

Operations Manual Eindhoven Airport



uitgave 1-11-2024

Operations Manual Eindhoven Airport

Colofon

Operations Manual Eindhoven Airport

Uitgave 1-11-2024

Versie 1.4

Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13

Telefoon +31 (0) 40 2919 829

Terminal Luchthavenweg 25,

5657 EA Eindhoven

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
HOOFDSTUK 1	5
Algemeen	5
1.1 Over het Operations Manual	5
1.2 Beheer	5
1.3 Document distributie en informeren externen	6
1.4 Wijzigingstabel	7
1.5 Afkortingen	8
1.6 Goedkeuring document	9
HOOFDSTUK 2	10
Luchthaven informatie	10
2.1 Organisatiestructuur Eindhoven Airport Operations.....	10
2.2 Verantwoordelijkheden en taken AOM en AOO	11
2.3 Openen en sluiten vliegbasis	13
HOOFDSTUK 3	15
Ondersteunende procedures	15
3.1 Extensieverlening*	15
3.2 Start-up verbod.....	20
3.3 Proefdraaien*	21
3.4 Registratie feitelijke proefdraaibeurt	24
3.5 Natuur en ecologisch beheer.....	25
3.6 Foreign Object Damage (FOD)	26
3.7 Gebruik vliegtuigtrap Grondafhandelaar	29
3.8 Disabled Aircraft Removal	30
3.9 Inspecties Airside	31
3.10 Handhaving orde en veiligheid	33
3.11 Marshallen	35
3.12 Pushbackprocedures*	37
3.13 Sleepregeling Vliegtuigen*	41
3.14 Taxi procedures*	42
3.15 Vliegtuigopstelplaatsen (VOP) en dienstwegen*	43
3.16 Parkeeroverzicht voertuigen en materialen	49
3.17 Low Visibility Procedures.....	50
3.18 Storm en onweersverwachting.....	53
3.19 Inzet brandweer Defensie	55
3.20 Brandweercategorie	56
3.21 Sneeuw- en gladheidsbestrijding	58
3.22 PCR draagsterktes van het civiel platform	59
3.23 Onderhoud bedrijfsmiddelen en infrastructuur landingsterrein	61
3.24 Uitvoering werkzaamheden luchthaventerrein.....	64

3.25	Begeleiding en toezicht passagiers op het platform.....	66
3.26	Tanken (met passagiers aan boord c.q. terwijl passagiers in- of uitstappen)*	68
3.27	Milieu incident	70
3.28	Indienen van NOTAM informatie.....	73
3.29	Werkwijze ongeoorloofd openen veldkasten	74
3.30	Werkwijze Alarmmelding toegang serverruimte	75
3.31	Openhouden van de terminal.....	76
3.32	Ambulance- en transplantatievluchten	78
HOOFDSTUK 4		79
Communicatie		79
4.1	Briefing.....	79
4.2	Dienstrapport Eindhoven Airport Operations	81
4.3	Communicatiemiddelen Operations.....	82
4.4	Communicatie met de verkeersleiding.....	84
4.5	Aeronautical Information Publication (AIP).....	87
4.6	Communicatie pers.....	88
4.7	Platform Safety Overleg*.....	89
HOOFDSTUK 5		90
Veiligheidsmanagementsysteem		90
5.1	Analyse en monitoring VMS	90
5.2	Registratie en afhandeling van voorvallen en klachten	92
5.3	Externe rapportages	96
HOOFDSTUK 6		97
BIJLAGE I: Voorvallen die verband houden met luchtvaartterreinen en gronddiensten.....		97
BIJLAGE II: Extensieformulier		99
BIJLAGE III: Stralingsincident formulier		100



Algemeen

1.1 Over het Operations Manual

Dit Operations Manual EA (OM EA) is een handboek primair voor de medewerkers van afdeling Operations van Eindhoven Airport N.V. Het bevat het kader waarin de functionarissen hun operationele taak uitvoeren. De procedures zijn gebaseerd op nationale en internationale wet- en regelgeving. Enkele onderdelen van het Operations Manual worden gedeeld met derden, in het kader van operationele samenwerking.

De Operations Manual is gelieerd aan het luchthavenhandboek en kan gezien worden als een verlengde van bepaalde onderwerpen of nadere uitschrijving van processen in procedures. In het totaal zijn er vijf verschillende Operations Manuals in relatie tot het luchthavenhandboek:

- Operations Manual Bird Control Unit;
- Operations Manual Brandweer;
- Operations Manual LVL;
- Operations Manual Havendienst AMC;
- Operations Manual EA.

Alle Operations Manuals zijn verkrijgbaar online via SharePoint (Safety DMS) en bij de Compliance & Quality manager Safety (CQMS).

Onderwerpen/titels in dit document aangeduid met een '*' worden op deze wijze kenbaar gemaakt als onderwerpen die gedeeld worden met luchtvaartmaatschappijen ten behoeve van consultatieprocessen.

1.2 Beheer

Het OM EA is in beheer bij de CQMS. Deze is verantwoordelijk voor het verzamelen, beheer en doorvoeren van wijzigingen. Het OM EA wordt minstens jaarlijks herzien en aangeboden aan de COO EA.

1.3 Document distributie en informeren externen

De distributie van het document 'Operations Manual EA' is uitsluitend digitaal. De laatste versie kan gevonden worden op SharePoint onder 'DMS Zoeken'. Zodra een nieuwe versie uitgebracht wordt, ontvangen de relevante gebruikers een email. Aan de ontvangers wordt gevraagd om een leesbevestiging af te geven.

Informerende gebruikers

Delen van OM EA die bekend moeten zijn bij gebruikers van Eindhoven Airport, worden digitaal naar hen verspreid door de CQMS.

Ontvangers dienen een leesbevestiging terug te sturen naar de CQMS waardoor zij verklaren kennis te hebben genomen van de wijziging, alle betrokkenen in hun organisatie op de hoogte te hebben gesteld en eigen procedures en instructies in overeenstemming te hebben gebracht.

1.4 Wijzigingstabel

Alle wijzigingen worden in dit document kenbaar gemaakt door middel van een zwarte kantlijn, aan de linkerkant van de titel en/of tekst. Daarnaast worden specifieke wijzigingen zichtbaar gemaakt door een lichtgrijze markering van de tekst: (voorbeeld).

Hieronder worden de wijzigingen in het document per versienummer en datum zichtbaar gemaakt.

Datum	Versienr.	Omschrijving
1-12-2021	1.0	Eerste uitgave.
1-12-2023	1.3	Algehele revisie van het document. Redactionele wijzigingen en volgende specifieke wijzigingen zijn toegepast: • TFM volledig vervangen door HAM; • 1.5 Afkortingen: Update afkortingenlijst; • 3.3 Proefdraaien: Proefdraaiplaats Bravo verduidelijkt; • 3.13 Sleepregeling Vliegtuigen: Regels verduidelijkt omtrent towen; • 3.15 VOP en dienstwegen: RA1 toegevoegd én externe voertuigen mogen geen gebruik meer maken van achterste randweg; • 3.18 Storm en onweerswaarschuwing: informatie toegevoegd; • 3.22 PCR Draagsterktes Civiele Platform: PCN > PCR conversie toegepast.
1-11-2024	1.4	Algehele revisie van het document. Redactionele wijzigingen en volgende specifieke wijzigingen zijn toegepast: • Algemeen in het document: 'Afhandelaar' gespecificeerd naar 'grondafhandelaar/grondafhandelaren'. • 1.5 Afkortingen: Aangevuld. • 3.9 Inspecties Airside: Aangevuld. • 3.17 Low Visibility Procedures: Aangevuld. • 3.18 Storm en onweersverwachting: Aangevuld. • 3.25 Begeleiding en toezicht passagiers op het platform: Aangevuld. • 3.26 Tanken: Aangepast en verwijzing naar Luchthavenreglement. • 3.27 Milieu incident: Instructie volledig herzien. • 3.30 Werkwijze Alarmmelding toegang serverruimte: Nieuw. • 3.31 Openhouden terminal: Herzien. • 3.32 Ambulance- en transplantatievluchten: Nieuw. • 4.3 Communicatiemiddelen Operations: Aangevuld. • 4.7 Platform Safety Overleg: Herzien. • 5.1 Analyse en monitoring VMS: Aangevuld. • 5.2 Registratie en afhandeling van voorvallen en klachten: Aangevuld.

1.5 Afkortingen

(DD) AOM	(Dienstdoende) Airport Operations Manager
AOO	Airport Operations Officer
ACR	Aircraft Classification Rating
ACNL	Airport Coordination Netherlands
AMC	Air Mobility Command
BA	Business Aviation
BCU	Bird Control Unit (Defensie)
BIB	Bureau Infrastructuur Beheer
BRW	Brandweer (Defensie)
BZO	Bijzondere zichtomstandigheden
CEO	Chief Executive Officer
CIS	Communicatie- en informatiesystemen Defensie
CLSK	Commando Lucht Strijd Krachten
CMT	Crisis Management Team
COO EA	Chief Operations Officer Eindhoven Airport
CQMS	Compliance, Quality Manager Safety
Cur Ops	Current Operations (Defensie)
DM (Sup)	Duty Manager (Supervisor) (Defensie)
EA	Eindhoven Airport
FOD	Foreign Object Debris/Damage
GA	General Aviation
HAM	Head of Asset Management
HBS	Hold Baggage Screening
ICAO	International Civil Aviation Organization
KMAR	Koninklijke Marechaussee
LHD	Luchthavendienst (Defensie)
LHIK	luchthavenidentiteitskaart
LVL	Luchtverkeersleiding
LVP	Low Visibility Procedures
NM	Nautical Miles
NOTAM	Notice To Air Men
OM	Operations Manual
OM EA	Operations Manual Eindhoven Airport
OMGWS	Outer Main Gear Wheel Span
Ops	Operations
OPS DIR	Operationeel Directeur
OSC	On Scene Commander
PCR	Pavement Classification Rating
PRM	Passengers Reduced Mobility
QRC	Quick Reference Card
RI&E	Risico Inventarisatie & Evaluatie
RVGLT	Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
SAM	Safety Manager
SEM	Security Manager
SPO	Safety Performance Officer
SFO	Sectie Facilitaire Onderhoud
TWR	Toren (luchtverkeersleiding Defensie)
TWR-VKL	Torenluchtverkeersleiders
TWR-GMC	Torengrondverkeersleider

1.6 Goedkeuring document

Het Operations Manual EA wordt goedgekeurd door de COO EA.

Functie	Naam	Versie	Datum	Handtekening
COO EA	Mirjam van den Bogaard	1.4	1-11-2024	



Luchthaven informatie

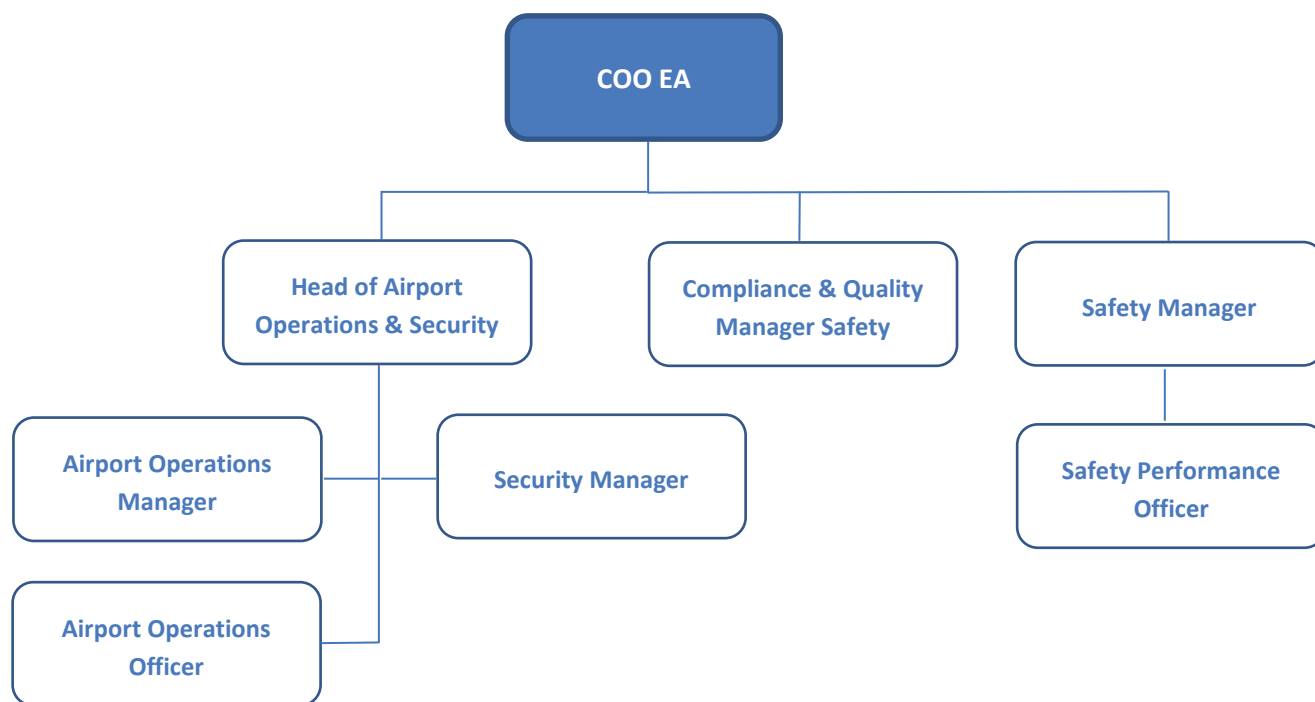
2.1 Organisatiestructuur Eindhoven Airport Operations

De afdeling Airport Operations houdt zich bezig met de aansturing en het toezicht (Safety & Security) van operationele processen op het luchthaventerrein. Daarnaast is de afdeling een aanspreekpunt voor derden werkzaam op de luchthaven en draagt ze zorg voor een veilig, effectief en klantvriendelijk luchthavenproduct.

De afdeling is tijdens openingstijden van de luchthaven te allen tijde bezet door één van de Airport Operations Managers (AOM), daarmee de 'dienstdoende Airport Operations Manager' (DD AOM). De AOM is de door de havenmeester gedelegeerde verantwoordelijke voor het aansturen van een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige luchthavenoperatie, waarbij de doelstellingen van de luchthaven op het gebied van klanttevredenheid en rendement worden gerealiseerd binnen het in de wet- en regelgeving gestelde en geldende veiligheid- en beveiligingsnormen.

De DD AOM is verantwoordelijk voor de operatie, zowel op Airside als op Landside en kan tijdens de dienst ondersteund worden door een Airport Operations Officer (AOO). Beide functies vallen onder leiding van de Head of Airport Operations & Security (HAOS). De HAOS ziet als leidinggevende van de AOM en verantwoordelijke voor de afdeling Operations toe op de kwalitatieve uitvoering.

De Safety Manager (SAM), Compliance & Quality Manager Safety (CQMS) en de Safety Performance Officer (SPO) vormen het 'team Safety'. Dit team richt zich op (vlieg)veiligheid op de luchthaven Eindhoven Airport. De SAM wordt ondersteund door de SPO en rapporteert samen met de CQMS direct aan de COO EA.



2.2 Verantwoordelijkheden en taken AOM en AOO

Doel

De Head of Airport Operations and Security (HAOS) is de eerste totaalverantwoordelijke voor de operatie. De COO EA is, als Havenmeester, eindverantwoordelijk. Hieronder staan de taken die tot de AOM en AOO behoren opgesomd. De verantwoording m.b.t. deze taken ligt bij de AOM.

Communicatie met/ en aanspreekpunt zijn voor:

- Luchtvaartmaatschappijen;
- Gebruikers van het luchthaventerrein;
- In opdracht van Eindhoven Airport aanwezige bedrijven;
- LVNL, ACNL;
- AMC, Douane, Koninklijke Marechaussee;
- Hulpverleningsinstanties, Overheidsinstanties.

Controle op capaciteitsbeheer in overleg met ACNL:

- Vluchtaanvragen beoordelen, behandelen en verwerken;
- Het vastleggen van vliegbewegingen.

Coördinatie winterdienst activiteiten:

- Coördinatie/ aansturen en bestrijden bij verwachte sneeuw en gladheid;
- Overleg met grondafhandelaren, AMC, brandstofleverancier over paraatheid, materieel en bevoorrading;
- Registratie van verbruikte en bestelde bestrijdingsmiddelen.

Innen van havengelden:

- Afdeling Operations int de havengelden aan de hand van de havengeldregeling, dit indien er geen betalingsafspraken getroffen zijn met de financiële administratie;
- GA draagt zorg voor het innen van de havengelden voor GA verkeer, de AOM is verantwoordelijk voor het juist invoeren van de betalingsgegevens betreffende de landingsgelden.

Terreinbeheer /autoriteit:

- Het sturen op de flow, het platformgebruik en uitvoering van regelingen betreffende het civiele platform;
- Het sturen en coördineren van operationele verstoringen en activiteiten die de veiligheid in gevaar kunnen brengen;
- Het plannen en toewijzen van Vliegtuigopstelplaatsen;
- Controle of platform inspectie gedaan wordt en het uitvoeren van dagelijkse platforminspecties;
- Informeren van derden met oog op wisselende weersomstandigheden (gladheid, mist, onweer, storm);
- Toezicht op afhandelingsactiviteiten;
- Aanspreekpunt inzake operationele beperkingen bij werkzaamheden op het civiele platform;
- Toezicht op naleving procedures, wet & regelgeving bij gebruikers van het civiele platform.

Taken vanuit het Milieuzorgsysteem:

- Het beoordelen van proefdraaiaanvragen;
- 1^{ste} beoordeling Milieu incidenten beoordelen en afhandelen conform procedures;
- Bewaken van de milieu doelstellingen;
- Informeren van de milieumanager bij milieu relevante zaken.

Uitvoering geven aan het security beleid:

- Meldingspunt afwijkende security zaken;
- Melden van security afwijkingen aan overheidsinstanties zoals BTBB (Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart);
- Informeren van HAOS en security manager (SEM) bij afwijkingen op het security beleid.

Uitvoering geven aan het veiligheidsbeleid:

- Meldingspunt afwijkende veiligheidszaken;
- Melden van safety afwijkingen aan Team Safety zodat overheidsinstanties zoals IL&T (Inspectie Leefomgeving & Transport) en OVV (Onderzoeksraad Voor Veiligheid) tijdig geïnformeerd worden;

Verwerken van vluchtgegevens in Skyguide:

- Het tijdig verwerken van ADAS gegevens in Skyguide;
- Eerste aanspreekpunt voor de gebruikers van Skyguide bij vragen en problemen.

Bijhouden overige systemen:

- Nova Alert, ADAS

Brandopvolging / Calamiteiten:

- Bij een brandalarm de brandmeldcentrale controleren, in contact treden met de brandweer en eventuele benodigde maatregelen treffen;
- Het opschalen van de eigen organisatie middels o.a. Nova Alert en piketlijst;
- Het begeleiden van en assisteren bij afwijkingen, incidenten en calamiteiten;
- Zorgdragen dat orde, veiligheidsnormen en aspecten van bedrijfsveiligheid worden gehandhaafd en gunstig worden beïnvloed;
- Calamiteiten en luchtvaartongevallen worden afgehandeld volgens instructies in het Calamiteitenplan, Crisisbeheersplan en de deelplannen voor Eindhoven Airport;
- Hoofd BHV bij bedrijfshulpverlening;
- Opstarten operatie na calamiteit met inachtneming van alle relevante security- en safety-eisen;
- Communicatie richting passagiers en/of opdracht geven daartoe (via RIFF, gele balk website, schermen in de terminal).

CVO Eindhoven Airport:

- Dienstdoende AOM fungeert als voorzitter van het CVO;
- Zal bezet worden door minstens EA /grondafhandelaren/ KMar/ security bedrijf;
- In geval van calamiteiten zal de AOM het CVO opstarten en Nova Alert activeren.

2.3 Openen en sluiten vliegbasis

Doel

Het doel is om zorg te dragen dat de Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport elkaar voor aanvang vliegverkeer informeren over hun mogelijkheden om vliegtuigen af te handelen en de sluiting van de AMC met elkaar af te stemmen.

Openstelling Vliegbasis

Maandag t/m zondag 07.00 uur LT tot 23.00/24.00 uur LT.

(General Aviation van 08.00 uur LT tot 23:00 LT)

Verantwoordelijkheden

- De TWR informeert de DD AOM over de mogelijkheden voor het starten en landen van vliegtuigen op Vliegbasis Eindhoven; info betreft baan in gebruik en eventuele bijzonderheden.
- De DD AOM informeert de TWR over de operationele inzetbaarheid van het civiele platform en afhandelingscapaciteit van Eindhoven Airport en geeft hiermee het civiele platform (gedeeltelijk) vrij voor gebruik aan de TWR.
- De DD AOM is verantwoordelijk voor het veilig gebruik van het civiele platform. Indien er langdurig werkzaamheden op of in de directe nabijheid van het civiele platform plaatsvinden zal de DD AOM sluitende afspraken maken over het gebruik van het civiele platform met de TWR en partijen werkzaam op het platform. Na afloop van de werkzaamheden zal (dagelijks) een inspectie plaatsvinden alvorens het civiele platform wordt vrijgegeven voor gebruik.

Noot: Mocht een kwartier na openstelling van de terminal de DD AOM nog niet aanwezig zijn, dan zal het security bedrijf onmiddellijk bellen (via briefinglijst kan men terug zien wie DD AOM is). Indien de DD AOM onbereikbaar is, zal de HAOS gecontacteerd moeten worden.

Onder geen beding vluchten afhandelen buiten de aanwezigheid van de DD AOM.

Vrijgeven civiel platform

Indien operationeel veilig bruikbaar, geeft de DD AOM het civiele platform (gedeeltelijk) vrij voor gebruik aan de TWR en meldt hierbij bijzonderheden en afwijkingen.

Hiervoor wordt elke dag voor aanvang vliegverkeer een platformcontrole uitgevoerd door een grondaafhandelaar. Hierbij wordt gelet op de volgende zaken: FOD, toestand platformverharding en verlichting. (zie ook Inspecties Airside).

De DD AOM verricht voor aanvang vliegverkeer de volgende openingshandelingen:

- check personeelsbezetting
- check bijzonderheden met TWR
- check platforminspectie + afhandeling van eventuele afwijkingen
- check werking relevante bedrijfssystemen (bv Computers, HBS)
- relevante meteogegevens
- check NOTAM's
- communicatie test
- inzetbaarheid operationele voertuigen
- aanmaken dienstrapport
- check camera's
- briefing¹ met grondaafhandelaren, security, KMar, Douane; afschrift naar overige partijen.

¹ Briefing vindt tijdens openstelling plaats, zie hoofdstuk 'Briefing'.

Sluiting Vliegbasis

TWR-VKL zal aan de DD AOM vragen of Eindhoven Airport nog vliegverkeer verwacht. Pas na verkregen toestemming van de DD AOM, kan de AMC worden gesloten. Deze regel is slechts van toepassing indien men voor de gepubliceerde sluitingstijd wil sluiten.

De DD AOM controleert of er nog civiel vliegverkeer wordt verwacht. Pas nadat blijkt dat er geen civiel vliegverkeer wordt verwacht zal toestemming gegeven worden om de AMC te sluiten. Indien op de gepubliceerde tijd wordt gesloten meldt de TWR-VKL aan de DD AOM dat AMC gaat sluiten.

Indien er voor de officiële sluitingstijd gesloten wordt zal de DD AOM dit naar de grondaafhandelaren en tankdiensten communiceren.

Administratieve verwerking

Check op platformcontrole vindt plaats middels registratie in het dienstrapport. Afwijkingen worden geregistreerd in het dienstrapport en waar nodig besproken tijdens dagelijkse briefing.



Ondersteunende procedures

3.1 Extensieverlening*

Luchthavenbesluit

1. De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met zondag:
 - a. Voor landend luchtverkeer tot 24.00 uur met dien verstande dat in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur niet meer dan 8 landingen per dag zijn toegestaan**;
 - b. Voor vertrekkend luchtverkeer tot 23.00 uur
2. In afwijking van het eerste lid onderdeel a, is de luchthaven geopend voor commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00 uur en 23.00 uur dan wel tussen 23.00 uur en 24.00 uur had moeten landen, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, mits de landing niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft gekregen van de verkeersleiding*:
 - a. Onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden;
 - b. Verkeersleiding technische redenen.

***Aanvulling Vergunning burgermedegebruik*

..., onder de voorwaarden dat:

- a. er geen landingen van civiele luchtvaartuigen mogen worden gepland na 23.00 uur;*
- b. de luchthaven geopend is voor landend burgerluchtverkeer van 07.00 uur tot 24.00 uur, onder de voorwaarde dat, gelet op artikel 4.2.2, eerste lid, onder a, van het Luchthavenbesluit Eindhoven, er tussen 23.00 uur en 24.00 uur zonder opgave van reden niet meer dan acht (8) vertraagde landingen per dag zijn toegestaan, met dien verstande dat tussen 23.30 uur en 24.00 uur deze mogelijkheid is beperkt tot twee (2) vertraagde landingen per dag tot een maximum van 50 vertraagde landingen per jaar;*
- c. de extensieregeling voor landend vliegverkeer, zoals gesteld in artikel 4.2.2, tweede lid, van het Luchthavenbesluit Eindhoven, van toepassing is van 23.00 uur tot 24.00 uur op het burgerluchtverkeer dat volgens vliegschema gepland had moeten landen tussen 22.00 uur en 23.00 uur indien aan de voorwaarden uit vorengenoemd artikel is voldaan;*

3. In afwijking van het eerste lid onderdeel b, is de luchthaven geopend voor commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00-23.00 had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna genoemde omstandigheden bij vertrek is vertraagd, mits het vertrek niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen van de luchtverkeersleiding*:
 - a. Een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaart technische gronduitrusting;
 - b. Extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.

*In alle gevallen zal de gezagvoerder/ luchtvaartmaatschappij toestemming voor extensie moeten verkrijgen via de DD AOM van Eindhoven Airport N.V. Deze zal contact opnemen met de TWR Vliegbasis Eindhoven om te vernemen of er een onmogelijkheid is om extensie te kunnen toestaan.

De DD AOM hanteert bij het bepalen van extensieverlening de volgende instructies:

1) Instructie Extensieverlening 2) Quick Reference Card Extensieverlening

Binnenkomende vluchten

- Vertraagde toestellen die gepland stonden voor 23.00, mogen tussen 2300LT en 2400LT binnenkomen tot een maximum van 8 toestellen waarvan maximaal 2 tussen 23.30 en 24.00. Voor de vertraagde vluchten na 23.30 geldt een maximum van 50 per kalenderjaar. Hier is dan geen extensieprocedure voor nodig.
- Bij meer dan 8 of meer dan 2 na 23.30 (of >50 na 23.30) kan maximaal 1 uur (dus tot uiterlijk 24.00LT) extensie verleend worden indien voldaan wordt aan de gronden uit het Luchthavenbesluit.

Extensieverlening binnenkomende vlucht:

- Loop de QRC af;
- De AOM zal bij een extensieverzoek helder moeten stellen dat de gronden van het luchthavenbesluit van toepassing zijn en dit duidelijk vermelden op het formulier E.

Vertrekkende vluchten

Na 23.00 uur mogen regulier geen toestellen vertrekken.

Eindhoven Airport heeft invloed op het vertrek. Hieronder staan de afspraken en instructies die moeten voorkomen dat een toestel later dan 23.00 uur vertrekt.

- Om extensie situaties zoveel mogelijk te voorkomen, houden we in de capaciteitsdeclaratie een marge aan en ligt de STD 30 min voor de laatst mogelijk geplande vertrektijd van 23.00. Als Eindhoven Airport dit wijzigt dan zal zij daarover in overleg treden met de grondafhandelaren en eventuele andere ketenpartners. De AOM zal bij verwachte late binnenkomende vluchten tijdig moeten inschatten of de geplande omdraaitijd kan worden gehaald en of daarmee de vertrektijd binnen openingstijd blijft. Houd ook rekening met taxiën.
- Geen risico's nemen dat je een kist misschien wel sneller dan normaal kan omdraaien.
- Bij kritische vluchten (dicht op sluitingstijd) zorgt AOM voor focus in de operatie (aandacht tijdens ochtendbriefing + zelf vinger aan de pols houden: checken of vertraging bij binnenkomst wordt verwacht en checken of kritieke onderdelen op tijd worden afgesloten).
- Binnenkomende vluchten die door late aankomst wél kunnen landen maar niet meer kunnen vertrekken zullen hier tijdig voor landing over worden geïnformeerd en worden geadviseerd om uit te wijken.
- TWR spant zich in om alle vluchten binnen de mogelijkheden te laten landen en vertrekken. Indien dit krap wordt en er ook inkomend verkeer is rond 23.00 dan zal hij het vertrekkende verkeer prioriteit geven. TWR en AOM stemmen af indien de situatie hierom vraagt.

