

Operations Manual Eindhoven Airport



uitgave 1-12-2023

Externen

Operations Manual Eindhoven Airport

Colofon

Operations Manual Eindhoven Airport

Uitgave 1-12-2023

Versie 1.3

Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13

Telefoon +31 (0) 40 2919 829

Terminal Luchthavenweg 25,

5657 EA Eindhoven

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
HOOFDSTUK 1	4
Algemeen	4
1.1 Over het Operations Manual	4
1.2 Beheer	4
1.3 Document distributie en informeren externen	5
1.4 Wijzigingstabel	6
1.5 Afkortingen	7
1.6 Goedkeuring document	8
HOOFDSTUK 2	9
Luchthaven informatie	9
2.1 Organisatiestructuur Eindhoven Airport Operations	9
2.2 Openen en sluiten vliegbasis	10
HOOFDSTUK 3	12
Ondersteunende procedures	12
3.1 Proefdraaien*	12
3.2 Registratie feitelijke proefdraaibeurt	15
3.3 Natuur en ecologisch beheer	16
3.4 Foreign Object Damage (FOD)	17
3.5 Gebruik vliegtuigtrap Afhandelaar	20
3.6 Inspecties Airside	21
3.7 Handhaving orde en veiligheid	23
3.8 Marshallen	25
3.9 Pushbackprocedures*	27
3.10 Sleepregeling Vliegtuigen*	31
3.11 Taxi procedures*	32
3.12 Vliegtuigopstelplaatsen (VOP) en dienstwegen*	33
3.13 Parkeeroverzicht voertuigen en materialen	39
3.14 Low Visibility Procedures	40
3.15 Storm en onweersverwachting	42
3.16 Sneeuw- en gladheidsbestrijding	44
3.17 Begeleiding en toezicht passagiers op het platform	45
3.18 Tanken (met passagiers aan boord c.q. terwijl passagiers in- of uitstappen)*	47
3.19 Milieu incident	52
HOOFDSTUK 4	54
Communicatie	54
4.1 Briefing	54
4.2 Communicatie met de verkeersleiding	56
4.3 Platform Safety Overleg*	59



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.

Informereren 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 linkerzijde van de titel en/of tekst. 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; • 3.1 Proefdraaien: Proefdraaiplaats Bravo verduidelijkt; • 3.10 Sleepregeling Vliegtuigen: Regels verduidelijkt omtrent towen; • 3.12 VOP en dienstwegen: RA1 toegevoegd én externe voertuigen mogen geen gebruik meer maken van achterste randweg; • 3.15 Storm en onweerswaarschuwing: informatie toegevoegd;

1.5 Afkortingen

(DD) AOM	(Dienstdoende) Airport Operations Manager
AAO	Airport Operations Manager
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)
DLB	Defensie Luchtmacht Brandweer
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
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	1.3	1-12-2023	



Luchthaven informatie

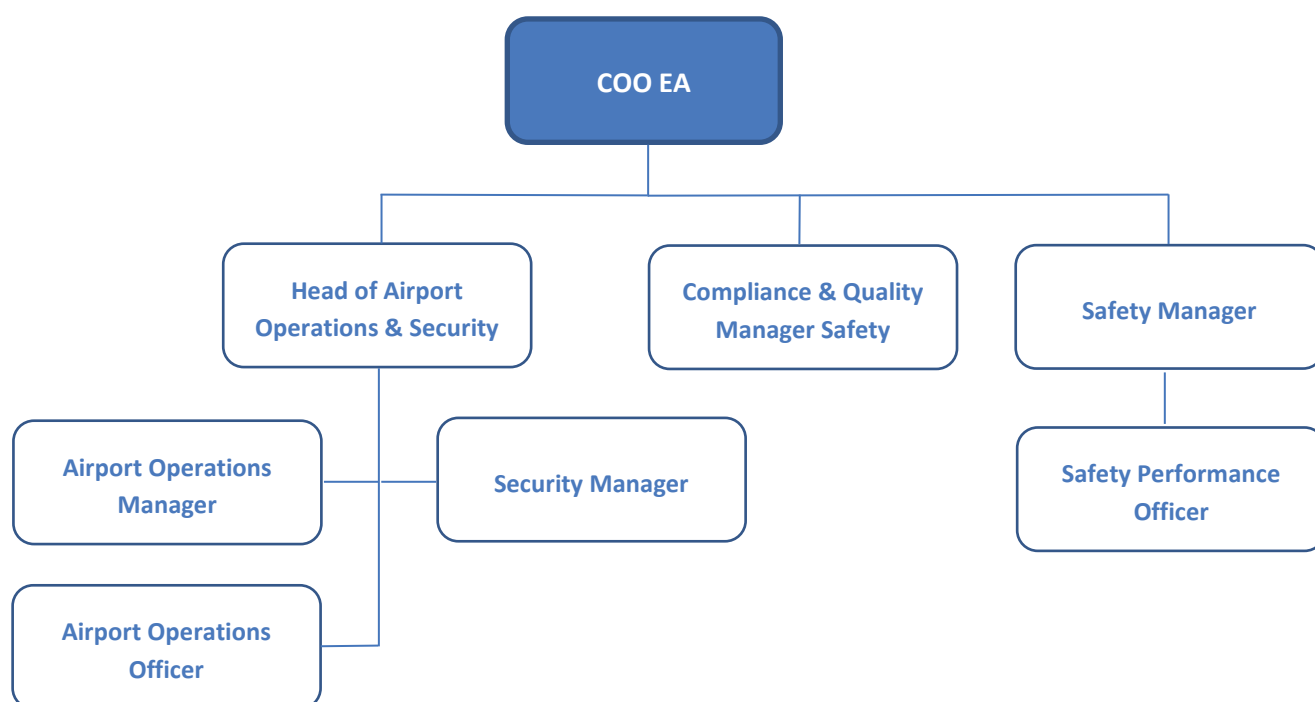
2.1 Organisatiestructuur Eindhoven Airport Operations

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 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 de afhandelaar. 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 afhandelaar, security, KMar, Douane; afschrift naar overige partijen.

