



Aerodrome Manual MAA

Versie: 2024.001
Datum: 13.11.2024



Inhoud

Aerodrome Manual MAA	1
A Document approval page	6
B Revision Records	7
A. Algemeen	8
0.0 Beheer van het AM	8
0.1 Inleiding	8
0.1.1 Verklaring dat AM voldoet aan alle eisen	8
0.1.2 Verklaring inzake operationele opvolging AM	8
0.1.3 Samenvatting manual	8
0.1.4 Afkortingen en begrippen	10
0.2 Systeem voor het aanpassen AM	11
0.2.1 Beheer Aerodrome Manual	11
0.2.2 Overzicht aanpassingen	12
0.2.3 aanbrengen handmatige aanpassingen	12
0.2.4 Systeem van annoteren bladzijdes	12
0.2.5 Lijst van vigerende bladzijdes	12
0.2.6 Weergave aanpassingen	12
0.2.7 Tijdelijke aanpassingen	13
0.2.8 Distributie en aanpassingen	13
1.0 Algemene informatie	13
1.1 Doel en reikwijdte van het AM	13
1.2 Wettelijke grondslag luchthavencertificaat en AM	13
1.3 Verantwoordelijkheden exploitant	13
1.4 Audits en inspections	14
B. Luchthaven management systeem, kwalificaties en opleidingseisen	14
2.0 Beschrijving management systeem	14
2.1 Organisatie en verantwoordelijkheden	14
2.2 Airside Safety Management Systeem	18
2.2.1 Reikwijdte A-SMS	18
2.2.2 Veiligheidsbeleid en doelstellingen	18
2.2.3 Verantwoordelijkheden nominated persons	21
2.2.4 Beheerprocedure documentatie	21
2.2.5 Risicomanagementproces voor veiligheid	21
2.2.6 Bewaken en monitoren	22



2.2.7 Monitoren safety performance	22
2.2.8 Rapportage inzake veiligheid en veiligheidsonderzoek	22
2.2.9 Voorbereiding op crisisbeheersing	22
2.2.10 Verandermanagement	23
2.2.11 Bevorderen veiligheid	24
2.2.12 Resultaten van het SMS	24
2.3 Toezicht op naleving	25
2.4 Kwaliteitsbeheersysteem Aeronautical data	25
2.5 Onderzoek en melden incidenten	26
2.6 Regels gebruik alcohol, psychoactieve stoffen en geneesmiddelen	28
2.7 Veiligheidsrichtlijnen, -problemen en aanbevelingen	29
2.7.1 Opvolging Safety Directives ILT	29
2.7.2 Reactie op veiligheidsproblemen	29
2.7.3 Verwerken en opvolgen veiligheidsaanbevelingen	30
2.8 Registratie vliegtuigbewegingen	30
3.0 Vereiste kwalificaties luchthavenpersoneel	30
3.1 Opleidingsprogramma	30
3.1.1 Verantwoordelijkheden, frequenties, normen	30
3.1.2 Opleiding en training	31
3.1.3 Documentatie en bewaartijden	32
3.2 Programma profchecks	32
3.2.1. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0	32
3.2.2. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0	32
3.2.3. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0	32
3.2.4. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0	32
C. Bijzonderheden Luchthavengebied	33
4.0 Beschrijving van luchthavengebied	33
4.1 Kaart met afstand tot dichtstbijzijnde dichtbevolkte gebied	33
4.2 Kaart luchthavengebied en belangrijkste voorzieningen	34
4.3 Kaart met voorzieningen en apparatuur binnen en buiten luchthavengebied	35
4.4 Beschrijving kenmerken, hulpmiddelen, hulpdiensten	36
4.5 Beschrijving uitzonderingen en afwijkingen	36
4.6 Beschrijving soorten operaties	37
D. Bijzonderheden AIS	38
5.0 Algemene informatie voor melding aan AIS	38



6.0 Afmetingen luchthaven en info melding aan AIS	39
E. Operationele procedures.....	41
7.0 Algemeen	41
7.1 Melden wijzigingen AIP, opstellen NOTAM/SNOWTAM, melden wijzigingen aan ILT	41
7.2 Controle aeronautical data.....	41
8.0 Procedures voor toegang tot movement area	41
8.1 Coördinatie met beveiligingsbedrijven	41
8.2 Preventie van onbevoegde toegang tot de movement area	42
9.0 Inspecties van verharding en overige operationele gebieden (†)	42
9.1 Communicatie en de daarvoor gebruikte middelen	43
9.2 Inspectie checklists, logboek en registratie	43
9.3 Inspectieschema, rapportages en opvolgactie	43
10.0 Inspecties belijning, bebording, verlichting en airside systemen (†).....	44
10.1 Inspecties belijning en onderhoud	44
10.2 Inspectieschema, rapportages en opvolgacties	44
11.0 Gebruik, bediening en onderhoud luchthavensystemen	45
12.0 Procedures voor onderhoud movement area.....	46
12.1 Onderhoud van de movement area	46
12.2 Vliegtuigen met gewicht boven ontwerpwaarden	46
13.0 Werken aan airside (†).....	48
13.1 Coördinatie, planning en uitvoering bouw- en onderhoudswerkzaamheden.....	48
13.2 Afspraken en communicatie met LVNL tijdens werkzaamheden	49
14.0 Apron management (†).....	50
14.1 Overdracht vliegtuig tussen LVNL en MAA	50
14.2 Toewijzing vliegtuigopstelplaatsen	50
14.3 Pushback en opstarten vliegtuigmotoren.....	51
14.4 Marshalling en follow-me	51
15.0 Apron safety management (†).....	52
15.1 Voorkomen van Jet blast	52
15.2 Handhaving safety tijdens tanken	52
15.3 FOD preventie.....	53
15.4 Toezicht safety op platform.....	54
15.5 Begeleiden en beschermen passagiers op VOP	54
16.0 Toezicht op voertuigbewegingen movement area	55
17.0 Faunabeheer	56



18.0 Beheersing obstakels en gevaren door mensen	58
18.1 Beheersing obstakels.....	58
18.2 Beheersen van risico's voor de luchtvaart door menselijke activiteit en landgebruik	59
19.0 Calamiteitenplan MAA	60
19.1 Respons op noodsituaties op of nabij de luchthaven	60
19.2 Controle voorzieningen en apparatuur voor gebruik tijdens noodsituaties.....	60
19.3 Oefeningen om crisisplannen te testen	61
20.0 Redding en brandbestrijding	62
21.0 Verwijderen onklaar geraakt vliegtuig	64
22.0 Opslag brandstof en gevaarlijke stoffen (t).....	64
22.1 Veiligheidsmaatregel brandstof en gevaarlijke stoffen	64
22.2 Specificaties en controles vliegtuigbrandstoffen.....	65
23.0 Beperkt zicht omstandigheden (BZO)	65
24.0 Winterse omstandigheden.....	66
25.0 Operaties tijdens ongunstige weersomstandigheden	67
26.0 Luchthavenoperaties buiten daglichtperiode.....	68
27.0 Bescherming navigatiehulpmiddelen.....	69
28.0 Gebruik airport door vliegtuigen met een hogere codeletter	70
29.0 Procedures voor brandpreventie op MAA	70
30.0 Communicatieprocedures	71
31.0 Procedure slepen vliegtuigen	71
32.0 Overdracht activiteiten personeel.....	71



A Document approval page

Document:

MAA.AM Aerodrome Manual MAA

Version:

2024.001

Date:

13.11.2024

Accepted by:

Name: M. Remmel

Function: Manager Airport Operations & Safety

Reviewed by:

Name: Y. van der Ben

Function: Manager Compliance & Quality

Approved by:

Name: F. Latour

Function: Head of Aerodrome Services (Accountable Manager)