Extensieverlening vertrekkende vlucht:

- Loop de QRC af;
- De AOM zal bij een extensieverzoek helder moeten stellen dat de gronden van het luchthavenbesluit van toepassing zijn en dit duidelijk vermelden op het formulier E. Administratie

Bij elke extensie zal door de AOM een Formulier melding voorvallen en klachten Deel E worden gemaakt en verstuurd worden naar de personen/afdelingen vermeld op dit formulier.

FORMULIER MELDING VOORVALLEN EN KLACHTEN E- Extensie

Alleen formulier invullen als extensie daadwerkelijk is gebruikt

Datum:	Airline:
Vluchtnummer:	Herkomst/Bestemming:
☐ Aankomend; reden: ☐ a ☐ b ☐ Vertrekkend; reden: ☐ a ☐ b	
Aanleiding:	
Extensie verleend door:	
Actual landing time: Actual take-off time:	

FORMULIER MAILEN NAAR COO EA EN MEDEWERKER RBS meldingenbureau@eindhovenairport.nl

Operationalisering gronden extensie (Artikel 4.2.2 Luchthavenbesluit iom MLA)

Inkomend verkeer

a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;

Actual Time of Departure (ATD) vanaf departure aerodrome zou op basis van Estimated Elapsed Time (EET) uit Flight Plan (FPL) tot een landing binnen openstelling (zonder behoefte voor extensie) hebben geleid.

Bijvoorbeeld: airborne delay als gevolg van weersomstandigheden, LVL ingrijpen (sequencing) of headwind. Tevens van toepassing op een vlucht die vanwege een medische of technische reden uit moet wijken, maar daarna de vlucht voortzet naar Eindhoven.

Vraag: Wat als meteo van invloed is en-route / bij landing?

Antwoord: Bij meteovertagingen en route of tijdens landing (go around oid) is de extensieregeling van toepassing.

Vraag: Wat als pax ineens van boord wil/paniekaanval, valt dat ook onder medische reden?

Antwoord: Alleen van toepassing NA vertrek van luchthaven, dus bij tussentijds uitwijken per definitie van toepassing, als de pax VOOR vertrek van de luchthaven van boord wil geldt dit niet (vertrek is off blocks)

b. verkeersleidingtechnische redenen.

Vlucht heeft een ETD welke op basis van EET tot een landing binnen openstelling leidt, echter is de ATD vertraagd als gevolg van ATFCM regulaties (CTOT) waardoor extensie benodigd is.

Vraag: Kan dit ook en-route zijn? Ongunstige baan / Veel inkomend tegelijk? Ook AOCS/ lokale toren Storing LVL apparatuur/ staking LVL (niet altijd CTOT)

Antwoord: Geldt alleen voor CTOT (dit is ook te handhaven), overige situaties vallen in de bovenstaande categorie onder a.

Vraag: Wat als het toestel aan het wachten is op de ctot en de restrictie wordt ineens ingetrokken waardoor er geen slot meer is. Echter door het wachten kan men niet meer landen voor sluit. Deze discussie hebben we al eerder gehad. Toen werd gezegd. Tja nu geen slot meer dus geen reden voor extensie.

Antwoord: Deze situaties vallen ook onder de extensieregeling, er is namelijk aantoonbaar dat de vlucht op tijd klaar was (EOBT), maar vanwege een CTOT moest wachten. Door het vervallen van de CTOT verandert de situatie niet. (Concreet: Vlucht is nog steeds te laat vanwege de (vervallen) CTOT)

Vertrekkend verkeer

a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;

Vlucht is gereed voor een vertrek binnen openstelling, echter wordt vertraagd door het disfunctioneren van luchtvaartuig dan wel gronduitrusting (GPU/pushbackvoertuig).

Vraag: Valt ook LVL apparatuur onder gronduitrusting?

Antwoord: Ja, echter wordt dit alleen toegepast op de individuele vlucht en dus niet op gestapelde vertraging gedurende de dag. (Kortom: vlucht is op tijd gereed, maar door niet beschikbaar zijn van LVL apparatuur kan de vlucht niet binnen reguliere openstelling vertrekken)

b. extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.

Vlucht loopt door meteorologische omstandigheden (mist/onweer/extremiteiten) op Eindhoven vertraging op, dit betreft alleen vertraging die wordt opgelopen tijdens de turnaround of vluchtvoorbereiding voor de desbetreffende vlucht op luchthaven Eindhoven. Vertraging opgelopen tijdens eerdere vluchten rechtvaardigt geen extensieverlening.

Vraag: Stel wij hebben alles op tijd gepushed echter door verkeersleiding kan men niet starten voor sluit. Komt de kist dan terug of mag die dan nog starten.

Antwoord: Vertrekkende vluchten kunnen geen gebruik maken van de extensie als ze op basis van de pushback op tijd kunnen vertrekken.

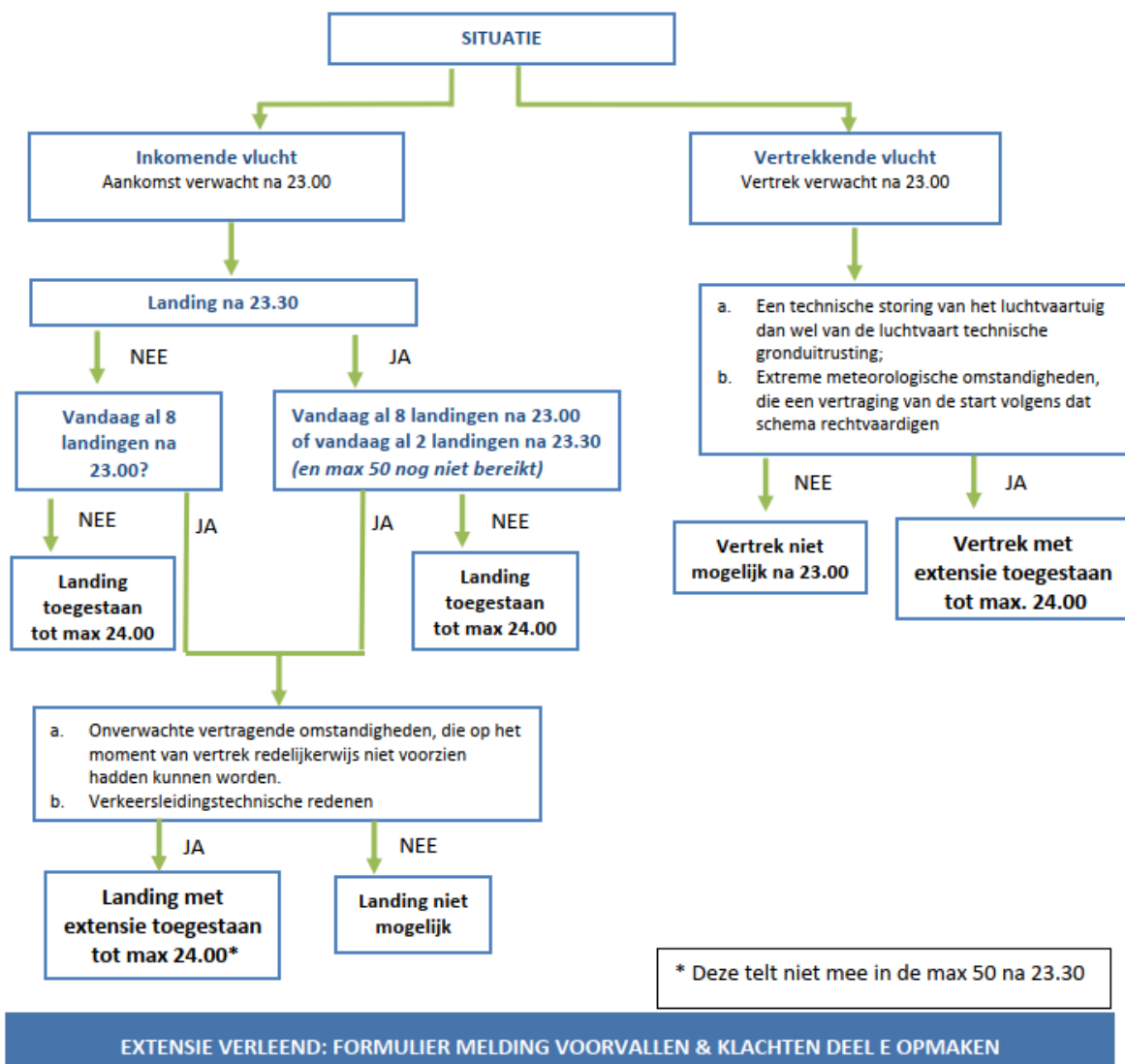
Vraag: Bijv. wachten op een arriverende kist. Gaan de arrival dan een langere route vliegen om starten mogelijk te maken binnen sluitingstijd. Dat past dan wel onder extensie reden aankomend deel b)

Antwoord: Het is aan LVL om prioriteit te geven aan het vertrekkende verkeer, aangezien er meer ruimte is voor landend verkeer, ook na 2300lt.

Quick Reference Card EXTENSIE VERLENING

VERSIE JANUARI 2023

Zie ook Procedure Extensieverlening (Operations Manual EA)



3.2 Start-up verbod

Doel

In geval van onmiddellijke noodzaak (bv. dreiging van gevaar of beslaglegging) zijn de volgende toezichthoudende ambtenaren en personen bevoegd het bedienen of opstijgen van luchtvaartuigen te verbieden of te beletten:

- Luchtvaartpolitie;
- Havenmeester/SAM; indien deze niet te bereiken zijn: DD AOM;
- IL&T.

Werkwijze

Het opleggen van een start-up verbod dient weloverwogen te worden. Bij een constateren van onderstaande voorbeelden zal de DD AOM in contact treden met de bevoegde instantie en direct de COO EA en de afdeling communicatie hierover informeren.

Redenen tot afkondigen van start-up verbod

- Slechte technische staat van een luchtvaartuig;
- Wanneer de bestuurder niet capabel wordt geacht om het luchtvaartuig te besturen (bv. onder invloed);
- Security redenen (op aangeven BTBB of NCTV);
- Beslaglegging op het luchtvaartuig door derden.

3.3 Proefdraaien*

Doel

Proefdraaien betreft het starten en laten draaien van vliegtuigmotoren om testprogramma's aan het betreffende vliegtuig te kunnen uitvoeren, waarbij het draaien van de motoren noodzakelijk is en waarbij niet wordt overgegaan tot een vliegbeweging.

Proefdraaien is uitsluitend toegestaan op de daarvoor aangewezen locatie en tijden. Gebruikers dienen te werken conform de 'Regeling proefdraaien Eindhoven Airport' en het hieronder genoemde. De Regeling proefdraaien wordt verstrekt aan de afdelingen van EA die bekend dienen te zijn met deze procedures.

Het uitvoeren van een engine test op een vliegtuigopstelplaats is alleen toegestaan tot 'ground idle'. Dit kan telefonisch worden aangevraagd bij de DD AOM.

Voor proefdraaien "flight idle" en hoger dient vooraf een schriftelijk verzoek te worden ingediend bij de DD AOM.

Proefdraai locatie civiel platform



Figuur: proefdraailocatie B civiel platform

Werkwijze

- De luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf dient een verzoek in middels het formulier 'Aanvraag proefdraaien' bij de DD AOM;
- Hierbij gelden de regels uit de regeling proefdraaien en dient de AOM te werken middels "beslismodel Proefdraaien";
- Proefdraaiplaats B bevindt zich tussen push positie S12 en S13. Het toestel dient tussen deze twee push posities gepositioneerd te worden;
- Indien proefdraaien is toegestaan, zal de DD AOM de TWR-VKL informeren over geplande proefdraaien en maakt afspraken m.b.t. eventuele restricties;
- De DD AOM verwerkt de aanvraag volgens de vigerende voorwaarden en informeert de luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf of de proefdraaibeurt wel/niet is toegestaan;
- Na afloop van het proefdraaien, doch binnen 24 uur, dient het formulier 'Registratie feitelijke proefdraaien' verzonden te worden naar de DD AOM door de luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf;

- Formulieren worden door de DD AOM verwerkt in het overzicht proefdraaien;
- De milieumanager draagt zorg voor de rapportage, indien deze voor het bevoegd gezag wordt opgevraagd;
- De milieumanager draagt zorg voor volledigheid betreffende de milieuvergunning;
- Medewerker Financiële zaken zal aan het einde van iedere maand verwerkte gegevens gebruiken voor doorberekening van proefdraaikosten aan de luchtvaartmaatschappij(en).

Te nemen maatregelen

Voordat toestemming wordt gegeven, zal de DD AOM nagaan of de situatie op de positie zodanig is, dat de veiligheid tijdens het proefdraaien gewaarborgd is, uitgaande van onderstaande richtlijnen:

- Blokken zijn gelegd c.q. remmen vast;
- Anti-collision light aan tijdens draaien motor(en);
- Proefdraaiomgeving vrij van FOD;
- Proefdraaiomgeving vrij van personen anders dan van de luchtvaartmaatschappij c.q. onderhoudsmaatschappij;
- Positie brandblusser op daarvoor bestemde plaatsen aanwezig.

Tijdens de engine test houdt een persoon van de onderhoudsmaatschappij en/of de luchtvaartmaatschappij toezicht.

Bij afwijking van bovenstaande dient de engine test via de TWR-VKL of direct door het aanwezige personeel te worden gestopt. In geval van afwijkingen zal de DD AOM direct worden ingelicht.

Administratieve verwerking

- Proefdraaibeurten (incl. Ground Idle) worden geregistreerd in het dienstrapport en het overzicht proefdraaien;
- Formulieren worden opgeslagen op SharePoint door de DD AOM (Noot: 'Registratie feitelijke proefdraaien' opslaan als PDF bestand!).

AANVRAAG PROEFDRAAIEN

Naam aanvrager :
 Bedrijf :
 Telefoonnummer :
 Faxnummer :
 Datum proefdraaien :
 Bezettingstijd :

Vliegtuigtype :
 Registratie :
 Motortype :
 Tijdsduur in minuten :

Vermogen		LAAG	HOOG	HOOG	HOOG
	GI	FI	50%	75%	100%
Motor 1					
Motor 2					
Motor 3					
Motor 4					
Motor 1 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*					
Motor 2 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*					
Locatie:					

* Indien proefdraaien plaatsvindt met twee motoren ná elkaar, exacte tijdstip (van/tot) aangeven!

(in te vullen door Airport OPS Eindhoven Airport NV)

Aanvraag geaccepteerd : Ja / Nee. Indien nee, reden:

Reden indien afwijking Proefdraaiplaats B :

Datum: :

Handtekening EA AOM :

EINDHOVEN AIRPORT OPERATIONS
TEL: 040-2919823
E MAIL: OPERATIONS@EINDHOVENAIRPORT.NL

Versie 2021

3.4 Registratie feitelijke proefdraaibeurt

REGISTRATIE FEITELIJKE PROEFDRAAIBEURT

Vliegtuigtype : _____

Registratie : _____

Motortype : _____

Datum proefdraaien : _____

Bezettingstijd : van _____ uur tot _____ uur

Proefdraaitijd : van _____ uur tot _____ uur

Opstelrichting : _____ °

Windrichting : _____ °

Windsnelheid : _____ KT

Werkelijke tijdsduur in minuten:

Vermogen		LAAG	HOOG	HOOG	HOOG
	GI	FI	50%	75%	100%
Motor 1					
Motor 2					
Motor 3					
Motor 4					
Motor 1 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*1					
Motor 2 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*1					
Locatie?					

*1. Indien proefdraaien plaatsvindt met twee motoren ná elkaar, exacte tijdstip (van/tot) aangeven!

*2. Toelichting AOM op afwijking standaard proefdraai locatie: _____

Totaal verbruikte Brandstof tijdens proefdraaien in Kg: _____

Toelichting op afwijking aanvraag : _____

Naam GWK : _____

Handtekening GWK : _____

EINDHOVEN AIRPORT OPERATIONS
TEL: 040-2919823
E MAIL: OPERATIONS@EINDHOVENAIRPORT.NL

Versie 2021

3.5 Natuur en ecologisch beheer

Doel

Het faunabeheer heeft als doel om het aanvaringsrisico als gevolg van aanwezigheid van vogels of andere dieren op of in de nabijheid van de Vliegbasis Eindhoven te verminderen. Vogels en andere dieren die zich op het luchthavengebied begeven kunnen door hun aanwezigheid of grote concentraties een potentieel gevaar opleveren.

Alle soorten verjaagacties zijn exclusief voorbehouden aan de vogelwachten van de Vliegbasis Eindhoven, zij dragen zorg voor de dagelijkse uitvoering van het flora- en fauna beleid. Indien verjaging van vogels of dieren vanuit de civiele zijde gewenst is, dient hiervan melding gemaakt te worden aan de DD AOM. Deze zal de vogelwacht inschakelen via de luchtverkeersleiding.

Verantwoordelijkheden

- HAM: Verantwoordelijk voor onderhoud aan de groenvoorzieningen op het civiele luchthaventerrein;
- HAM: Verantwoordelijk voor het tijdig afstemmen met BIB over gewenste periode t.b.v. maaierwerkzaamheden;
- SAM: verantwoordelijk voor het tijdig informeren van de luchtverkeersleiding over voorgenomen maaierwerkzaamheden;
- DD AOM: verantwoordelijk voor het oproepen van vogelwachten via luchtverkeersleiding indien verjaging gewenst is.

Onderhoud aan de groenvoorzieningen heeft als doel om ervoor te zorgen dat o.a. verlichting en veldborden in het veld goed zichtbaar blijven, alsmede om de aantrekking van vogels te voorkomen.

De platformfuncties (m.n. marshaller, pushback) en crew van luchtvaartmaatschappijen vervullen een belangrijke rol op het platform in het waarnemen van vogels en/of andere dieren. Indien deze worden waargenomen kan de melding gemaakt worden voor verjaging van vogels via de DD AOM of middels het mobilofoon verkeer c.q. Toren/Grond frequentie van de AMC.

Op het luchthaventerrein is het verboden om vogels en/of andere dieren te voeren.

3.6 Foreign Object Damage (FOD)

Doel

FOD is een belangrijk veiligheidsbegrip in de luchtvaart. Onder FOD (Foreign Object Damage) wordt verstaan schade of letsel, veroorzaakt door zwerfvuil of losliggende objecten en materialen die schade aan een vliegtuig kunnen opleveren. De term voor al deze zaken die schade of letsel kunnen veroorzaken is tevens FOD.

Teneinde te voorkomen dat FOD schade kan toebrengen aan vliegtuigen die op EIN opereren, dient FOD voorkomen en bestreden te worden.

Oorzaken van FOD kunnen zijn: stukken plastic, onderdelen van koffers, cateringafval, dieren zoals vogels, konijnen en dergelijke, pennen, papier etc.

In het belang van de veiligheid en het voorkomen van FOD voert de luchthaven een actief FOD preventie beleid. Zo zijn op landzijde voldoende afvalbakken geplaatst ter voorkoming van zwerfvuil. Op airside zijn er FOD afvalcontainers geplaatst.

Verantwoordelijkheden

In algemene zin is het ieders persoonlijke verantwoordelijkheid de werkplek schoon te houden en daarmee FOD te voorkomen.

FOD ZIEN IS FOD VERWIJDEREN

Leadership Team EA:

- Heeft de verantwoordelijkheid op alle niveaus FOD preventie te promoten. Denk aan aandacht tijdens bijzondere projecten, vergaderingen en algemene communicatiemiddelen enzovoort.

HAM:

- Draagt zorg voor het preventief en correctief onderhoud op de luchthaven. In het kader van FOD preventie gaat daarbij speciale aandacht uit naar de platformen, intersecties, afvalvoorzieningen, afvoer en werkgebieden (aandacht hiervoor via werkvergunning).

SAM:

- Draagt zorg -via de verplichte werkvergunning- voor het vooraf informeren van betrokkenen partijen 'inzake werkzaamheden op het platform' die mogelijk hinder zouden kunnen ondervinden van de werkzaamheden.
- Zorgt dat FOD incidenten onderzocht worden en zoekt naar oplossingen om herhaling te voorkomen.
- Neemt dit mee in de periodieke inspectie airside.

DD AOM:

- In geval van verhoogde FOD dreiging (zoals storm, bouwwerkzaamheden, einde werkzaamheden) zal de DD AOM een FOD inspectie (laten) uitvoeren en de benodigde preventieve maatregelen treffen.
- In geval van FOD veroorzaakt door een van de partijen werkzaam op EIN, wordt deze partij door de DD AOM hierop aangesproken en zal de betreffende partij hetgeen binnen de aangegeven termijn verhelpen.

Grondafhandelaar:

- De marshaller/ follow-me hebben de verantwoordelijkheid de toegewezen parkeerplaats en taxi-route van een aankomende vlucht op FOD te inspecteren;
- De marshaller van elke vlucht is verantwoordelijk voor de orde en netheid op de betreffende VOP. Hij is verplicht de betreffende VOP na afhandeling c.q. voor de pushback te inspecteren op FOD en dit op te (laten) ruimen.

FOD bestrijding

- Reguliere FOD-bestrijding gebeurt eenmaal per week door een grondafhandelaar met behulp van de FOD-BOSS;
- Na afloop inzet FOD-BOSS zal deze worden gereinigd en worden opgeborgen;
- Elke dag voor aanvang vliegverkeer zal door een grondafhandelaar een platformcontrole worden gereden worden. Hierbij wordt een visuele FOD inspectie uitgevoerd en wordt gekeken naar andere onregelmatigheden. (bv. verlichting, schades platform); Geconstateerd FOD dient direct verwijderd te worden. Onregelmatigheden dienen door airside gebruikers direct aan de DD AOM te worden gerapporteerd. Deze zal vervolgens de benodigde acties uitzetten om de onregelmatigheden te verhelpen;
- Ad hoc FOD-bestrijding vindt plaats bij constatering van een meer dan gemiddelde hoeveelheid FOD op een VOP of op een van de taxibanen/intersecties;
- Indien extra FOD verwijdering (bijvoorbeeld bij grasmaaien etc.) nodig is, zal dit door de DD AOM aangevraagd worden bij de betreffende organisatie of hiervoor een eigen veegwagen gebruiken.

Administratieve verwerking

- Indien er schade of letsel is ontstaan c.q. daar reëel risico op is geweest (onderdeel materieel/resten werkzaamheden o.i.) registreert de DD AOM dit een registratie in Intellex onder de juiste categorie (bijvoorbeeld bij een risico/gevaar “Hazard” of bij letsel “Injury/Illness”).
- De SAM draagt zorg voor de registratie van de bovengenoemde registraties in Intellex.

FOD als oorzaak van schade

De directe financiële schade door FOD bedraagt wereldwijd per jaar miljarden, vooral door reparaties aan vliegtuigmotoren. FOD schade ontstaat vooral wanneer losse voorwerpen door propelleren vooral straalmotoren aan de voorzijde worden ingezogen (motorschade), of aan de achterzijde hard worden weggeblazen (verwonding van mensen of schades aan andere vliegtuigen). Voorbeeld: een door een straalmotor weggeblazen steen kan door een vliegtuigromp slaan. Het is een dodelijk projectiel geworden.

Voorbeeld van schades/gevolgen

Typische soorten van schades ten gevolge van FOD zijn:

- Schade aan vliegtuigmotoren;
- Vliegtuig crashes omdat FOD in een besturingsmechanisme is terechtgekomen, bijv. in het landingsgestel, tussen luchtkleppen e.d.;
- Klapband en daardoor het van de baan raken van een vliegtuig;
- Stukken asfalt die door de beplating van een ander vliegtuig worden geblazen;
- Schade aan gebouwen omdat er materiaal door of tegenaan wordt geblazen;
- Gewonden of doden door weggeblazen voorwerpen;
- Ernstige vertragingen in de vluchtuitvoering door plotselinge uitval van een toestel (met compensatie van passagiers volgens EU regels);
- FOD in de vorm van zwerfvuil trekt ook vogels aan, met risico op Bird strikes;
- FOD trekt ook toezichthouders aan, en het stoot mogelijke klanten af, want rommel doet vermoeden dat er slordig wordt gewerkt.

Waar is FOD te vinden?

FOD kan overal waar vliegtuigen komen schade aanrichten, dus: platforms en landingsterrein (start-baan, taxibanen). FOD kan, door de wind weggeblazen, in principe overal in het landingsterrein en op platforms terecht komen, ook vanaf Landside en is dus altijd een bron van gevaar.

Hoe ontstaat FOD?

- Bij de afhandeling van passagiersvliegtuigen (denk aan afgebroken kofferwielen, gevallen spullen van de catering of de schoonmaakdienst, verloren persoonlijke eigendommen zoals pennen en ID tags);
- De afhandeling van vrachtvliegtuigen (vooral verpakkingsmateriaal: (delen van) pallets, (delen van) containers, plastic, papier, bind strips);
- Start- en taxibanen door het afbrokkelen van stukjes beton of asfalt (door weersinvloeden (vorst), veroudering, en op punten van extreme belasting zoals bochten; of vernielde lampen;
- Bouwwerkzaamheden (gereedschap, verpakkingsmateriaal e.d.);
- Gebruiksvoorwerpen van toezicht- en onderhoudspersoneel, zoals een zaklamp;
- Weggewaaid zwerfvuil van toeschouwers, van parkeerplaatsen e.d.

Bijzondere aandachtspunten en omstandigheden

- Platforms (passagiers en cargo);
- Onderhoudswerkzaamheden;
- Bouwactiviteiten;
- Bij en vlak na hevige wind en storm;
- Proefdraaien.

3.7 Gebruik vliegtuigtrap Grondafhandelaar

Doel

Procedure omschrijving hoe een grondafhandelaar een civiele vliegtuigtrap dient in te zetten, conform afspraak.

Omschrijving

Gebruik van een civiele vliegtuigtrap bij stand-by of crash call in samenwerking met de brandweer Defensie. De vliegtuigtrap van een grondafhandelaar wordt gebruikt om de brandweer toegang te verschaffen tot een civiel vliegtuig in geval van nood, wanneer civiele hulpdiensten nog niet ter plaatse zijn.

Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

Bij een stand-by en bij een crash-call bemant 1 personeelslid van een grondafhandelaar automatisch een vliegtuigtrap en begeeft zich via de Kanaalstraat naar Lima 4 (Oostzijde) en stelt zich op achter de daar aanwezige brandweervoertuigen.

Op het moment dat de vliegtuigtrap op de stand-by positie staat, geeft de chauffeur via het crashkanaal (kanaal 1) aan dat hij stand-by staat op Lima 4 ("*vliegtuigtrap Eindhoven Airport stand-by Lima 4*") en wacht hij op orders van de On Scene Commander (OSC).

De OSC stuurt indien noodzakelijk via kanaal 1 de vliegtuigtrap naar de gewenste positie.

Als de vliegtuigtrap niet ingezet hoeft te worden, geeft de OSC dit via het crashkanaal zo spoedig mogelijk door aan de chauffeur van de vliegtuigtrap, zodat hij zijn dagelijkse werkzaamheden kan hervatten.

De benaming van de vliegtuigtrap is **Vliegtuigtrap Eindhoven Airport**.

In uitzonderingsgevallen wordt de vliegtuigtrap door de brandweer bemand. Dit bijvoorbeeld als perslucht gebruikt moet worden in de nabijheid van een vliegtuig. Dit wordt tijdig door de OSC gecommuniceerd, zodat de bestuurder van de grondafhandeling geen risico loopt.

Instanties waarmee zaken gedaan worden

Tussen de luchtverkeersleiding, de brandweer en de grondafhandeling zijn afspraken gemaakt over de inzet van een vliegtuigtrap.

Voor adhoc coördinatie kan de brandweer meldkamer contact opnemen met de platformcoördinator van de grondafhandelaar (Viggo) op 06-11044983.