¹ Briefing vindt tijdens openstelling plaats, zie 4.1.

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 afhandelaar 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 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

3.2 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

3.3 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. maaiwerkzaamheden;
- SAM: verantwoordelijk voor het tijdig informeren van de luchtverkeersleiding over voorgenomen maaiwerkzaamheden middels werkvergunning;
- 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.

3.4 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 (Foreign Object Debris).

Teneinde te voorkomen dat FOD (foreign object debris) 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.

Afhandelaar:

- 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 de afhandelaar met behulp van de FOD-BOSS;
- Na afloop inzet FOD-BOSS zal deze worden gereinigd en worden opgeborgen;
- Eenmaal per week wordt het civiele platform geveegd door de AMC;
- Elke dag voor aanvang vliegverkeer zal door de afhandelaar een platformcontrole ronde worden gemaakt. Hierbij wordt een visuele FOD inspectie uitgevoerd en wordt gekeken naar andere onregelmatigheden. (bv. verlichting, schade 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 en vooral straalmotoren aan de voorzijde worden ingezogen (motorschade), of aan de achterzijde hard worden weggeblazen (verwonding van mensen of schade aan andere vliegtuigen). Voorbeeld: een door een straalmotor weggeblazen steen kan door een vliegtuigromp slaan. Het is een dodelijk projectiel geworden.

Voorbeeld van schade/gevolgen

Typische soorten van schade 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.

3.5 Gebruik vliegtuigtrap Afhandelaar

Doel

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

Omschrijving

Gebruik civiele vliegtuigtrap bij stand-by of crash call in samenwerking met de brandweer Defensie. De vliegtuigtrap van Afhandelaar 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 de afhandelaar 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 DLB 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 Afhandelaar geen risico loopt.

Instanties waarmee zaken gedaan worden

Tussen de luchtverkeersleiding, DLB en Afhandelaar zijn afspraken gemaakt over de inzet van de vliegtuigtrap van Afhandelaar.

Voor adhoc coördinatie kan de brandweer meldkamer contact opnemen met de platformcoördinator van de afhandelaar op 06-11044983.

3.6 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 de afhandelaar 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 gebeuren. In de zomerperiode dient de verlichting inspectie na 2200Lt of voor 0500Lt te gebeuren;
- 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;
 - Afhandelaar.

3.7 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 www.eindhovenairport.nl. 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 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 vaste EA pas 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.

Verantwoordelijkheden

DD AOM:

Dient bij overtredingen van safety en/of security regels:

- Dit te melden aan de betreffende overtreder middels een registratie in Intellex onder “Work Observation”.
- Een notitie te maken in het dienstrapport met verwijzing naar Intellex 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 sanctioneringscommissie;
- Zorgt 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

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

3.8 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.

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.
- Toestellen mogen na S1 /L1 alleen towen naar ASL hangaar. Taxiën is niet toegestaan.

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 towen 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 afhandelaar 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

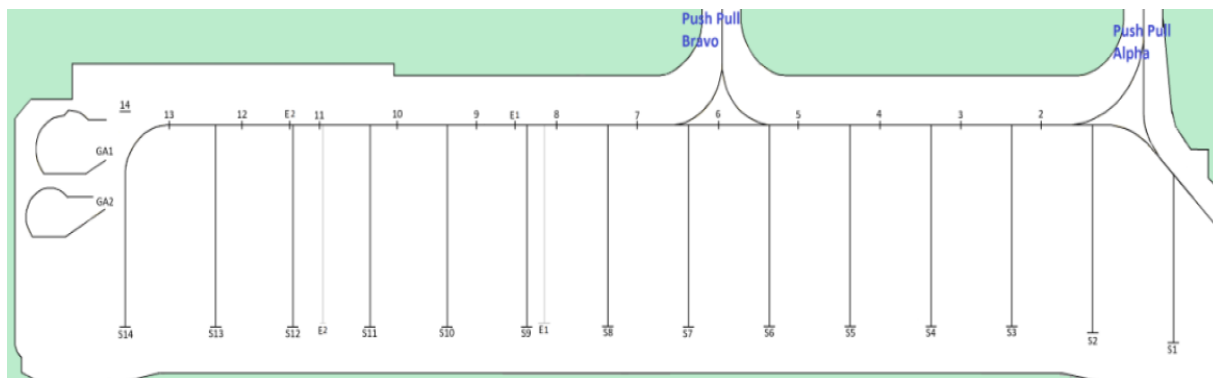
- De marshaller/ Follow-me hebben de verantwoordelijkheid de aanstaande parkeerplaats en taxiroute van een aankomende vlucht op FOD te inspecteren;
- De medewerkers van de afhandeling van elke vlucht is verantwoordelijk voor de orde en netheid op de betreffende VOP. Hij is verplicht de betreffende VOP 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.