B Revision Records

Versie	Datum	Wijziging	Auteur
2023.001	10.01.2023	Nieuwe opmaak, document opgenomen in nieuw document systeem	W. Berghmans
2023.002	01.02.2023	Wijziging Safety Manager/Manager AO	W. Berghmans
2023.003	10.02.2023	16.0 Wijziging Rijbevoegdheid naar ABSAL 1 en 2	W. Berghmans
2023.004	10.10.2023	2.5 Aanpassing tekst + verwijzingen BHB aangepast	M. Rimmel
2024.001	13.11.2024	Toevoeging tussentitel A en B Kleine tekstuele aanpassingen in gehele manual Update functietitels door gehele document Update verwijzing naar LHR / BHB (2.6, 8.2 en 15.5) Aanpassing voettekst Hoofdstuktitels van hoofdstuk 9, 10, 13, 14, 15 en 22 aangepast; "(t)" vervallen. 0.1.4 Update afkortingenlijst 0.2.4 Geen annotatie per pagina, maar één versie voor het gehele AM 2.1 (5) Aanpassing deelnemers LVNL/AO 2.2.2 Safety Policy opgenomen in AM i.p.v. SQA manual. 2.2.10 Verduidelijking van het hoofdstuk verandermanagement, in lijn met MAA.SQA 1.5. 2.2.12 Verwijzing MAA.SQA 1.7 vervallen 2.4 Vervanging LVNL SLA door DPA, verduidelijking non-survey data onder beheer AO. "5.1 Algemeen melding AIS" en "6.1 Afmetingen luchthaven" vervallen, zodat hoofdstukindeling in overeenkomst met AMC3 ADR.OR.E.005 is gebracht. 6.7 – 6.13 toegevoegd 9.0 (2) Aanpassing GRF / RCR methodiek 9.3 Aanpassing registratie van inspecties 12.2 Aanpassing "overload operations" verhardingen 14.3 Toevoeging mogelijkheid om af te wijken van procedure 16.0 Aanvulling active control frequentie en voorwaarden 17.0 Tekstuele aanpassing over jager, aanpassing externe overlegstructuur 18.2 Verduidelijking opsomming 19.1 CPMAA vervangen door MAA.ERP 20.0 Aanpassing tekst in lijn met BTI Vliegtuigbrandbestrijding en MAA.BRW.	Y. van der Ben M. Rimmel H. den Rooijen P. Simmers



A. Algemeen

0.0 Beheer van het AM

0.1 Inleiding

0.1.1 Verklaring dat AM voldoet aan alle eisen

VERKLARING ACCOUNTABLE MANAGER

Het Aerodrome Manual en alle documenten waarnaar wordt verwezen, voldoet aan alle toepasselijke voorschriften en aan de voorwaarden die zijn gesteld aan het certificaat.

F. Latour
Accountable Manager
~~G.O.O.~~ Head of Aerodrome Services

0.1.2 Verklaring inzake operationele opvolging AM

VERKLARING ACCOUNTABLE MANAGER

Het Aerodrome Manual en alle documenten waarnaar wordt verwezen, bevat operationele aanwijzingen die dienen te worden opgevolgd door het personeel dat het aan gaat.

F. Latour
Accountable manager
~~G.O.O.~~ Head of Aerodrome Services

0.1.3 Samenvatting manual

Het AM bestaat uit vijf delen A t/m E die zijn samengesteld volgens de door EASA voorgeschreven inhoudsopgave. In onderstaand overzicht staat de inhoud per deel kort weergegeven.



DEEL A - ALGEMEEN

- Beheer van het AM
- Systeem voor aanpassen AM
- Doel en toepassing AM
- Wettelijke grondslag luchthavencertificaat en AM
- Voorwaarden voor gebruik luchthaven
- Verplichtingen exploitant m.b.t. inspecties ILT

DEEL B - LUCHTHAVEN-MANAGEMENT-SYSTEEM, KWALIFICATIE- EN OPLEIDINGSEISEN

- Organisatie en verantwoordelijkheden luchthaven
- Beschrijving AVMS
- Procedures voor:
 - Toezicht op naleving
 - Melden incidenten, ongevallen en voorvallen
 - Gebruik alcohol, psychoactieve stoffen en geneesmiddelen
 - Veiligheidsrichtlijnen, -problemen en –aanbevelingen
- Vereiste kwalificaties luchthavenpersoneel

DEEL C - BIJZONDERHEDEN VAN HET LUCHTHAVENGEBIED

- Beschrijving:
 - Luchthavengebied
 - Kenmerken, hulpmiddelen, hulpdiensten
 - Uitzonderingen en afwijkingen
 - Soorten operaties
- Kaarten met:
 - Afstand tot dichtstbijzijnde dichtbevolkte gebied
 - Luchthavengebied en belangrijkste voorzieningen
 - Voorzieningen en apparatuur buiten luchthavengebied

DEEL D - BIJZONDERHEDEN LUCHTHAVEN VOOR MELDING AAN AIS

- Beschikbare luchtvaartinformatiediensten
- Procedures voor bekendstellen informatie
- Afmetingen luchthaven en gerelateerde informatie

DEEL E - OPERATIONELE PROCEDURES, UITRUSTING EN VEILIGHEIDSMAAAT-REGELEN LUCHTHAVEN

- Procedures voor:
 - Rapportage
 - Toegang tot movement area
 - Inspecties
 - Onderhoud
 - Uitvoeren werkzaamheden
 - Safety management
 - Controle voertuigen in de movement area
 - Faunabeheer
 - Beheersen van obstakels



- Verwijderen onklaar geraakt vliegtuig
- Opslag van brandstof en gevaarlijke stoffen
- BZO
- Operaties buiten daglichtperiode
- Operaties tijdens adverse weather conditions
- Operaties bij winterse omstandigheden
- Gebruik luchthaven door vliegtuigen met een hogere codeletter
- Procedures voor brandpreventie
- Bescherming radar en andere navigatieapparatuur
- Calamiteitenplan luchthaven met:
 - Respons op noodsituaties
 - Controle voorzieningen en apparatuur
 - Oefeningen voor testen crisisplannen

0.1.4 Afkortingen en begrippen

Toelichting voor gebruik Airport Manual MAA

Het Airport Manual MAA bestaat uit vijf onderdelen:

1. **MAA.AM** - Aerodrome Manual (EASA)
2. **MAA.BHB** - Bedrijfshandboek MAA (airport)
3. **MAA.BRW** - Handboek Brandweer
4. Luchthavenreglement
5. **MAA.ERP** - Calamiteitenplan MAA

Het **Airport Manual MAA** wordt op het Intra- en Extranet van MAA onder de module MOM beschikbaar gesteld als pdf, waardoor navigatie in het **Airport Manual MAA** kan plaatsvinden door gebruik te maken van de standaard navigatie- en zoekfuncties in een pdf bestand.

Hoofdstuk 1 omvat de verplichte indeling conform EASA ADR.OR.E.005.

Begrippen en afkortingen

De begrippen, gebruikt in het Airport Manual **MAA** hebben de betekenis zoals aangegeven in het Luchthavenreglement MAA, tenzij anders aangegeven.

Hieronder worden enkele veel voorkomende begrippen en afkortingen in het **Airport Manual MAA** genoemd. Een volledige lijst is te raadplegen in het BHB.

Afkorting	Titel
AAAO	Assistant Airport Authority Officer
AAO	Airport Authority Officer
Am	Accountable manager
AM	Aerodrome Manual
AO	Airport Operations
Airside	Dat gedeelte van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het landen, starten taxiën, verslepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen
AIS	Aeronautical Information Services
ATC	Air Traffic Control (verkeersleiding zie ook VKL en LVNL)
BRW	Luchthavenbrandweer
BRW Cdt	Commandant Luchthavenbrandweer / Commander Fire Brigade
BZO	Beperkt Zicht Omstandigheden
CB	Certification Basis (EASA)



CM	Compliance Manager
CMB	Compliance Monitoring Board
CPMAA	Calamiteitenplan Maastricht Aachen Airport (vervallen)
CS	Certification Specifications
DAAD	Deviation Acceptance and Action Document (EASA)
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ELos	Equivalent Level of Safety (EASA)
FSC	Flight Service Center
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILT	Inspectie Leefomgeving & Transport
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
LRMAA	Luchthaven Reglement Maastricht Aachen Airport
FOD	Foreign Object Damage of Foreign Object Debris (zwerfvuil)
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA.ERP	Calamiteitenplan Maastricht Aachen Airport
MAARST	Maastricht Aachen Airport Runway Safety Team
MAO	Manager Airport Operations
Man P&I	Manager Projects & Infrastructure
MT	Management Team
NOTAM	Notice To Airmen
OPS	Operations (Handling)
OSC	On Scene Commander (groepscommandant van de luchthavenbrandweer)
PAPI	Precision Approach Path Indicator
Pax	Passagiers
P&I	Projects & Infrastructure (Afdeling Assets)
RBP-VZL	Rampenbestrijdingsplan MAA, Veiligheidsregio Zuid Limburg
RESA	Runway End Safety Area
RWY	Runway / start- en landingsbaan
SA	Safety Assessment
SB	Safety Board
SC	Special Condition (EASA)
SE	Safety Engineering
SRB	Safety Review Board

Definities Aerodrome Manual

Zie voor beschrijving van de definities hoofdstuk I artikel 1 van het luchthavenreglement MAA.

0.2 Systeem voor het aanpassen AM

0.2.1 Beheer Aerodrome Manual

Algemeen

In onderstaand overzicht staan de verantwoordelijken voor uitgeven en aanpassen van het AM aangegeven. De beheerdersrechten van de manuals in het algemeen zijn onder beheer van de Compliance manager.

Het manual is opgemaakt in het Nederlands om het op deze wijze op eenvoudige manier toegankelijk te maken voor de gebruikers.