3.8 Disabled Aircraft Removal

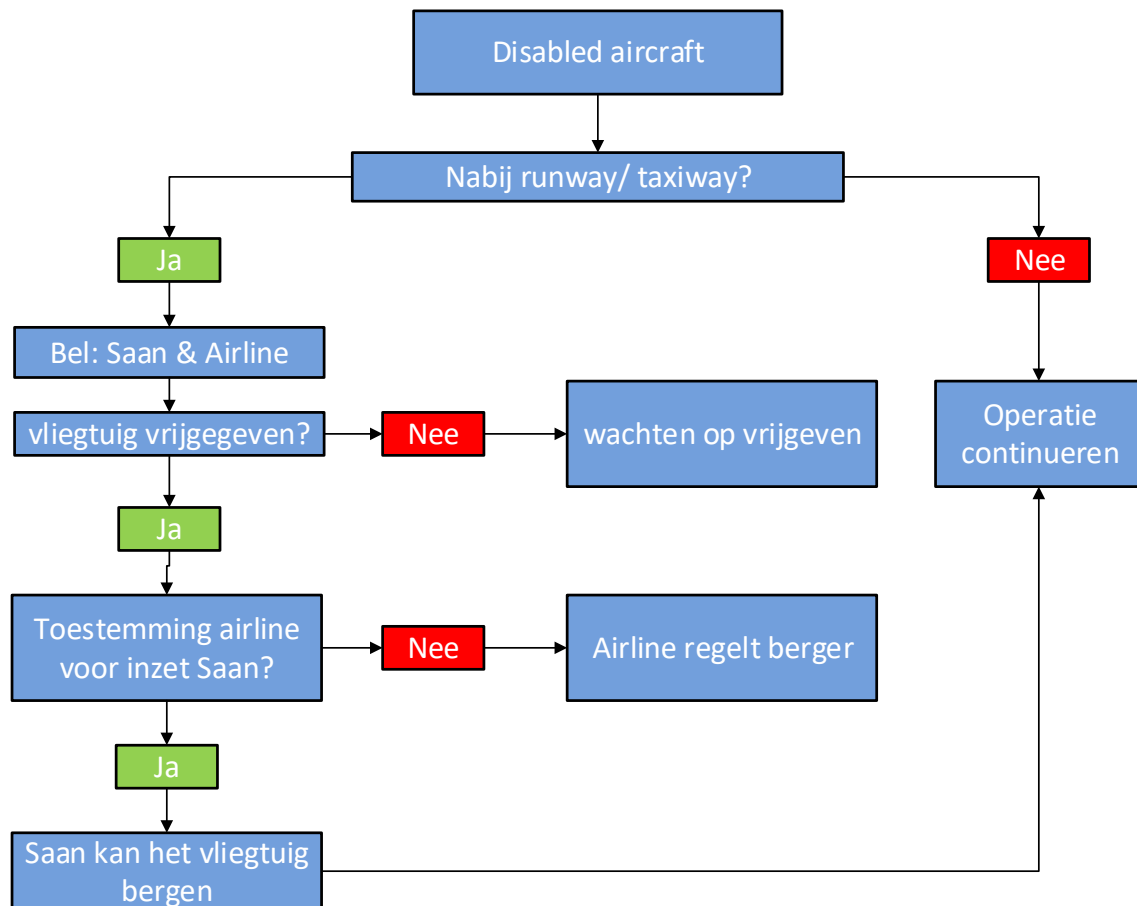
Doel

Het doel van deze procedure is om zorg te dragen dat een vliegtuig dat door een ongeval of een technisch mankement strandt op of in de directe buurt van de “runway” of “taxiway”, op veilige wijze wordt verwijderd en de operatie niet langer dan noodzakelijk wordt beperkt, zonder hierbij onderzoek te verstoren.

Conform Artikel 17 van het Luchthavenreglement dient het vliegtuig tijdig en op een efficiënte wijze verwijderd te worden volgens aanwijzing van de exploitant na ontvangst van alle benodigde toestemmingen.

Verantwoordelijkheden en bevoegdheden

Als de airline geen of onvoldoende verantwoordelijkheid neemt voor de verwijdering is de exploitant bevoegd deze verantwoordelijkheid over te nemen van de airline en voor het verwijderen een derde partij in te schakelen.



Flowchart disabled aircraft

Het kraanbedrijf dat het toestel moet bergen heeft toestemming nodig van het CMT voor de toegang en het gebruik van het luchthaventerrein. Eindhoven Airport moet aangeven hoe de kraan moet aanrijden.

3.9 Inspecties Airside

Doel

Het doel is om door middel van inspecties te verzekeren dat het civiele platform voldoet aan de eisen om vliegoperaties uit te kunnen voeren. Tevens dienen de inspecties om de infrastructuur op het civiele platform gestructureerd te kunnen onderhouden. Storingen, gebreken en defecten kunnen zo volgens een vast patroon geconstateerd worden en op een efficiënte en veilige manier worden opgelost om ongelukken, schade of vervolgschade te voorkomen.

Er worden drie type inspecties onderscheiden:

- Dagelijks;
- Incidenteel;
- Periodiek.

Dagelijkse inspecties

Elke dag voor aanvang vliegverkeer wordt door een grondafhandelaar een platforminspectie uitgevoerd. Daarbij wordt gelet op de volgende zaken: FOD, toestand platformverharding en verlichting. Deze controle vindt plaats omstreeks 0600Lt en de melding naar de DD AOM dient voor 0615Lt te gebeuren. In de zomerperiode dient de verlichting inspectie na 2200Lt of voor 0500Lt te gebeuren. De uitvoering hiervan wordt vastgelegd in het dienstrapport door DD AOM. Indien vanwege verstoringen niet op de genoemde tijden de controle uitgevoerd kan worden, zal de controle altijd uitgevoerd zijn voor opening van het veld.

Gedurende de dag is het tevens van belang dat gelet wordt op gebreken, schades en defecten. Deze taak ligt bij alle gebruikers. Geconstateerde gebreken, defecten of schade dienen direct aan de DD AOM gemeld te worden.

- De DD AOM is verantwoordelijk voor de controle op de uitvoering van de dagelijkse inspecties van het civiele platform en het uitzetten van de benodigde acties bij afwijkingen, schades of gebreken (zoals bv. het buiten gebruik stellen van een gedeelte van het platform).
- De DD AOM meldt afwijkingen, gebreken of schades aan de HAM en de SAM.
 - Indien het defect, gebrek of schade met spoed verholpen dient te worden, wordt de Technische Dienst telefonisch ingeschakeld en wordt een melding gemaakt in het dienstrapport.
 - Bij ernstige afwijkingen, gebreken, defecten of schades wordt tevens een registratie gemaakt in Intellex door de DD AOM.
 - Indien geen spoed kan volstaan worden met een melding in het dienstrapport en een melding naar de Technische Dienst en de SAM.

Incidentele inspecties

De DD AOM en/of Technische Dienst zal altijd een inspectie uitvoeren indien:

- Afwijkingen worden geconstateerd door derden;
- Na een incident dat wellicht de infrastructuur of het gebruik hiervan kan beïnvloeden (bv. beschadiging van het platform, FOD etc).

Periodieke inspecties

(minimaal 1 maal per maand):

- De maandelijkse inspecties airside worden uitgevoerd door de SAM in aanwezigheid van de milieumanager en de teamleader technische dienst en/of HAM. Ze lopen minimaal 10x per jaar mee.
- Bevindingen worden geregistreerd op het "Inspectierapport Airside". Dit rapport wordt opgesteld en beheerd door de SAM;

- Bevindingen met urgentie “Hoog” worden door SAM telefonisch doorgegeven aan de Technische Dienst. In overleg met de HAM zal worden bepaald hoe het defect, gebrek of schade in tijd (urgentie) kan worden hersteld.

Afgehandelde punten worden door de Technische Dienst aan de SAM en de DD AOM gemeld.

Administratieve verwerking

- (Afgehandelde) afwijkingen, schades en gebreken op het civiele platform en intersecties opgemerkt tijdens de dagelijkse of incidentele inspecties worden geregistreerd in het dienstrapport;
- (Afgehandelde) afwijkingen, schades en gebreken geconstateerd tijdens de maandelijkse inspecties van het civiele platform worden genoteerd op en afgemeld via het inspectierapport airside;
- Het Airside inspectierapport wordt na verwerking door de SAM maandelijks, ter informatie en ten behoeve van opvolging acties, verstuurd naar:
 - AOM-ers, AOO-ers;
 - Technische Dienst/ Teamleader Technische dienst en HAM;
 - Grondafhandelaren.

3.10 Handhaving orde en veiligheid

Doel

Voor de beheersing van orde en veiligheid en alle processen die hieraan verbonden zijn, worden er door Eindhoven Airport N.V. regels, voorschriften, procedures en werkinstructies vastgesteld, deels voorkomend uit (inter)nationale regelgeving.

Gedragsregels voor gebruikers van het civiele platform staan beschreven in het Handboek Safety & Security en het Luchthavenreglement Eindhoven Airport.

In het Luchthavenreglement wordt tevens verwezen naar de “Huisregels EA” en de “Algemene voorwaarden voor het gebruik van Eindhoven Airport”.

Gezondheid, veiligheid en milieu standaarden die gelden voor projecten, onderhoud, beheer en/of modificatie staan beschreven in het ‘HSE-Standaard Eindhoven Airport’.

Luchthavenreglement Eindhoven Airport

Het Luchthavenreglement bevat bepalingen en voorschriften ten aanzien van orde en veiligheid en is te vinden op de website van Eindhoven Airport. De regels hiervan zijn algemeen geldend op alle aangewezen luchthaventerreinen.

Het Luchthavenreglement bestaat uit de volgende hoofdstukken:

- I. Definities
- II. Omvang en werking
- III. Algemene gedragsregels
- IV. Nadere voorschriften Terminal
- V. Nadere voorschriften Airside
- VI. Brandstoffen en tanken
- VII. Bepalingen met betrekking tot het luchtvaartterreinverkeer
- VIII. Slotbepalingen

Het actuele Handboek Safety & Security is beschikbaar in het Nederlands en Engels op de website van Eindhoven Airport.

Iedere werknemer is verplicht de regels voor het voor hem/haar betreffende gedeeltes te kennen en uit te voeren. Kennis van dit handboek wordt getest alvorens men een luchthavenidentiteitskaart ontvangt.

Voor security regels en voorschriften wordt tevens verwezen naar:

Het Handboek Security Eindhoven Airport en het Beveiligingsprogramma Eindhoven Airport.

Naleving van de veiligheidsvoorschriften

De COO EA is als havenmeester wettelijk verantwoordelijk voor de handhaving van orde en veiligheid van het luchthaventerrein, en derhalve ook voor de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften. De COO EA heeft deze verantwoordelijkheid gedeeltelijk ondergebracht bij de DD AOM, SAM, CQMS en HAOS. Deze zien namens de COO EA toe op de naleving van de veiligheidsvoorschriften.

Voertuigen

Wanneer voertuigen niet voldoen aan de gestelde eisen of buiten de afgesproken plaats of periode op airside aanwezig zijn, kunnen deze voor rekening van de bestuurder/eigenaar door Eindhoven Airport worden verwijderd en/of toegang tot airside worden geweigerd.

Verantwoordelijkheden

DD AOM:

Dient bij overtredingen van safety en/of security regels:

- Dit te melden aan de betreffende overtreder middels een registratie in Intelex onder “*Work Observation*”.
- Een notitie te maken in het dienstrapport met verwijzing naar Intelex rapport nummer.

Bij strafbare feiten wordt tevens aangifte gedaan bij de Koninklijke Marechaussee.

SAM en HAOS:

- SAM en HAOS vormen samen de sanctioneringscommissie;
- SAM is de voorzitter van de sanctioneringscommissie;
- Zorgen voor registratie in het “Voorvallen overzicht” en bewaken opvolging;
- Zorgen voor analyse van de overtredingen en gaan na of er sprake is van een trend. Indien dit het geval betreft, zal hierbij extra aandacht besteed worden bij het thematische toezicht.

Sanctiebeleid

Eindhoven Airport hanteert een sanctiebeleid. Voor meer informatie, zie Handboek Safety & Security en het handboek Security.

3.11 Marshallen

Doel

Onder marshallen wordt verstaan het met arm- en handgebaren 'eventueel met optische hulpmiddelen', op veilige wijze dirigeren van vliegtuigen en helikopters op de opstelplaats. Deze handeling mag uitsluitend uitgevoerd worden door hiertoe opgeleide personen.

De marshall signalen die hiervoor gebruikt worden zijn vastgelegd in marshalling signals (appendix 1) uit ICAO Annex 2 of Regulation (EU) 923/2012.

Marshallen of voorrijden van General Aviation (GA) vliegtuigen (follow-me)

Lima 1/ 2 naar de VOP:

- Het in taxiën bij het GA platform zonder Follow-me maar met marshaller op de stand.
- TWR-GMC begeleid het toestel vanaf Lima 1/ 2 tot aan de securitylijn.
- Uitzondering vinden alleen plaats met toestemming van de DD AOM.

VOP naar Lima 1/ 2:

- Het uit taxiën vanaf het GA platform zonder Follow-me, maar met marshaller op de stand.
- TWR begeleid het toestel vanaf de securitylijn.
- Uitzondering vinden alleen plaats met toestemming van de DD AOM.
- Toestellen mogen tot S1 /L1 alleen toeven vanaf de ASL hangaar. Taxiën is niet toegestaan.

Indien benodigd zal om extra assistentie gevraagd worden bij de platform coördinator voor begeleiding bij het uittaxiën van het luchtvaartuig. De DD AOM dient in deze vooraf ingelicht te worden.

Werkwijze regulier civiel verkeer (*alles met uitzondering van GA*)

De volgende werkwijze wordt gehanteerd voor het civiele platform:

Al het verkeer met uitzondering van het GA verkeer dat het civiele platform betreedt zal begeleid worden door de TWR-GMC;

- De TWR-GMC begeleidt het vliegtuig tot aan de VOP positie die in SkyGuide staat;
- De marshaller geeft middels handsignalen/stick instructies aan de cockpit tot aan de uiteindelijke parkeerpositie/stopstreep (=marshallen).

Voorwaarden bij het marshallen

- Zorg ervoor dat je goed zichtbaar bent en gebruik hierbij de door ICAO vastgestelde signalen;
- Te allen tijde bekend zijn met regelgeving op en indeling van het platform en de Vliegtuigopstelplaatsen;
- Voordat een luchtvaartuig geparkeerd wordt dient de marshaller zich ervan te overtuigen dat de opstelplaats vrij is van personen, obstakels als afhandelingsmaterieel en FOD.
- Het luchtvaartuig zal op een dusdanige wijze geparkeerd worden, dat het geen andere luchtvaartuigen hindert die de VOP willen verlaten.
- Men dient rekening te houden met eventueel 'doorschieten' van een vliegtuig;
- De marshaller ziet er op toe dat een luchtvaartuig veilig en met voldoende klaring kan worden geparkeerd. Bij twijfel dient het taxiën van het betrokken vliegtuig direct gestopt te worden;
- Let ook op de signalen die afwijken van de normale situatie zoals: brandstof- of olielekages, rookontwikkeling, deuren en of luiken die niet dicht zijn e.d.;
- Bij elk vliegtuig worden door de grondafhandelaren blokken geplaatst, alsmede pionnen bij de wingtips en bij posities die met de betreffende luchtvaartmaatschappij expliciet vooraf zijn afgesproken.
- Het is verboden om het pad tussen de marshaller en het vliegtuig te doorkruisen. Zolang de marshaller op de dienstweg staat mag niemand achter hem/ haar doorrijden.

Controle op FOD

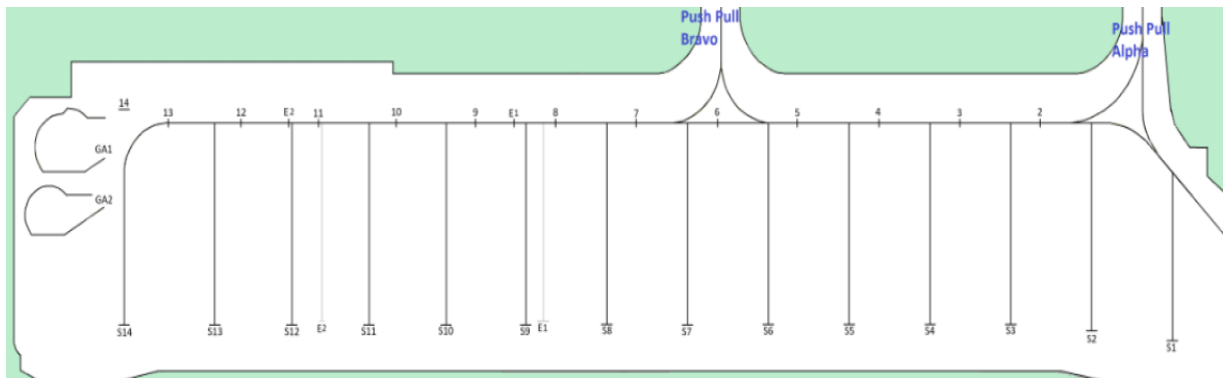
- De marshaller/ Follow-me hebben de verantwoordelijkheid de aanstaande parkeerplaats en taxiroute van een aankomende vlucht op FOD te inspecteren;
- De medewerkers van de grondaafhandeling van elke vlucht is verantwoordelijk voor de orde en netheid op de betreffende VOP. Hij is verplicht de betreffende VOP na afhandeling c.q. voor de pushback te inspecteren op FOD en dit op te ruimen;
- De taxiroute wordt elke 3 uur gecontroleerd m.b.v. de follow-me auto, zolang er vluchten zijn.

3.12 Pushbackprocedures*

Doel

Het doel van deze instructie is te borgen dat het m.b.v. een pushback truck verplaatsen van een vliegtuig vanaf een VOP op een veilige wijze geschiedt, door daartoe bevoegde personen en volgens de aangegeven routes.

Toestellen geparkeerd op de nose-in posities (S & E-posities) dienen van de VOP naar de taxitrack verplaatst te worden middels het pushbacken. Dit betreft het verplaatsen van een vliegtuig middels een pushbacktruck. Aan het einde van de pushback staat het neuswiel van het vliegtuig op één van de pushstops.



Deze instructie is van toepassing op het civiele platform en intersectie L1 & L2.

Over intersectie L1 mag maximaal een Code C toestel (i.v.m. afstand tot de nieuwe dienstweg naar civiele platform (obstakel)).

Pushstops

Ten behoeve van de communicatie en een efficiënt gebruik van het platform wordt gewerkt met Pushstops S & E posities. Wanneer een pushstop wordt gecommuniceerd, dient de Pushbacker het toestel met zijn neuswiel op die positie te zetten. Markering Pushstops: witte letter/cijfer combinatie op de taxilane.

Hulplijnen

Ter ondersteuning van de pushbackchauffeur zijn bij S & E-posities witte hulplijnen neergelegd.



Verantwoordelijkheden

- De grondafhandelaren plannen de pushbackvolgorde en sturen de chauffeurs aan. De AOM informeert TWR-GMC bij adhoc wijzigingen. De TWR-GMC bepaalt de daadwerkelijke pushbackvolgorde op basis van situationele efficiëntie.
- Het pushbacken wordt uitgevoerd door een grondafhandelaar, deze heeft daartoe nader gedetailleerde werkinstructies.
- De pushback chauffeur dient bevoegd en opgeleid te zijn voor het begeleiden van een vliegtuig verplaatsing.
- Het correct bedienen van het vliegtuig en het aanvragen van de benodigde klaring is de verantwoordelijkheid van de eindverantwoordelijke in de cockpit.
- De medewerkers van de grondafhandelaar van elke vlucht controleert en draagt zorg voor een FOD vrije VOP waarop het vertrekkende vliegtuig staat geparkeerd.
- Bij pushback operaties dient de pushback chauffeur voldoende klaring te houden met andere vliegtuigen en aanwezige obstakels;

- Om blast op de VOP's te voorkomen, zal de pushback normaliter volledig uitgevoerd worden, totdat het toestel recht op de taxibaan staat.
- Indien klaringslimieten (obstakelvrije ruimten) bij het verplaatsen van een vliegtuig overschreden worden zal vooraf de DD AOM worden ingelicht.
- De luchtverkeersleiding is verantwoordelijk voor de coördinatie van vliegtuig verplaatsingen, alsmede voor het geven van klaringen voor het opstarten van motoren en het uitvoeren van de verplaatsing. De pushbacker geeft de laatste toestemming voor het opstarten van de vliegtuigmotoren.

Werkwijze

- De TWR-GMC bepaalt, in eerste instantie de "pushback" volgorde en de "pushback" locatie. De grondaafhandelaren zorgen ervoor dat het toestel dat het eerste te vertrekken toestel een pushback truck aangeleverd krijgt;
- Bij (dreigende) logistieke problemen zullen de DD AOM, de TWR-GMC en de grondaafhandelaren overleggen en waar nodig de volgorde in overleg met TWR-GMC aanpassen;
- De pushbacktruck chauffeurs krijgen de pushbacktruck volgorde van de grondaafhandelaar meegedeeld en een mogelijke afwijkende "push" locatie door de captain of de TWR-GMC;
- De TWR-GMC zorgt er standaard voor dat de "push" locatie bekend is bij de captain zodat hij dit vervolgens kan doorgeven aan de pushback chauffeur;
- De pushbacktruck chauffeurs zorgen ervoor dat er tijdens de push(pull)back **altijd** goed met de betrokkenen gecommuniceerd kan worden.

Standaard pushback procedures

- Vliegtuigen worden standaard (facing north) op de pushstop gezet;
- Vliegtuig op S1 krijgt altijd een afwijkende push/pull positie;
- Tussen de push stop posities zit altijd 1 VOP. (Bijvoorbeeld; Wanneer er een vliegtuig op push stop 2 staat, kan er gepushed worden vanaf S4, of in getaxied worden naar S4);
- Wanneer er voorlans in getaxied wordt, kan er naar de opvolgende noordelijke VOP in getaxied worden. Bijvoorbeeld; Wanneer er een vliegtuig op pushstop 9 staat, kan er in getaxied worden naar S8;
- Vliegtuig op pushstop 2 is vrij van taxiënd verkeer op L1 (S1);
- Vliegtuig op pushstop 7 is vrij van taxiënd verkeer op L2 (S6 -S1);
- Er kan gebruik gemaakt worden van de term 'pushpull' naar een bepaalde pushstop positie;
- Er kan altijd een pushpull gemaakt worden naar de pushstop belijning op intersectie L1 of L2. Hiervoor wordt de term "push-pull Alfa" voor L1 en "push-pull Bravo" voor L2 gebruikt. Indien een vliegtuig op deze positie wordt gezet dan kan er achterlangs getaxied-gesleept-gepushed gepulled worden mits het maximaal een Code C (A321) vliegtuig betreft en het vliegtuig op pushstop L1 of L2 een maximale lengte heeft van 44.5M. Dit i.v.m. minimale afstand centre line taxiway tot object op de intersectie (ICAO ANNEX 14 3.9.8; 26M/EASA CS ADR-DSN.D.260; 26M);
- Wanneer een vliegtuig voor holdingline L1 staat, kan een opvolgend vliegtuig een pushpull Alfa uitvoeren.
- Indien er wordt ingetaxied via L2 dan kan er niet gepushed worden vanaf S5, S6, S7;
- Vliegtuig op pushstop 6 bij voorkeur niet uittaxiën naar L2;

GA1 bezet:

- Vliegtuigen op S13 en S14 krijgen te allen tijde een pushpull naar S12. De reden hiervoor is dat bij aanvang taxi vanaf push positie 13 en 14 te veel jet blast richting GA1 veroorzaakt wordt. Daarnaast is een pushpull van S14 naar pushstop 13 niet mogelijk vanwege de te kleine draaicirkel voor de pushbacktruck.

GA1 niet bezet:

- Pushstop 13 en pushstop 14 zijn beschikbaar voor gebruik;
- Naar pushstop 14 kan enkel gepusht worden vanaf S14. Bij aanvang taxi zal het vliegtuig zelfstandig de bocht naar links maken richting de centre line taxiway;
- Combinatie pushstop 12 en pushstop 14 is niet mogelijk. De combinatie pushstop 11 en pushstop 14 wel;
- Er kan voorlangs ingetaxied worden naar S12 wanneer een vliegtuig op pushstop 13 of 14 staat.

‘Facing south’ pushback procedures

- De term ‘facing south’ kan gebruikt worden indien een vliegtuig andersom op een push positie gezet moet worden;
- Vanaf pushstop 3 kan facing south worden gepushed, met als eerst mogelijke VOP S3;
- De combinatie push stop 5 facing south met pushstop 2 (standaard) is mogelijk indien push stop 5 als eerst gepushed is en daadwerkelijk op positie staat;
- De combinatie push stop 5 facing south met pushstop 3 facing south is mogelijk indien push stop 5 als eerst gepushed is en daadwerkelijk op positie staat;
- Indien push stop 5 facing south wordt gebruikt, kan er worden ingetaxied via L2 (S7-S14 & GA1/GA2);
- Wanneer een pushstop facing south bezet is en er voorlangs in getaxied moet worden, dient er een VOP tussen te zitten. Bijvoorbeeld: Wanneer een vliegtuig op pushstop 3 facing south staat, kan er in getaxied worden naar S5.
- Wanneer een pushstop (facing north) bezet is, kan er voorlangs facing south gepusht worden vanaf de eerstvolgende positie, bijvoorbeeld: vliegtuig vanaf S8 staat gepusht op push positie 8, er kan nu gepusht worden vanaf S7 naar push positie 5 facing south;
- Vliegtuig op pushstop 5 facing south, is vrij van in-taxiënd verkeer op L2 naar S7;
- Vliegtuig op pushstop 3 facing south is vrij van in-taxiënd verkeer op L1 naar S1;

‘Crossbleed’ pushback procedures

- Indien een ‘Crossbleed’ start gemaakt wordt dienen er 2 VOP’s tussen te zitten. Bijvoorbeeld: Wanneer er een vliegtuig op push stop 2 staat welke een ‘Crossbleed’ start maakt, kan er gepushed worden vanaf S5;
- ‘Crossbleed’ starts op pushstop 13 zijn niet toegestaan;
- ‘Crossbleed’ starts op pushstop 14 zijn niet toegestaan;
- ‘Crossbleed’ starts in intersecties L1 en L2 zijn niet toegestaan;

Code E pushback procedures

Indien er met een Code E vliegtuig gepushed wordt vanaf een E-spot dienen er 2 VOP’s tussen te zitten.

- Vliegtuig op E1: Eerst volgende pushback mogelijk is S11. Er kan voorlangs ingetaxied worden S7;
- Vliegtuig op E2: Geen opvolgende pushback mogelijk. Er kan voorlangs ingetaxied worden naar S10;

Communicatieprocedure

De pushbacktrucks zijn uitgerust met diverse communicatiemiddelen. Hiermee communiceert de pushback- chauffeur met de captain van het vliegtuig. Indien nodig kan de pushbackchauffeur direct contact opnemen met de luchtverkeersleiding.

Verkeersleiding	=	TOREN
Pushback	=	PUSHBACK VA t/m VE (Viggo) PUSHBACK SF t/m SK (SkyTanking)

Communicatie Pushbackchauffeur met TWR-GMC: De chauffeur noemt in zijn communicatie altijd:

1. De roepnaam van de pushbacktruck
2. De registratie van het toestel

Vanaf het moment dat de pushbackchauffeur het voertuig verlaat is een communicatie mogelijkheid niet gegarandeerd. Last minute wijzigingen dienen voorkomen te worden, tenzij de veiligheid in het geding komt;

- Vliegtuigen worden standaard (*facing north*) op de pushstop gezet;
- De Ground Movement Controller (TWR-GMC) geeft altijd de push/pull positie door aan de cockpit crew via GND frequentie;
- Cockpit crew geeft de push/pull positie altijd door aan de pushback chauffeur. De pushback chauffeur bevestigt dit richting Cockpit crew.
- Indien de pushback chauffeur geen contact kan krijgen met de cockpit crew dan neemt deze contact op met de verkeersleiding om de push/pull positie te conformeren;
- Indien de pushback chauffeur geen radio contact krijgt met de cockpit crew, dan wordt de startup procedure uitgevoerd d.m.v. handsignalen;
- Iedere ochtend doen de pushback chauffeurs met alle pushback trucks een radiotest met de TWR-GMC;
- Bij communicatie naar TWR-GMC wordt gebruik gemaakt van LVL radioterminologie en het NATO spellingsalfabet;
- Communicatie tussen cockpit crew en grondcrew geschiedt d.m.v. directe mondelinge communicatie via intercom tussen cockpit en pushback, alsmede met handgebaren.