3.9 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 afhandelaar plant de pushbackvolgorde en stuurt 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 de afhandelaar, 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 afhandeling 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 afhandelaar zorgt 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 afhandelaar overleggen en waar nodig de volgorde in overleg met TWR-GMC aanpassen;
- De pushbacktruck chauffeurs krijgen de pushbacktruck volgorde van de afhandelaar meege-deeld en een mogelijke afwijkende "push" locatie door de captain, of via Skyguide/ViCOM;
- 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 of vult de "pushback" locatie in via Skyguide/ViCOM;
- 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 zoals vermeld in Skyguide;
- 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 achterlans 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 voorlans 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 voorlans 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 voorlans 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 voorlans ingetaxied worden S7;
- Vliegtuig op E2: Geen opvolgende pushback mogelijk. Er kan voorlans 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 1; PUSHBACK 2; etc.

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

1. het nummer van de truck

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 zoals vermeld in Skyguide;
- 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 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.

3.10 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).

3.11 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 de afhandelaar, 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 Intelex onder “Work Observation” en meldt dit aan de TWR;
- TWR meldt overtredingen aan DD AOM en vermeldt deze in het wachtjournaal AMC.

3.12 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 de afhandelaar een basisplanning.

De dag zelf worden de opstelplaatsen aangepast door de afhandelaar, indien dit de operatie bespoedigt. De vliegtuigopstelposities voor het GA verkeer worden te allen tijde door de GA medewerker (afhandelaar) 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 behoeft pushback bij het verlaten van VOP. Kan gebruikt worden tot en met ICAO code 'C' toestellen;

E=standaard, nose-in parkeren, toestel behoeft 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; Operations 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 afhandelaar 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.

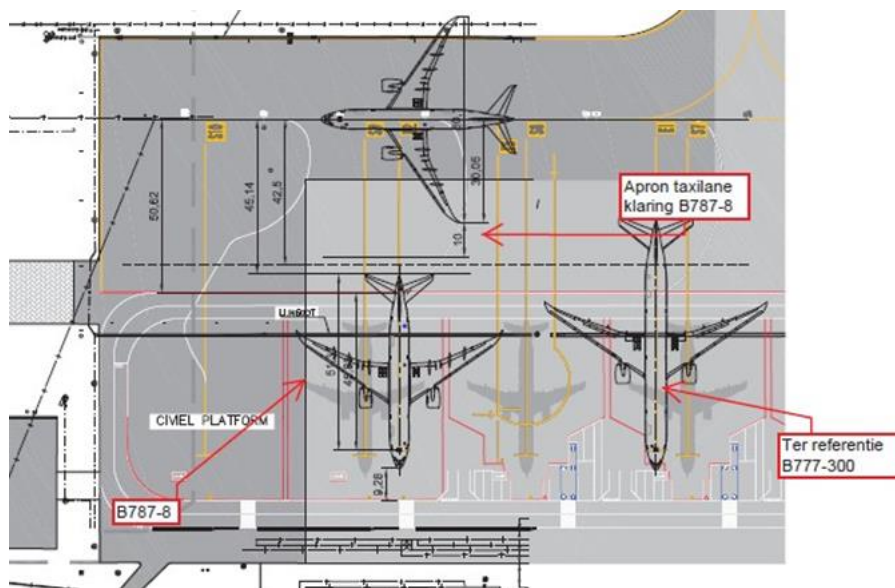
Berekening: Op de VOP stopstreep tot aan de rode klaring achterzijde is 41,40 meter.

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 afhandelaar. 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 afhandelaar	Alternatief parkeren (niet compatibel met pushback truck afhandelaar)
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 afhandelaar.

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 de afhandelaar (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;
- De afhandelaar 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

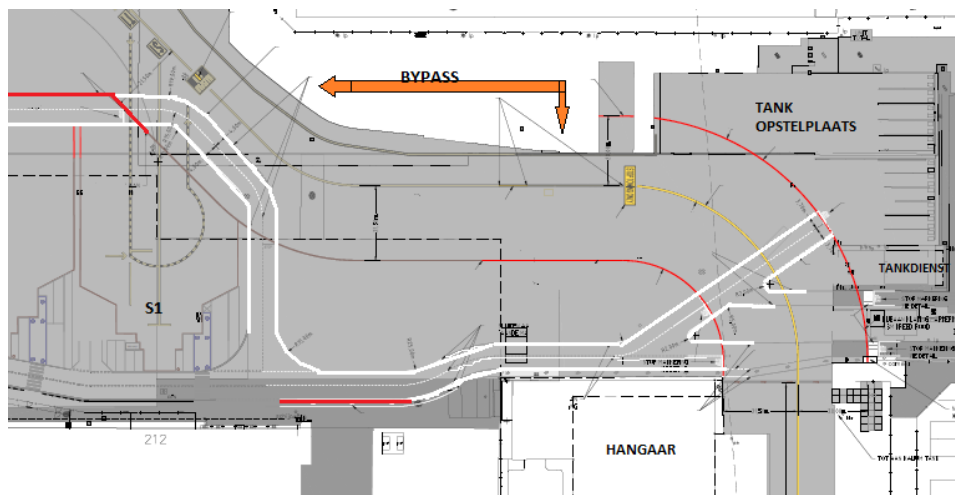
- De reguliere voorrangsregels op het platform gelden: A/C heeft altijd voorrang. Verkeer op deze dienstweg dient dan ook anti-collision Lights en verkeer komende van de intersecties goed in de gaten te houden.
- Deze weg zorgt ervoor dat verkeer niet op de VOP hoeft te keren, maar altijd rechtdoor kan 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 VOP's worden in SkyGuide verwerkt bij de betreffende vliegweging.

