vervolgens 100 liter brandstof in bak met een oppervlakte van 4,5 m² worden gedaan, voor type A is dit 60 liter water en 60 liter brandstof in een bak met een oppervlakte van 2,8 m².)

– Ontsteek de brandstof en laat deze 60 seconden voorbranden na volledige ontbranding.
 – Dien gedurende 120 seconden schuim toe met een schuimstraalpijp druk van 700 kPa.

– Neem de blustijd op.
 – Plaats herontstekingsbak in het midden van de vuurbak.
 – Ontsteek de herontstekingsbak 120 seconden nadat het laatste schuim toegediend is.

– Noteer de tijd van het ogenblik dat 25 procent van de brandstofoppervlak weer brand.

Brandtest	Uitvoering test voor type A	Uitvoering test voor type B
Schuimstraalpijp	UNI 86 schuimstraalpijp	UNI 86 schuimstraalpijp
Druk	700 hPa	700 hPa
Afgifte capaciteit	4,1 l/min/m ² = 11,4 l/min voor een ronde bak met een oppervlakte van 2,8 m ²	2,5 l/min/m ² = 11,4 l/min voor een ronde bak met een oppervlakte van 4,5 m ²
Brandstof	AVTUR of Jet A	AVTUR of Jet A
Voorbrandtijd	60 seconden	60 seconden
Resultaat		
Blustijd	Minder of gelijk aan 60 sec.	Minder of gelijk aan 60 sec.
Duur schuimafgifte	120 sec.	120 sec.
25% herontstekings tijd	Meer of gelijk aan 5 min.	Meer of gelijk aan 5 min.

Bijlage D, bedoeld in artikel 18, eerste lid

RAPPORT VLIEGTUIGBRANDBESTRIJDING EN REDDINGSOPERATIES.

1. ALGEMEEN.					
1.1. Staat : Nederland					
1.2. Stad/Luchtvaartterrein:					
1.3. Datum en tijd van het ongeval: uur					
1.4. Ongeval vond plaats bij daglicht/nacht					
1.5. Vliegtuigtype en registratie /					
1.6. Brandstof aan boord :					
a. Soort :					
b. Hoeveelheid ten tijde ongeval :					
2. VLUCHTUITVOERING			3. METEO		
a. Landing ° kts			a. Wind :		
b. Start km.			b. Zicht :		
c. Taxiënd			c. Weer :		
d. Geparkeerd			d. Temperatuur :°C		
4. INZITTENDEN					
4.1 Aantal aan boord :					
4.3 Gered :					
4.4 Gedood :					
4.5 Aantal doden door brand :					
4.6 Derden doden :					
5. TIJDEN min. en sec.					
5.1 Van voorwaarschuwing tot ongeval :					
5.2 Ongeval tot alarmering :					
5.3 Van alarmering tot aankomst eerste blusvoertuig :					
5.4 Van alarmering tot aankomst volgende blusvoertuig :					
5.5 Van aankomst brandweer tot "brand onder controle" :					
5.6 Van aankomst brandweer tot einde blussing :					
5.7 Van aankomst brandweer tot afvoeren laatste inzittende :					
6. HULPVERLENINGSORGANISATIES					
6.1 Uitrusting en personeel dat ingezet is.					
Type voertuig	No	Type voertuig	No	Type voertuig	No
.
.

Personeel brandweer		:	.....	personen
Personeel havendienst		:	.....	personen
Personeel medische dienst		:	.....	personen
Overigen:		:	.....	personen
		:	.....	personen
		:	.....	personen
6.2 AANGEWENDE BLUSMIDDELEN EN TECHNIEKEN				
	Geschatte hoeveelheid (kg of l)	Afgifte capaciteit	Duur afgifte (min)	Volgorde gebruik
a. Bluspoeder	.	.	.	.
b. CO2	.	.	.	.
c. Schuim	.	.	.	.
d. Water	.	.	.	.
e. Andere.....	.	.	.	.
Opmerkingen				
7. BESCHRIJVING VAN DE BRAND				
7.1 Kort verslag van de brand, oorzaak, ontwikkeling, intensiteit en snelheid				
7.2 Beschrijving van de brand-en reddingsomstandigheden ten tijde van de aankomst van de brandweer.				

8. BRANDBLUSACTIES
8.1 Beschrijf het optreden van de brandweer van aankomst tot vertrek.
9. REDDINGSACTIES
9.1 Beschrijf de evacuatie van de inzittenden, geboden hulp gebruik deuren en de inbraak plaatsen.
10. OVERIGE BIJZONDERHEDEN
10.1 Beschrijf iedere bijzonderheid, welke van belang kan zijn voor het onderzoek zoals gebruikte verbindingen, bodemgesteldheid, moeilijkheden bij het lokaliseren of bereiken van de plaats van het ongeval.
11. DOELMATIGHEID VAN DE BRANDBESTRIJDINGS- EN REDDINGSACTIES.
11.1 Algemene beoordeling van de doelmatigheid van de ondernomen acties.