Camera's

Op het platform zijn camera's t.b.v. van het zicht van de verkeersleiding op de grondoperatie.

3.13 Sleepregeling Vliegtuigen*

Doel

Het doel is zeker te stellen dat het verslepen van vliegtuigen geschiedt op een veilige manier door daartoe bevoegde personen en volgens de regels die gelden voor het uitvoeren van sleepbewegingen.

- Code C vliegtuigen kunnen tot en met S1 taxiën;
- Vanaf L1 richting de ASL-hangaar kunnen alleen vliegtuigen met een maximale wingspan van 31 meter worden versleept;
- Vliegtuigen mogen uitsluitend vertrekken vanaf een gemarkeerde VOP (GA Platform, S-, en E-posities). Vliegtuigen die elders (o.a. hangaars) geparkeerd staan, dienen naar een gemarkeerde VOP te worden gesleept alvorens op te starten;
- Voor alle sleepbewegingen dient vooraf toestemming te worden verkregen van de TWR-GMC (binnen openstelling). Buiten openstelling (afwezigheid TWR) dient vooraf telefonisch toestemming te worden verkregen van de DD AOM.

Overtredingen

- Bij overtreding van genoemde regels wordt de operator aangeschreven en/of wordt de mogelijkheid van het verslepen buiten openstelling (afwezigheid TWR) van het civiele platform direct voor onbepaalde tijd ingetrokken.

Verantwoordelijkheden

- Tijdens de sleepbeweging met towbar dient altijd iemand aanwezig te zijn in de cockpit van het te slepen luchtvaartuig ter bediening van de remmen en/of Auxiliary Power Unit (APU). Deze persoon moet voor de functie getraind en gekwalificeerd zijn. Dit is niet vereist voor toestellen die geen APU beschikken en/of kleiner zijn dan ICAO Code B (wingspan <15m) of er towbarless gesleept wordt;
- De trekker chauffeur dient bevoegd te zijn om de trekker te besturen en toestemming te hebben om het aangekoppelde luchtvaartuig te mogen verplaatsen.
- De trekker chauffeur is verantwoordelijk voor het uitvoeren van een FOD check voor, tijdens en na de sleepbeweging.
- Bij duisternis of verminderd zicht dient het sleepvoertuig koplampen te voeren en de betrokken medewerker ervoor te zorgen dat gesleepte luchtvaartuigen tijdens het slepen verlichting tonen, in overeenstemming met SERA.3215 bepalingen uit Implementing Regulation (EU) 923/20121,
- Voorafgaande aan het slepen dient men zich ervan te verzekeren dat alle luiken en deuren van het luchtvaartuig gesloten zijn zodanig dat er geen losse voorwerpen tijdens de sleepbeweging verloren kunnen gaan (GA verplicht i.v.m. security eisen passage SRA-CP).
- Al het sleepverkeer is verplicht voorafgaande aan de sleepbeweging hiervoor toestemming te verkrijgen van de TWR (binnen openstelling) of DD AOM (buiten openstelling).
- De DD AOM maakt voor sleepbewegingen buiten openstelling de inschatting of de sleepbeweging veilig en verantwoord uitgevoerd kan worden. Aan eerdere toestemmingen kunnen geen rechten worden ontleend.
- TWR meldt overtredingen aan DD AOM en vermeldt deze in het wachtjournaal AMC.
- DD AOM registreert overtredingen middels een registratie in Intellex onder "Work Observation".
- DD AOM dient tijdens sleepbewegingen buiten openstelling (afwezigheid TWR) aanwezig en bereikbaar te zijn.
- In geval van een calamiteit buiten openstelling is de DD AOM verantwoordelijk voor verwittiging van de hulpdiensten en correcte toegang tot het civiele platform. Een plattegrond met de correcte toegang en aanrijroute voor hulpdiensten die gelden voor het civiele platform kan men terug vinden in het Calamiteitenplan Eindhoven Airport (E.1.1).

3.14 Taxi procedures*

Doel

Al het taxi verkeer is verplicht voorafgaande aan de taxibeweging hiervoor toestemming te verkrijgen van de TWR.

Specifiek voor de “Bypass” langs S1 zijn in samenspraak met de AMC een aantal regels opgesteld voor het veilig taxiën in de buurt van deze opstelplaats. Deze regels gelden voor **ALLE** vliegtuigen die van het civiele platform gebruik maken.

- Code C Vliegtuigen kunnen tot en met S1 taxiën;
- Vanaf L1 richting de ASL-hangaar kunnen vliegtuigen worden versleept met een maximale wingspan van 31 meter;
- Inkomend positionerend (leeg) GA & BA verkeer uit het Schengen gebied kan gebruik maken van stoppositie Rainbow 1. Het vliegtuig zal stoppen op RA1 markering en vervolgens direct versleept worden naar een vliegtuighangar op het luchtzijdige gebied. Het inkomend vliegtuig dient altijd begeleid te worden door een marshaller van een grondafhandelaar, er mag op dat moment geen gebruik gemaakt worden van de taxitrack door voertuigen.
- Vliegtuigen mogen uitsluitend vertrekken vanaf een gemarkeerde VOP (GA1, GA2, S-, en E-posities). Vliegtuigen die elders (o.a. hangaars) geparkeerd staan, dienen naar een gemarkeerde VOP te worden gesleept alvorens op te starten. Vooraf dient daarvoor toestemming te worden verkregen van de TWR.

Overtredingen

- Bij overtreding van bovenstaande regels wordt de eigenaar van het betrokken toestel tot 2x schriftelijk gewaarschuwd;
- Bij een 3e overtreding van bovenstaande regels wordt het toestel de toegang tot het civiele platform voor een periode van minimaal 14 dagen ontzegd;
- In gevallen waarin deze regeling niet voorziet beslist de TWR.

Verantwoordelijkheden

- DD AOM registreert overtredingen middels een registratie in Intalex onder “Work Observation” en meldt dit aan de TWR;
- TWR meldt overtredingen aan DD AOM en vermeldt deze in het wachtjournaal AMC.

3.15 Vliegtuigopstelplaatsen (VOP) en dienstwegen*

Doel

Om het gebruik van de VOP's in goede banen te leiden zijn er enkele gebruiksregels opgesteld.

Verantwoordelijkheid

Vliegtuigopstelplaatsen worden door de afdeling Operations in SkyGuide gezet en voor een bepaalde periode toegewezen aan een Aircraft Operator.

De avond voorafgaande aan de dag maakt een grondafhandelaar een basisplanning.

De dag zelf worden de opstelplaatsen aangepast door een grondafhandelaar, indien dit de operatie bespoedigt. De vliegtuigopstelposities voor het GA verkeer worden te allen tijde door de GA medewerker (grondafhandelaar) ingepland. De DD AOM is eindverantwoordelijk voor de bepaling van de indeling van de vliegtuigopstelposities.

Voordat een VOP voor gebruik wordt toegewezen dient men zich ervan te overtuigen dat de VOP vrij is. De VOP wordt door de marshaller gecontroleerd op FOD, personen en afhandelingsmaterialen. FOD dient verwijderd te worden, personen dienen buiten de VOP te blijven en afhandelingsmaterialen dienen binnen de daarvoor voorziene vakken gepositioneerd te worden.



Figuur: de vliegtuigopstelplaatsen op het civiele platform.

Markering vliegtuigopstelplaatsen

Op diverse plaatsen op het civiele platform zijn vliegtuigopstelposities aangegeven. Het eerste karakter geeft de naam van de positie, het tweede karakter verwijst naar het parkeervak;

S=standaard, nose-in parkeren, toestel heeft pushback bij het verlaten van VOP. Kan gebruikt worden tot en met ICAO code 'C' toestellen;

E=standaard, nose-in parkeren, toestel heeft pushback bij het verlaten van VOP Kan gebruikt worden tot en met ICAO code 'E' toestellen;

De 30 cm rode klaringslijn achter de VOP langs is aangebracht om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen het platformdeel waar de vliegtuigen worden geparkeerd en het gebied waar de vliegtuigen taxiën. De opstelplaatsen zelf zijn gemarkeerd door een 20cm brede klaringslijn. Deze lijn geeft aan welk gebied vrij moet zijn bij in en uit taxiën. Gemarkeerde materiaalvakken staan buiten deze rode klaringslijn.

LET OP: in geval er alternatief/afwijkend geparkeerd wordt, dient bij het in- en uittaxiën alle equipment, voertuigen, materiaal, m.u.v. de brandblusser, van de VOP verwijderd te worden. Indien nodig en/of twijfel, ook de aangrenzende VOP vrij maken. Let hierbij niet alleen op de wingspan maar ook op de lengte van het toestel!

Afwijkende parkeerposities

Afwijkende parkeerposities zijn ter beoordeling van de DD AOM:

- Bij een te verwachte sterke wind (vanaf een gemiddelde windsnelheid van 20 knopen);
- Bij een calamiteit;
- Bij grote drukte;
- (Kleine) toestellen die niet met behulp van pushback teruggeduwd kunnen worden.

Hieronder een overzicht van de maximale toestelcode/type per VOP en de gebruiksregels; Operati-
ons EA heeft daarnaast een overzicht met parkeermogelijkheden voor diverse type toestellen en
eventuele beperkingen daarbij.

Positie	Naam	type	Lay-out	Intersectie	Bijzonderheden
VOP1	S1	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP2	S2	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP3	S3	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP4	S4	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP5	S5	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP6	S6	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP7	S7	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP8	S8	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP9	S9	Pushback	Code C	L1 & L2	
	E1	Pushback	Code E	Alleen L2	
VOP10	S10	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP11	S11	Pushback	Code C	L1 & L2	
	E2	Pushback	Code E	Alleen L2	
VOP12	S12	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP13	S13	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP14	S14	Pushback	Code C	L1 & L2	
GA1	GA1	Power in & out	Code B	L1 & L2	Max wingspan 31 meter Helikopter uitsluitend op GA1 laten parkeren.
GA2	GA2	Power in & out	Code B	L1 & L2	Max wingspan 22 meter Geen helikopterplaats
RA1	RA1	Power in only	Code B	L1 & L2	Max wingspan 31 meter

Tabel: alle Vliegtuigopstelplaatsen op het civiele platform

Aandachtspunten gebruik 'E posities'

- Als E1 in gebruik dan vervalt S8 en S9;
- Als E2 in gebruik dan vervalt S11 en S12;
- Vliegtuigen groter dan Code C dienen van intersectie Lima 2 gebruik te maken;
- Bij gebruik E positie, is er kans dat de dienstweg achter (deels) geblokkeerd wordt (dan dient dit te worden afgezet met pionnen);
- Controleer of de grondafhandelaren en tankdiensten de nodige materialen beschikbaar heeft t.b.v. afhandeling van code E toestellen (of hoger). Denk hierbij vooral aan pushback, highloader, trappen en ground power units;

De ruimte vanaf de taxilane centerline tot aan de rode klaring is 50 meter. De DD AOM kan bepalen aan de hand van onderstaande berekening wat er voor een code toestel achterlangs kan taxiën. Dus als er een Code D of E toestel wil komen, let op de check voor de volgende berekening bij het maken van VOP planning en accepteren van deze vlucht.

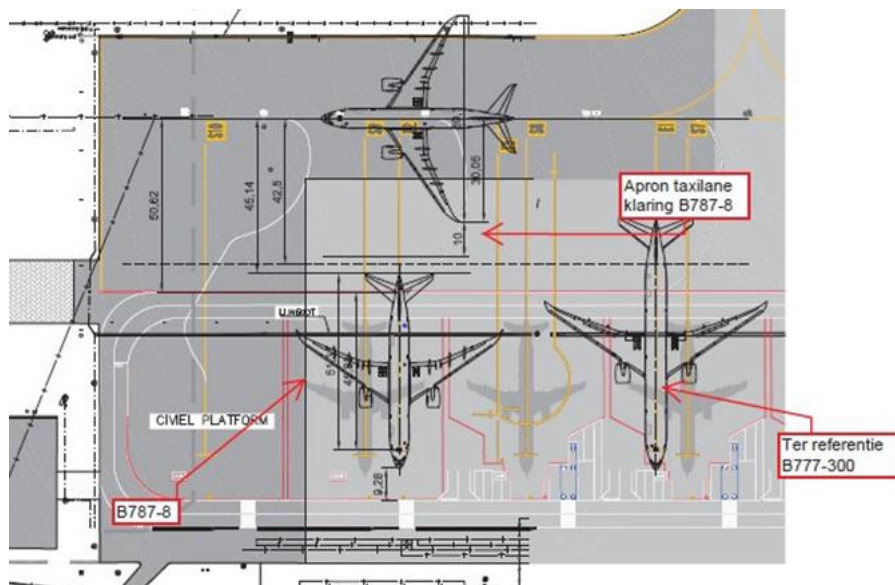
Berekening: Op de VOP stopstreep tot aan de rode klaring achterzijde is 41,40 meter.

Lengte vliegtuig van neuswiel tot staart. (alles langer dan 41,40 meter gaat van de 50 meter van de centerline tot aan de rode klaring van de achterliggende taxibaan af, dus alles wat uitsteekt achter de rode klaring. Wat er over blijft bepaald de maximale wingspan voor een achterlangs taxiënd vliegtuig, wel nog extra rekening houden met de minimale separatie tussen de VOP taxilijn en centerline tot het object:

ICAO Code	Separatie
Code A	12,00m
Code B	16,50m
Code C	22,50m
Code D	33,50m
Code E	40,00m
Code F	47,50m

Tabel: minimale separatie afstand tussen vliegtuigopstelplaats taxilijn en centerlijn tot het object.

Voorbeeld: een dreamliner B787-8 is van neuswiel tot staart 51,31 meter. Dan gaat er 9,91 meter van de 50 meter(centerline-rote klaring) af blijft 40,09 meter over. Dus volgens bovenstaand schema kan max code E achter de VOP taxiën.



Figuur: schets positie B787-8

Aandachtspunten in geval van afwijkend parkeren

- Indien de rode klaringslijn wordt overschreden dient dit met pionnen gemarkeerd te worden en zal de DD AOM ingelicht worden;
- De dienstweg voor de VOP's wordt altijd vrijgehouden;
- De marshaller verleent assistentie voor begeleiding bij het in-/ en uit taxiën van het luchtvaartuig;
- Indien toestellen kleiner dan code C afgehandeld moeten worden, kunnen deze toestellen op een Code C VOP gepositioneerd worden en met de pushbacktruck teruggeduwd worden. Een aantal type toestellen kunnen niet teruggeduwd worden en dienen alternatief geparkeerd te worden. Hiervoor dient te allen tijde afstemming plaats te vinden met de DD AOM. Zorg er voor dat er vooraf gekeken wordt hoe het toestel uitdraait en haal equipment en/of objecten weg om een veilige uitdraai te faciliteren;
- Hieronder een lijst met type toestellen die standaard gepositioneerd dienen te worden en type toestellen die alternatief geparkeerd dienen te worden.
- De E195 E2 wordt gekenmerkt door een significante wingspan (35,1m) en lengte (41,5m). Dit toestel past in een Code C VOP, echter kan het niet teruggeduwd worden door een pushback truck van de grondaafhandelaren. Daardoor is het niet mogelijk om het toestel conventioneel te parkeren op een Code C VOP. Een alternatieve parkeerwijze (dwars over de VOP) is wel mogelijk echter dienen aangrenzende VOP's dan vrij te zijn van vliegtuigen en GSE om veilig te kunnen manoeuvreren. Dit dient te allen tijde overlegd te worden met de DD AOM. Hij/zij geeft de uiteindelijke toestemming.

Compatibel met pushback truck grondaafhandelaren	Alternatief parkeren (niet compatibel met pushback truck grondaafhandelaren)
Mitsubishi CRJ 100/200/700/900/1000	Learjet 45
Avrojet 85/100 – BAe 146-300	Saab 340/2000
Fokker 70/100	Fokker 50
Embraer 135/140/145/170/175/190/195	ATR 42/72
Airbus A220-100/300	De Havilland Dash 100/200/300/400
Boeing 737-700/800/900	Embraer E195 E2
Boeing 737 MAX8/9	
Airbus A319(Neo)/A320(Neo)/A321(Neo)	

Tabel: Mogelijkheden pushback truck grondaafhandelaren.

General Aviation

General Aviation verkeer zal zo efficiënt mogelijk geparkeerd worden op GA platform. Het GA platform heeft 2 parkeervakken, GA medewerker/marshaller dient rekening te houden met de, maximale wingspan 31 meter (GA1) en 22 meter (GA2).

Daarnaast kan er gebruik gemaakt worden van stoppositie 'Rainbow 1' (RA1). Dit is uitsluitend toegestaan als men aan volgende voorwaarden voldoet:

- RA1 is voor gebruik homebase carriers;
- Het inkomend toestel moet altijd begeleid worden door een marshaller van een grondaafhandelaar (voorgereiden met marshall voertuig);
- Flight deck crew bevestigt de pin op RA1, zodat het toestel gereed is om te verslepen.
- De towtruckchauffeur dient in de towtruck te blijven zitten wanneer de pin geplaatst wordt, zodat er geen contact kan zijn tussen beide partijen.
- Het toestel moet hierna worden versleept naar luchtzijde;
- Het gehele proces gebeurt onder toezicht van het beveiligingsbedrijf;
- Alleen inkomende positie (geen passagiers) vluchten mogen gebruik maken van RA1;
- Alleen vluchten uit het schengengebied mogen gebruik maken van RA1;
- Een grondaafhandelaar draagt zorg voor de planning;

- EA Operations is verantwoordelijk voor de controle.

Bij GA verkeer is van belang dat:

- Het toestel binnen de VOP wordt geparkeerd;
- Het toestel voldoende ruimte heeft om binnen de rode klaringslijn van de betreffende VOP uit te kunnen draaien;
- Er voldoende afstand overblijft voor de afhandeling, het tanken en het uit taxiën van het toestel in de aangrenzende VOP;
- De-/anti-icing is niet toegestaan op het GA platform, hiervoor geldt een specifieke instructie die teruggevonden kan worden in het handboek 'Sneeuw- en gladheidsbestrijding EA'.

Gebruik achterste randweg

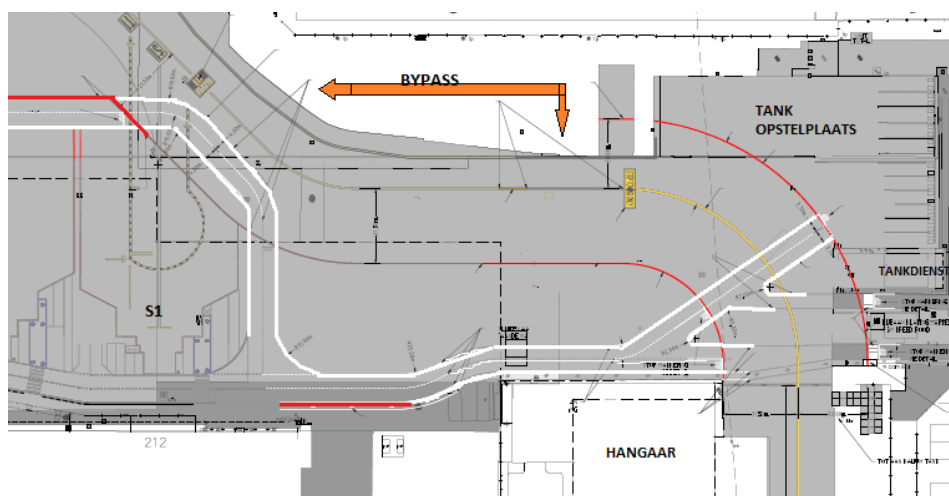
- De reguliere voorrangsregels op het platform gelden: A/C heeft altijd voorrang. Verkeer op deze dienstweg dient dan ook anti-collision Lights en verkeer komende van de intersecties goed in de gaten te houden.
- Deze weg zorgt ervoor dat verkeer niet op de VOP hoeft te keren, maar altijd rechtdoor kan rijden wat de veiligheid bevordert. Het is een 2 richtingen weg. De voorkeur is dat er, vanaf de terminal gezien tegen de klok in gereden wordt.
- Externe voertuigen (die begeleid worden door de luchthavenbeveiliging) mogen geen gebruik maken van de achterste randweg.

Gebruik ruimte tussen VOP's

Tussen de rode klaringslijnen van 2 VOP's zit 2 meter ruimte, welke bedoeld is om tussen verschillende VOP's door te kunnen rijden. Tussen VOP's doorrijden is echter ALLEEN toegestaan indien toestellen in beide VOP's stilstaan en het anti-collision light gedoofd is. Na S9 is deze tussenruimte niet meer aanwezig.

Gebruik 'Bypass'

- De bypass, de taxilane tussen oranje pijlen figuur 3, is voorbij S1 geschikt voor toestellen met een maximale wingspan van 31 meter.
- Tijdens het gebruik van de bypass is een gedeelte van de dienstweg (zie witte lijnen op onderstaande illustratie), gesloten voor het verkeer omdat de dienstweg daar buiten de rode klaring valt. Om de klaringen te allen tijde te garanderen zijn er stopstrepen aangebracht. Op die punten dient de gebruiker van de dienstweg te stoppen en zich ervan verzekeren dat er geen toestel gebruik maakt/wil gaan maken van de Bypass.



Figuur: bypass

Gebruik dienstweg vanaf Defensie

- Verkeer komend vanaf de rondweg Defensie dient via de dienstweg (en niet meer via de intersectie) naar het civiele platform te rijden en daar de dienstweg op te gaan.
- Deze weg wordt ook gebruikt voor het terugkeren van de pushback naar het civiele platform.

Administratieve verwerking

Alle VOPs worden in SkyGuide verwerkt bij de betreffende vliegweging.

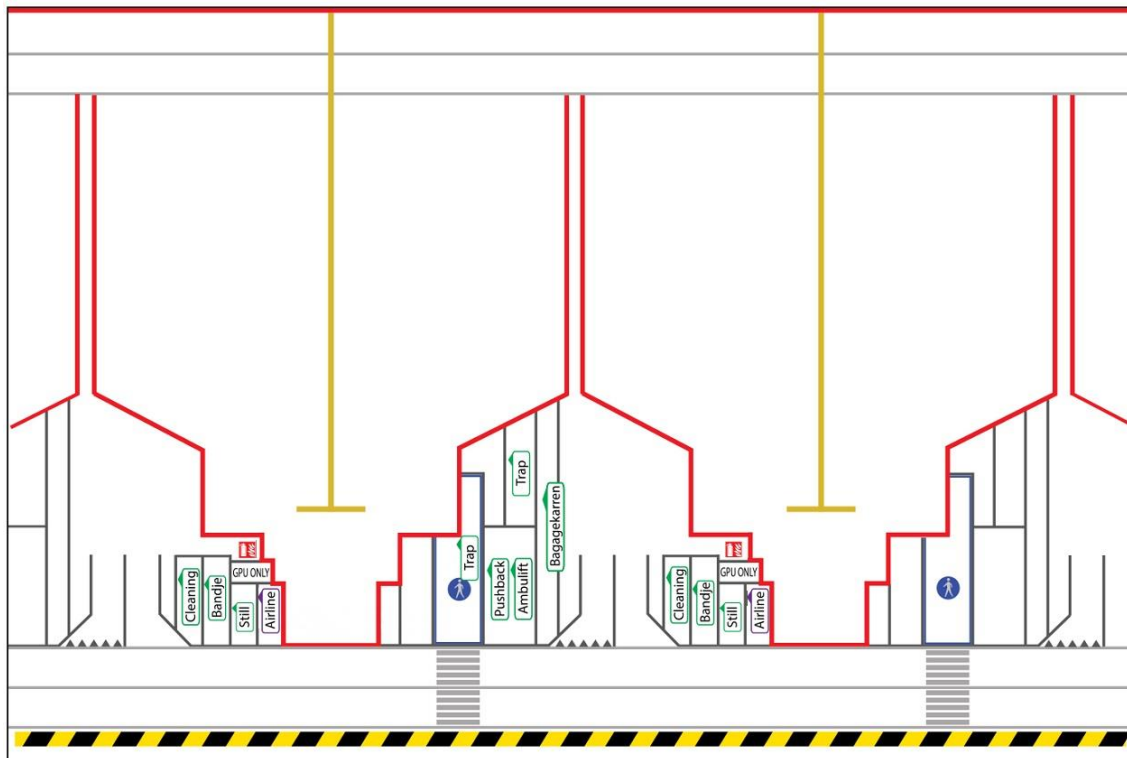
3.16 Parkeeroverzicht voertuigen en materialen

Doel

Ten behoeve van de veiligheid en efficiency is gekozen voor materiaalvakken op de VOP. Hierdoor hoeven er minder platformbewegingen plaats te vinden.

- De materiaal vakken zijn aangebracht bij S1 t/m S13;
- GPU vakken zijn aangebracht bij S1 t/m S14. Daarbij is steeds uitgegaan van een Code C toestel;
- Voor S14 geldt dat er (m.u.v. het GPU vak) geen materiaal vakken zijn aangebracht. Dit komt omdat S14 een reserve VOP is die niet structureel ingezet dient te worden.
- Voor het bepalen van de klaring t.o.v. de materiaalvakken, is uitgegaan van de pushback (S) positie. In het geval dat er op een opstelplaats afwijkend geparkeerd wordt, dient al het materiaal en de GPU van de VOP verwijderd te zijn voor binnenkomst en voor vertrek van het toestel.

De diverse vakken zijn toegewezen aan specifiek materiaal, conform de plattegrond hieronder.



- De meeste materiaalvakken worden gebruikt door de grondafhandelaren;
- Airline: plek waar de luchtvaartmaatschappij bv TD auto kan parkeren;
- Op S3 is het vak "Airline" bestemd voor de A1 van Eindhoven Airport. Dit staat zodanig aangegeven;
- Cleaning: wachtpositie voor het schoonmaakbedrijf;
- Tankdiensten maken vooralsnog geen gebruik van de materiaalvakken;
- Vak met de brandblussermarkering: Locatie brandblusser en overig noodzakelijk los materiaal (te weten: blokken, lintwagens, pionnen);
- Positie trap/voetganger icoon. Door gebruik trap komt looppad voor passagiers vrij.

PARKEREN OP DE RANDWEG IS NIET TOEGESTAAN

3.17 Low Visibility Procedures

Doel

Om de vliegveiligheid te borgen tijdens het opereren met verminderd zicht zijn er procedures opgesteld wanneer het zicht afneemt tot de hieronder vermelde waarden. Er is dan sprake van Low Visibility Procedures (LVP) of Bijzondere zichtomstandigheden (BZO): Er worden vier LVP-fasen onderscheiden volgens de volgende limieten met bijbehorende Low Visibility Procedures. EA Ops dient gebruikers van het manoeuvring area (gebied vanaf rode klaringslijn) te informeren zodra er LVP van kracht zijn en mogelijke beperkingen te respecteren. Hieronder wordt er achter ieder bullet-point aangegeven tussen haakjes wie de uitvoerende partij betreft.

LVP Fasen vliegverkeer

Fase	Conditie	Low Visibility Procedure
A	RVR ² ≤ 1.500 m en/of wolkenbasis ≤ 300 ft	• TWR informeert AOM dat LVP van kracht zijn (AMC); • Vermelden in dienstrapport (Ea OPS); • ATIS vermelding: "Low visibility procedures in progress" (AMC); • LVP fase door meteo in QAM laten opnemen (AMC); • DM sup flow rate laten vaststellen voor inbound verkeer i.v.m. holding capaciteit (AMC); • BCU sluit en controleert alle slagbomen die toegang verlenen tot het landingsterrein (AMC); • Alle werkzaamheden in het landingsterrein worden beëindigd (AMC); • Intersectie take-offs alleen toegestaan als gehele baan vanaf de toren nog te zien is (AMC); • Conditionele klaringen niet toegestaan (AMC); • Landingsklaring uiterlijk 4 NM van de baandrempel (AMC); • Taxi instructies op taxiway romeo & baankruisingen worden verstrekt op de TWR-frequentie (AMC); • Indien het vliegverkeer vanaf de toren niet zichtbaar is, dient 'runway vacated' gerapporteerd te worden (AMC).
B	RVR < 1.100 m en/of wolkenbasis < 200 ft	• Maatregelen zoals gesteld in LVP fase A; • Vermelden in dienstrapport (Ea OPS); • TWR informeert AOM dat alleen voertuigen met een operationele noodzaak op het landingsterrein mogen komen na expliciete toestemming van TWR-VKL (AMC); • TWR initieert door vanaf toestel 6467 in te bellen op *043 het volgende basisomroep bericht: 'This is a message from Air Traffic Control, due to low visibility there are no vehicles allowed on airside (2x), end of message'. Indien het bericht op werkdagen voor 08.00lt eruit is gegaan, dient dit bericht nogmaals verspreid te worden om 08.15 lt. Indien LVP niet meer van kracht zijn dan het volgende basisomroep bericht initiëren: 'This is a message from Air Traffic Control, the airside restrictions due to low visibility are hereby canceled (2x), end of message' (AMC). • BCU plaatst twister lights bij de aansluiting van de Uniform en Kilo track op taxiway Romeo (AMC); • De separatie op final is minimaal 8 NM (AMC).