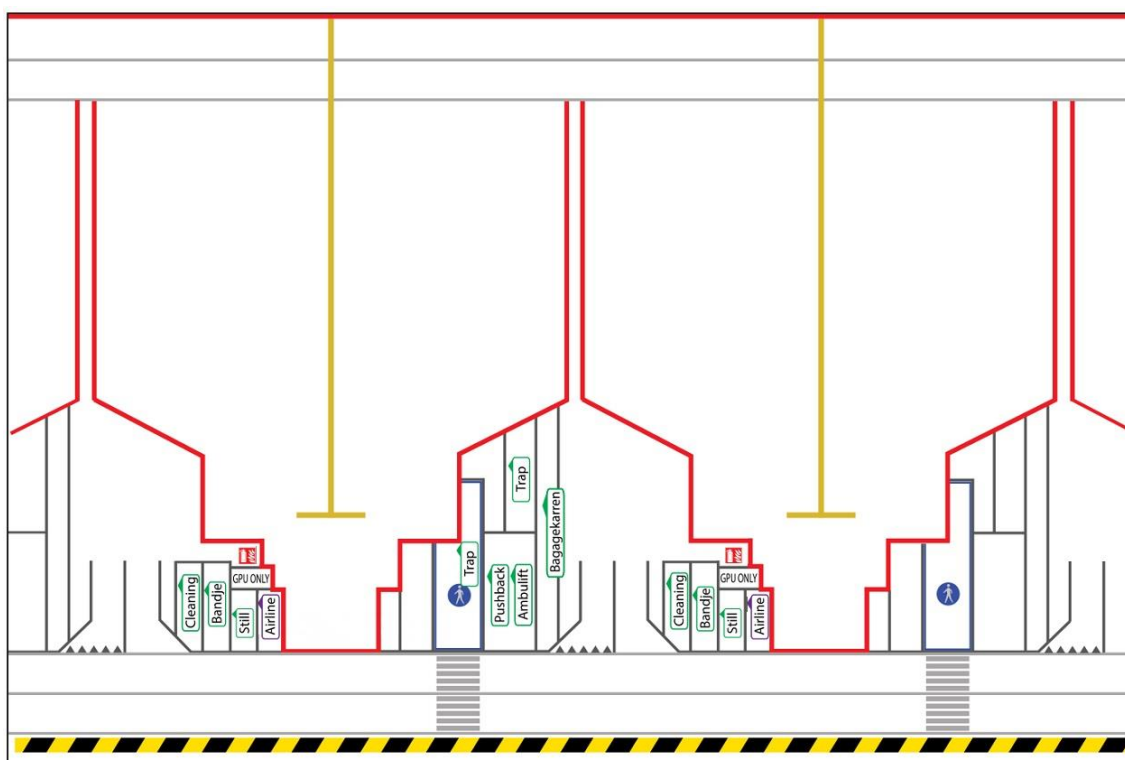
3.13 Parkeeroverzicht voertuigen en materialen

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 afhandelaar;
- 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

3.14 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.

LVP Fasen vliegverkeer

Fase	Conditie	Low Visibility Procedure
A	$RVR^2 \leq 1.500$ m en/of wolkenbasis ≤ 300 ft	• TWR informeert LHD, meteo, BCU, BRW, DM sup, AOM, OCC dat LVP van kracht zijn; • Vermelden in wachtjournaal; • ATIS vermelding: "Low visibility procedures in progress"; • LVP fase door meteo in QAM laten opnemen; • DM sup flow rate laten vaststellen voor inbound verkeer i.v.m. holding capaciteit; • BCU sluit en controleert alle slagbomen die toegang verlenen tot het landingsterrein; • Alle werkzaamheden in het landingsterrein worden beëindigd; • Intersectie take-offs alleen toegestaan als gehele baan vanaf de toren nog te zien is; • Conditionele klaringen niet toegestaan.
B	$RVR < 1.100$ m en/of wolkenbasis < 200 ft	• Maatregelen zoals gesteld in LVP fase A; • TWR informeert LHD, meteo, BCU, BRW, DM sup, AOM en OCC dat alleen voertuigen met een operationele noodzaak op het landingsterrein mogen komen na expliciete toestemming van TWR-VKL; • 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'. • BCU plaatst twister lights bij de aansluiting van de Uniform en Kilo track op taxiway Romeo; • De separatie op final is minimaal 8 NM.
C	$RVR < 550$ m	• Maatregelen zoals gesteld in LVP fase B;

² RVR van de baan in gebruik

		• TWR informeert LHD, meteo, BCU, BRW, DM sup, AOM en OCC dat er geen voertuigen op het landingsterrein mogen komen; • Vliegverkeer mag alleen nog starten; • Indien het vliegverkeer (even) stil heeft gelegen, dient voor aanvang eerste start een baaninspectie uitgevoerd te worden; • Er mag pas gepushed of getaxied worden als met het camerasysteem vastgesteld kan worden dat aan de separatie wordt voldaan zoals gesteld in de pushback procedures; • Als het camerasysteem niet operationeel te gebruiken is mag er pas gepushed of getaxied worden zodra het voorgaand vliegtuig airborne heeft gerapporteerd; • Intersectie take-off niet toegestaan.
D	RVR < 300 m	• De vliegbasis is beneden operationele minima voor aankomend en vertrekkend verkeer; • TWR informeert LHD, meteo, BCU, BRW, DM sup, AOM en OCC dat er geen vliegverkeer kan worden afgehandeld; • ATIS vermelding: "Airport visibility below operational limits".