Verantwoordelijkheid

Functioneel beheerder AM per postholder zoals aangegeven in ieder hoofdstuk.

Zijnde:

- Safety Manager MAA (**Aerodrome**)
 - Compliance Manager MAA
 - Manager Fire **Brigade & Rescue**
 - ~~Projects & Infrastructure~~ Manager **Assets**
-
- Indienen aanpassingsvoorstel AM bij de Compliance manager na afstemmen met betrokken partijen
 - Indienen aanvraag voor volgen speedprocedure voor aanpassen AM na afstemmen met betrokken partijen

Safety board MAA

Goedkeuren aanpassingen AM.

Compliance office **Manager**

- Technisch beheer AM
- Publiceren AM op Intra- en Extranet MAA
- Informeren gebruikers over aanpassingen AM

0.2.2 Overzicht aanpassingen

Versiehistorie

De wijzigingen t.o.v. de vorige versie van het AM staan opgenomen bij iedere specifiek onderdeel. De volledige versiehistorie van het AM is te raadplegen in de revision records zoals opgenomen in deze manual. **Voorgaande versies van het AM zijn** aanwezig en in te zien bij de technisch beheerder van het AM. De vigerende versie van het AM is beschikbaar via Intranet en Extranet van MAA. Of worden ter beschikking gesteld aan stakeholders d.m.v. SharePoint.

0.2.3 aanbrengen handmatige aanpassingen

Niet van toepassing.

In het AM worden geen handmatige aanpassingen aangebracht.

0.2.4 Systeem van annoteren bladzijdes

Bladzijden en paragrafen worden **niet** afzonderlijk geannoteerd. Bij aanpassingen wordt een nieuwe versie van het ~~betroffende pagina-onderdeel~~ **gehele AM** uitgebracht, waarbij het versienummer wordt opgehoogd. Het versienummer en de versiedatum worden in de ~~header~~ **voettekst** op iedere pagina van het AM vermeld. De aanpassingen worden opgeslagen met vermelding van reden en datum in de revision **records**.

0.2.5 Lijst van vigerende bladzijdes

De vigerende versie van het AM is beschikbaar via het Intranet en Extranet van MAA. Alle bladzijden en paragrafen van deze versie zijn vigerend.

0.2.6 Weergave aanpassingen

Het weergeven van aanpassingen in het AM vindt als volgt plaats:

- Aanpassingen in teksten zijn als volgt aangegeven:
 - Toegevoegde/veranderde tekst is **rood** gemarkeerd aangegeven.
 - Bij een geheel nieuw hoofdstuk is alleen de titel van het hoofdstuk **grijs gemarkeerd**.
 - Verwijderde tekst is doorgehaald aangegeven (voorbeeld: ~~doorgehaald~~)



- Compleet verwijderde of vervangen hoofdstukken, paragrafen en alinea's worden niet gemarkeerd maar omschreven in de versiehistorie.
- Aanpassingen in schema's, tekeningen, afbeeldingen en grafieken worden niet gemarkeerd maar omschreven in de versiehistorie.

Bij de eerstvolgende aanpassing van het AM worden de rode markeringen en de doorgehaalde tekst verwijderd.

0.2.7 Tijdelijke aanpassingen

Tijdelijke aanpassingen aan het AM worden op dezelfde manier verwerkt en weergegeven als definitieve aanpassingen.

0.2.8 Distributie en aanpassingen

Het AM wordt beschikbaar gesteld aan alle gebruikers via een intranet en extranet omgeving en is ondergebracht in het MOM (Mededelingen, opleidingen en manuals applicatie). Voor deze module geldt een gebruikersversie en beheerdersversie. Deze versies zijn beveiligd d.m.v. een rechtenstructuur. Tevens worden de manuals ter beschikking gesteld aan stakeholders d.m.v. SharePoint.

1.0 Algemene informatie

1.1 Doel en reikwijdte van het AM

Het AM bevat relevante informatie over Maastricht Aachen Airport, zijn faciliteiten, diensten, inrichting en uitrusting, en de operationele processen, procedures en organisatie en managementstructuur, waaronder het Airside Veiligheid Management Systeem (VMS).

Het doel van het VMS is borging van een hoog veiligheidsniveau op en rond de luchthaven en verbetering van de veiligheid door alle in- en extern bij het safety management systeem betrokken personen en organisaties.

Het AM is bestemd voor:

- medewerkers van de luchthaven t.b.v. hun werkzaamheden in de operatie,
- het management van activiteiten en bedrijfsvoering van de luchthaven,
- externen, voor zover van belang voor hun werkzaamheden.

Het VMS is onderdeel van het Safety & Quality Assurance manual (MAA.SQA) en bevat de uitwerking van hoofdstuk 2 uit het AM 'Beschrijving van het managementsysteem van de luchthaven'. Het MAA.SQA is een intern document bestemd voor medewerkers van Maastricht Aachen Airport en medewerkers/bedrijven welke gecontracteerd zijn door MAA.

1.2 Wettelijke grondslag luchthavencertificaat en AM

Het AM dient te voldoen aan de eisen gesteld aan onderstaande wet- en regelgeving:

- Regulation (EC) No. 2018/1139 of the European Parliament and of the Council;
- Commission Regulation (EU) No. 139/2014 of 12 February 2014 and its amending Regulations including the Acceptable Means of Compliance (AMC) for Aerodromes;
- Certification Basis Maastricht Aachen Airport.

1.3 Verantwoordelijkheden exploitant

De voorwaarden voor veilig gebruik van de luchthaven zijn vastgelegd in:

- Luchthavenreglement,



- Aerodrome Manual (AM),
- Handleidingen, handboeken en bedieningsvoorschriften in beheer bij MAA
- De Aeronautical Information Publication (AIP) - part AD.EHBK

1.4 Audits en inspections

Compliance manager coördineert en faciliteert audits en inspecties door ILenT, in overleg met ILenT en auditees van betreffende afdelingen. Deze verlenen bij een audit of inspectie de gevraagde medewerking aan de uitvoering van de audit of inspectie door ILenT.

Compliance manager draagt zorg dat documentatie en procedures ter beschikking worden gesteld.

Daartoe zorgt AO voor:

- toegang verlenen tot het terrein, de gebouwen en systemen.
- in staat stellen om een inspectie of audit uit te voeren.

B. Luchthaven management systeem, kwalificaties en opleidingseisen

2.0 Beschrijving management systeem

2.1 Organisatie en verantwoordelijkheden

1. Organisatie en verantwoordelijkheden van de luchthaven

Maastricht Aachen Airport b.v. (MAA) is een zelfstandige entiteit met als enige aandeelhouder H.B.L.M. Eindverantwoordelijke voor de organisatie is de CEO waarbij het safety gerelateerde deel gedelegeerd is naar ~~C.O.O.~~ **Head of Aerodrome Services** (accountable manager). De MAA b.v. bestaat o.a. uit de afdelingen aerodrome services (airport), grondafhandeling (handling). Organogram is te raadplegen in MAA.**OAM manual**.

2. Algemeen

De awareness veiligheid bestaat natuurlijk uit meer aspecten dan de beschrijving van de procedures en werkinstructies. Om proactief te kunnen optreden is er een bedrijf overkoepelende overlegstructuur en registratiemodules die voor iedereen te raadplegen zijn. In dit hoofdstuk zijn beschreven:

- Organogram en functies
- Overlegstructuur
- Systemen
- Monitoring

Safety Services Office (SSO)

Dit beheersysteem staat in verhouding tot de omvang van de organisatie en haar activiteiten, rekening houdende met de gevaren en bijbehorende risico's die inherent zijn aan de activiteiten. SSO is onderdeel van Airport Service Office zoals beschreven in MAA.SQA.

3. Namen management functies

- ~~C.O.O.~~ **Head of Aerodrome Services** (Accountable Manager)
- **Manager Airport Operations & Safety** (Safety Manager)
- **Manager Fire Brigade & Rescue**
- **Head of Assets, Projects & Real Estate**
- **Manager Infrastructure & Projects Assets, Facilities & Electrical Engineering**



- Manager Assets, Real Estate & Civil Engineering
- Manager Compliance & Quality (Compliance Manager)

Overige benamingen van management functies zijn te raadplegen in het organogram, zoals opgenomen in de MAA.OAM manual.

4. Overlegstructuur voor airside veiligheid

Onderstaand is beschreven de overlegstructuur met als uitgangspunt veiligheid:

❖ Safety Review Board

Algemene doelstelling:

Het Safety Review Board (SRB) is een formele besluitvormende vergadering waarin strategische, beleidsmatige en afdelings-overstijgende safety onderwerpen aan de orde komen. In het SRB- wordt de planning en control cyclus vormgegeven en worden businessplannen en budgetten voorbereid en targets gesteld.