² RVR van de baan in gebruik

C	RVR < 550 m	• Maatregelen zoals gesteld in LVP fase B; • Vermelden in dienstrapport (Ea OPS); • Indien het vliegverkeer (even) stil heeft gelegen, dient voor aanvang eerste start een baaninspectie uitgevoerd te worden (AMC); • Er mag pas gepushed of getaxied worden als met het camera-systeem vastgesteld kan worden dat aan de separatie wordt voldaan zoals gesteld in de paragraaf Pushback procedures (AMC); • Als het camerasysteem niet operationeel te gebruiken is mag er pas gepushed of getaxied worden zodra het voorgaand vliegtuig airborne heeft gerapporteerd (AMC); • Vliegverkeer mag alleen nog starten (AMC); • Intersectie take-off niet toegestaan (AMC).
D	RVR < 300 m	• TWR informeert AOM dat er geen vliegverkeer kan worden afgehandeld (AMC); • Vermelden in dienstrapport (Ea OPS); • De vliegbasis is beneden operationele minima voor aankomend en vertrekkend verkeer; • ATIS vermelding: "Airport visibility below operational limits" (AMC).
Einde LVP		• TWR informeert AOM over einde LVP (AMC); • ATIS vermelding LVP in progress verwijderen (AMC); • LVP strip betreffende fase en TWR taxi verwijderen van desk VKL en GMC (AMC); • LVP fase door meteo in QAM laten verwijderen (AMC); • Einde LVP vermelden in dienstrapport (Ea OPS); • Eventueel i.s.m. Duty manager SUP flow rate aanpassen (AMC); • BCU twister lights laten verwijderen en slagbomen openen/controleren (AMC); • Werkzaamheden in het landingsterrein zijn weer toegestaan; • Conditionele klaringen zijn weer toegestaan; • Taxi instructies op taxiway Romeo & baankruisingen mogen weer op de GMC-frequentie worden verstrekt na toestemming van de VKL (AMC); • Als er vliegverkeer op de frequentie is, dan via de frequentie informeren dat de LVP ten einde is: 'Low visibility procedures are hereby canceled' (AMC); • Indien via het basisomroep bericht de LVP is afgekondigd, dan dient het volgende bericht te worden gedeeld via de basisomroep: 'This is a message from Air Traffic Control, the airside restrictions due to low visibility are hereby canceled (2x), end of message' (AMC);

LVP Fasen grondverkeer

Voor grondverkeer gelden de volgende LVP-fasen:

Fase	Conditie	Low Visibility Procedure
A	$RVR^3 \leq 1.500$ m en/of wolkenbasis ≤ 300 ft	Geen
B	$RVR < 1.100$ m en/of wolkenbasis < 200 ft	• Alleen sleepverkeer met een operationele noodzaak; • Alleen voertuigen met een operationele noodzaak op landingsterrein na expliciete toestemming TWR; • Voertuigen met operationele noodzaak hebben toestemming om platform oost te betreden tijdens LVP tot aan de 'nieuwe' rode belijning. Het passeren van de rode belijning is zonder toestemming van de TWR verboden.
C	$RVR < 550$ m	• Er mag pas gesleept worden als met het camerasysteem vastgesteld kan worden dat aan de separatie wordt voldaan; • Alleen baaninspectie toegestaan; • Voertuigen met operationele noodzaak hebben toestemming om platform oost te betreden tijdens LVP tot aan de 'nieuwe' rode belijning. Het passeren van de rode belijning is zonder toestemming van de TWR verboden.
D	$RVR < 300$ m	• Geen sleepverkeer toegestaan; • Geen voertuigen toegestaan op landingsterrein; • Voertuigen met operationele noodzaak hebben toestemming om platform oost te betreden tijdens LVP tot aan de 'nieuwe' rode belijning. Het passeren van de rode belijning is zonder toestemming van de TWR verboden.

³ RVR van de baan in gebruik

3.18 Storm en onweersverwachting

Doel

Weerinvoeden zijn van grote invloed op de luchtvaart. Wind, elektrische ontladingen, hagel en regen kunnen de landing of het vertrek bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken en grote schade veroorzaken. Ook losse en/of windgevoelige voorwerpen kunnen grote schade veroorzaken en zelfs veranderen in projectielen die persoonlijk letsel kunnen veroorzaken.

Omschrijving

Wanneer van toepassing neemt de meteo of OCC Klu contact op met de DD AOM voor een Stormverwachting of onweersverwachting. De DD AOM informeert betrokken partijen en neemt onderstaande maatregelen ten aanzien van handhaving van orde en veiligheid, ter voorkoming van letsel aan personen en/of schade aan EA-eigendommen en eigendommen van derden.

Fases:

- a. Voorwaarschuwing
- b. Afkondiging storm/onweersmaatregelen
- c. Afschaling

De DD AOM informeert via diverse communicatiekanalen (o.a.: Airport Community App, belronde, via portofoon, Platform waarschuwingsverlichting,...) ten aanzien van windsterkte, windrichting of onweersverwachting en over de te nemen maatregelen:

- Grondafhandelaren;
- Tankdiensten;
- Beveiligingsbedrijf;
- Luchtverkeersleiding (i.g.v. afhandelingsverbod);
- TD van luchtvaartmaatschappijen;
- KMar/ Douane;
- Betrokken luchtvaartmaatschappijen (alleen eigen genomen maatregelen benoemen);
- Partijen die de terminal via de Hoofddoorlaatpost verlaten (Vermaat, B&S);
- Adhoc aanwezigen in het luchtvaartterrein (Leveranciers, TD EA e.d.).

Te nemen maatregelen bij stormverwachting

- Controleert de DD AOM het terrein op losse en/of windgevoelige voorwerpen en verzoekt de grondafhandelaren en andere bedrijven indien nodig (afhandelings-) materiaal vast, in de luwte van de gebouwen of indien mogelijk binnen te zetten;
- Verscherpte aandacht door afhandelaar voor het leggen van (extra) wielblokken;
- De DD AOM houdt zich continu op de hoogte van de actuele situatie, middels het opvragen van de meteorologische update met trend;
- Als uitgangspunt wordt een *gemiddelde windsnelheid van 20 knopen* aangehouden voordat er 'alternatief' geparkeerd mag gaan worden. Het 'alternatief' parkeren is bij gemiddelde windsnelheden tussen de 20 en 29 knopen alleen toegestaan op de inrijd-/uitrijdlijn met de neus in windrichting 130 graden of 310 graden.
- Bij gemiddelde windsnelheden vanaf 30 knopen mag het vliegtuig met de neus in de heersende windrichting worden geplaatst echter zoveel mogelijk binnen het bestaande klaringsvak.
- De DD AOM én de marshaller dienen zich te vergewissen van voldoende separatie tussen de diverse vliegtuigen;
- Afhandeling zal indien noodzakelijk in opdracht van de DD AOM worden stopgezet bij gemiddelde windsnelheden van 36 knopen en meer. De DD AOM informeert airlines op accountmanagement niveau, de grondafhandelaren informeren airlines op operationeel niveau;
- De DD AOM activeert het Platform waarschuwingssysteem (oranje licht) om de platform gebruikers te waarschuwen over een te verwachte onweersituatie of extreem weer.

Te nemen maatregelen bij onweerswaarschuwing

- In belang van de veiligheid van alle medewerkers en passagiers kan er een algeheel afhandelsverbod afgekondigd worden op Eindhoven Airport. Dit verbod is dan van toepassing op het gehele civiele platform;
- Alle medewerkers dienen op tijd te worden ingelicht over het naderende onweer en/of storm. Een afhandelsverbod wordt door de DD AOM afgekondigd, indien er binnen een cirkel met een straal van 3NM (5 kilometer) onweer boven Eindhoven Airport voorkomt of elektrische ontladingen zijn waargenomen;
- Er mogen dan geen activiteiten op of rond een VOP plaatsvinden;
 - Blokken mogen niet meer geplaatst worden na aankomst van het vliegtuig;
 - Tanken wordt stop gezet.
 - Het platform is tijdens een onweerwaarschuwing voor eenieder verboden terrein, alle activiteiten IN het vliegtuig kunnen wel normaal doorgang vinden;
 - Aanwijzingen van de DD AOM dienen onverwijld te worden opgevolgd;
 - Ook andere aanwezigen op het terrein (bijvoorbeeld leveranciers, TD) dienen het landingsterrein in opdracht van de DD AOM te verlaten.
 - Het beveiligingsbedrijf zal vanuit een voertuig controle uitvoeren op naleving van het afhandelsverbod.
- De DD AOM informeert de platform gebruikers over een onweersituatie of extreem weer. Bij het activeren van het rood licht (Platform waarschuwingsverlichting) geldt een afhandelsverbod op het gehele civiele platform.

Verantwoordelijkheden

- DD AOM is verantwoordelijk voor het informeren van alle partijen op civiel terrein;
- Gebruikers dienen op waarschuwing te acteren en zorg te dragen voor het veilig parkeren van eigen materialen;
- Het afkondigen en weer opheffen van een afhandel en/of tankverbod zal door de DD AOM worden gecommuniceerd met alle betrokkenen;
- Indien de maatregelen van kracht blijven bij de dienstoverdracht, dienen deze overgedragen te worden;
- Na sluiting toren wordt storm of onweerswaarschuwing aan de DD AOM gedaan door Meteo te Woensdrecht. Na vertrek DD AOM (b.g.g.) wordt de HDP geïnformeerd;
- HDP informeert gebruikers bij afwezigheid DD AOM (24.00-04.00).

Administratieve verwerking

- Alle genomen acties en bijzonderheden moeten aan het einde van de dienst verwerkt zijn in het dienstrapport.
- In geval van incidenten, schade en/of letsel zal de DD AOM dit registreren middels een registratie in Intelx onder de desbetreffende categorie (bij schade aan vastgoed bijvoorbeeld: "property Damage Incident").

Beschikbaar voor DD AOM met inlogcode:

www.luchtvaartmeteo.nl; RADIS applicatie 3 en 8 NM cirkels EHEH.

3.19 Inzet brandweer Defensie

Doel

Het verschaffen van informatie en richtlijnen met betrekking tot inzet van de brandweer Defensie op het civiele platform.

Omschrijving

In geval van een calamiteit worden diverse hulpdiensten gealarmeerd en ingezet. Er zijn verschillende scenario's denkbaar waar hulpdiensten een actieve rol in spelen. De brandweer Defensie vervult een actieve rol in de hulpverlening op en rondom EA. Er is namelijk 24/7 bezetting waarbij de inzet van personeel in geval van eerste hulpverlening niet ten koste gaat van de brandweer categoriestelling.

Zodra civiele hulpdiensten (ambulance of brandweer) gebeld moeten worden, dient ook de brandweer Defensie gealarmeerd worden via de interne AMC telefoon op het calamiteitenpaneel '6537/8' of '112' of middels de buitenlijn '040-289 6537/8'. De brandweer Defensie kan binnen 3 tot 6 minuten ter plaatse aanwezig zijn.

Verantwoordelijkheden

- De DD AOM alarmeert de brandweer Defensie zodra inzet van civiele ambulance en/of brandweer op het civiele platform benodigd is;
- Brandweer Defensie beperkt de initiële inzet van voertuig en manschappen tot het minimum, normaliter betekent dit één voertuig met drie hulpverleners. Indien nodig zal men zelf opschalen;
- Het is aan de brandweer Defensie en DD AOM om ter plaatse te bepalen wanneer het afschalen van hulpdiensten verantwoord is;
- De brandweer Defensie voert blauwe verlichting en akoestisch geluid zodra het civiele platform betreden wordt;
- Begeleiding van de hulpverleners op beveiligd gebied is altijd nodig, verzorgd door het beveiligingsbedrijf of desnoods een medewerker van afdeling Operations. Zorg er voor dat er geen spullen van de brandweer Defensie in beveiligd gebied achterblijven en voertuigen waar mogelijk op slot gaan zodra ze deze verlaten;
- De DD AOM blijft eindverantwoordelijk voor de security tijdens de inzet van de hulpverleners.

3.20 Brandweercategorie

Doel

Het verschaffen van informatie en toelichting met betrekking tot de verschillende brandweercategorieën die kunnen gelden op de luchthaven.

Omschrijving

Conform het AIP garandeert AMC CAT 8 tijdens OPR HRS (Indien anders zal een NOTAM uitgevaardigd zijn). Indien er geen vliegtuigen > CAT 7 in de planning staan, zal worden afgeschaald naar CAT 7. Op ieder gewenst moment blijft CAT 8 leverbaar. Wanneer een maatschappij een vliegtuig >CAT 8 wenst in te zetten dient dit minimaal 48 uur van tevoren te worden aangevraagd bij de OCC AMC.

Werkwijze bij aanvragen >CAT 8

- Alle aanvragen, correspondentie en wijzigingen betreffende onderstaande dienen altijd per mail bevestigd te worden;
 - aanvragen van >CAT 8;
 - bevestiging van beschikbaarheid >CAT 8;
 - wijzigingen tijdstip vlucht of annulering;
 - niet beschikbaar hebben >CAT 8 (bijv. door ziekte/uitval voertuigen)Mail dient gericht te worden aan OCC AMC (OvD). Hiervoor is een gezamenlijke email adres groep aangemaakt nl.: BRW CAT (brandweer, TWR, IPC en BCOPS).
- Vermeld de aanvraag >Cat 8 in het dienstrapport. Indien er voor einde dienst nog geen bevestiging is ontvangen dan dient de DD AOM OCC AMC bellen en vragen naar de status van de aanvraag.
- Mail verkeer opslaan in mailbox 'BRW CAT' en vermelding maken in briefing.
- Na bevestiging van levering >CAT 8 vanuit AMC dient een vermelding in de agenda gezet te worden op de dag voorafgaand aan de betreffende vlucht. De DD AOM dient of de dag voorafgaand aan de >CAT 8 vlucht contact op te nemen met de OCC AMC voor een laatste controle.

Let op: bij vertraging/ delay dient altijd de AMC geïnformeerd te worden.

Table 1-1. Aerodrome reference code
(see 1.6.2 to 1.6.4)

Code element 1	
Code number	Aeroplane reference field length
1	Less than 800 m
2	800 m up to but not including 1 200 m
3	1 200 m up to but not including 1 800 m
4	1 800 m and over
Code element 2	
Code letter	Wingspan
A	Up to but not including 15 m
B	15 m up to but not including 24 m
C	24 m up to but not including 36 m
D	36 m up to but not including 52 m
E	52 m up to but not including 65 m
F	65 m up to but not including 80 m

Table 9-1. Aerodrome category for rescue and firefighting

Aerodrome category (1)	Aeroplane overall length (2)	Maximum fuselage width (3)
1	0 m up to but not including 9 m	2 m
2	9 m up to but not including 12 m	2 m
3	12 m up to but not including 18 m	3 m
4	18 m up to but not including 24 m	4 m
5	24 m up to but not including 28 m	4 m
6	28 m up to but not including 39 m	5 m
7	39 m up to but not including 49 m	5 m
8	49 m up to but not including 61 m	7 m
9	61 m up to but not including 76 m	7 m
10	76 m up to but not including 90 m	8 m

Vliegtuig specificatie tabel

Type	Vluchtplan code	Romp lengte	Wingspan	ICAO code	ICAO RFF categorie
Airbus A220-100	BCS1	35,00m	35,10m	C	6
Airbus A220-300	BCS3	38,71m	35,10m	C	6
Airbus A319	A319	33,84m	35,80m	C	6
Airbus A319neo	A19N	33,84m	35,80m	C	6
Airbus A320	A320	37,57m	35,80m	C	6
Airbus A320neo	A20N	37,57m	35,80m	C	7
Airbus A321	A321	44,51m	35,80m	C	7
Airbus A321neo	A21N	44,51m	35,80m	C	7
Airbus A330-200	A332	58,82m	60,30m	E	8
Airbus A330-800	A338	58,82m	64,00m	E	8
Airbus A330-300	A333	63,67m	60,30m	E	9
Airbus A330-900	A339	63,66m	64,00m	E	9
Airbus A340-300	A343	63,69m	60,30m	E	9
Airbus A350-900	A359	66,80m	64,75m	E	9
Airbus A350-1000	A351	73,79m	64,75m	E	9
Boeing 737-700	B737	33,63m	35,79m	C	6
Boeing 737-800	B738	39,47m	35,79m	C	7
Boeing 737-900	B739	42,11m	35,79m	C	7
Boeing 737-8MAX	B38M	39,47m	35,92m	C	7
Boeing 737-9MAX	B39M	42,16m	35,92m	C	7
Boeing 757-200	B752	47,30m	38,00m	D	7
Boeing 767-300	B763	54,94m	47,57m	E	8
Boeing 777-200	B772	63,73m	60,93m	E	9
Boeing 777-300	B773	73,86m	64,80m	E	9
Boeing 787-8	B788	56,72m	60,12m	E	8
Boeing 787-9	B789	62,81m	60,12m	E	9
Boeing 787-10	B78X	68,28m	60,12m	E	9
Embraer RJ135	E135	26,33m	20,04m	B	5
Embraer RJ145	E145	29,87m	20,04m	B	6
Embraer E170	E170	29,90m	26,01m	C	6
Embraer E175	E175	31,67m	26,01m	C	6
Embraer E190	E190	36,25m	28,73m	C	6
Embraer E195	E195	38,66m	28,73m	C	6
Embraer E195-E2	E295	41,50m	35,13m	C	6
Mitsubishi CRJ100/200	CRJ1/CRJ2	26,77m	21,18m	B	5
Mitsubishi CRJ700	CRJ7	32,30m	23,20m	B	6
Mitsubishi CRJ900	CRJ9	36,20m	24,90m	C	6
Mitsubishi CRJ1000	CRJX	39,10m	26,20m	C	7
ATR42-300/500	AT43/AT45	22,67m	24,57m	C	4
ATR72-200/500/600	AT72/AT75/AT76	27,20m	27,10m	C	5
DeHavilland Q400	DH8D	32,80m	28,40m	C	6

3.21 Sneeuw- en gladheidsbestrijding

Doel

Het Handboek Sneeuw- en Gladheidsbestrijding beschrijft de procedures en de verantwoordelijkheden betreffende het ijs- en sneeuwvrij maken van de verharde stukken op het civiele gedeelte van het vliegveld Eindhoven. Teneinde te voorkomen dat sneeuw en gladheid het luchthavenproces verstoren, gelden in de winterperiode voor gebruikers van het civiele platform de volgende aanvullende regels:

- Laat geen afvalwater ondoordacht uitstromen op de grond en zorg ervoor dat bij waterbevoorrading zo weinig mogelijk vloeistof wordt gemorst;
- Vermijd het rijden over nog niet geruimde besneeuwde delen indien dit niet noodzakelijk is. Hiermee wordt voorkomen dat de sneeuw aan het oppervlak gaat kleven;
- Voer voldoende verlichting en draag hoge zichtbaarheid kleding;
- Pas uw snelheid aan de weersomstandigheden aan;
- Meld altijd gevaarlijke situaties bij de DD AOM:
Telefoonnummer: 040-2919823
Calamiteitennummer: 040-2919844

Verantwoordelijkheden

- HAOS is verantwoordelijk voor het (laten) houden van de jaarlijkse evaluatie en opstart van het volgende seizoen. De uitvoering hiervan wordt gedaan door de AOM met neventaak Gladheidsbestrijding. Dit gebeurt in het zomerseizoen;
- HAM is verantwoordelijk voor de gereed stelling van EA materieel en verzekert zich van gereed stelling van arbeid en middelen bij door EA ingeschakelde leveranciers;
- HAOS houdt toezicht op de gereed stelling van de grondaafhandelaren (de-icing);
- HAOS is verantwoordelijk voor het informeren van operationele partijen voorafgaand aan en waar nodig tijdens, de winterperiode. De uitvoering hiervan wordt gedaan door de AOM met neventaak Gladheidsbestrijding;
- HAOS is verantwoordelijk voor het Handboek Sneeuw- en Gladheidsbestrijding.
- AMC is verantwoordelijk voor het ijs- en sneeuwvrij maken van het banenstelsel en gereedstelling. Evaluatie daarvan kan integraal besproken worden in het veiligheidsoverleg, waar ook Eindhoven Airport bij aan sluit.

3.22 PCR draagsterktes van het civiel platform

Doel

Het doel is om te borgen dat de draagsterktes van het civiele platform gerespecteerd worden. De draagsterkte van verhardingsconstructies wordt uitgedrukt door middel van een Pavement Classification Rating (PCR). Het PCR bestaat uit een getal gevolgd door een codering. Het getal is gekoppeld aan het Aircraft Classification Rating (ACR), wat voor elk type vliegtuig per verhardingsconstructie wordt berekend. Als het ACR van een bepaald type vliegtuig kleiner is dan het PCR van een bepaalde sectie, dan mag het vliegtuig onbeperkt van deze sectie gebruikmaken. De codering kan variëren en zegt iets over het type verharding, ondergrondcategorie, maximaal toelaatbare bandenspanning en de evaluatiemethode. In onderstaande tabel staat per sectie aangegeven welke PCR waarden van toepassing is. Door de laagste PCR te vermelden, zal een hogere ACR eerder opvallen waarop goede besluitvorming kan genomen worden.

Verantwoordelijkheden

- Er dient voor aanvang van een nieuwe route en/of luchtvaartmaatschappij zeker te stellen dat er binnen de marges van de PCR per sectie afgehandeld kan worden;
- De Capaciteitsmanager en Manager Aviation Partners & Facilitation dienen bij een vooraf aangekondigde vliegtuigtype wijziging te controleren of dit binnen de marges van de PCR per sectie afgehandeld kan worden;
- De HAM draagt zorg voor een correct en actueel overzicht van PCR per sectie en controleert dit op jaarlijkse basis. Indien wijzigingen geconstateerd of aangebracht worden dient dit gemeld te worden aan Team Safety zodat hierop de instructie en AIP aangepast kunnen worden.

Opvolging

Indien een bepaald type vliegtuig buiten de marges van de PCR valt, kan er incidenteel een uitzondering gemaakt worden. Neem hiervoor contact op met Team Safety. Indien het vliegtuig hierdoor niet geaccepteerd kan worden, dient de verantwoordelijke de luchtvaartmaatschappij hiervan op de hoogte te brengen en gebruik van het civiele platform te ontzien. Team Safety registreert de frequentie van uitzonderingen en zal jaarlijks in overleg treden met betrokken afdelingen indien nadere opvolging benodigd is.

Sectie	Draagkrachtclassificatie		
	Jaar van aanleg	PCR	Codering
Intersectie Lima 1	1985	632	R/A/W/T
Intersectie Lima 1 baankop 21	2011	556	R/A/W/T
Intersectie Lima 2	1985	675	R/A/W/T
Intersectie Lima 2	1985	565	R/A/W/T
VOP S1	2014	675	R/A/W/T
VOP S2, S3, S4	1985	527	R/A/W/T
VOP S5 en S6	1985	518	R/A/W/T
VOP S6 en S7	1995	508	R/A/W/T
VOP S8 en S9	1998	603	R/A/W/T
Bypass	2013	675	R/A/W/T
Rijbaan Lima 1 – Lima 2, km 0,000-0,140	2000	650	F/A/W/T
Rijbaan Lima 1 – Lima 2, km 0,150-0,220	2000	650	F/A/W/T
Rijbaan Lima 2 – S10, km 0,250-0,390	2000	650	F/A/W/T
VOP S10	2000	650	F/A/W/T
VOP S11	2015	650	F/A/W/T
VOP S12	2015	650	F/A/W/T
Rijbaan S11/S12	2015	650	F/A/W/T
Hardstand VOP S10	2018	660	R/A/W/T
VOP S13	2015	650	F/A/W/T
VOP S14	2015	650	F/A/W/T
GA Platform	2015	650	F/A/W/T

Tabel PCR Secties, 20 oktober 2023.

3.23 Onderhoud bedrijfsmiddelen en infrastructuur landingsterrein

Doel

Het beheer, onderhoud en aanschaf van de bedrijfsmiddelen en infrastructuur in luchthaventerrein valt, voor zover het eigendom is van Eindhoven Airport zelf, onder de verantwoordelijkheid van de HAM en Head of Digital & IT. Het meeste platformmaterieel is eigendom van de grondaandehouder en andere toeleveranciers (tankdienst, cleaning, catering).

Voor wat betreft de infrastructuur is de verantwoordelijkheid van EA beperkt tot het civiele platform, en de op militair terrein aangelegde delen ten behoeve van het civiele medegebruik uitsluitend voor zover dit schriftelijk door COO is overeengekomen.

In deze instructie worden alleen de zaken beschreven die onder de verantwoordelijkheid van Eindhoven Airport vallen en zich in het landingsterrein (kunnen) bevinden.

De beschreven scope is op hoofdlijnen, volledige overzichten van bedrijfsmiddelen en infrastructuur is aanwezig bij de HAM.

Verantwoordelijkheden

Beheer, onderhoud (zowel preventief als correctief) en aanschaf van bedrijfsmiddelen en infrastructuur wordt beheerd door de HAM en Head of Digital & IT voor de aan hun toebedeelde onderdelen.

Hieronder valt onder meer:

- Bedrijfszekerheid en gereed stelling conform geldende wet- en regelgeving;
- Budgetopstelling en bewaking;
- (Meerjaren) plannen t.a.v. onderhoud en vervanging
- (Laten) uitvoeren van werkzaamheden aan bedrijfsmiddelen en infrastructuur door daarvoor gecertificeerde leveranciers en of medewerkers, met in achtname van geldende wet- en regelgeving;
- (Verplichte) keuringen en inspecties;
- Administratie (o.a. vergunningen, verzekeringen, schade afwikkeling)
- Inkoop/aanbestedingstrajecten;
- Opstellen van inkoopspecificaties;
- Rapportage naar de directie.

Preventief onderhoud

Preventief onderhoud aan bedrijfsmiddelen en infrastructuur op het landingsterrein is cruciaal voor de bedrijfsvoering van het vliegveld. In geval van adhoc uitval kan dit leiden tot grote operationele verstoringen. Daarnaast kan beschadigd/onvoldoende technische conditie van materiaal en infrastructuur directe of indirecte schade aan toestellen of ander materiaal veroorzaken.

Bovenstaande is zowel vanuit veiligheid als vanuit commercieel aspect onwenselijk en dient dan ook te allen tijde voorkomen te worden.

Correctief onderhoud

Schade en of afwijkingen, ook wel klachten genoemd, dienen gemeld te worden middels een registratie in Intellex. In geval van urgente zaken dient tevens direct geschakeld te worden.

Werkafspraken AMC – EA inzake beheer intersecties L1 en L2

Volgende werkafspraken zijn overeengekomen tussen AMC en EA en nader beschreven in het LHHB:

Inspecties

De havendienst van de vliegbasis zal de intersecties L1 & L2 periodiek inspecteren, gelijk aan de overige intersecties op de vliegbasis. Verder kijkt de chauffeur van de baanveger ook naar schade/slijtage en meldt dit aan de TWR.

Bij de wekelijkse veegbeurt van het civiele platform zal de chauffeur na constatering van (nieuwe) schade ook de TWR informeren.

Meldingen

De havendienst van de vliegbasis meldt alle schades aan start- en rolbanen (en dus ook aan intersectie L1 & L2) aan het Sectie Facilitaire Ondersteuning(SFO). SFO meldt schades aan L1 & L2 bij de HAM van EA. (Nieuwe) schades aan het civiele platform worden rechtstreeks gemeld door de havendienst van de vliegbasis aan de HAM.