LVP Fasen grondverkeer

Voor grondverkeer gelden de volgende LVP-fasen:

Fase	Conditie	Low Visibility Procedure
A	RVR ³ ≤ 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.
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.
D	RVR < 300 m	• Geen sleepverkeer toegestaan; • Geen voertuigen toegestaan op landingsterrein.

³ RVR van de baan in gebruik

3.15 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 lokale meteo of OCC Klu contact op met de DD AOM voor een Stormverwachting of onweersverwachting. Deze 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 of laat de volgende partijen informeren ten aanzien van windsterkte, windrichting of onweersverwachting en over de te nemen maatregelen:

- Afhandeling (Ops, platform, passage, GA, cleaning);
- Tankdiensten;
- Beveiligingsbedrijf;
- Luchtverkeersleiding (i.g.v. afhandelingsverbod);
- TD diverse 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 afhandelaar 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 afhandelaar informeert 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 het naleven van het afhandelsverbod.
- De DD AOM activeert het Platform waarschuwingssysteem (rood licht) om de platform gebruikers te waarschuwen over een onweersituatie of extreem weer. Bij het activeren van het rood licht 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 Intelix 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.

3.16 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 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 afhandelaar (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.

3.17 Begeleiding en toezicht passagiers op het platform

Doel

Passagiers lopen bij in- en uitstappen over het platform, om dit veilig te doen dienen de volgende afspraken zeer zorgvuldig te worden opgevolgd door de afhandelaar, welke verantwoordelijk is voor de begeleiding van en toezicht op de passagiers over het platform.

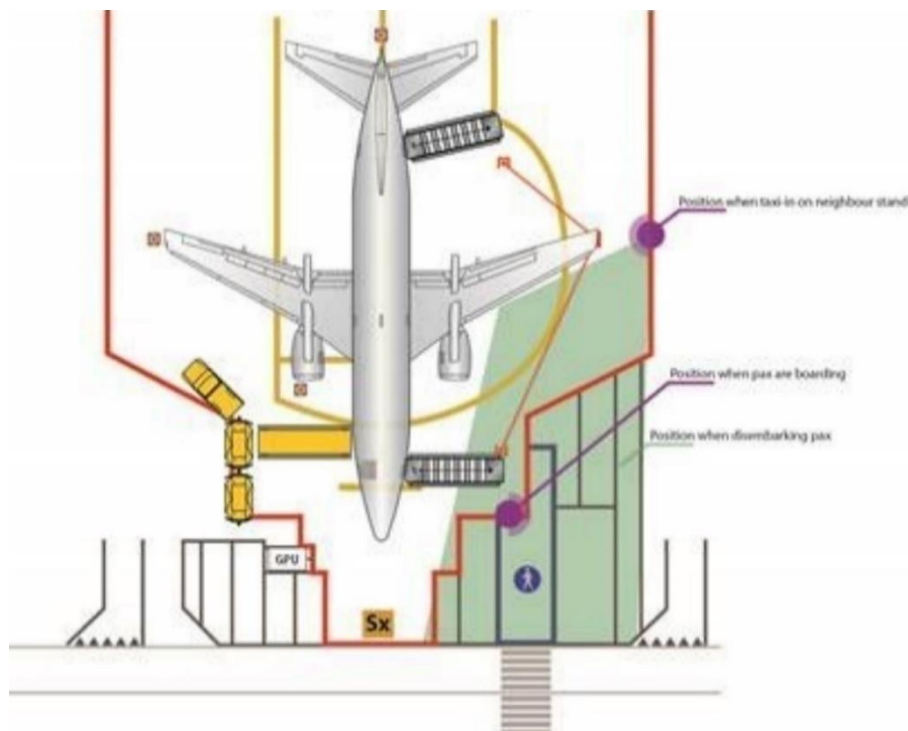
Begeleiding en toezicht platform

Begeleiding en toezicht op het platform kan in 4 opties (A,B,C & D).

Locatie bij het vliegtuig: positie zoals hieronder visueel weergegeven zodat men een overzicht heeft over de passagiers en direct kan ingrijpen zodra de veiligheid in het geding komt. Bij een kans op een Safety of Security issue zal de toezichter zijn positie indien nodig verlaten om het issue te voorkomen.

Als toezichter, probeer de volgende posities te handhaven:

1. Als passagiers uitstappen is de toezichter vrij om te bewegen in de groene zone zoals weergegeven hieronder;
2. Als passagiers instappen, dan staat de dispatcher naast de trap, met het gezicht naar de instappende passagiers en het looppad;
3. Bij een inkomend toestel op de VOP aan de rechterzijde, dan gaat de dispatcher in beide gevallen naar de vleugel om te voorkomen dat de passagiers de rode lijn passeren.



Figuur: positie van de toezichter op de VOP.

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 instappen/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) dienen de rolpoorten z.s.m. gesloten te worden. De DD AOM zorgt dat medewerkers bij de rolpoort worden geïnformeerd over komst hulpdienst.

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

Zowel het instapproces als het uitstapproces gebeurt door 1 toezichter.

B) Groot toestel (vanaf ICAO Code E):

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. cabine bemanning kan assisteren bij toezicht rond het vliegtuig.

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.

3.18 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 afhandelaar). Deze partijen zien erop toe dat de bepalingen in deze instructie worden nageleefd (*Lucht- havenreglement 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;
- Luchtavenreglement 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;

Werkwijze aanlevering brandstof

- Luchtvaartmaatschappij draagt zorg voor de levering van de brandstofgegevens aan de afhandelaar;
- De afhandelaar 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 afhandelaar 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 afhandelaar vangt de passagiers op en begeleidt deze naar de opvanglocatie (deze zal door de DD AOM 'na bepaling van het incident' aangegeven worden);

- De afhandelaar 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.