Doel Safety Review Board:

- Bewaken safety niveau t.o.v. doelstellingen en beleid
- Bewaken uitvoering safety acties voor gewenst effect
- Monitoren effectiviteit management proces
- Monitoren benodigde activiteiten t.a.v. compliance, safety directives (intern en extern)
- Besluitvorming afdelingsoverstijgende veiligheidsissues
- Vaststellen rapportage VMS

Frequentie:

2 x per jaar Safety Review Board t.b.v. airside veiligheid (Aerodrome Manual, Certification Basis).

Deelnemers:

- ~~C.O.O.~~ Head of AS (Accountable Manager) (vz)*
- ~~C.O.O.~~ Head of Ground Handling*
- Directiesecretaresse/secretaris
- ~~Finance Controller*~~ Head of Finance*
- Safety Manager*
- Compliance manager*
- Delegatie deelnemers Safety Board

***verplichte deelnemer.**

❖ Safety Board

Algemene doelstelling:

Voorbereiden SRB meeting

Frequentie:

1 x per twee maanden t.b.v. airside veiligheid (Aerodrome Manual, Certification Basis). (min. 5 x per jaar)

Deelnemers:

- Safety Manager MAA (Aerodrome)*
- ~~C.O.O.~~ Head of Ground Handling*
- Manager Fire Brigade & Rescue*
- Manager Infrastructure & Projects Assets, Facilities & Electrical Engineering*
- Manager Compliance & Quality
- AO officer (neventaak ~~SSO~~ Safety Management Officer (SMO))

**Onderwerpen:**

Bewaken huidige afwijkingen en behandelen nieuwe afwijkingen

❖ Compliance overleg**Algemene doelstelling:**

Continue controle of door MAA voldaan wordt aan Regulation (EU) 139/2014, onderliggende EASA regelgeving en andere van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Frequentie:

~~2 x per jaar~~ **1x per 6 weken** t.b.v. airside veiligheid (Aerodrome Manual, Certification Basis).

Deelnemers:

- Manager Compliance & Quality (vz)*
- CEO
- ~~C.O.O.~~ **AS Head of Aerodrome Services** (Accountable Manager)*
- ~~C.O.O.~~ **GHS Head of Ground Handling***
- **Head of Innovation, Sustainability & ICT**
- **Head of Assets, Projects & Real Estate**

*verplichte deelnemer.

Onderwerpen:

- Ontwikkelingen ICAO- en EASA regelgeving
- Bewaken:
 - meer jaren auditplan interne audit
 - besluitvorming en eventueel doorvoeren wijzigingen
 - acties interne en externe audits
 - acties n.a.v. gewijzigde EASA regelgeving
 - beleid en status afwijkingen
 - management of change
 - afwijkingen en formalisering

5. Overlegstructuur operationele aangelegenheden en airside veiligheid:**❖ LVNL/AO overleg****Algemene doelstelling:**

Operationeel overleg

Frequentie:

1 x per 2 maanden (m.u.v. de maand juli)).

Deelnemers:

- Teamleider verkeersleiding LVNL Beek
- ~~Hoofd technische dienst LVNL Beek~~
- Safety Manager Airport
- **AO officer (neventaak SMO)**

Onderwerpen:

- Operationele- en veiligheidszaken
- Incidenten
- wijzigingen op airside
- evenementen



❖ Maastricht Aachen Airport Runway Safety Team (MAARST)

Algemene doelstelling:

Specifieke incidentenbespreking met als doel het leren van fouten en indien mogelijk het doen van voorstellen tot wijzigen van de inrichting.

Frequentie:

een keer per 6 maanden waarbij 1 keer per jaar ook airside gebruikers worden uitgenodigd.

Vaste deelnemers

- MAA (SM/AO officer (~~neventaak SSO~~))
- MAA (AAO officer (~~neventaak SMO~~))
- LVNL (specialisten safety)

Onderwerpen:

- algemene veiligheidszaken
- Incidenten
- Wijzigingen in procedures of inrichting airside

6. Overlegstructuur directie, afdelingsniveau en externen

De overlegstructuur per specifieke afdeling is beschreven in het MAA.OAM. In deze overleggen is veiligheid een vast agendapunt.

A. Aerodrome overleg

Deelnemers: ~~alle managers en de Managing Director~~ Head of Aerodrome Services, Manager Airport Operations & Safety, Manager Fire & Rescue, Manager Security, Manager Compliance & Quality

Frequentie: ~~in principe 2 keer per maand met uitzondering van de maand juli.~~ 1x per 6 weken.

B. Brandweeroverleg

Deelnemers; Manager brandweer en on scene commanders

Frequentie; in principe 1 keer per maand, met uitzondering van de maand juli.

C. AO overleg

Deelnemers; Manager Airport Operations en airport authority officers ~~en assistant airport authority officers.~~

Frequentie; in principe 1 keer per maand, met uitzondering van de maand juli.

D. P&I overleg

Deelnemers: Head of Assets, Projects & Real Estate, manager ~~P&I Assets, Facilities & Electrical Engineering~~, manager ~~projects Assets, Real Estate & Civil Engineering~~, werkvoorbereider, assistent manager P&I, supervisor equipment en overige medewerkers binnen P&I die aanwezig zijn op de dag van het overleg;

Frequentie: in principe 1 keer per maand, met uitzondering van de schoolvakantieperiodes.

F. Operationeel luchthavenoverleg

Deelnemers;

- MAA (Manager Airport Operations, Security Manager, Manager Fire Brigade, SMO)
- LVNL
- KMar
- Douane
- Security bedrijf



- MAA (GHS)
 - Airside aangrenzende bedrijven
- Frequentie; minimaal twee keer per jaar.

2.2 Airside Safety Management Systeem

2.2.1 Reikwijdte A-SMS

1. Doelgroep SMS (SQA)

De doelgroep van het Airside SMS betreft alle medewerkers van Maastricht Aachen Airport die betrokken zijn bij de uitvoering, het beheer of de ontwikkeling van airside processen, alsmede voor alle airsidegebruikers.

2. Doel SMS

Het SMS is het hulpmiddel om veiligheidsrisico's structureel en aantoonbaar te beheersen en daarmee het veiligheidsniveau aan airside te waarborgen en te verbeteren.

3. Opzet SMS

Het A-SMS bestaat uit de vier pijlers die in een veiligheidsmanagementsysteem worden gehanteerd. Ook de elementen van het in de EU-verordening 139/2014 voorgeschreven managementsysteem (het 'EASA Management System') zijn hierin verwerkt.

Het betreft de volgende pijlers:

- Organisatiestructuur, beleidsverklaring en documentatie (organisational structure, safety policy and documentation);
- Managen van veiligheidsrisico's (safety riskmanagement);
- Borging van (luchtvaart)veiligheid (safety assurance);
- Veiligheidstraining, bevordering van veiligheid en communicatie (safety training, promotion and communication).



Figuur: Het Airside Safety Management Systeem

Het Airside SMS is in het MAA.SQA uitgewerkt.

2.2.2 Veiligheidsbeleid en doelstellingen

1. Veiligheidsbeleid MAA

Behoud van een gezonde en veilige (werk)omgeving waarin het voorkomen van ongelukken en schade, prioriteit krijgt t.o.v. andere belangen.



- **Safety culture:**

SMS gaat over een veiligheidscultuur, waarin veiligheid als een eigen verantwoordelijkheid wordt beschouwd en waar veiligheidservaringen worden gemeld om van te leren.

- **Reporting culture:**

De bereidheid tot het melden en het gemak van het doen van een melding is van wezenlijk belang. De melder moet weten dat zijn bijdrage kan bijdragen aan de veiligheid. Het doen van een melding moet eenvoudig zijn en snel kunnen geschieden. Het bedrijf moet dit faciliteren.

- **Just culture:**

Het melden van veiligheidservaringen eist openheid en durf om eigen ervaringen te delen. Het vereist tevens vertrouwen dat melding worden gebruikt om van te leren en niet om te bestraffen.

MAA heeft een overkoepelende “Safety Policy” opgesteld waarin het veiligheidsbeleid kenbaar wordt gemaakt.

Operationele veiligheidsdoelstellingen

Uitvoerig beschreven in MAA.BHB en MAA.SQA.

Safety Policy

The management of Maastricht Aachen Airport (MAA), represented by Fons Latour (Accountable Manager), aspires to excellence in all its services, with the highest organisational priority placed on safety and security. Safety is one of the five key values of MAA.

Our objectives

Improvement	Compliance	Responsibility
We are committed to continuously improving our safety performance and safety management system.	We ensure compliance with legal and regulatory requirements and integrate these standards into our operations.	Safety is a primary responsibility of all managers, airport staff, and other users of the airport.

Our safety objectives are supported by deploying only competent and adequately trained staff for all operations. To ensure the proper implementation of safety standards, the management of MAA provides appropriate resources, both human and financial.