Verificaties

Zo spoedig mogelijk na een melding van nieuwe schade of slijtage aan intersectie L1 of L2 wordt een gezamenlijke verificatie uitgevoerd. Hierbij aanwezig zullen zijn; de havendienst vliegbasis, BIB en EA. Tijdens de verificatie wordt bekeken wat de schade precies is, wat de gewenste oplossing is, of er urgente maatregelen nodig zijn (afsluiting intersectie c.q. tijdelijke reparatie) en op welke termijn een reparatie zal worden uitgevoerd. Van een verificatie wordt de uitkomst inclusief gemaakte afspraken schriftelijk vastgelegd. (In principe kan worden volstaan met een email van de HAM aan SFO en Havendienst Vliegbasis).

Scope HAM

Operationele voer- en werktuigen o.a.:

- **A1: Airport Authority** Auto ter beschikking van DD AOM. Wordt gebruikt bij o.a. platforminspecties en controle rondes, alsmede inzet voor de begeleiding voertuigen. De A1 is uitgerust met mobilofoon voor communicatie met de AMC. Vanwege de inzet bij calamiteiten dient dit voertuig te allen tijde inzetbaar te zijn. Indien het voertuig uitgeleend wordt, zal dit vooraf overlegd worden met de DD AOM.
- **T1: Technische Dienst** Bus ter beschikking van de TD. Wordt ingezet voor technische onderhoud/ inspecties op het luchthaventerrein. Het voertuig beschikt over werkruimte en opslag voor materialen.
- **Sneeuwvloot (inclusief verbruiksmaterialen)** Aanwezig conform de eisen gesteld in het Handboek sneeuw- en gladheidbestrijding ten behoeve van sneeuw- en gladheidbestrijding op civiele gedeelte. Deze dienen van 1 oktober t/m 1 maart operationeel/op voorraad te zijn. Volledige lijst bedrijfsmiddelen en voorraad aanwezig binnen de afdeling TD.
- **Werktuigen o.a.:** FOD-BOSS veegmat, grastrimmer, etc. Een volledig overzicht hiervan is bekend en opvraagbaar bij de TD.

Infrastructuur landingsterrein (conform ICAO Annex 14)

Het onderhoud aan de infrastructuur landingsterrein heeft als doel dat alles technisch goed functioneert en dat de bedrijfszekerheid van o.a. de hieronder genoemde middelen gewaarborgd blijft;

- Verhardingen inclusief belijning en markering:
 - Civiele platform
 - Intersecties L1 & L2 ([zie werkafspraken AMC/EA](#))
 - Dienstweg parallel aan L1
 - Tankopstelplaats
 - Parkeerterreinen
- Overige bedrijfsmiddelen landingsterrein o.a.:
 - Randverlichting + platformverlichting
 - Snowmarkers
 - Windzak
 - Brandblussers + brandkranen
 - Onweerswaarschuwingssysteem
- Kabels, leidingen, afwateringsgoten en OBAS (Olie en Benzine afscheider).
- Energievoorziening/noodstroom aggregaat (NSA).
- Camerasysteem t.b.v. zicht TWR op civiel platform.

Toegangsbeheer en controle

Hieronder vallen zaken als camerasystemen, toegang beheersysteem, meldkamersystemen en periferieafscherming. De HAOS is daarbij verantwoordelijk voor het realiseren van een sluitend systeem conform eisen Beveiliging Burgerluchtvaart.

Scope Head of Digital & IT

Radio-, communicatie- en ICT apparatuur o.a.:

SkyGuide Vluchtinformatiesysteem

Nova Alert Intern meldingssysteem ten behoeve van oproep calamiteitenteam

Vluchtinformatieschermen ten behoeve van passagiersinformatie

Telefoon centrale/mobiele telefoons

(Glasvezel)verbinding naar TWR (zie ook LHHB part E)

Scope HAOS

Crashomroep en Motorola's: deze systemen zijn eigendom van Defensie/AMC. AOM kan direct met CIS contact opnemen indien er storingen zijn.

Portofoons: Huurcontract, onder beheer van HAOS.

3.24 Uitvoering werkzaamheden luchthaventerrein

Doel

Het doel is om te waarborgen dat werkzaamheden vooraf bekend zijn bij operationele gebruikers en verantwoordelijken en op een veilige manier worden uitgevoerd.

Omschrijving

Door of namens Eindhoven Airport worden specificaties opgesteld waaraan de werkzaamheden moeten voldoen. Het HSE-Standaard van EA biedt meer informatie en toelichting. Werkzaamheden op het landingsterrein zijn enkel toegestaan indien men daartoe toestemming heeft van EA.

De coördinatie (en begeleiding) voor en tijdens de werkzaamheden is noodzakelijk om de operatie niet of zo weinig mogelijk te hinderen en de kans op incidenten en ongevallen te minimaliseren.

Werkzaamheden dienen zo min mogelijk adhoc plaats te vinden. Werkzaamheden worden vooraf gecoördineerd door de TD EA i.s.m. de SAM. Alleen bij direct urgente werkzaamheden kan dit gecoördineerd worden door de TD EA in samenspraak met de Havenmeester of DD AOM.

De TD EA zal de planning van de werkzaamheden met de uitvoerder afstemmen, waarbij het uitgangspunt is dat de operatie zo min mogelijk wordt beïnvloed. Deze planning wordt vervolgens afgestemd met de SAM betreffende operationele beperkingen en te bepalen of er een NOTAM uitgegeven dient te worden.

Voorafgaand aan de daadwerkelijke werkzaamheden op de randweg, platform of intersecties wordt dit door de SAM bekend gesteld aan de afdeling Airport Operations en betrokken derden.

Toegang tot het luchthaventerrein

Kennis hebben van de geldende regelgeving op het civiele platform is een vereiste om veilig werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Toegang is dan ook alleen toegestaan voor personen die in bezit zijn van een luchthavenidentiteitskaart (LHIK) met autorisatie platform (afhankelijk van de werkzaamheden). Personen en ook voertuigen die op het civiele platform werkzaamheden moeten uitvoeren en/of goederen moeten afleveren en waarvan de bestuurder niet over een LHIK beschikt dienen te worden begeleid. Bij uitgifte van de LHIK is het verplicht dat men kennis heeft genomen van de airside regels in het Handboek Safety & Security, deze worden ook met een test getoetst.

Verantwoordelijkheden

- HAM is verantwoordelijk voor uitvoering van preventief en correctief onderhoud en andere werkzaamheden aan het civiele gedeelte en het afstemmen met de SAM v.w.b. het operationele deel;
- HAM is verantwoordelijk voor de werkvergunning;
- SAM is verantwoordelijk voor de evaluatie van de werkzaamheden;
- De DD AOM is verantwoordelijk voor de dagelijkse operationele afstemming bij de uitvoering van de werkzaamheden;
- Inzake werkzaamheden of het verlaten van onafgewerkte werkzaamheden dient het betreffende deel goed gemarkeerd en afgezet (conform ICAO annex 14) te worden door de uitvoerder, de DD AOM en/of de TD zal hier controle op uitvoeren;

Afhankelijk van de locatie van de werkzaamheden wordt de uitvoerder uitgerust met een portofoon en veiligheidsinstructies.

Bij werkzaamheden op het civiele platform, intersectie L1 & L2 of op de randweg worden door de HAM en SAM de volgende zaken in de werkvoorbereiding afgestemd:

- Bepaling exacte werklocatie, data en werktijden
- Afspraken ten aanzien van de oplevering/ingebruikname na werkzaamheden (dit dient door een ter zake kundig persoon te gebeuren)
- Benodigde toegangspassen (Eindhoven Airport en/of AMC)
- Afzetting werkterrein
- Voor de uitvoering van ALLE brandgevaarlijke en graafwerkzaamheden is vooraf toestemming benodigd van de exploitant
- Aan- en afvoerroutes
- Communicatievorm tijdens de uitvoering
- Eventueel benodigde begeleiding
- Invloed op het operationele proces
- Indienen en intrekken van NOTAM informatie
- Veiligheidsinspectie/ evaluatie

De werkzaamheden op het platform worden vooraf vastgelegd in een werkvergunning van Eindhoven Airport. Voor meer informatie, zie HSE-Standaard van EA.

Algemene regels:

- Toezichtrol mag op ad hoc basis gedelegeerd worden aan andere personen die op de hoogte zijn van de procedures en beschikken over een luchthavenidentiteitskaart.
- Toezicht dient uitgevoerd te worden tot alle passagiers aan of van boord zijn.
- Deur aankomsthal wordt met 1 persoon bemand.
Bij zowel open deur Schengen als Non-Schengen mag 1 persoon beide deuren bewaken door in het midden een positie in te nemen.
- Tijdens het in-/uitstappen van passagiers dient altijd gebruik gemaakt te worden van de rolpoort bij de betreffende VOP. In geval van tussenruimtes in paxstromen (druppelend instappen/ uitstappen) mag de poort tijdelijk gesloten worden zodat het verkeer op de voorste randweg door kan stromen.
- Bij aankomst van hulpdiensten (i.g.v. spoed) moet de rolpoort z.s.m. gesloten te worden. De DD AOM zorgt dat medewerkers bij de rolpoort worden geïnformeerd over komst hulpdienst.
- Cabine bemanning kan assisteren bij toezicht rond het vliegtuig.

A) Klein/medium toestel (t.e.m. ICAO Code C):

Zowel het instapproces als het uitstapproces gebeurt door minstens één toezichter.

B) Groot toestel (vanaf ICAO Code D):

Eén toezichter begeleidt de inkomende passagiers het juiste looppad in en blijft op de VOP staan. De tweede toezichter ontvangt de passagiers bij de uitgang van het looppad tegenover de VOP. Voor zowel instappen als uitstappen kan de toezichter de oversteek maken tot aan de ingang/uitgang van het looppad van de toegewezen VOP.

C) Groot toestel nachtstopper inkomend:

Eén persoon voor het totale uitstapproces; de toezichter bereidt het looppad voor, stuurt passagiers het juiste pad in en blijft daarna zelf op VOP.

D) Groot toestel nachtstopper vertrekkend:

Eén persoon voor het totale instapproces; de toezichter bereidt het looppad voor en ontvangt passagier bij de uitgang van het looppad tegenover de VOP en blijft daarna zelf op de VOP.

3.26 Tanken (met passagiers aan boord c.q. terwijl passagiers in- of uitstappen)*

Doel

Sinds 1 september 2012 is het tanken van vliegtuigen met in- en uitstappende c.q. passagiers aan boord c.q. toegestaan ZONDER aanwezigheid/direct toezicht vanuit de luchthaven. Dit blijft evenwel gebonden aan de vigerende luchtvaart wet- en regelgeving.

Alle direct met het tanken verband houdende werkzaamheden vinden plaats onder de onder verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (tankdienst, luchtvaartmaatschappij en/of grondafhandelaar). Deze partijen zien erop toe dat de bepalingen in deze instructie worden nageleefd (*Luchthavenreglement Art 32*).

Eindhoven Airport Operations zal in contact treden met de derde partij indien overtredingen worden geconstateerd. E.e.a. conform haar algemene verantwoordelijkheid voor de orde en veiligheid en bevoegdheid om namens de exploitant toezicht houden op de opvolging van de vereisten die genoemd zijn in deze regeling.

Wet- en regelgeving

- ICAO Airport Services Manual, Chapter 16 (Aircraft fueling practices);
- RVGLT: Regeling Veilig Gebruik luchthavens en andere Terreinen;
- Luchthavenreglement Eindhoven Airport; Hoofdstuk VI Brandstoffen en tanken;
- Aanvullende regels vanuit de luchtvaartmaatschappij.

Tankzone een gebied met een straal van 3m, gerekend vanaf de vul- en ventilatie opening van een luchtvaartuig en tankmaterieel.

Voor meer informatie, raadpleeg het luchthavenreglement Eindhoven Airport. De laatste versie kan teruggevonden worden op de website van Eindhoven Airport.

Werkwijze aanlevering brandstof

- Luchtvaartmaatschappij draagt zorg voor de levering van de brandstofgegevens aan de grondafhandelaar;
- De grondafhandelaar geeft de brandstofgegevens door aan de tankdienst:
 - Het aanleveren door airlines van brandstofgegevens en specials voor landing bespoedigt het afhandelingsproces en is ten eerste gewenst;
 - In principe worden de toestellen getankt op basis van de verwachte vertrektijd. Indien er vooraf geen brandstof gegevens beschikbaar zijn zal de dispatcher direct na aankomst afstemmen met de crew of er brandstof benodigd is en of er specials zijn, waarna zij tankdienst hierover informeert.
- Tankdienst meldt zich bij de gezagvoerder van het betreffende vliegtuig;
- De grondafhandelaar stemt te allen tijde af met de crew wanneer er begonnen kan worden met het instap proces;
- Alle partijen betrokken bij het in- en uitstappen van de passagiers dienen extra alert te zijn op het ontstaan van vonken of open vuur (roken).

In geval van een calamiteit

- Tankdienst stopt onmiddellijk het tanken, indien en zolang in het vliegtuig brandstofdampen worden waargenomen of enig ander feit wordt opgemerkt, dat gevaar zou kunnen opleveren. Tevens dienen alle elektrische handelingen in/ rond het toestel direct beëindigd te worden;
- De DD AOM wordt direct verwittigd. Aanwijzingen van de DD AOM dienen in deze direct opgevolgd te worden. De DD AOM zal verdere vervolgstappen afstemmen met derden;

- Cabinepersoneel draagt zorg voor een snel en ordelijk verloop van passagiers bij het verlaten van het vliegtuig;
- De grondafhandelaar vangt de passagiers op en begeleidt deze naar de opvanglocatie (deze zal door de DD AOM 'na bepaling van het incident' aangegeven worden);
- De grondafhandelaar draagt zorg voor de eerste opvang en eerste instructie naar afhandelingspersoneel op de VOP;
- Naar gelang het incident zal het calamiteitenplan Eindhoven Airport N.V. en/ of het Crisisbeheersplan in werking treden.

Administratieve verwerking

De DD AOM vermeldt iedere "Afwijking" van deze instructie in het dienstrapport. Incidenten worden geregistreerd middels een registratie in Intellex in de desbetreffende categorie.

In onderstaand schema staan een aantal situaties die zich kunnen voordoen bij het tanken met in- of uitstappende passagiers of met passagiers aan boord. In het schema is aangegeven hoe te handelen in deze situaties waarbij het duidelijk moet zijn dat indien een situatie niet direct opgelost kan worden het tankproces stil wordt gelegd i.v.m. de veiligheid. Indien dit niet lukt of in het geval van twijfel, neemt de DD AOM een beslissing.

Situatie schema

SITUATIE	ACTIE DD AOM	ACTIE GRONDAFHANDELAAR	ACTIE TANKDIENST	ACTIE AIRLINE
Passagiers hebben riemen vast				Corrigeren
'Fasten seat belts' bordje staat aan				Corrigeren
Passagiers roken		Corrigeren		Corrigeren
Gangpaden blokkeren				Corrigeren
Passagiers blijven niet zitten				Corrigeren
Geen 2 trappen aanwezig bij 2 geopende deuren		Materieel plaatsen indien gewenst ⁴		
Tankauto kan niet onbelemmerd weg rijden		Materieel verwijderen	TANKEN STOPPEN	
Brandweer, DD AOM, mag niet in de cabine controleren	TANKEN STOPPEN		TANKEN STOPPEN	
Gevaarlijke situatie in het toestel of in de nabijheid	TANKEN STOPPEN	Passagiers en personeel in veiligheid brengen	TANKEN STOPPEN	
(twijfel) 2-way communicatie	TANKEN STOPPEN	DD AOM informeren	TANKEN STOPPEN	Corrigeren

⁴ Het tanken van een Luchtvaartuig met passagiers aan boord of terwijl er passagiers in- of uitstappen is niet toegestaan indien het gangpad in de cabine wordt geblokkeerd en niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagierstrap of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is om indien noodzakelijk een directe evacuatie te kunnen initiëren.

3.27 Milieu incident

Doel

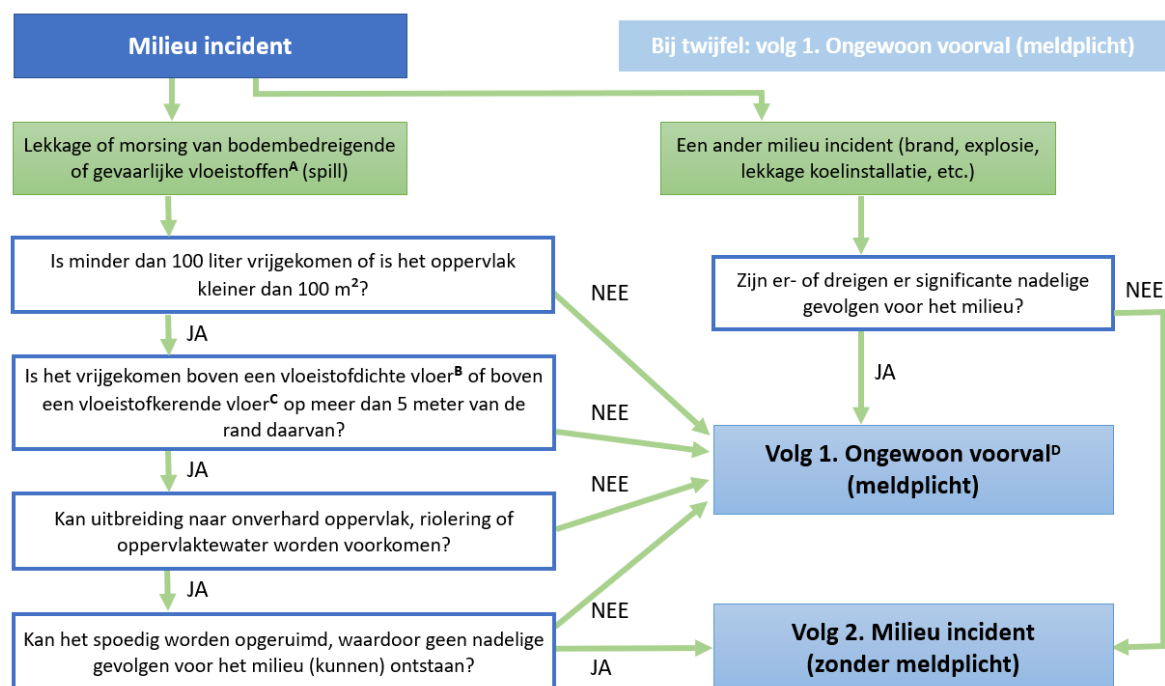
Het doel van deze instructie is:

- Het in kaart brengen van de aard, omvang en locatie van het incident;
- Het voorkomen van uitbreiding van het incident;
- Vaststellen oorzaak incident en de omstandigheden waaronder het incident zich heeft voorgedaan;
- Zoveel mogelijk beperken van milieu nadelige gevolgen;
- Nemen van maatregelen ter voorkoming/herhaling van een incident;
- Het op de juiste manier melden en registreren van het incident.

De algemene verantwoordelijkheden bij deze instructie zijn als volgt:

Wie	Verantwoordelijkheid
Gebruikers EA	Meld alle milieu incidenten aan DD AOM
DD AOM	Draagt zorgt voor de juiste afhandeling van het milieu incident.
Milieumanager	Draagt zorg voor de juiste nazorg van het milieu incident inclusief definitieve rapportage.

Stroomschema



Begrippenlijst

A	Bodembedreigende of gevaarlijke vloeistof	Bijvoorbeeld kerosine, HVO100, diesel, olie.
B	Vloeistofdichte vloer	Vloeren bij de tankwagen opstelplaatsen, de tankplaats van de dieseltank en de wasplaats.
C	Vloeistofkerende vloer	Aaneengesloten asfalt- of betonverharding, bijvoorbeeld het platform, het Logistiek Centrum en de werkplaatsen.
D	Ongewoon voorval	Elke gebeurtenis op het terrein van Eindhoven Airport, ongeacht de oorzaak daarvan, die afwijkt van het normale verloop van een activiteit, zoals een storing, ongeluk of calamiteit, waardoor significante nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving ontstaan of dreigen te ontstaan.
E	Envisor	Envisor is een bedrijf dat is gespecialiseerd in onder andere milieu incidenten en ongevallen gevaarlijke stoffen, incident management, bodem- en tanksanering. Envisor is 24 uur per dag operationeel.

Ongewoon voorval (meldplicht)

Als er (mogelijke) nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving kunnen optreden als gevolg van het incident, dient dit gemeld te worden als ongewoon voorval. Het is verplicht een ongewoon voorval op Eindhoven Airport zo spoedig mogelijk te melden aan de MilieuKlachtenCentrale van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (Besluit activiteiten leefomgeving).

Ongewone voorvallen dienen als volgt te worden gemeld, behandeld en geregistreerd:

DD AOM:

- Bepalen reden, aard en omvang (*schatting, in m2 en/of hoeveelheid in liters*) van het incident. Neem foto's van het incident en maak gebruik van de (security)camera's indien beschikbaar op de plek van het incident;
- Nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen, veilig stellen van mens en dier;
- Assistentie hulpdiensten verzoeken (afhankelijk van soort en grootte van incident);
- Indammen incident. Indien nodig de afsluiter bij de olie-/benzineafscheider (OBAS), afsluiter buffersloot of de kleppen in de lijngoot af laten sluiten door Heijmans of TD;
- Telefonisch melden bij de MilieuKlachtenCentrale via **073-6812821** (24 uur per dag bereikbaar). DIRECT na bepaling van de oorzaak, aard en omvang van het incident;
- Zorg dragen voor opruimwerkzaamheden. Bepalen welke middelen nodig zijn voor juiste afhandeling incident, afhankelijk van het soort en grootte incident.
 - gebruik absorptiemiddel en eventueel andere materialen uit de spill kit
 - inschakelen overige (externe) partijen:
 - assistentie brandweer (via toren KLu) verzoeken;
 - KMar voor assistentie inzake orde en openbare veiligheid;
 - **Envisor^E 085-2007172** (24 uur per dag bereikbaar).
- Gebruikte absorptiemiddelen op de juiste wijze afvoeren;
- Vaststellen oorzaak en de omstandigheden waaronder het voorval zich heeft voorgedaan;
- De schriftelijke bevestiging van de MilieuKlachtenCentrale over het indienen van de melding ongewoon voorval doorsturen naar de Milieucoördinator;
- Na afhandeling van het ongewoon voorval de melding (met foto's) registreren in Intelix onder "Environmental Incident" en registratie in het dienstrapport. Noteer belangrijke aspecten als de datum, het tijdstip en de duur van het voorval en de weersomstandigheden tijdens voorval.

Milieu manager:

- Monitoring afronding opruimwerkzaamheden;
- Vervolgcontact met de veroorzaker en anderen;
- Bij een incident van grote omvang, indien nodig, auditor ISO 14001 informeren;

- Controle op het nemen van maatregelen ter voorkoming van herhaling van een milieu incident;
- Melding Intelix in onderzoek nemen en afhandelen;
- Definitieve rapportage met het bevoegd gezag delen.

Milieu incident (zonder meldplicht)

Niet alle milieu incidenten hebben (mogelijke) nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving. In sommige situaties is er geen sprake van een ongewoon voorval en hoeven niet als zodanig te worden gemeld aan de MilieuKlachtenCentrale.

Voorbeeld: Bij een spill (bijvoorbeeld door lekkage van een GPU of een spill bij het tanken) is er onder de bepaalde omstandigheden geen sprake van een ongewoon voorval, zoals opgenomen in het stroomschema. Bij twijfel een milieu incident altijd melden bij de MilieuKlachtenCentrale.

Milieu incidenten (zonder meldplicht) dienen als volgt te worden behandeld en geregistreerd:

DD AOM:

- Bepalen reden, aard en omvang (*schatting, in m2 en/of hoeveelheid in liters*) van het incident. Neem foto's van het incident en maak gebruik van de (security)camera's indien beschikbaar op de plek van het incident;
- Nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen, veilig stellen van mens en dier;
- Zorg dragen voor opruimwerkzaamheden. Bepalen welke middelen nodig zijn voor juiste afhandeling incident, afhankelijk van het soort en grootte incident.
 - o gebruik absorptiemiddel en eventueel andere materialen uit de spill kit
 - o inschakelen overige (externe) partijen:
 - assistentie brandweer (via toren KLu) verzoeken
 - Envisor^E **085-2007172** (24 uur per dag bereikbaar);
- Gebruikte absorptiemiddelen op de juiste wijze afvoeren;
- Vaststellen oorzaak en de omstandigheden waaronder het incident zich heeft voorgedaan;
- Na afhandeling van het milieu incident de melding (met foto's) registreren in Intelix onder "Environmental Incident" en registratie in het dienstrapport.

Milieu manager:

- Melding Intelix in onderzoek nemen en afhandelen;
- Op verzoek een overzicht met de milieu incidenten (zonder meldplicht) met het bevoegd gezag delen.

Onderstaande documenten bevatten achtergrond informatie bij deze instructie:

- Milieumanagementsysteem NEN- en ISO 14001
- Veiligheidsbladen.

3.28 Indienen van NOTAM informatie

Doel

Het doel is om zeker te stellen dat luchtvaarders en luchtverkeersdiensten op de hoogte worden gesteld van enige verandering in de fysieke toestand van het civiele platform inclusief intersectie L1 en L2 en van veranderingen die effect zouden kunnen hebben op de veiligheid van vliegoperaties. Een NOTAM (Notice to Air Men) bevat inlichtingen die essentieel zijn voor luchtvaarders die bij de vluchtuitvoering zijn betrokken. De inlichtingen betreffen afwijkingen van de standaard publicaties, gevaren, instellen van faciliteiten, diensten of procedures evenals veranderingen daarvan.

Verantwoordelijkheden

- De DD AOM draagt zorg voor het doorgeven van informatie die in NOTAMs opgenomen moet worden betreffende het civiele gedeelte aan de Havenmeester AMC. Voor zover het urgente of tijdelijke wijzigingen betreffen die binnen 3 dagen optreden.
- Werkzaamheden of afwijkingen die langer dan 3 dagen vooraf bekend zijn, moeten gemeld worden aan de SAM. SAM zorgt dan voor het doorgeven aan de Havenmeester Vliegbasis.

Voorbeelden waarvoor een NOTAM uitgegeven moet worden:

- afsluiten van een intersectie of gedeelte van het platform;
- afwijkende taxi-procedures;
- werkzaamheden.

Opstellen van een NOTAM

Een NOTAM heeft altijd betrekking op tijdelijke omstandigheden (max. 3 maanden) en moet worden ingediend:

- als de bekend te stellen informatie van tijdelijke aard of korte duur is;
- wanneer op korte termijn veranderingen van lange duur tot stand komen;
- als een storing en/of wijziging van de infrastructuur de veiligheid van de vluchtuitvoering nadelig kan beïnvloeden.

Een NOTAM wordt opgesteld in de Engelse taal, tijden in UTC en moet voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in het format.