12. TEKENINGEN	
12.1	Plaats van het ongeval en aanvalswegen: Teken een schets, waarop de plaats van het ongeval in relatie tot de brandweerpost, de gereden aanvalsroute en ieder markant punt zoals startbanen, platform, wegen en waterpartijen.
12.2	Plaats van het ongeval: Teken een schets, waarop aangeduid de plaatsing van de brandweer- en reddingsvoertuigen, brandstofkragages, vluchtwegen, bijzondere terreingesteldheid, water voorraden en gebouwen

Noord boven windrichting

13. Bijzonderheden	

Toelichting

Algemeen

Deze regeling bevat, evenals de bij deze regeling ingetrokken Brandweerregeling Burgerluchtvaartterreinen (hierna oude regeling), een nadere uitwerking van de bepalingen in artikel 129 van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Ook deze regeling is afgestemd op de internationale aanbevelingen zoals vermeldt in Annex 14 behorend bij het op 7 december 1944 te Chicago gesloten verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. De laatste wijziging van deze Annex dateert van 4 november 1999. Hierbij is een aantal aanbevelingen omgezet in standaardvoorschriften en is een aantal nieuwe aanbevelingen opgenomen. Zo zijn de aanbevelingen inzake voorgeschreven blus- en andere hulpmiddelen voor luchtvaartterreinen bij water of bij moerassen uitgebreid en omgezet in een standaardvoorschrift. Ook is de limitatieve opsomming van brandblusmiddelen komen te vervallen en is een aantal stoffen uit de Annex geschrapt.

Voorts is in september 2001 op basis van de Wet rampen en zware ongevallen het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen in werking getreden. Verder is in vergelijking met de oude regeling de eigen verantwoordelijkheid van de exploitant nog verder benadrukt en trekt de overheid zich geheel terug op haar toezichhoudende taak Dit resulteert er in, dat de aanwijzingsbevoegdheid van de minister is vervallen en dat slechts sprake is van mededeling in plaats van goedkeuring c.q. toestemming.

Een en ander heeft er toe geleid, dat op een veelheid van punten de oude regeling moest worden aangepast. Daarom is er voor gekozen de gehele regeling opnieuw vast te stellen.

Maatregelen ter bestrijding van calamiteiten zijn in Annex 14 dwingend voorgeschreven. Mede gezien de Wet rampen en zware ongevallen en het daarop gebaseerde Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen is het van belang dat de in deze regeling daartoe strekkende calamiteitenplannen op luchtvaartterreinen zoveel mogelijk op de gemeentelijke rampenplannen zijn afgestemd. Vandaar

dat ook anders dan in de oude regeling afstemming met de betrokken burgemeester(s) is opgenomen.

Artikelsgewijs

Artikel 1

De nummering van de begripsbepalingen is geschrapt, waardoor wijzigingen in de toekomst eenvoudiger kunnen worden ingevoegd.

Artikel 3

Bij het vaststellen van het calamiteitenplan dienen de Wet rampen en zware ongevallen, de Brandweerwet en de Wet geneeskundige hulpverlening in ogenschouw te worden genomen. Deze wetten regelen het bevel en de operationele leiding bij brand, rampen en zware ongevallen. Ook luchtvaartterreinen vallen onder het regime van de lokale overheid. De calamiteiten regeling moet gezien worden als een bedrijfsnoodplan waarin de exploitant zijn regelingen, procedures en werkinstructies vast legt met het doel de gevolgen van een eventuele calamiteit naar beste kunnen het hoofd te bieden. In het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen

wordt gesteld dat de burgemeester, na overleg met de exploitant, respectievelijk de basiccommandant van het militaire luchtvaartterrein, een rampbestrijdingsplan vast voor vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen en de onmiddellijke omgeving daarvan. De inhoud van een dergelijk plan is in artikel 3 van dat besluit beschreven.

Het calamiteitenplan voor luchtvaartterreinen, die in de brandrisicoklassen 1 en 2 vallen, zal gezien de omvang van een ongeval en de personele bezetting van het luchtvaartterrein anders kunnen worden opgezet dan die van een luchtvaartterrein van hogere brandrisicoklassen. Het personeel voor de ongevalbestrijding van de luchtvaartterreinen in de brandrisicoklassen 1 en 2 bestaat over het algemeen uit personeel van de havendienst en van bedrijven werkzaam op het luchtvaartterrein. Luchtvaartterreinen in de hogere brandrisicoklassen beschikken over een eigen luchthavenbrandweer en in het algemeen ook over andere ondersteunende diensten.