Safety principles

Safety is reflected in our daily operations through the following principles:

Culture We maintain an open organisational culture and encourage communication. MAA provides the necessary tools for open communication at all levels within the organisation. We apply a just culture to encourage staff to report safety-related information. Safety reports are used for the maintenance or improvement of safety, and not to assign blame or liability to individuals for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training. Our sanctioning policy outlines the conditions under which disciplinary actions do not apply, as well as the actions taken in cases of wilful misconduct.
Reporting Safety issues are documented in our Safety Management System and are reviewed and followed up by management. Both proactive and reactive management techniques are employed to identify, analyse, and mitigate risks and dangers to acceptable levels.
Monitoring We monitor and measure our safety performance and set safety targets to indicate the optimum level of safety we strive to achieve.
Auditing We conduct audits of our operations and procedures to ensure safety objectives are met. External companies operating at the airport are included in the annual audit cycle. These audits focus on safety procedures, aiming to improve safety rather than assigning blame to individuals.

Each manager is responsible for regularly highlighting the Safety Policy to their staff. Both managers and employees are responsible for their actions and for ensuring adherence to current safety regulations. Appropriate measures will be taken when staff actions cannot guarantee the required level of safety, in line with just culture principles. We work together to achieve the highest level of safety for our airport, our customers, and our partners. We aim for MAA to be a safe environment for everyone, recognized as such, and to maintain that reputation.

01-11-2024
Fons Latour (Accountable Manager)





2. Beleidsverklaring veiligheid en gezondheid

MAA stelt veiligheid en gezondheid van mensen centraal in de bedrijfsprocessen en plaatst het voorkomen van letsel en schade of verlies van bedrijfsmiddelen boven andere belangen.

Een veilige en gezonde (werk)omgeving op Maastricht Aachen Airport is een verantwoordelijkheid van iedereen. Management en medewerkers hebben daarin een voorbeeldfunctie en dragen het belang van veiligheid en gezondheid intern en extern uit. Een sterke veiligheidscultuur wordt zo continu verbeterd, rekening houdend met de principes van just culture.

Het belang dat Maastricht Aachen Airport hecht aan veiligheid en gezondheid blijkt met name uit:

- Communicatie: management en medewerkers werken continu aan een open veiligheidscultuur
- Informatie: management en medewerkers delen informatie over veiligheid en gezondheid onderling, binnen en tussen afdelingen, maar ook met derden
- Meldingen: het melden van veiligheid gerelateerde voorvallen en onveilige situaties is verplicht
- Fouten: fouten maken is menselijk, en heeft behoudens opzet of grove nalatigheid geen nadelige gevolgen voor betrokkene
- Onderzoek: voorvallen en incidenten worden onderzocht om ervan te kunnen leren en zo herhaling te voorkomen
- Resources: management zorgt voor een zodanige inzet van mensen en middelen dat een veilige en gezonde (werk)omgeving kan worden gerealiseerd
- Besluitvorming: in iedere beslissing die management en medewerkers nemen worden veiligheid en gezondheid meegewogen
- Risico's: om de risico's voor veiligheid en gezondheid aantoonbaar te beheersen wordt gewerkt met managementsystemen die tenminste jaarlijks getoetst worden
- Sturing: de informatie uit prestatie indicatoren, onderzoeksrapportages, audits en beoordeling van managementsystemen wordt gebruikt om te sturen op het realiseren van een veilige en gezonde (werk)omgeving en om management, medewerkers en externen te informeren en te motiveren
- Verantwoordelijkheid: management en medewerkers spreken elkaar en derden aan op zijn of haar individuele verantwoordelijkheid met betrekking tot veiligheid en gezondheid
- Voorbeeldfunctie: management en medewerkers dragen in denken en doen betrokkenheid bij veiligheid en gezondheid uit
- Samenwerking: ingehuurd medewerkers of bedrijven (externen) dienen proactief mee te werken aan veiligheidsprogramma's en voorvallen en onveilige situaties te melden
- Leren: management en medewerkers zijn gericht op het zichzelf ontwikkelen en het verbeteren van de bedrijfsprocessen, waarbij de best beschikbare voorbeelden uit andere industrieën en luchthavens worden gebruikt
- Compliance: uitgangspunt is het aantoonbaar voldoen aan wet- en regelgeving en waar mogelijk op toekomstige wet- en regelgeving vooruit lopen.

2.2.3 Verantwoordelijkheden nominated persons

De verantwoordelijkheden voor nominated persons zijn beschreven in het MAA.SQA.

2.2.4 Beheerprocedure documentatie

De beheerprocedure voor het beheer van het AM en gerelateerde documenten zijn beschreven in het MAA.OAM.

2.2.5 Risicomanagementproces voor veiligheid

Het niveau van veiligheid aan Airside wordt bepaald door de mate waarin de veiligheidsrisico's van bedrijfsprocessen aan Airside worden beheerst. Gevaren met kans op letsel, schade en verlies binnen bedrijfsprocessen kunnen nooit helemaal uitgesloten worden. Absolute veiligheid bestaat niet.



MAA streeft naar een niveau van veiligheid, waarbij veiligheidsrisico's worden geïdentificeerd en beheerst door het nemen van maatregelen om tot acceptabele restrycties te komen.

Het middel om hier op een gestructureerde wijze mee om te gaan is risicomanagement: Het op een dussdanige manier plannen, organiseren, beheersen en leiden van de organisatie dat veiligheidsrisico's niet ontstaan of tot een minimum (acceptabel niveau) beperkt worden en blijven. Risicomanagement wordt als hulpmiddel niet alleen ingezet bij het voorkomen van letsel, schade of verlies, maar ook bij het reduceren van de effecten van een voorval.

Het proces voor risicomanagement bestaat uit de volgende 4 fasen welke uitgewerkt zijn de hoofdstukken van het MAA.SQA:

1. Hazard Identification;
2. Safety Risk Assessment;
3. Safety Risk Mitigation;
4. Safety Performance Monitoring.

2.2.6 Bewaken en monitoren

De activiteiten voor het monitoren van luchtvaartveiligheidsrisico's en risico beperkende maatregelen zijn als volgt:

De Proceseigenaar:

- monitort tweemaandelijks in de Safetyboard SMS de realisatie van de doelstellingen
- spreekt in de Safetyboard SMS corrigerende maatregelen af bij achterblijven realisatie doelstellingen,
- rapporteert voortgang via de gebruikelijke rapportagelijnen.
- AO signaleert knelpunten en rapporteert hierover aan de proceseigenaar.
- Airport Overleg beoordeelt de periodieke rapportage.
- SSO archiveert de rapportages.

Het Safety Service Office toetst één maal per jaar de beheersmaatregelen voor het betreffende risico en stelt vast of deze toereikend zijn en de mate van effectiviteit van deze beheersmaatregelen en bespreekt dit met de SM.

2.2.7 Monitoren safety performance

Het verifiëren van de veiligheidsprestatie van de luchthavenorganisatie (safety performance monitoring) is uitgewerkt in hoofdstuk 3 van het MAA.SQA.

2.2.8 Rapportage inzake veiligheid en veiligheidsonderzoek

Incidentenonderzoeker bespreekt onderzoeksrapporten met de proceseigenaar die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de acties die voortkomen uit de aanbevelingen.

Incidentenonderzoeker monitort uitvoering acties in SRB SMS, zoals beschreven in AM 2.5.

2.2.9 Voorbereiding op crisisbeheersing

Op het moment dat een crisis zich voordoet op of in de onmiddellijke omgeving van Maastricht Airport, is een effectieve en efficiënte samenwerking tussen diverse organisaties noodzakelijk om de effecten van de crisis zoveel als mogelijk te beheersen. Hiervoor zijn diverse, op elkaar afgestemde, plannen uitgewerkt om duidelijkheid te geven omtrent organisatie, taken en verantwoordelijkheden van de diverse partijen, rekening houdend met de aard en omvang van de crisis die zich voor kan doen. Voor een optimale afstemming van de diverse plannen zijn de interfaces tussen de verschillende organisaties inzichtelijk gemaakt en in de plannen verwerkt. In de diverse overlegorganen, waar de actualiteit van de plannen wordt besproken, is de vertegenwoordiging van de betrokken partijen hierop afgestemd.



De voorbereiding van M.A.A. op het gebied van crisisbeheersing is vastgelegd in:

- Calamiteitenplan Maastricht Aachen Airport (CPMAA)
- Rampenbestrijdingsplan MAA, Veiligheidsregio Zuid-Limburg (RBP-VZL)
- Ontruimingsplan Passagiers Terminal
- Plannen van betrokken hulpdiensten

Wijzigingen in het CPMAA en het RBP-VZL vinden met name plaats op basis van leerpunten uit incidenten en oefeningen, veranderingen in wet- en regelgeving en aanpassingen in documenten waarmee het CPMAA en het RBP-VZL een interface hebben. Monitoring ligt bij de CM, uitvoering bij AO. Het proces rondom crisisbeheersing door MAA is uitgewerkt in het MAA.ERP manual.