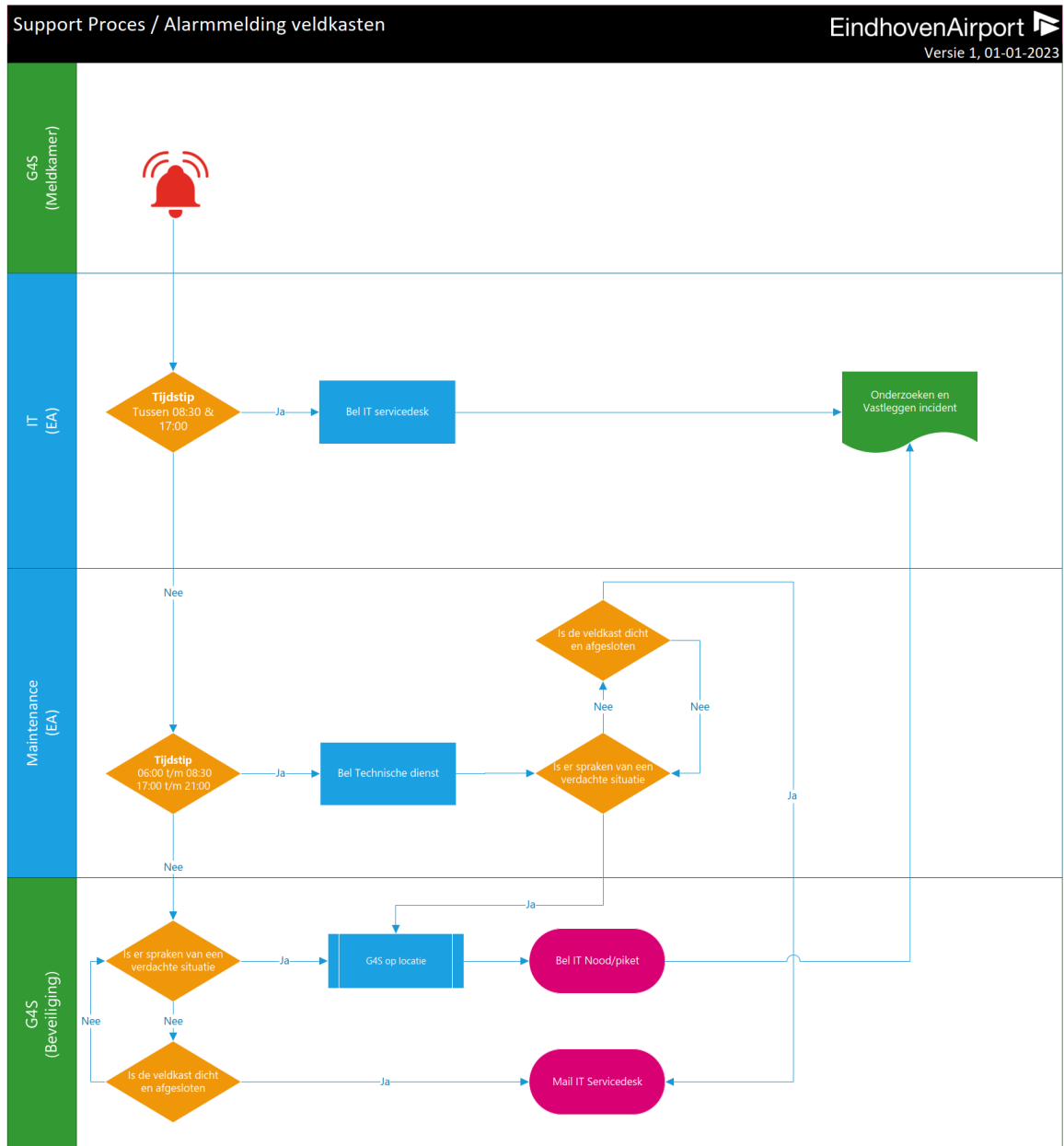
Format NOTAM	Voorbeeld:
A) ICAO-code	a) EHEH
B) aanvang datum(jj-mm-dd-tijdgroep)	b) 1103180800
C) einde datum(jj-mm-dd-tijdgroep)	c) 1103252300
D) tijdschema (indien van toepassing)	d) bv daily 0700-1500
E) tekst	e) WIP civil platform, intersection L2 CLSD

Tabel: 'format NOTAM'

Registeren

Indien een NOTAM is opgesteld en ingediend, dient dit vermeld te worden door de DD AOM in het dienstrapport.

3.29 Werkwijze ongeoorloofd openen veldkasten



Onderzoeken incident:

- Opvragen overzicht geplande werkzaamheden?
- Onderzoek op locatie
- Opvragen CCTV
- Nakijken Switch
- Nakijken patching

Vastleggen incident:

- Systeem: Ultimo
- Incident
- Incidentsoort: Autorisatie
- Tijdstip
- Omschrijving
- Risico ja/nee
- Beveiliging ter plaatse geweest ja/nee

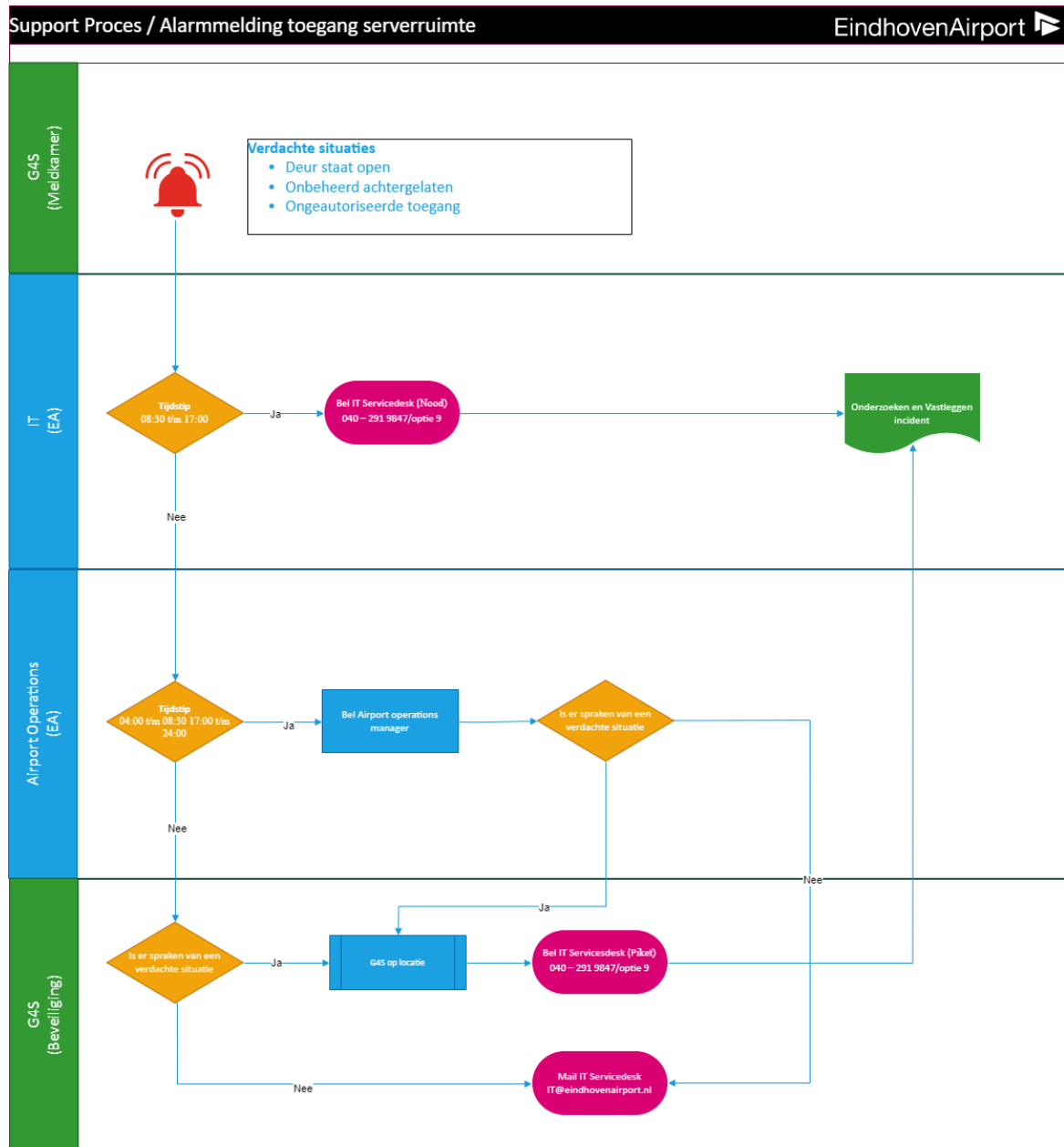
Contactgegevens

Eindhoven Airport
Maintenance
040 – 291 9801
maintenance@eindhovenairport.nl

G4S Meldkamer
040 – 2919841

IT Servicedesk
Servicedesk: 040 – 291 9847/optie 1
Nood/Piket: 040 – 291 9847/optie 9
IT@eindhovenairport.nl

3.30 Werkwijze Alarmmelding toegang serverruimte



Onderzoeken incident:

- Opvragen werkvergunning
- Onderzoek op locatie
- CCTV (optioneel)

Vastleggen incident:

- Systeem: Ultimo
- Incident
- Incidentsoort: Autorisatie
- Tijdstip
- Omschrijving
- Risico ja/nee
- Beveiliging ter plaatse geweest ja/nee

Contactgegevens

Eindhoven Airport
Airport Operations Manager
040 – 291 9823
Ops@eindhovenairport.nl

G4S Meldkamer
040 – 2919841

IT Servicesdesk
Servicesdesk: 040 – 291 9847/optie 1
Nood/Piket: 040 – 291 9847/optie 9
IT@eindhovenairport.nl

Meer informatie is tevens opgenomen in het toegangsbeleid van Eindhoven Airport N.V. De laatste versie kan teruggevonden worden op de website van Eindhoven Airport.

3.31 Openhouden van de terminal

Doel

Wanneer er op Eindhoven Airport door omstandigheden één of meerdere avondvluchten (na 2100LT) niet meer kunnen vertrekken, kan dit als gevolg hebben dat er veel passagiers op de luchthaven stranden. Hotel accommodaties (HOTAC) dienen geregeld te worden door de airline c.q. grondafhandelaar. Echter kan het voorkomen dat er geen HOTAC en/of vervoersmogelijkheden zijn. Als laatste redmiddel kan er besloten worden om de terminal 's nachts open te houden voor de gestrande passagiers. Deze procedure ondersteunt in het faciliteren en het nemen van de nodige maatregelen.

Voorwaarden

Er dient voldaan te worden aan de volgende voorwaarden om de terminal open te houden:

- Het betreft passagiers van een geannuleerde of vertraagde vlucht met een schema vertrektijd na 2100LT;
- Er is door DD AOM samen met de airline c.q. grondafhandelaar vastgesteld dat er na annulering of doorvertraging géén HOTAC mogelijkheden meer zijn;
- Het totaal aantal gestrande passagiers ca. 50 personen of meer bedraagt.

Te nemen maatregelen

Bij ca. 50 tot 200 passagiers (1 vlucht):

- De DD AOM informeert:
 - HAOS en COO per mail
 - Horeca indien nog aanwezig
 - G4S én alarmcentrale
 - Betrokken grondafhandelaar
 - KMAR
 - Meldkamer Brw AMC
 - CSU Cleaning
- De DD AOM zorgt voor een minimale nachtelijke bezetting:
 - Een AOM;
 - Een Horeca floormanagement + medewerker (indien nog aanwezig)
 - Eén medewerker meldkamer, één medewerker security waarvan 1 dienstleider
 - Aanwezigheid KMAR in de terminal
 - Aanwezigheid van de grondafhandelaar in de terminal, 1 medewerker per ca 50 passagiers met een minimum van 2 medewerkers en ten minste 1 BHV'er
- De DD AOM draagt zorg voor:
 - Eventueel voor aflossing voor zichzelf
 - Registratie in dienstrapport en Intalex (Hazard)
 - Aansturing cleaning in gebruikte ruimtes
 - Melding Tulip Inn indien Business Center gebruikt is
 - Afzetten ruimtes die niet gebruikt zijn voor passagiers (bijvoorbeeld horeca en retail)

Diversen

Indien het aantal gestrande passagiers meer is dan 200 en/of het Rode Kruis wordt ingeschakeld voor ondersteuning dienen de COO en de HAOS direct op de hoogte gesteld te worden.

De DD AOM zorgt dan voor verdere opschaling bij eventueel Team Opvang en verzorging, OPS, TD, perspiet en andere benodigde interne afdelingen waar nodig.

3.32 Ambulance- en transplantatievluchten

Doel

Het Air Mobility Command is aangewezen als luchthaven voor de afhandeling van ambulance- en transplantatievluchten. Binnen openstellingstijd worden deze vluchten afgehandeld door Eindhoven Airport. Buiten openstellingstijd worden deze vluchten afgehandeld door het Air Mobility Command op platform Oost.

Aanvragen kunnen worden gedaan door één van volgende instanties:

- ANWB Medical Air Assistance (officemaa@anwb-maa.nl)
- Broeder de Vries Dutch Medical Services BV (operations@broederdevries.nl)
- Alarmcentrale Eurocross (071-3646200)
- SOS International (ma@sosinternational.nl)
- Eurotransplant c.q. Nederlandse Transplantatiestichting (NTS) (k.ooms@transplantatiestichting.nl)
- Allianz – Global Assistance (020-5929088)

In voorkomend geval zal de vlucht uitgevoerd worden door één van onderstaande maatschappijen:

- Swiss Air Rescue (REGA) Zurich;
- Tyrol Air Ambulance Innsbruck;
- Deutsche Flug Ambulanz Dusseldorf;
- Mayoral Executive Jet Malaga.

Meer informatie kan teruggevonden worden in het Operations Manual LVL (beschikbaar via SharePoint – DMS Safety) of neem direct contact op met de Havendienst van het Air Mobility Command.

Communicatie

4.1 Briefing

Doel

Twee maal per dag vindt een operationele briefing plaats. De DD AOM is voorzitter bij deze briefing met de dienstcoördinatoren van de Koninklijke Marechaussee, Douane, Technische dienst, de grondafhandelaren en het beveiligingsbedrijf.

Ochtend briefing

Tijd: ca 0800 – 0805 (na ochtend piek)
Locatie: Quebec, incl. gebruik digitaal scherm
Doel: Terugkoppeling firstwave en komende dagoperatie bespreken
Aanwezigen: AOM, Viggo, Skytanking, G4S, KMar, Douane, EA TD, CSU

Bespreekpunten en volgorde in briefing:	
AOM	Voorzitter, debriefing first wave/ weer, dagprogramma, algemene operationele bijzonderheden.
EA TD	Personele bezetting/ status technische lopende zaken/ geplande werkzaamheden/ capaciteit personeel, materieel.
Viggo Ops	Dagelijkse planning Vop's/ Bijzonderheden, bijv. charters etc/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ afstemmen operationeel proces met derden bijv. inzet NS-gates voor Schengenvluchten iom KMar/ capaciteit, Vop's en gates.
Viggo Teamleaders	Equipment/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ capaciteit personeel, materiaal en materieel.
Skytanking	Equipment/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ capaciteit personeel, materiaal en materieel.
G4S	Personele bezetting/ inzet lanes/ evt. knelpunten in de operatie.
KMar	Personele bezetting/ lopende acties en/of trainingen.
Douane	Personele bezetting/ lopende acties en/of trainingen.
CSU	Bepalen of volgorde schoonmaakwerkzaamheden aangepast moet worden n.a.v bijzonderheden.

Inhoud briefingsformulier:

Namen personeel/ Operationele namen medewerkers/ Aanwezigheid derden/ Werkzaamheden/ Operationele bijzonderheden/ Vluchtprogramma dag/ Inzet lanes/ pax aantallen vluchtprogramma
Verspreiding inhoud briefing:

Na de ochtend briefing wordt in principe geen briefing meer verstuurd. In geval van verstoringen zal een verstoringslijst verstuurd worden.

Archivering briefingsformulieren:

briefingsformulieren worden bijgehouden en gearhiveerd op Eindhoven Airport Sharepoint (Afdeling Operations, Werkdocumenten, Briefing).

Avond briefing

Tijd: ca 2000 – 2010 (na de piek)
Locatie: Quebec, incl. gebruik digitaal scherm
Doel: Bespreken afgelopen dag en first wave vluchten en ochtend piek komende dag
Aanwezigen: AOM, Viggo, Skytanking, G4S, KMar, Douane, EA TD, CSU

Bespreekpunten en volgorde in briefing:	
AOM	Voorzitter, debriefing first wave/ weer, dagprogramma, algemene operationele bijzonderheden.
EA TD	Personele bezetting/ status technische lopende zaken/ geplande werkzaamheden/ capaciteit personeel, materieel.
Viggo Ops	Dagelijkse planning Vop's/ Bijzonderheden, bijv. charters etc/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ afstemmen operationeel proces met derden bijv. inzet NS-gates voor Schengenvluchten iom KMar/ capaciteit, Vop's en gates.
Viggo Teamleaders	Equipment/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ capaciteit personeel, materiaal en materieel.
Skytanking	Equipment/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ capaciteit personeel, materiaal en materieel.
G4S	Personele bezetting/ inzet lanes/ evt. knelpunten in de operatie.
KMar	Personele bezetting/ lopende acties en/of trainingen.
Douane	Personele bezetting/ lopende acties en/of trainingen.
CSU	Bepalen of volgorde schoonmaakwerkzaamheden aangepast moet worden n.a.v bijzonderheden.

Inhoud briefingsformulier:

Namen personeel/ Operationele namen medewerkers/ Aanwezigheid derden/ Werkzaamheden / Operationele bijzonderheden/ Vluchtprogramma dag/ Inzet lanes/ pax aantallen vluchtprogramma

Verspreiding inhoud briefing:

Via mail na afloop avondbriefing.

Archivering briefingsformulieren:

briefingsformulieren worden bijgehouden en gearchiveerd op Eindhoven Airport Sharepoint (Afdeling Operations, Werkdocumenten, Briefing).

4.2 Dienstrapport Eindhoven Airport Operations

Doel

Het dienstrapport Eindhoven Airport Operations functioneert als actielijst voor zaken die uit operationeel oogpunt opgevolgd dienen te worden en worden de dagelijkse gebeurtenissen en eventuele bijzonderheden genoteerd. Denk bv. aan relevante meteo gegevens, incidenten, storingen, Safety & Security afwijkingen etc. Urgente zaken dienen gemeld te worden conform procedure [5.2 Registratie en afhandeling van voorvallen en klachten](#).

Verantwoordelijkheden

- DD AOM stelt dienstrapport op. Bij overname van dienst worden de zaken uit het dienstrapport besproken met de opvolger;
- DD AOM is verantwoordelijk voor controle op ontbrekende gegevens;
- DD AOM zorgt voor verspreiding na controle;
- Actiehouders zijn verantwoordelijk voor terugkoppeling naar de DD AOM, terugkoppelingen worden op het dienstrapport genoteerd. Indien de melder zelf actiehouder is, dient hij zijn initialen ook in de kolom actiehouder te zetten;
- Alle “Black” situaties worden door de DD AOM vermeld in het dienstrapport, inclusief de (vermoedelijke) oorzaak en duur.

Verspreiding

Per e-mail naar alle collega's Operations, Technisch & Facilitaire zaken, Digital & IT en directie. Andere medewerkers van EA kunnen op verzoek in de mailinglist worden opgenomen. Zaken waarbij actie benodigd is van personen die het dienstrapport niet standaard ontvangen, wordt door de DD AOM de betreffende melding via e-mail toegezonden. Voorbeeld Dienstrapport Eindhoven Airport Operations:

DIENTRAPPORT AIRPORT OPERATIONS

30-1-2023	Dienstdoende	Dienst
AOM Vroeg	Kies een item.	Kies een item
AOM Dag	Kies een item.	Kies een item
AOM Laat	Kies een item.	Kies een item
AOO Vroeg	Kies een item.	Kies een item
AOO Laat	Kies een item.	Kies een item
TD Vroeg	Kies een item.	Kies een item
TD Laat	Kies een item.	Kies een item
Terminal gesloten		

Luchtverkeersleiding	OFF LVL	Aanvang	Einde	Brandweer Status
Verkeerstoren open				
Verkeerstoren sluit				

NOTAM	Tijd	Bijzonderheden
Kies een item.		

Platformronde	Naam	Tijd	Bijzonderheden
Viggo			
EA			

TUD	De-icing	INIT	ACTIE	INTLX
TUD	Operations	INIT	ACTIE	INTLX
TUD	Safety	INIT	ACTIE	INTLX
TUD	Security	INIT	ACTIE	INTLX
TUD	Airlines & Handling	INIT	ACTIE	INTLX
TUD	Facilities	INIT	ACTIE	INTLX

4.3 Communicatiemiddelen Operations

Doel

Deze instructie beschrijft welke middelen ter beschikking staan om te communiceren in de operatie en op welke wijze deze communicatie dient te geschieden. Voor alle vaste lijn communicatie met de luchtverkeersleiding geldt dat deze op een harde schijf wordt opgenomen. Dit geldt tevens voor het telefoonverkeer op de interne vaste lijnen van Eindhoven Airport. Onderstaande middelen mogen alleen gebruikt worden door werknemers die hier vanwege hun functie toe gerechtigd zijn. In geval van miscommunicatie is het mogelijk om een gesprek terug te luisteren, een schriftelijk verzoek kan worden ingediend bij de COO EA.

Storingen aan communicatie middelen dienen direct gemeld te worden.

(zie Procedure LHHB 4.1 Onderhoud en storingen en Onderhoud bedrijfsmiddelen en infrastructuur landingsterrein.

Voor alle middelen geldt dat bij opzettelijk misbruik melding wordt gemaakt bij de HAOS en het hoofd van de betreffende afdeling.

Vooral tijdens drukke momenten kan onnodig radioverkeer storend werken. Gebruik dient daarom beperkt te worden tot dienstmededelingen en het vermelden van gevoelige informatie dient vermeden te worden.

Middelen

De volgende communicatiemiddelen staan ter beschikking, met daarachter de beheerder:

- VHF frequentie (Eindhoven Airport)
- Vaste telefoons (Eindhoven Airport)
- Mobiele telefoons (Eindhoven Airport)
- Basis stations (Eindhoven Airport)
- Portofoons (Eindhoven Airport)
- Interne lijn AMC (Defensie)
- Mobilofoons AMC (Defensie)
- Calamiteitentelefoon (Eindhoven Airport)
- Crashomroep (Defensie)
- Nova Alert (Eindhoven Airport)
- SkyGuide (Eindhoven Airport)

VHF Frequenties

• AOM	121.725
• SKYTANKING OPERATIONS	131.985
• VIGGO OPERATIONS	131.405
• EINDHOVEN TOWER	131.005
• EINDHOVEN GROUND	121.930
• EINDHOVEN APPROACH	124.530
• VHF GUARD (EMERGENCY)	121.500
• ATIS EINDHOVEN INFORMATION	126.025

Vaste telefoon lijn

Via de vaste telefoonlijn kan intern en extern gebeld worden, ook internationaal.

De DD AOM is te bereiken via 040-2919823(extern) en 4823 (intern), bij afwezigheid staat de lijn doorgeschakeld naar de mobiele telefoon van de DD AOM. In geval van storingen zal de DD AOM hiervoor de afdeling Digital & IT inschakelen.

Basisstations + portofoons

Basisstations: vaste sets waarmee snel informatie kan worden gegeven/ ontvangst calamiteiten oproepen. Portofoons worden gebruikt wanneer afdeling wordt verlaten.

Interne lijn met AMC

Op de afdeling Operations is een interne vaste lijn met de AMC.

Het nummer is 6806, deze telefoon is ingebouwd op het calamiteitenpaneel in de operations desk.

Mobilifoons AMC

Via deze mobilifoons staan we direct in verbinding met de luchtverkeersleiding. Deze worden hoofdzakelijk gebruikt voor grondafhandeling op het platform (marshallen en calamiteiten) en bij het betreden van het militaire terrein.

Op deze mobilifoons worden tevens de crashberichten herhaald.

Roepnaam luchtverkeersleiding	TOREN/TOWER
Roepnaam AOM	EINDHOVEN AIRPORT
Roepnaam Marshaller	MARSHALLER
Roepnaam Pushback	Viggo: PUSHBACK VA t/m VE
	Skytanking: PUSHBACK SF t/m SK

Calamiteiten telefoon

Op de afdeling operations in het calamiteitenpaneel op de operations desk is een calamiteitenlijn ingebouwd.

INTERN	3844
EXTERN	040-2919844

Indien deze telefoon gaat moet deze direct beantwoord worden en op te nemen met:
"CALAMITEITENTELEFOON EINDHOVEN AIRPORT".

Maak gebruik van de invulinstructie calamiteitentelefoon.

Daarna direct de DD AOM waarschuwen, zodat benodigde acties uitgezet worden.

Crashomroep

In geval van een 'verwacht' luchtvaartongeval/Grondincident kan een scenario afgekondigd worden op de crashomroep. Deze melding wordt uitgegeven door de luchtverkeersleiding.

Indien een melding wordt uitgegeven wordt gevraagd de ontvangst te bevestigen, middels de rode knop in het calamiteitenpaneel op de operations desk.

Hierna dienen de procedures uit de calamiteiteninstructies EA opgevolgd te worden.

De crashomroep wordt tevens ontvangen op de AOM portofoons. (AOM portofoons dus niet uitgeven aan andere medewerkers dan van Airport Operations EA)

Nova Alert

Intern alarmering programma; verstuurd berichten naar alle sleutelfunctionarissen van het calamiteitenteam via mail, telefoon en sms. De HAOS draagt i.s.m. de afdeling Digital & IT zorg over het Nova Alert beheer.

SkyGuide

Vluchtinformatiesysteem EA.

Registratie van vluchtgegevens (conform RVGLT Art. 14).

Daarnaast worden hierin op vluchtniveau aanvullende zaken bijgehouden welke relevant zijn voor de operatie (VOP planning, delay codes, PRM, services). Diverse operationele partijen hebben lees en of hogere autorisatie tot SkyGuide.

4.4 Communicatie met de verkeersleiding

Doel

Het op veilige wijze werken in het landingsterrein is van groot belang. In deze instructie wordt beschreven hoe gecommuniceerd dient te worden op het radiotelefonienet van de AMC en de regels die hierbij gelden.

Algemeen

Het betreden van start-, landings- en taxibanen is uitsluitend toegestaan onder begeleiding van TWR of andere CLSK functionarissen.

Enkel onderstaande civiele functies maken gebruik gemaakt van het radiotelefonienet van de AMC. De volgende roepnamen worden gebruikt:

WIE	ROEPNAAM	TOEGANG TOT
VERKEERSTOREN	Toren	
AOM (A1 voertuig)	Eindhoven Airport	- Civiele platform, incl. rondweg tussen intersectie L1 & L2; - Landingsterrein: Start-landingsbaan, taxibanen (uitsluitend onder begeleiding van TWR of CLSK functionaris).
MARSHALLERS	Marshaller	Civiele platform, incl. rondweg tussen intersectie L1 & L2
PUSHBACK	Viggo: Pushback VA t/m VE Skytanking: Pushback SF t/m SK	Civiele platform, incl. rondweg tussen intersectie L1 & L2

Voordat men het landingsterrein betreedt moet men voldoen aan onderstaande voorwaarden:

- Toestemming en begeleiding van TWR of andere CLSK functionarissen;
- Het voertuig is voorzien van voldoende brandstof, een goed werkende mobilfoon, zwaailicht en verlichting;
- Te allen tijde de begeleiding TWR of andere CLSK functionarissen volgen en instructies opvolgen.

Instructie grond-grond radioverbindingen EA-AMC

Waarschuwing

Radiotelefonie-uitzendingen kunnen worden afgeluisterd. Gebruik de radio daarom zo min mogelijk. Waar mogelijk moet de telefoon gebruikt worden.

Hoofdpunt

Uitsluitend de luchtverkeersleiding mag een radiostilte opleggen.

Communicatie en veiligheidsregels

Neem de volgende regels strikt in acht:

- Eerst uitluisteren alvorens te zenden;
- Denk na over wat je wil gaan zeggen;
- Houd de uitzending zo kort mogelijk;
- Houd de microfoon dicht bij uw mond, articuleer goed, spreek niet te snel en gebruik een duidelijk stemvolume;
- Gebruik het NATO-spel alfabet;
- Gebruik de voorgeschreven dienstuitdrukkingen en procedures.

De volgende handelingen zijn verboden:

- Een door de hoofdpst opgelegde radiostilte verbreken;
- Eigen en/of bijnamen uit te zenden;
- Gerubriceerde (geclassificeerde) informatie in klare taal uit te zenden bv vliegtuig nr., brandstof

Meest voorkomende dienstuitdrukkingen

HIER	[roepnaam van station dat uitzendt]
OVER	[einde uitzending. Antwoord is NOODZAKELIJK]
UIT	[einde uitzending. Geen antwoord]
ROGER	[uitzending goed ontvangen]
WILCO	[uitzending goed ontvangen en zal opdracht uitvoeren]
HERHAAL	[herhaal laatste uitzending]
RADIOTEST	[dit is een testuitzending]
RADIOSTILTE	[tot nader order onmiddellijk stoppen met uitzenden]
RADIO STILTE OPGEHEVEN	[uitzending hervatten]
TOEGESTAAN	[toestemming tot...]
STOPPEN	[geen toestemming tot...]

Procedures

Gebruik alleen de voorgeschreven roepnamen en dienstuitdrukkingen.