Voorbereidingen en handelingen gedurende het tanken

(Luchthavenreglement Art 33)

Het is verboden:

1. met het tanken van vliegtuigen aan te vangen, indien de navolgende handelingen in hierna te noemen volgorde niet zijn verricht:
 - a. het vliegtuig en de tankauto dan wel het tanksysteem zijn elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem;
 - b. het slangmondstuk is, alvorens de vulopening van de vliegtuigtank wordt geopend, elektrisch geleidend met het vliegtuig verbonden, met uitzondering van brandstofsysteem waarvan de afgiftecapaciteit minder bedraagt dan 100 l/min, alsmede bij het vullen onder druk;
 - c. het vliegtuig, de tankauto dan wel het tanksysteem, de slangen en al het overige bij het tanken gebruikte materiaal zijn middels een aardklem op het aardpunt en met een deugdelijke aardkabel elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem;
2. tijdens het tanken van vliegtuigen:
 - a. ASU's (startwagen) of 'Ground Power Units' (hierna verder te noemen GPU's) onder de vleugel(s) of in de tankzone op te stellen;
 - b. een ASU of GPU te starten;
 - c. een ASU of GPU aan te sluiten of af te koppelen;
 - d. een in bedrijf zijnde ASU of GPU bij te vullen met brandstof;
 - e. APU's, in werking te stellen, wanneer de uitlaat uitmondt in de tankzone, met dien verstande, dat in het geval dat een APU tijdens het tanken uitvalt, deze slechts dan weer mag worden opgestart, wanneer de brandstofstroom door de afsluiters tot stilstand is gebracht en er geen risico aanwezig is voor de ontsteking van brandstofdampen;
 - f. voertuigen binnen de tankzone te doen of laten stilstaan anders dan wanneer deze direct bij het laden of lossen van het vliegtuig betrokken zijn;
 - g. andere dan gasdichte lantaarns of schijnwerpers te gebruiken in de tankzone;
 - h. flitslampjes of elektronenflitsers te gebruiken binnen de tankzone;
 - i. elektrische schakelaars of elektronische schakelaars die geen onderdeel zijn van het vliegtuig in een andere positie te zetten die niet noodzakelijk zijn voor het tanken, laden of lossen;
 - j. elektrische apparatuur of elektronische apparatuur van het vliegtuig te testen of te gebruiken, tenzij uit de onderhoud- en gebruiksdokumentatie van het vliegtuig blijkt dat dit is toegestaan;
 - k. binnen de tankzone brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten.

Verboden bij het tanken

(Luchthavenreglement Art 34)

Het is verboden:

- a. tankwerkzaamheden te verrichten bij een vliegtuig met een in bedrijf zijnde motor;
- b. een tankauto onder de vleugel op te stellen of zodanig bij een vliegtuig op te stellen dat deze niet onder alle omstandigheden onbelemmerd vooruit naar een veilige zone kan rijden;
- c. een tankauto, afhandelingsmaterieel of voertuigen bij een vliegtuig op te stellen zodanig dat de vrije en directe toegang tot het vliegtuig voor de brandweer wordt geblokkeerd of belemmerd;
- d. Afhandelingsmaterieel of voertuigen onder de vleugel(s) op te stellen of voor een tankauto te plaatsen, dat hierdoor weggrijden wordt belemmerd;
- e. een tankauto onbeheerd achter te laten anders dan op een daartoe aangewezen parkeerplaats;
- f. de aanwezige noodstopknoppen van een tank te blokkeren;
- g. vliegtuigen te tanken zolang onderdelen van het landingsgestel overmatig zijn verhit;
- h. enige handeling te verrichten, die brandgevaar kan vergroten of veroorzaken;
- i. vliegtuigbrandstoffen te vervoeren met voertuigen, waarop niet ten minste één brandblusapparaat voorzien van een bewijs van typekeuring en controle datum met voldoende capaciteit en geschikt voor de bestrijding van vloeistofbranden voor onmiddellijk gebruik gereed aanwezig is;
- j. te tanken op een ondeugdelijke ondergrond;
- k. te tanken voor zover geen maatregelen zijn getroffen ter vermindering van milieu verontreiniging;
- l. te tanken in hangars en binnen een straal van 15 meter vanaf hangars of andere gebouwen en voorwerpen die een vonk zouden kunnen veroorzaken;
- m. te tanken wanneer boven of in de onmiddellijke omgeving (< 5 km) van het luchtvaartterrein de weersomstandigheden (zoals bliksem en onweer) daartoe aanleiding geven.

Opslag brandstoffen en brandgevaarlijke werkzaamheden

(luchthavenreglement Art. 31)

1. Het is, behoudens schriftelijke toestemming van de Exploitant, verboden:
 - a. (vliegtuig)brandstoffen op het luchtvaartterrein op te slaan op andere dan de daarvoor door de Exploitant aangewezen opslagplaatsen;
 - b. (vliegtuig)brandstoffen of andere gevaarlijke stoffen op te slaan of te vervoeren zonder inachtneming van de wettelijke bepalingen ter zake;
2. Het is, behoudens toestemming van de luchthavenautoriteit (DD AOM), verboden om brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten binnen een afstand van 20 meter van een vliegtuig of van een opslagplaats voor vliegtuig- en andere brandstoffen.