2.2.10 Verandermanagement

Doelstelling verandermanagement

Het doel van verandermanagement (Management of Change – MoC) is om bij voorgenomen veranderingen in bedrijfsvoering en organisatie voorafgaand aan implementatie de risico's vast te stellen om deze door het treffen van maatregelen te beheersen of weg te nemen. MAA zal voordat wijzigingen worden doorgevoerd, Safety Engineering (SE) toepassen dan wel een Safety Assessment (SA) uitvoeren en als resultaat hiervan eventuele risico's tot een acceptabel niveau terugbrengen dan wel wegnemen.

Wijzigingen die vooraf worden afgestemd met ILT

Voorafgaande afstemming met ILT (prior approval) is nodig in de volgende gevallen:

- a. Gebruik van alternatieve wijzen van naleving (AltMoc) zoals vereist door ADR.OR.A.015 Means of Compliance.
- b. Wijzigingen in het deel van deze procedure dat gaat over wijzigingen waarvoor geen voorafgaande goedkeuring vereist is, zoals vereist door ADR.OR.B.015 (b) (4) Application for a certificate.
- c. Wijzigingen in de Certification Basis, of de voorwaarden van het certificaat, zoals vereist door ADR.OR.B.040 (a) (1) Changes.
- d. Wijzigingen in veiligheidskritieke apparatuur in het luchtvaartterrein zoals vereist door ADR.OR.B.040 (a) (1) Changes.
- e. Wijzigingen die een aanzienlijk effect hebben op het aerodrome operator's management system, zoals vereist door ADR.OR.B.040 (a) (2) Changes.
- f. Veranderingen in het beschermingsniveau (brandrisicoklasse) van de luchthavenbrandweer zoals vereist door ADR.OPS.B.010 (a) (1) (2) Rescue and Firefighting services.
- g. N.v.t.
- h. Wijzigingen in bijzondere zicht procedures (BZO) zoals vereist door ADR.OPS.B.045 (b) Low Visibility Operations.
- i. Exploitatie van luchtvaartuigen met een hogere codeletter dan de huidige code 4E zoals vereist door ADR.OPS.B.090 (a) Use of the aerodrome by higher code letter aircraft.
- j. Wijzigingen aan de vliegprocedures.

- ~~Bij wijzigingen van de Certification Basis~~
- ~~Bij high-level wijzigingen van het AM~~
- ~~Bij wijzigingen van bestaande infrastructuur, waarbij in het ontwerp niet voldaan kan worden aan één of meerdere Certification Specification(s)~~
- ~~Bij ontwerpen voor nieuwe infrastructuur, waarbij niet voldaan kan worden aan één of meerdere Certification Specification(s)~~

~~ILT kan binnen de geldende termijn na het indienen van een wijzigingsvoorstel of een voorstel voor een nieuw ontwerp reageren op het voorstel of ontwerp. Indien ILT geen reactie geeft binnen de gestelde termijn voert MAA de wijzigingen door in de Certification Basis en/of het AM volgens het ingediende voorstel of ontwerp.~~



De essentiële onderdelen zijn uitgewerkt in de 'EASA MoC-Procesbeschrijving'.
Het MoC-proces is beschreven in hoofdstuk 1.5 van het MAA.SQA.

2.2.11 Bevorderen veiligheid

Doel

Het doel van communiceren over veiligheid aan alle relevante medewerkers is om:

- Informatie te verschaffen over het SMS
 - Veiligheidskritische informatie te verspreiden
 - Uitleg te geven over specifieke acties die worden genomen
 - Uitleg te geven over nieuwe of gewijzigde procedures
 - Bevorderen veiligheidsbewustzijn en Just Culture
-
- Diverse activiteiten worden ontplooid teneinde veiligheid uit te dragen, te bevorderen en daarmee een positieve veiligheidscultuur te bewerkstelligen en het veiligheidsniveau te verbeteren:
 - Publiceren van het luchthavenreglement
 - Publiceren van het Zakboek Safety & Security
 - Afnemen van de Safety & Security test
 - Uitgeven van de nieuwsbrief
 - Verspreiden van posters
 - Verzorgen van trainingen m.b.t. veiligheid
 - Periodiek meten van de veiligheidscultuur

MAA heeft het luchthavenreglement opgesteld ter borging van de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. De regels zijn van toepassing op iedereen die zich op de luchthaven bevindt.

Samenwerking

MAA heeft tevens met diverse organisaties die werkzaamheden verrichten op airside en waarbij de raakvlakken met de processen van MAA groot zijn en dus een groter veiligheidsrisico opleveren, nadere afspraken gemaakt:

- Coördinatieregeling LVNL- MAA (met twee deelregelingen)
- Service Level Agreement MAA-LVN AIS_FSC inzake aanlevering Aeronautische gegevens
- Convenant in het kader van het Rampenbestrijdingsplan (met gemeenten Beek en Meerssen)
- Voorzieningsovereenkomst tussen MAA en SHELL Aircraft Fuel Supply.

Bovendien heeft MAA met partijen contractuele afspraken, waarin veiligheidsmanagement een duidelijke plaats inneemt:

- Contract(en) met beveiligingsbedrijf

2.2.12 Resultaten van het SMS

De resultaten van het Airside SMS betreffen het bewustzijn van veiligheidsrisico's die gepaard gaan met de operatie en het continu aandacht hebben voor de verbetering van de veiligheidsperformance door de gehele organisatie.

De resultaten van het SMS zijn:

- Opleiding, training en examinering
- Hazard register
- Risicoanalyses
- Safety Performance Indicators
- Beheersmaatregelen
- Onderzoeksrapporten
- Onderzoek van overtredingen



- Communicatie-uitingen
- Auditrapporten
- Continue verbetering van het veiligheidsniveau

In hoofdstuk 1.7 van het MAA.SQA is dit verder geduid.

2.3 Toezicht op naleving

Uitvoeren compliance monitoring

In hoofdstuk 2.0 van het MAA.SQA is uitgewerkt hoe MAA de invulling geeft aan compliance monitoring.

2.4 Kwaliteitsbeheersysteem Aeronautical data

Doelstelling en beheersing processen

Het kwaliteitsbeheersysteem voor Aeronautical Data is beschreven in het Aeronautical Data Manual van MAA en is hiermee integraal onderdeel van het Airside Veiligheid Management Systeem (VMS). Het doel van het Aeronautical Data Manual is om zeker te stellen dat de Aeronautical Information Service Provider (LVNL) kan beschikken over de meest nauwkeurige en actuele Aeronautical Data, beschikbaar gesteld vanuit een met zekerheid vastgestelde bron.

Het Aeronautical Data Manual onderscheidt de volgende doelstellingen:

- Safety (veiligheid)
- Security
- Management en beheer

De kwaliteit van het systeem als geheel wordt geborgd ~~d.m.v. de ISO 9001:2008 systematiek~~, en is als volgt ingevuld:

1. Het kwaliteitsmanagementsysteem maakt integraal deel uit van het VMS
2. De eisen die gesteld worden m.b.t. Management of Aeronautical Data and Aeronautical Information maken onderdeel uit van het Oversight Programme van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) volgens Regulation (EU) 139/2014 Part ADR.AR.

Het Aeronautical Data Manual van MAA beschrijft de processen, procedures en beheersysteem t.a.v. Aeronautical Data betreffende:

- de interne MAA processen, met inbegrip van het verkrijgen, verifiëren, opslaan en beheren van Aeronautical Data.
- het beschikbaar stellen van Aeronautical Data aan de LVNL zoals beschreven in de ~~Service Level Agreement (SLA)~~ **Data Provision Agreement (DPA)** tussen de LVNL en MAA.

Aeronautical data en -information

Aeronautical Data is de verzamelnaam voor alle (meetbare en niet-meetbare) gegevens die aan LVNL ter publicatie worden aangeboden, zowel binnen als buiten het luchthavengebied.

Aeronautical Information is de door de LVNL gepubliceerde informatie ten behoeve van de eindgebruikers (luchtvaardenden).

Data originators

Data Originators zijn partijen die data ter publicatie aanleveren aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) die de informatie vervolgens ter beschikking stelt aan luchtvaardenden.

Maastricht Aachen Airport (MAA) is een van de Data Originators van Aeronautical Data. De Aeronautical Data van MAA bestaat uit :



'Survey data'; dit betreft afmetingen, posities en andere data die aan specifieke nauwkeurigheids- en integriteitseisen dienen te voldoen.

'Non-survey data'; dit betreft data zonder nauwkeurigheidsvereisten

Het inmeten van Survey Data is door MAA uitbesteed aan een derde partij (Anteagroup). Deze partij is verantwoordelijk voor de vereiste nauwkeurigheid van de data.