Voorbeeld:

<u>Oproep</u>	<i>TOREN</i>	<i>HIER EINDHOVEN AIRPORT</i>	<i>-OVER</i>
<u>Voorbeeld</u>	<i>MARSHALLER</i>	<i>HIER MARSHALLER</i>	<i>-OVER</i>
		<i>Mededeling</i>	<i>-OVER</i>
		<i>ROGER</i>	<i>-UIT</i>

Verbindingscheck

Om te controleren of er een goede verbinding mogelijk is kan een verbindingcheck worden ver-richt. Bij een verbindingcheck kunnen een aantal gradaties van verstaanbaarheid worden aangegeven:

5. zeer duidelijk
4. duidelijk
3. duidelijk, maar met moeite
2. af en toe duidelijk
1. onduidelijk

bv.:

HIER EINDHOVEN AIRPORT	radiotest	-OVER
HIER TOREN	ik ontvang u luid en duidelijk	-OVER
HIER EINDHOVEN AIRPORT	ik ontvang u ook luid en duidelijk (5)	-UIT

Vlieg- en bedrijfsveiligheid (baan kruisen)

De toestemming of weigering van de hoofdpst om het banenstelsel te gebruiken, **moet altijd, ter bevestiging van ontvangst hiervan, door de aanvraag worden herhaald.**

Deze herhaling moet altijd de **eigen roepnaam** en de **locatie** bevatten.

Indien geen terugmelding wordt ontvangen (of het bericht is niet duidelijk begrepen) mag onder geen beding het rolbanen stelsel betreden worden.

NATO spel alfabet

A	ALFA	al -fa	N	NOVEMBER	no- vem -ber
B	BRAVO	braa -vo	O	OSCAR	os -kar
C	CHARLIE	tsjar -lie	P	PAPA	pa -paa
D	DELTA	del -ta	Q	QUEBEC	ke -bek
E	ECHO	ek -ko	R	ROMEO	ro -mio
F	FOXTROT	foks -trot	S	SIERRA	sie- jer -ra
G	GOLF	golf	T	TANGO	teng -go
H	HOTEL	ho- tel	U	UNIFORM	joe -nie-form
I	INDIA	in -dia	V	VICTOR	vik -tor
J	JULIETT	dzjoe -lie-jet	W	WHISKEY	wis -kie
K	KILO	ki -lo	X	X-RAY	eks -ree
L	LIMA	li -ma	Y	YANKEE	jeng -kie
M	MIKE	maik	Z	ZULU	zoe-loe

Noot: Op de vetgedrukte lettergrepen van de woorden valt de klemtoon.

Opleiding

Personen die gebruik maken van het militaire grond-grond radioverkeer dienen vakbekwaamheid aantoonbaar te kunnen maken.

Administratieve verwerking

Afhandeling van gebreken aan mobilofoons, aanvragen van nieuwe mobilofoons en aanvragen van nieuwe roepnamen voor het civiele gedeelte verlopen via team Safety EA.

4.5 Aeronautical Information Publication (AIP)

Doel

Het doel is om zeker te stellen dat luchtvaarders en luchtverkeersdiensten op de hoogte worden gesteld van enige verandering in de fysieke toestand van het civiele platform inclusief intersectie Lima 1 en Lima 2 en van veranderingen die effect zouden kunnen hebben op de veiligheid van vliegoperaties.

Aeronautical Information Publication (AIP) zijn boekwerken waarin alle informatie staat die betrekking heeft op regels en regelgeving in vlieggebieden en vliegvelden van het betreffende land. Ieder land heeft haar eigen A.I.P.'s, een IFR en een VFR. Deze zijn in vaste items onderverdeeld:

SUP	=	Supplements (aanvullingen)
GEN	=	General (algemene regels)
ENR	=	Enroute (alles wat betrekking heeft op routes en vlieggebieden)
AD	=	Aerodromes (alle gegevens van vliegvelden)

De volgende informatie dient bekend gesteld te worden door middel van een (AIRAC) AIP Amendment of AIP-Supplement:

Het openstellen, sluiten of gepland wijzigen van:

- 1) holding- en aanvlieprocedures, aankomst- en vertrekprocedures, milieuprocedures en andere Air Traffic Services procedures;
- 2) start- en landingsbanen, stopways;
- 3) positie, hoogte en verlichting van navigatie-obstakels;
- 4) rijbanen en platformen;
- 5) openingstijden van de luchthaven, faciliteiten en diensten.

Dit openstellen, sluiten of gepland wijzigen dient in te gaan op een AIRAC effective date.

Verantwoordelijkheden

De SAM draagt zorg voor het op de juiste wijze borgen van de AIP's, alsmede het melden van wijzigingen m.b.t. aeronautische publicatie informatie v.w.b. het civiele gedeelte. Wijzigingen worden voor invoering door de COO EA besproken met het (plaatsvervangend-) hoofd verkeersleiding.

Wijzigingen

AIP AMENDMENTS worden op vaste data gepubliceerd en AIRAC AMENDMENTS kunnen ieder moment gepubliceerd worden en mogen dan pas gewijzigd worden.

In geval van aanlevering in boekwerk dienen aan de hand van de meegeleverde wijzigings-bladen pagina's toegevoegd, verwijderd of vervangen te worden. Ook zijn er wel eens HAND AMENDMENTS, dit houdt in dat er iets met de pen verandert moet worden. Op het wijzigings-blad AIP Amendments dient genoteerd te worden of de betreffende wijzigingsbladen zijn ingevoerd.

Distributie

De actuele AIP's zijn digitaal beschikbaar en bij de DD AOM in te zien.

4.6 Communicatie pers

Doel

Een zorgvuldige en weloverwogen communicatie met de pers is van groot belang, omdat het verstrekken van niet door de directie geautoriseerde informatie tot ongewenste consequenties en bedrijfs- dan wel imago schade kan leiden. Daarom is het werknemers van Eindhoven Airport N.V., of in opdracht werkende personen/organisaties, uitdrukkelijk verboden met de pers te communiceren zonder dat daarvoor schriftelijke toestemming is verleend door de directie.

- Mochten medewerkers door de pers worden benaderd met een verzoek om informatie, dan dienen zij dit verzoek altijd door te verwijzen naar de afdeling Communications.
- Men wordt verzocht erop toe te zien dat in voorkomende gevallen ook onder onze verantwoordelijkheid werkende derden zich aan dit verbod en regels te houden.

Communicatie in geval van calamiteiten

In geval van calamiteiten vindt door de afdeling Communications afstemming plaats met de afdeling (pers)voorlichting van volgende partijen e.e.a. afhankelijk van de calamiteit:

- Vliegbasis;
- KMar;
- Gemeente/Veiligheidsregio;
- Airlines.

Het Crisisbeheersplan kent een deelplan voorlichting waarin specifieke afspraken hierover zijn gemaakt in het geval van Luchtvaartongevallen/grondincidenten. Binnen EA ligt de verantwoordelijkheid voor dit plan bij de afdeling Communications. Daarnaast kan nadere informatie en instructies teruggevonden worden in het calamiteitenplan van Eindhoven Airport.

4.7 Platform Safety Overleg*

Doel

Maandelijks overleg tussen Eindhoven Airport en de grondaafhandelaren, Beveiligingsbedrijf, tankdiensten en de luchtverkeersleiding. Aan het overleg kunnen adhoc ook andere gebruikers deelnemen op hun verzoek of op uitnodiging van Eindhoven Airport (bv Airlines, schoonmaakbedrijven, IL&T, vliegtuigonderhoudspersoneel, Koninklijke Luchtmacht).

Vaste deelnemers:

- SAM
- CQMS
- SPO
- grondaafhandelaren
- Tankdiensten
- Het beveiligingsbedrijf

Doel van het overleg:

- Monitoren en initiëren van verbeteringen t.a.v. Airside safety
- Input voor SAM en CQMS t.b.v. VO.

Overige Quality & safety issues kunnen direct afgestemd worden met:

- Head of Asset Management (o.a. huisvesting/terrein beheer);
- Head of Airport Operations & Security (security, beveiligingsbedrijf of Operations gerelateerd);
- Security Manager (toegangsbeleid, security);
- Milieumanager (milieuvoorschriften en procedures);
- Safety Manager / Compliance & Quality Manager Safety (overige safety zaken).

Vaste agendapunten

- Opening
- Vaststelling Agenda
- Vaststellen verslag vorig overleg
- Actielijst
- Van en naar het Veiligheidsoverleg AMC-EA
- Veiligheidsdoelstellingen en Safety Score
- Inschaling pushback afwijking
- Input partners (relevante voorvallen, mededeling, informatie, schades, etc.)
- Input Team Safety Eindhoven Airport
- Rondvraag en datum volgende vergadering

Verantwoordelijkheden & administratieve verwerking

EANV: agenda, notulen en voorzitter

Vaste deelnemers: Aandragen van agendapunten inzake platform veiligheid, het verder uitwerken en communiceren van belangrijke wijzigingen voortvloeiend uit het PSO richting interne organisatie en het uitvoeren en opvolgen van aangewezen actiepunten.

Veiligheidsmanagementsysteem

5.1 Analyse en monitoring VMS

Doel

Om het veiligheidsbeleid van de luchthaven in praktijk te brengen beschikt de luchthaven over een veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Het VMS wordt periodiek gemonitord door verschillende sleutelfunctionarissen en in diverse overleggen met als doel:

- Monitoring & Analyse **“Voorvallen overzicht”**
- Nemen van maatregelen met (PLAN-DO-CHECK-ACT) als basis;
- Implementeren van wettelijke eisen en regels;
- Audits planning en bevindingen;
- Uitvoering sanctiebeleid;
- Optimalisatie mogelijkheden VMS;
- Uitvoeren van incidentenonderzoek in geval van fysieke voorvallen.

Omschrijving

Het VMS wordt vanuit de diverse verantwoordelijkheidsgebieden gevoed, geanalyseerd en geoptimaliseerd door verschillende (sleutel)functionarissen van EA.

Voorvallen worden geregistreerd in ‘Intelix’ door afdeling Operations. Opvolging en afsluiting wordt verzorgd door Team Safety, de milieumanager, HAOS en/of HAM.

De data voortvloeiend uit Intelix wordt verzameld in Qlik, het dashboard systeem van EA. Mede hierdoor kan er gemonitord worden op belangrijke onderdelen van het VMS.

In het Safety Report worden resultaten, doelstellingen en KPI's gepresenteerd. Het safety report wordt tweemaal per jaar gepubliceerd door team Safety.



VMS AMC-EA

AMC en EA voeren een gezamenlijk veiligheidsmanagementsysteem (VMS-L) conform de eisen gesteld aan de exploitant in de regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT) en de NLD-MAR-ADR (militaire wetgeving). In dit kader controleren de accountable managers (AM's) minimaal eenmaal per jaar of de werking van het VMS doeltreffend en doelmatig is. Deze controle wordt vastgelegd in de directiebeoordeling.

Ten behoeve van de continue verbetering van de veiligheid in het landingsterrein en de werking van het systeem worden diverse inspecties uitgevoerd. De CQMS voert inspecties uit op de naleving van procedures en ondersteunende procedures. Deze inspecties zijn opgenomen in de jaarplanning 'audit en inspecties jaarplan' en is in beheer van de CQMS.

Administratieve verwerking

- CQMS registreert uitvoering inspecties in Intalex.

5.2 Registratie en afhandeling van voorvallen en klachten

Doel

Het vastleggen van voorvallen en klachten ten behoeve van opvolging en onderzoek. Daarnaast het borgen van tijdige, juiste en volledige melding van voorvallen en klachten aan vereiste personen/ instanties. Verantwoordelijke kan op basis hiervan aanbevelingen doen voor correctieve/ preventieve maatregelen.

Verantwoordelijkheden

- DD AOM is verantwoordelijk voor de eerste afhandeling en registratie in Intellex.
- Registratie in “Voorvallen overzicht”, analyse en bewaken opvolging; De COO EA heeft deze heeft deze taak (gedeeltelijk) gedelegeerd aan de SAM/CQMS/HAOS/HAM.
- SAM/CQMS: binnen 72 uur schriftelijke melding luchtvaartongevallen en luchtvaartvoorvallen bij IL&T conform verordening (EU) nr. 376/ 2014. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het Ec-cairs meldsysteem (website)
- SAM/CQMS: kunnen op basis van het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid de onderzoeksraad voor veiligheid (OVV) informeren bij luchtvaartongevallen en luchtvaartvoorvallen.
- COO EA/Leadership Team: geeft opdracht tot incidentenonderzoek fysieke voorvallen in situaties waarin bedrijfsprocessen (mede) oorzaak zijn van het voorval.
- COO EA: in geval van ernstige incidenten contact (laten) opnemen met de getroffen partij(en) t.b.v. verdere nazorg en afhandeling.
- Team Safety: eerste opvolging van meldingen die via het online meldingsformulier ‘onveilige situaties’ binnenkomen.

Eerste afhandeling

Primaire afhandelingen van incidenten, ongevallen, schade, defecten en afwijkingen worden uitgezet door de DD AOM. Deze is verantwoordelijk voor het inschakelen van de benodigde partijen en instanties om het gebeurde ten tijde incident af te handelen.

Het Luchthavenreglement verplicht alle gebruikers van het civiele platform om incidenten, ongevallen, defecten, gebreken en afwijkingen direct te melden bij de DD AOM. Het verplaatsen van voertuigen en/of aanpassen van de situatie is niet toegestaan totdat de DD AOM of gedelegeerde ter plaatse is gekomen en locatie vrijgegeven heeft.

De DD AOM zal bij een incident, ongeval, schade, defecten of afwijkingen:

- Informatie verzamelen + foto's (registratie in Intellex);
- I.g.v Luchtvaartongeval/grondincident gegevens crashomroep + calamiteitenplan (registratie in Intellex);
- Informeren van partijen en instanties*;
- Informeren van de betrokkene luchtvaartmaatschappij/ partij;
- Informeren van de Koninklijke Marechaussee;
- De benodigde hulpverleningsinstanties inschakelen. Dit indien deze niet gealarmeerd zijn, zoals bij een GRIP gebeurt.

De flowchart die het ABL samen met de OVV heeft opgesteld kan verduidelijking bieden aan welke instantie een voorval gemeld dient te worden. De flowchart ‘Melden van voorvallen met bemande luchtvaartuigen’ kan [hier](#) geraadpleegd worden.

Luchtvaartongevallen, ongevallen waarbij een luchtvaartuig is betrokken en ernstige incidenten dienen te allen tijde door de DD AOM gemeld te worden aan de OVV, IL&T en luchtvaartpolitie. Zie voor juiste instanties per situatie LHHB 3.4.4 “Melden ongevallen, ernstige incidenten en voorvallen door AMC/EA”

Formulier melding voorvallen en klachten in Intelix

De melding wordt vervolgens door de DD AOM geregistreerd d.m.v. een registratie in Intelix onder de desbetreffende categorie. Dit dient zo volledig mogelijk ingevuld te worden. Intelix kent de volgende meldingscategorieën:

- **Aircraft Incident** (incident met een vliegtuig betrokken)
- **Environmental Incident** (milieu incident)
- **Hazard** (gevaar of risico)
- **Injury/Illness** (BHV-gevallen)
- **Property Damage Incident** (schade aan voertuigen, gebouwen of andere eigendommen)
- **Unruly Pax** (dronken pax, aggressive pax, etc.)
- **Work Observation** (officiële waarschuwingen, waarnemingen, openhouden terminal 's nachts en escalaties ten tijde van crowd management)

Meldingsformulier 'onveilige situaties'

Eindhoven Airport beschikt via de website over een meldingsformulier 'Onveilige situaties'. Met dit formulier wordt de mogelijkheid gegeven om onveilige situaties op het gebied van vlieg- en verkeersveiligheid, Arbo en milieu die zijn opgemerkt op Eindhoven Airport, te melden. Naast alle gebruikelijk manieren om onveilige situaties te melden, is dit formulier een aanvullende optie, met name voor bezoekers/externen. Alle meldingen worden door Team Safety bekeken en indien nodig beantwoord en opgevolgd. Meldingen die niet safety gerelateerd zijn, worden doorgezet naar Customer Services.

Voor de volgende situaties wordt nog het "Formulier voorvallen en klachten" gebruikt:

Deel E: Extensie ([zie bijlage II](#))

Deel F: Straling ([Zie bijlage III](#))

Werkwijze melden van bepaalde voorvallen

LUCHTVAARTONGEVAL/GROND INCIDENT	
Scenario Luchtvaartongeval of grond incident afgegeven via crashomroep	
Hieronder genoemde partijen direct telefonisch informeren, schriftelijke afdoening binnen 72 uur/ Grondincidenten kunnen NIET ernstig zijn, in die gevallen hoeft OVV/IL&T niet telefonisch geïnformeerd te worden. Stem bij twijfel altijd af met de Safety Manager/Compliance & Quality Manger Safety.	
* Onderzoeksraad van Veiligheid	
* Luchtvaartpolitie	
* IL&T	
* Calamiteitenteam EA (afhankelijk van incident)	
* Hulpverleningsdiensten (indien melding via crashomroep gebeurt dit door de AMC)	
* KMar	
* Betrokken luchtvaartmaatschappij	
* Betrokken partijen op het luchthaventerrein	
** Melding in dienstrapport	
*** Melding in Intellex	
LUCHTVAARTVOORVAL	
Een operationele onderbreking, defect, gebrek of andere onregelmatigheid die de luchtvaartveiligheid kan beïnvloeden, zonder dat er sprake is van een ernstig incident of ongeval. Als voorbeeld van bovenstaande geldt de volgende opsomming:	
- Bijna botsing die uitwijkmanoeuvre vereist om onveilige situatie te voorkomen;	
- Brand of rook in de passagiersruimte, laadruimten, brand in de motoren;	
- Defecten en gebreken van, en beschadigingen aan luchtvaartuigen;	
- Incidenten tijdens opstijgen en landen; zoals het te kort binnenkomen, te ver binnenkomen of afraken van de start- landingsbaan;	
- Ongevallen aan boord tijdens de vlucht;	
- Dangerous goods (<i>niet gemelde zaken door grondaafhandelaren, in geval van "incident"/ "accident" ook melding door EA</i>)	
* Direct informeren n.v.t.	
** Melding in dienstrapport voor zover bekend	SAM/CQMS -> Meldt bij ILT/ABL (>72u)

Incident op het vlak van orde en veiligheid, dat geen luchtvaartongeval/voorval is en dat zich heeft afgespeeld op het luchtvaartterrein. In geval van ernstig incident "*" direct bellen.

- COO EA
- Betrokkene externe partij(en)
- KMar

** Melding in dienstrapport

*** Melding in Intellex ("Aircraft Incident" of "Property Damage Incident")

PERSOONLIJK LETSEL, NIET ZIJNDE BEDRIJFSONGEVAL

Het ongunstige feit of de onvoorziene omstandigheid waarbij of waarin iets onverwachts gebeurt, waardoor persoonlijk letsel veroorzaakt wordt.

- Hulpverleningsdiensten
- KMar
- COO EA (telefonisch contact)
- Betrokkene externe partij(en)

** Melding in dienstrapport

*** Melding in Intellex ("Injury") + direct een mail naar COO EA, HAOS, SAM en CQMS.

BEDRIJFSONGEVAL

Een aan de werknemer in verband met de arbeid overkomen, ongewilde, plotselinge gebeurtenis, die schade aan de gezondheid of de dood ter gevolg heeft gehad en ertoe heeft geleid, dat de werknemer de arbeid heeft gestaakt en niet meer heeft hervat, dan wel met de arbeid geen aanvang heeft gemaakt' (Arbowet).

- Hulpverleningsdiensten
 - KMar
 - Arbodienst (via HRM)
 - COO EA (telefonisch contact)
 - Technische Dienst indien vereist
- ** Melding in dienstrapport
- *** Melding in Intellex ("Injury/Illness") + direct een mail naar COO EA, HRM, HAOS, SAM en CQMS.

GEVAARLIJKE SITUATIE

Reëel risico op een ongeval/ incident

- ** Melding in dienstrapport
- *** Melding in Intellex ("Hazard") en mail naar COO EA, HAOS, SAM en CQMS.

SCHADE (GEEN LUCHTVAARTUIG BETROKKEN)

Ongewenste beschadigingen aan goederen of zaken.

- KMar
 - Betrokkene partijen voor afhandeling schadegeval.
 - Technische Dienst (indien spoedreparatie)
- ** Melding in dienstrapport
- *** Melding in Intellex ("Property Damage Incident").

Incidentenonderzoek fysieke voorvallen

Het onderzoeken en analyseren van luchtvaartongevallen en voorvallen is in eerste instantie de taak van de daartoe aangewezen overheidsinstanties. Echter, indien bedrijfsprocessen van de luchthaven mede de oorzaak (blijken te) zijn van het voorval, dan dient de COO EA hier actie op te (laten) ondernemen:

- Eventueel ontbrekende informatie opvragen in en extern;
- Analyseren evaluaties van betrokkenen partijen;
- Aanvullend incidentenonderzoek initiëren door team Safety waarin het volgende minstens aan bod komt:
 - Bepalen correctieve/ preventieve maatregelen i.o.m. SAM/CQMS;
 - Implementatie correctieve/preventieve maatregelen door SAM/CQMS;
 - Trends analyseren kan leiden tot beheersmaatregelen door SAM/CQMS.

Hiervoor geldt een separate procesflow, opvraagbaar bij COO EA, SAM en CQMS.

5.3 Externe rapportages

Doel

In sommige situaties dient er extern gerapporteerd te worden. Deze procedure omschrijft wie/wanneer moet melden en aan welke partij(en).

Algemeen

Op grond van artikel 4 in verbinding met artikel 6, onder e, van de Verordening (EU) 376/2014 is een persoon die een functie vervult in verband met het veiligheidsbeheer van een luchthaven verplicht om meldingen te doen bij de overheid ten aanzien van ongevallen, incidenten en voorvallen.

Ongevallen en incidenten

Het calamiteitenplan geeft een opsomming van alle ongevallen en incidenten die gemeld moeten worden aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid; de Inspectie Leefomgeving en Transport, divisie Luchtvaart; de Luchtvaartpolitie en de Koninklijke Marechaussee. De DD AOM is de functionaris op wie de verplichting rust om de melding zo snel mogelijk na het ongeval of het incident te (laten) doen aan deze overheden. Daarnaast kan de Safety Manager en/of Compliance & Quality Manager binnen 72 uur alsnog een melding doen.

Bij de melding wordt in ieder geval aangegeven:

- Waar en onder welke omstandigheden het ongeval of incident plaatsvond;
- De aard van het ongeval of incident;
- Eventuele gevolgen door letsel en schade.

Voorvallen

Naast ongevallen en incidenten dienen bovendien alle voorvallen die genoemd zijn in Bijlage IV van de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2018 te worden gemeld aan het Analysebureau Luchtvaart-voorvallen (ABL). Deze bijlage somt voorvallen op die verband houden met luchtvaartterreinen en gronddiensten.

Zie bijlage voor de gemaakte onderverdeling:

1. *Veiligheidsbeheer van een luchtvaartterrein;*
2. *Grondafhandeling van luchtvaartuigen (Verantwoordelijkheid voor het melden van zaken onder grondafhandeling is voor beide. Zowel de exploitant als de grondafhandelaren moeten melden).*

De DD AOM is de functionaris op wie de verplichting rust om de melding zo snel mogelijk na het ongeval of het incident te (laten) doen aan deze overheden. Daarnaast kan de Safety Manager en/of Compliance & Quality Manager binnen 72 uur alsnog een melding doen.

Werkwijze

- DD AOM maakt een incidentenrapport aan in Intalex. Indien de DD AOM dit niet op eigen initiatief heeft gedaan, kan de Safety manager/CQMS dit alsnog verzoeken als hij of zij besluit alsnog een melding aan het ABL te doen;
- De Safety Manager/CQMS EA zullen binnen 72 uur na het voorval een melding doen aan het ABL en/of overige overheidsdiensten indien dit nog niet gedaan is door de DD AOM.

BIJLAGE I: Voorvallen die verband houden met luchtvaartterreinen en gronddiensten

Deze bijlage bevat een lijst van voorvallen die verband houden met luchtvaartterreinen en gronddiensten die van toepassing zijn op de regelingen voor verplichte en vrijwillige melding aan bevoegd gezag.

Bronnen:

- Verordening (EU) Nr. 376/2014
- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018

Voorvallen in verband luchtvaartuigen en obstakels
Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, tussen een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel.
Onder botsingen met dieren worden ook botsingen met vogels verstaan.
Excursion van de taxibaan of start- of landingsbaan.
Feitelijke of potentiële incursion op de start- of landingsbaan.
Incursion in of excursion van het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO).
Het luchtvaartuig of voertuig heeft tijdens activiteiten op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein een clearance, instructie of verbod niet gevolgd (bijvoorbeeld: verkeerde baan, taxibaan of beperkt toegankelijk gebied van een luchtvaartterrein).
Een vreemd voorwerp op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein, dat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
Aanwezigheid van obstakels op of in de omgeving van het luchtvaartterrein, welke niet zijn bekendgemaakt in de luchtvaartinlichtingenaankondiging (Aeronautical Information Publication, AIP) of door een mededeling aan luchtvaardenden (Notice to Airmen, NOTAM) en/of die niet goed zijn gemarkeerd of verlicht.
Het achteruitduwen, achteruitrijden of taxiën wordt gehinderd door voertuigen, apparatuur of personen.
Passagiers of onbevoegde personen worden zonder toezicht achtergelaten op het platform.
Druk golf van een straalmotor of propeller of neerwaartse schroefwind van een rotor.
Noodoproep („MAYDAY” of „PAN”).
Verslechtering of totaal verlies van diensten of functies
Verlies of storing van de communicatie tussen: a) het personeel van het luchtvaartterrein, het personeel van het voertuig of ander personeel en de eenheid voor luchtverkeersdiensten of de eenheid van de platformbeheersdienst; b) de eenheid van de platformbeheersdienst en het luchtvaartuig, het voertuig of de eenheid voor luchtverkeersdiensten.
Een ernstig defect of een ernstige storing van de apparatuur of systemen van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
Ernstige tekortkomingen in de verlichting, markering of tekens op het luchtvaartterrein.
Defect van het noodwaarschuwingssysteem van het luchtvaartterrein.
Reddings- en brandbestrijdingsdiensten niet beschikbaar volgens de toepasselijke vereisten.
Andere voorvallen
Brand, rook of explosies in de faciliteiten, omgeving en apparatuur van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
Voorvallen die verband houden met de beveiliging van het luchtvaartterrein (bijvoorbeeld: toegang door onbevoegden, sabotage, bommelding).

Niet-melding van een ernstige wijziging in de vluchtuitvoeringsomstandigheden op het luchtvaartterrein, die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
Ontbrekende, onjuiste of ontoereikende ijsverwijdering of ijsbestrijding.
Aanzienlijk gemors tijdens het tanken.
Tanken van gecontamineerde of incorrecte brandstof of andere essentiële vloeistoffen (waaronder zuurstof, stikstof, olie en drinkwater).
Slecht omgaan met slechte staat van de baan.
Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of een ernstig incident.

BIJLAGE II: Extensieformulier

Extensieformulier

Alleen formulier invullen als extensie daadwerkelijk is gebruikt

Datum:	Airline:
Vluchtnummer:	Herkomst/Bestemming:
☐ Aankomend; reden: ☐ a ☐ b ☐ Vertrekkend; reden: ☐ a ☐ b	
Aanleiding:	
Extensie verleend door:	
Actual landing time: Actual take-off time:	

FORMULIER MAILEN NAAR COO EA EN MEDEWERKER RBS meldingenbureau@eindhovenairport.nl

BIJLAGE III: Stralingsincident formulier

Stralingsincident

Een stralingsincident is een ongewenste gebeurtenis die direct of op korte termijn een onvoorziene blootstelling aan ioniserende straling zou kunnen veroorzaken bij mens of dier.

Datum:	Tijd:
Naam pax/personeel: M/V:	Bestemming:
Geboortedatum:	Tel. Nr.:
Blootgestelde lichaamsdelen:	Duur van blootstelling:
Locatie x-ray:	
Omschrijving incident:	
<i>Bij een stralingsincident worden onverwijld zodanige maatregelen getroffen dat (verdergaande) blootstelling van personen wordt tegengegaan.</i> <i>In geval van een stralingsincident maakt de Stralingsdeskundige z.s.m. een melding bij mevr. Geeske Rustenburg (Stralingsdienst) rustenburg_straling@gmail.com</i>	
AOM:	

FORMULIER MAILEN NAAR COO EA, SAM, CQMS, HAOS
EN STRALINGSDESKUNDIGEN R.Monsauret@eindhovenairport.nl en
m.vanoostrum@eindhovenairport.nl