Voor de uitvoering van **ALLE** brandgevaarlijke werkzaamheden is vooraf toestemming benodigd van de exploitant.

Morsen van olie en brandstof

(Luchthavenreglement Art 35)

1. Het tanken geschiedt op een zodanige wijze dat geen brandstof wordt gemorst.
2. Van het lekken of morsen van olie of brandstof wordt onmiddellijk de DD AOM in kennis gesteld.
3. Gemorste olie en brandstof wordt onmiddellijk, in overleg met de DD AOM, verwijderd.
4. Het starten of opnieuw starten van de motoren na het morsen van brandstof vindt niet eerder plaats, dan na overleg met de DD AOM.

Tanken met (in- of uitstappende) passagiers aan boord; vleugelvliegtuigen

(Luchthavenreglement Art 36)

Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord of terwijl er passagiers in- of uitstappen is niet toegestaan:

- a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de Exploitant;
- b. indien het vliegtuig niet getankt wordt door middel van een gesloten systeem;
- c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
- d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
- e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt; *(Dit kan, maar hoeft niet, via de headset conform ICAO Chapter 16);*
- f. het gangpad in de cabine wordt geblokkeerd en niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagierstrap of een passagiersbrug 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;
- g. indien de aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
- h. indien de aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd door de tankwagen, afhandelingsmaterieel of voertuigen;
- i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
 - 1. er getankt zal gaan worden en zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
 - 2. veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
 - 3. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
- j. indien tijdens het tanken in het vliegtuig de (nood-) uitgang en verboden te roken verlichting niet is ontstoken;
- k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen;
- l. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;

Aanvullende info m.b.t. tanken/instappen/PRM/maatschappij

Als aanvulling op de wet en regelgeving m.b.t. tanken met in- of uitstappende passagiers, hanteren verschillende luchtvaartmaatschappijen nog aanvullende informatie m.b.t. tanken en in-/uitstappen van passagiers. Het is van belang dat de tankdienst en afhandelaar dit goed onderling afstemmen met het personeel van de luchtvaartmaatschappij.

Brandstof pompen (Luchthavenreglement Art 37)

Het is verboden brandstof uit een vliegtuig te pompen wanneer er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

Tanken hefschroefvliegtuigen (Luchthavenreglement Art 38)

Het is verboden hefschroefvliegtuigen te tanken:

- met passagiers aan boord;
- met draaiende rotors;
- met draaiende motor(en).

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 AFHANDELAAR	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		
Geen 2 geopende deuren bij 2 aanwezige trappen		Tankdienst/Airline informereren en deuren openen		
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 informereren	TANKEN STOPPEN	Corrigeren

3.19 Milieu incident

Doel

Het in kaart brengen van de aard, omvang, locatie en ontwikkeling van het incident die nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Eindhoven Airport is verplicht een ongewoon voorval op Eindhoven Airport zo spoedig mogelijk te melden aan de Milieuklachten centrale van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (Wm hoofdstuk 17).

Ongewoon voorval: Voorval afwijkend van de normale gang van zaken, waardoor nadelige gevolgen voor het milieu zijn ontstaan of dreigen te ontstaan. Er is een aanvullende afspraak met het bevoegd gezag dat het hierbij gaat om milieu incidenten die binnen 5 meter van het civiele platform hebben plaatsgevonden en een omvang hebben van groter dan 1m².

Verantwoordelijkheden

DD AOM:

- Mail aan milieumanager met vermelding van aard, omvang, locatie en afhandeling van het incident, eventueel met foto's;
- Na afhandeling van het milieu incident de melding (met foto's) registreren in Intelex onder 'environmental incident';
- Registratie in het dienstrapport.

Milieumanager:

- Melding per mail aan bevoegd gezag met vermelding van aard, omvang, locatie en afhandeling van het incident, eventueel met foto's.

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.

Stappenschema voor DD AOM in geval van een ongewoon voorval

- Bepalen reden, aard en omvang (*schatting, in m2*) incident;
- Nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen, veilig stellen van mens en dier;
- Verzoek waar nodig assistentie van de Defensie brandweer;
- Dam het incident in. Indien nodig OBAS, klep buffersloot en/of lijngoot af laten sluiten door Heijmans of TD EA;
- Een milieu incident (brand, fuelspill etc.) DIRECT na bepaling van de oorzaak, aard en omvang van het incident telefonisch te melden bij **MilieuklachtenCentrale Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant: Tel. 073-6812821** (24 uur per dag bereikbaar) en kort schriftelijk bevestigen.
- Deze melding schriftelijk bevestigen aan de milieumanager.
- Maak foto's en/of zoek camerabeelden op van de oorzaak en sla deze op;
- Verzorg opruimwerkzaamheden. Bepalen welke middelen nodig zijn voor juiste afhandeling incident, afhankelijk van het soort en grootte incident.
 - gebruik absorptiekorrels en doeken;
 - assistentie brandweer verzoeken;
 - inschakelen overige externe partijen:
 - *KMar; assistentie inzake orde en openbare veiligheid*
 - **Envisor 06-28786812** (24 uur per dag bereikbaar)
- Schriftelijke vastlegging milieu incident in dienstrapport en d.m.v. een melding in Intelex onder "Environmental Incident".