Een Service Level Agreement (SLA) tussen MAA en de LVNL beschrijft per data eenheid waarvoor MAA verantwoordelijk is t.a.v. de aanlevering van data ten behoeve van publicatie in het Aeronautical Information Publication (AIP) en/of Notice to Airmen (NOTAM).

Ook de LVNL is zelf een van de Data Originators en is verantwoordelijk voor data m.b.t. luchtruim, vliegroutes, navigatiehulpmiddelen, radiotelefonie frequenties en (vlieg)procedures.

Beheer

Het Aeronautical Data Manual beschrijft de interne beheerprocessen met betrekking tot :

- Survey Data,
- Non-survey data, en
- het Aeronautical Data Manual zelf.

Het beheer van het Aeronautical Data Manual en van de **Non-Survey Data** is belegd bij is de verantwoordelijkheid van AO/AAO, terwijl het beheer van de Survey Data is belegd bij Antea Group.

2.5 Onderzoek en melden incidenten

1. Algemeen

MAA onderstreept de noodzaak tot een transparante 'Reporting culture'. De bereidheid tot melden en het doen van een melding is van wezenlijk belang. De melder moet weten dat zijn melding kan bijdragen aan de veiligheid. Het doen van een melding is eenvoudig en snel te doen.

In onderstaand overzicht staan de verantwoordelijkheden en verantwoordelijke functionarissen en/of overlegorganen bij deze procedure.

- Verantwoordelijkheid Safety manager:
 - Het telefonisch melden van ongevallen en ernstige incidenten aan ILT en/of OVV.
 - Het melden van storingen, technisch defecten, overschrijdingen van technische beperkingen, voorvallen of andere onregelmatige omstandigheden, die de veiligheid in gevaar (kunnen) hebben gebracht aan ILT.
- Team Incidentenonderzoek
 - Het zover mogelijk traceren van gebeurtenissen die voldoen aan de meldcriteria
 - Het doen van de schriftelijke meldingen binnen 72 uur aan ILT en/of OVV. Hierbij kunnen feiten uit het VMS-rapport worden vermeld.
 - Het geven van een terugkoppeling aan de in- of externe melder van een incident op individuele basis of via rapportage / onderzoek.

Betrokken afdelingen van MAA

Veiligstellen van alle informatiedragers van welke aard dan ook (documenten, verslagen, losse aantekeningen, bandopnamen, digitale bestanden, etc.) die informatie bevatten over de oorzaak, toedracht en afwikkeling van incidenten en deze gegevens beschikbaar houden voor onderzoek door, of in opdracht van de incidentenonderzoeker van Airport Authority Office **Operations**.

Tevens vindt er een rapportage plaats naar de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van apparatuur van het luchtvaartterrein die voor de verlening van Apron Management Services (AMS) wordt gebruikt in kennis van alle storingen, technische defecten, overschrijdingen van de technische toleranties, voorvallen of andere onregelmatigheden die de veiligheid in gevaar hebben gebracht of hadden kunnen brengen maar die niet tot een ongeval of ernstig incident hebben geleid. In praktijk zal dit uitgevoerd worden door de afdeling **P&I Assets**.



ILT / ABL

Opstellen trend-, oorzaak- en gevolganalyses en op basis daarvan het doen van aanbevelingen aan zowel overheid als luchtvaartsector tot verbetering van de luchtvaartveiligheid.

OVV

Verrichten van onafhankelijk integraal onderzoek naar oorzaken en mogelijke gevolgen van rampen, zware ongevallen en incidenten. Het doen van aanbevelingen voor verbetering van de veiligheid.

Bij het niet-melden van een incident zal de verantwoordelijke functionaris worden aangesproken.

2. Just culture

Het melden van veiligheidservaringen vereist een openheid en durf om eigen ervaringen te delen. Het vereist tevens vertrouwen dat meldingen worden gebruikt om van te leren, niet om te bestraffen, niet door de overheid noch door MAA. Tenzij er sprake is van grove nalatigheid of opzet.

3. Rapporteren

Doel

Het op gestructureerde wijze melden aan de vereiste personen/instaties en registreren van luchtvaart- en andere incidenten/ongevallen en bijna ongevallen.

Toepassingsgebied

Deze procedure is van toepassing op alle op de luchthaven voorkomende ongevallen.

Verantwoordelijkheden

De Airport Authority Officer en de Safety manager zijn verantwoordelijk voor een juiste melding en registratie van luchtvaart- en persoonlijke ongevallen.

Betreft het een bedrijfsongeval dan is de Manager Human Resources verantwoordelijk voor de melding aan de Arbeidsinspectie en de Arbo-registratie.

Registratie van ongevallen en incidenten wordt als neventaak gedaan door een AAO.

4. Onderzoek ongevallen en incidenten

De Safety manager kan onderzoek instellen naar ongevallen en incidenten. In het verslag wordt vermeld dat veiligheidsonderzoeken alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Het verslag bevat, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen. De conclusies uit deze onderzoeken worden daarnaast ook als 'lessons learned' betrokken bij de evaluatie van het bedrijfshandboek.

5. Incident Registratie

MAA beschikt over verschillende rapportageregisters. Voor de airside gerelateerde rapportages gebruiken we de EASA VMS module.

Daarnaast bestaan er diverse interne en externe meldingsformulieren.

6. Definities

„ongeval”

Een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het



tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet, waarbij:

a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt omdat hij:

- zich in het luchtvaartuig bevond,
- direct in contact is gekomen met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of
- direct is blootgesteld aan de uitlaatstroom van de reactoren,

behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor de passagiers en de bemanning bedoelde ruimten ophouden; of

b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen, en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot één motor (met inbegrip van de motorkap of motoronderdelen daarvan), de propellers, vleugelpunten, antennes, sondes, schoepen, banden, remmen, wielen, stroomlijnkappen, panelen, luiken van het landingsgestel, ruiten, de vliegtuighuid (zoals deukjes of gaatjes) of lichte schade aan de hoofdrotorbladen, de staartrotorbladen, het landingsgestel en schade ten gevolge van hagel of vogel- aanvaring (inclusief gaten in de radarkoepel); of

c) het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is;

„incident”

Een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen;

„ernstig incident”

Een incident in omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid dat verband houdt met het gebruik van een luchtvaartuig en dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet. In de bijlage wordt een lijst met voorbeelden van ernstige incidenten gegeven;

2.6 Regels gebruik alcohol, psychoactieve stoffen en geneesmiddelen

1. Alcohol, drugs en medicijnen beleid

Maastricht Aachen Airport kent een alcohol en drugsbeleid, dat is opgenomen in het luchthavenreglement onder artikel 5, lid 3 en in de bedrijfsregelingen onder Hoofdstuk 1.

1. De werknemer mag in de uitoefening van zijn werkzaamheden geen alcohol of drugs gebruiken of onder invloed daarvan zijn.

2. De werknemer die medicijnen gebruikt of gaat gebruiken, die een zodanige invloed op de fysieke en/of mentale gesteldheid kunnen hebben dat de veiligheid in het geding is, mag geen werkzaamheden verrichten in het luchtvaartgebied. De werknemer die als gevolg van het bepaalde in dit artikel wordt gehinderd in het vervullen van de bedongen arbeid, treedt hierover in overleg met zijn leidinggevende en worden aangepaste werkzaamheden gezocht.



3. Bij iedere vermoeden van handelen in strijd met dit artikel, is de werkgever gerechtigd die maatregelen te treffen die hij nodig acht, zoals omschreven in de CAO, bedrijfsregeling hoofdstuk 1, Alcohol- en drugsbeleid.

Organisatie werkzaam aan airside

Partijen die werkzaam zijn aan airside zullen ook in de arbeidsrelatie met hun werknemers het gebruik van genoemde stoffen dienen te regelen.

Luchthavenreglement MAA

In artikel 5 onder lid 3 en 4 staan veiligheidseisen omschreven omtrent het verbod op het gebruik van alcohol of psychoactieve stoffen;

Personen die betrokken zijn bij de exploitatie en het onderhoud van het luchthaventerrein, redding en/of brandbestrijding op het luchthaventerrein, alsmede niet-begeleide personen die actief zijn op het bewegingsgebied van het luchthaventerrein en/of in andere operationele zones van het luchthaventerrein mogen geen alcohol gebruiken tijdens hun diensttijd en/of mogen geen taken uitvoeren en/of zich niet op Airside bevinden als zij onder invloed verkeren van alcohol, drugs en/of medicijnen die een effect op hun vaardigheden kunnen hebben dat nadelig is voor de veiligheid.

Aan een ieder die onder invloed verkeert van alcohol, drugs en/of medicijnen die een effect op hun vaardigheden kunnen hebben dat nadelig is voor de veiligheid, is toegang tot en/of verblijf op Airside verboden.