Artikel 5

De tweejaarlijkse oefening is een oefening met de hulpverleningsdiensten van de overheid met als doel het toetsen van de procedures en coördinatie. In het besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen wordt aangegeven dat in ieder geval één maal per twee jaar een multidisciplinaire staf oefening en éénmaal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden moet plaatsvinden en dat het college van burgemeester en wethouders zorg draagt voor de evaluatie van de oefeningen. Bij de uitvoering van de evaluatie worden de exploitant betrokken.

Artikel 6

Luchtvaartterreinen die normaal gebruikt worden door luchtvaarttuigen in een lage brandrisicoklasse maar b.v. in het seizoen enkele chartervluchten ontvangen kunnen in de A.I.P. aangeven dat zij een dekking hebben overeenkomstig brandrisicoklasse voor het normale verkeer (b.v. categorie 4) maar binnen een bepaalde tijd de brandrisicoklasse kunnen verhogen (b.v. PN 24H cat. 7 available).

In Annex 14 uitgave 1995 staat aangegeven dat in 2005 het toepassen van een reductie in brandweervoorzieningen niet

meer toegestaan is. Een luchtvaartterrein zal dan ook de voorzieningen moeten hebben die nodig zijn voor het grootste vliegtuig dat van dat luchtvaartterrein gebruik maakt. De beoordeling van het aantal bewegingen in de drukste drie opeenvolgende maanden kan dan ook achterwege blijven.

Artikel 7

Het aantal personen ten behoeve van de uitruksterkte is mede afhankelijk van het aantal en type brandweervoertuigen, de bediening hiervan, het aantal brandweerposten en de luchtvaarttuigen die gebruik maken van het luchtvaartterrein. Om de minimale bezetting van een luchthavenbrandweer te waarborgen is een norm vastgesteld waaraan de personeelsbezetting van een luchtvaartterrein moet voldoen.

Sinds 1992 is het Besluit Brandweerpersoneel van kracht voor overheidsbrandweer personeel. Een aantal artikelen van dit besluit is van toepassing verklaard op het brandweerpersoneel op de luchtvaartterreinen die vallen in de brandrisicoklassen 3 t/m 10. Dit betreft regels voor de opleidingen en de controle op de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van dit personeel.

Tevens is op 1 september 1988 de modulaire structuur bij de opleiding van het personeel ingevoerd. Personeel van de luchtvaartterreinen, die in de brandrisicoklassen 3 t/m 9 vallen, volgen de normale brandweeropleiding, met als keuze module vliegtuigbrandbestrijding voor de niveaus brandwacht en bevelvoerder.

Het brandweerpersoneel kan, afhankelijk van de omstandigheden, andere werkzaamheden uitvoeren. Deze werkzaamheden mogen de paraatheid van de brandweerorganisatie en de persoonlijke veiligheid van het personeel niet nadelig beïnvloeden. Het brandweerpersoneel, dat tot de uitruksterkte behoort, wordt niet ingezet bij werkzaamheden die niet onmiddellijk onderbroken kunnen worden bij een alarmering.

Artikel 8

Indien er op het luchtvaartterrein of binnen het in, overleg met de lokale overheid vastgesteld gebied, buiten een luchtvaartterrein waterrijke of drassige gebieden zijn moet er voorzieningen worden genomen om eventuele hulpver-

lening in dergelijke gebieden mogelijk te maken. Het initiatief ligt bij de exploitant maar over de eventuele benodigde middelen kan met de lokale overheid ook afspraken worden gemaakt. Over het algemeen betreft het een gebied van 1 kilometer voor of achter de baan met een breedte van de strook. Dit is het gebied waarin in 80 tot 85 % van ongevallen, nabij een luchtvaartterrein, plaatsvinden.

Artikel 9

Onder onvoorziene omstandigheden wordt bij voorbeeld verstaan het plotseling uitvallen van een blusvoertuig of ziekmelding van een, voor de brandweer ingedeeld, personeelslid bij aanvang van de dienst. Omdat in die gevallen een NOTAM te laat kan komen moet een gezagvoerder die al onderweg is naar het desbetreffende luchtvaartterrein daarvan op de hoogte gesteld worden opdat hij, afhankelijk van de situatie, kan beslissen om eventueel uit te wijken.

Artikel 11

Ten aanzien van de kwaliteit van schuimvormende middelen zijn in Annex 14 aanwijzingen gegeven. De kwaliteit wordt onderscheiden in type A en B. Voor luchtvaartterreinen die in brandrisicoklasse 1 t/m 3 vallen moet het schuimvormend middel aanwezig zijn dat voldoet aan de kwaliteit van type B.

In Annex 14 wordt het onderscheid tussen snelle aanvalsvoertuigen en schuimblusvoertuigen niet meer gemaakt. Wel wordt het minimale aantal blusvoertuigen aangegeven.

Artikel 13

Op een luchtvaartterrein dient te allen tijde een meldingspost aanwezig te zijn. Dit kan een post zijn die bezet wordt door brandweerpersoneel maar ook een kantoor van de havendienst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*