Volgende elementen zijn belangrijk om te verzamelen t.b.v. correcte beeldvorming en besluitvorming:

- datum, tijdstip en duur voorval;
- weersomstandigheden tijdens voorval;
- samenstelling en grootte van spill ten gevolge het voorval;
- gevolgen voor de omgeving;
- getroffen maatregelen met tijdstip;
- oorzaken voorval;

Stappenschema voor milieumanager in geval van een ongewoon voorval

- Nazorg van het incident;
- Controle op het nemen van maatregelen ter voorkoming van herhaling van een milieu incident;
- Registreren/ archiveren van milieu incidenten;
- Vervolgcontact met veroorzaker/derden: zoals airlines, brandstofleverancier, instanties;
- Bij een incident van grote omvang, indien nodig, auditor ISO 14001 informeren;
- Monitoring afronding opruimwerkzaamheden.

Stappenschema voor DD AOM in geval van een milieu incident (< 1 m²)

- Bepalen reden, aard en omvang (*schatting, in m²*) incident;
- Nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen, veilig stellen van mens en dier;
- Maak foto's en/of zoek camerabeelden op van de oorzaak en sla deze op;
- Verzorg opruimwerkzaamheden. Bepalen welke middelen nodig zijn voor juiste afhandeling incident, afhankelijk van het soort en grootte incident.
 - gebruik spill kit (absorptiekorrels en doeken);
 - assistentie brandweer verzoeken.
- Schriftelijke vastlegging milieu incident in dienstrapport en d.m.v. een melding in Intelix onder "Environmental Incident".

Stappenschema voor milieumanager in geval van een milieu incident (< 1 m²)

- Melding Intelix in onderzoek nemen en afhandelen;
- Vervolgcontact met veroorzaker/derden: zoals airlines, brandstofleverancier, instanties;
- Op verzoek een overzicht met de milieu incidenten (zonder meldplicht) met het bevoegd gezag delen.

Materialen en voorzieningen EA	Spill kit (absorptiekorrels en doeken) Vloeistofdichte vloeren (tankwagens opstelplaatsen en tankplaats dieseltank) Vloeistof kerende vloeren (platform, Logistiek Centrum en werkplaatsen) Oliebenzineafscheider (OBAS), lijngoot en buffersloot
Envisor	Envisor is gespecialiseerd in milieu incidenten en ongevallen gevaarlijke stoffen bestrijding, incident management, milieuadvisering in de gevaarlijke (afval) stoffen branche, bodemonderzoek, bodem- en Tanksanering, kwaliteit, ARBO en milieucertificering Envisor is 24 uur per dag operationeel en bereikbaar op ALARMNUMMER 06-28786812 www.envisor.eu

Onderstaande documenten bevatten achtergrond informatie bij deze instructie:

- Milieumanagementsysteem NEN- en ISO 14001
- Veiligheidsbladen.



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 afhandelaar 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 Ops, Viggo TL Passage en Platform, 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
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 verstoringlijst verstuurd worden.

Archivering briefingsformulieren:

briefingsformulieren worden bijgehouden en gearchiveerd 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 Ops, Viggo TL Passage en Platform, G4S, KMar, Douane, EA TD, CSU

Bespreekpunten en volgorde in briefing:	
AOM	Voorzitter/ Debriefing afgelopen dag (ronde aanwezigen)/ evt. late arrival base (extensies)/ weersverwachting nacht en ochtend/ vlucht programma volgende dag/ algemene operationele bijzonderheden/
EA TD	Personele bezetting/ status technische lopende zaken/ geplande werkzaamheden/ capaciteit personeel, materieel
Viggo Ops	Vop-planning nachtstoppers/ Knelpunten planning first wave Vop's/ personele bezetting/ capaciteit, Vop's en gates
Viggo Teamleaders	Equipment/ evt. knelpunten in de operatie/ personele bezetting/ capaciteit materieel/materiaal
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 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	Eindhoven Airport (A1)	• Civiele platform, incl. rondweg tussen intersectie L1 & L2; • Landingsterrein: Start-landingsbaan, taxibanen (uitsluitend onder begeleiding van TWR of CLSK functionaris).
MARSHALLERS	Marshallers (C2)	Civiele platform, incl. rondweg tussen intersectie L1 & L2
PUSHBACK	PUSHBACK 1 (unit nr. 161) PUSHBACK 2 (unit nr. 166) PUSHBACK 3 (unit nr. 167) PUSHBACK 4 (unit nr. 168)	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, zwaai-licht 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 verricht. 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.

4.3 Platform Safety Overleg*

Doel

Maandelijks overleg tussen Eindhoven Airport en de afhandelaar, 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).

Deelnemers:

- SAM
- CQMS
- SPO
- Quality & Safety Manager/Officer Viggo
- Tankdiensten
- Het beveiligingsbedrijf
- Luchtverkeersleiding (Defensie)

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);
- HAOS (security, beveiligingsbedrijf of Operations gerelateerd);
- Milieumanager (milieuvoorschriften en procedures);
- Safety Manager / Compliance & Quality Manager Safety (overige safety zaken).

Afhandelingsincidenten worden door Viggo gecategoriseerd. Voor de afhandeling daarvan heeft Viggo een aparte procedure waarin ook de terugkoppeling naar Eindhoven Airport en Airlines is geregeld.

Operationele /capaciteitsaspecten worden besproken in het Operationeel overleg (voorgezeten door EA) en via het periodiek overleg tussen management afhandelaar en Eindhoven Airport.

Vaste agendapunten

- Opening
- Vaststelling Agenda
- Vaststellen verslag vorig overleg
- Actielijst
- Terugkoppeling meldingen uit Veiligheid Management Systeem en status incidenten
- Maandelijkse rapportage Medium Incidenten
- KPI Safety & Security Kritieke punten
- Veiligheidsdoelstellingen
- Punten/input vanuit partners
- Punten EA
- Rondvraag

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.