Het is volgens artikel 7 **12**, lid 2 en 11 van het luchthavenreglement MAA binnen het luchthavengebied niet toegestaan:

- Een stof of voorwerp bij zich te hebben waarvan op grond van de omstandigheden aannemelijk is dat die stof of dat voorwerp bedoeld of onbedoeld gebruikt kan worden om de orde te verstoren, schade aan zaken dan wel letsel aan personen toe te brengen of om de veiligheid in gevaar te brengen.
- Zich in kennelijke staat van dronkenschap te bevinden, dan wel onder de invloed te zijn van enig verdovend middel.

Handhaving regels

Handhaving van deze regels vindt plaats door de Airport Authority Officer en de Koninklijke Marechaussee.

2.7 Veiligheidsrichtlijnen, -problemen en aanbevelingen

2.7.1 Opvolging Safety Directives ILT

- De Accountable Manager geeft aan de verantwoordelijke proceseigena(a)r(en) en/of postholder(s) de opdracht om de van ILT ontvangen Safety Directive op te volgen. Binnen de door ILT gestelde termijn worden de getroffen maatregelen aan de Accountable Manager, de Safety Manager en de Compliance Manager gerapporteerd.
- De Accountable Manager informeert ILenT binnen de gestelde termijn over de door MAA getroffen maatregelen ter opvolging van de Safety Directive.
- De Compliance Manager laat de correspondentie omtrent een Safety Directive centraal archiveren.

2.7.2 Reactie op veiligheidsproblemen

Wanneer een onvoorzien en urgent risico voor de luchtvaart ontstaat, zal AO maatregelen treffen om dit risico te beheersen of volledig weg te nemen. De maatregelen kunnen bestaan uit het, in overleg met de direct betrokken partijen, buiten gebruik nemen van die delen van de movement area die door



onvoorziene oorzaken een gevaar kunnen vormen voor de luchtvaart. Tevens zorgt de proceseigenaar voor passende communicatie in- en extern.
Nadere specificatie m.b.t. de werkwijze is beschreven in een werkinstructie voor AO.

2.7.3 Verwerken en opvolgen veiligheidsaanbevelingen

- De Accountable Manager geeft opdracht aan de voorzitter SB om de aanbevelingen uit een ontvangen rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) te beoordelen.
- De voorzitter SB informeert de Accountable Manager over de geplande acties en het implementatieplan voor de overgenomen aanbevelingen, dan wel de onderbouwing voor aanbevelingen die niet zijn overgenomen.
- De Accountable Manager communiceert de wijze waarop invulling is gegeven aan de aanbevelingen aan het ministerie van I&M binnen één jaar na de publicatiedatum en informeert de OVV hierover.
- De SB bewaakt de uitvoering van de acties uit het implementatieplan en zorgt voor archivering hiervan, van de onderbouwing van niet overgenomen aanbevelingen en alle relevante documenten.

2.8 Registratie vliegtuigbewegingen

Het MACH systeem is de centrale database die gebruikt wordt om (vlucht) informatie op te slaan en te publiceren. Een MACH (OPS)-record bevat een veelheid van gegevens van elke vliegbeweging, waaronder begrepen maar niet beperkt tot :

- Datum vlucht
- Tijden van aankomst / vertrek (LT), zowel op de gate als op de start/landingsbaan
- Herkomst / Bestemming
- Schengen / Niet Schengen
- Vluchtnummer
- Soort vlucht (passagiers/vracht/general aviation)
- Type vliegtuig / Registratie / Categorie
- Aantal passagiers
- Airline / Afhandelaar
- Start- / Landingsbaan
- Opstelplaats (met inbegrip van wijzigingen)
- Incheckbalie, bagagebanden (afhandelaar)
- Bijzonderheden zoals uitgeweken, (langdurige) vertragingen, retour wegens calamiteit of defect

MACH wordt door MAA tevens gebruikt voor planning, operationele doeleinden, analyses, statistieken en verrekening van havengelden.

MAA stelt de informatie voor publieke gebruikers beschikbaar via een intranet connectie en de displays in de terminal.

De gegevens worden opgeslagen en de minimum bewaartermijn voor registratie van vliegtuigbewegingen is 5 jaar.

3.0 Vereiste kwalificaties luchthavenpersoneel

3.1 Opleidingsprogramma

3.1.1 Verantwoordelijkheden, frequenties, normen

Trainingsprogramma's



Onder 'opleiding' wordt in de context van dit hoofdstuk verstaan opleidingen, trainingen en oefeningen gericht op het opleiden en vakbekwaam blijven van medewerkers voor de uitoefening van een functie of specifieke taak gedurende normale en/of verstoorde bedrijfsvoering. Medewerkers kunnen daarbij werkzaam zijn aan airside zowel binnen als buiten de movement area van de luchthaven.

Opleidingsprogramma's voor operationele- en onderhoudsmedewerkers en voor medewerkers van hulpverlenings- en brandbestrijdingsdiensten, zijn vastgelegd in de documenten behorend bij MAA.OAM 3.0 Training.

Onder deze documenten vallen tevens de relevante syllabi die gehanteerd worden of ander materiaal dat wordt gebruikt om medewerkers op te leiden en/of vakbekwaam te houden.

In bovengenoemde documenten zijn tevens relevante verantwoordelijkheden aangegeven, staan frequenties benoemd evenals de doelen en normen die behaald (moeten) worden.

- In de opleidingsmatrix is vastgelegd, welke opleiding van toepassing is voor welke functie
- Elke werknemer volgt in principe alle voor zijn functie geldende opleidingen
- Elke werknemer is zelf verantwoordelijk voor het op peil houden van zijn kennis en het volgen van de daarbij behorende instructies cq het doen van de bijbehorende testen
- Eventuele vrijstelling wordt gegeven door de afdelingsmanager in overleg met de leidinggevende. Vrijstelling in deze betekent dat de werknemer de betreffende instructie niet hoeft te volgen en derhalve de daarbij behorende taken niet mag uitvoeren.

Beheerder opleidingsmatrix en lesmateriaal is opleidingsfunctionaris binnen de afdeling HR.

3.1.2 Opleiding en training

3.1.2.1 Opleiding en examinering

Maastricht Aachen Airport zorgt ervoor dat haar medewerkers conform EASA eisen en eisen gesteld door overheidsinstanties gecertificeerd en opgeleid zijn. Deze opleidingen zijn opgenomen in de matrix per functie en per opleiding.

In principe geldt voor alle medewerkers, dat ze géén werkzaamheden mogen uitvoeren, waarvoor ze niet gecertificeerd zijn.

Opleidingseisen

Toetsingsmethoden kunnen per opleiding verschillen en zijn in de beschrijving opgenomen. De geldigheidsduur is opgenomen in de genoemde matrix.

De opleidingen zijn op te splitsen in:

- Wettelijk verplichte opleidingen
- Verplicht conform EASA

Vervolgens:

- ~~Written test~~ **Theorietoets**
- ~~Practical test~~ **Praktijktoets**
- ~~Minimal score~~ **Minimum score**

Interne trainingsprogramma's

Interne trainingsprogramma's worden regelmatig aangepast of vernieuwd ten behoeve van nieuwe of aangepaste procedures AM. Indien deze aanpassing van invloed is op het direct functioneren dan wordt dit ook kenbaar gemaakt via een memo. Vervolgens volgt er dan een aanpassing van het basic skills trainingsprogramma.

Trainingsprogramma's en testen zijn voorzien van een versienummer en centraal opgeslagen. Daarnaast maken we gebruik van een e-learning applicatie.

Beheer trainingen en testen

Het beheer van zowel de trainingen als wel de testen ligt bij de opleidingsfunctionaris binnen de afdeling HR. Wanneer instructeurs trainingen willen geven of testen willen laten afleggen ontvangen ze van de



opleidingsfunctionaris de correcte versie. Deze zullen periodiek getoetst en geüpdatet worden op actualiteit.

Archiveren

Relevante opleidingsgegevens worden gearhiveerd door de opleidingsfunctionaris binnen de afdeling HR.

3.1.2.2 Personeel dat vereiste opleidingsniveau niet haalt

Leerlingen/trainees die uiteindelijk niet aan de gewenste opleidingseisen voldoen kunnen de functie of taak niet uitvoeren.

De specifieke procedures en afspraken van toepassing op situaties waarin personeel niet het vereiste opleidingsniveau bereikt zijn vastgelegd ~~in de opleidingsprogramma's zoals vermeld in AM 3.2.1.~~
MAA.OAM 3.0.

3.1.3 Documentatie en bewaartijden

Zie MAA.OAM 3.0 Training.

3.2 Programma profchecks

3.2.1. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0

3.2.2. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0

3.2.3. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0

3.2.4. Uitvoerig beschreven in MAA.OAM 3.0

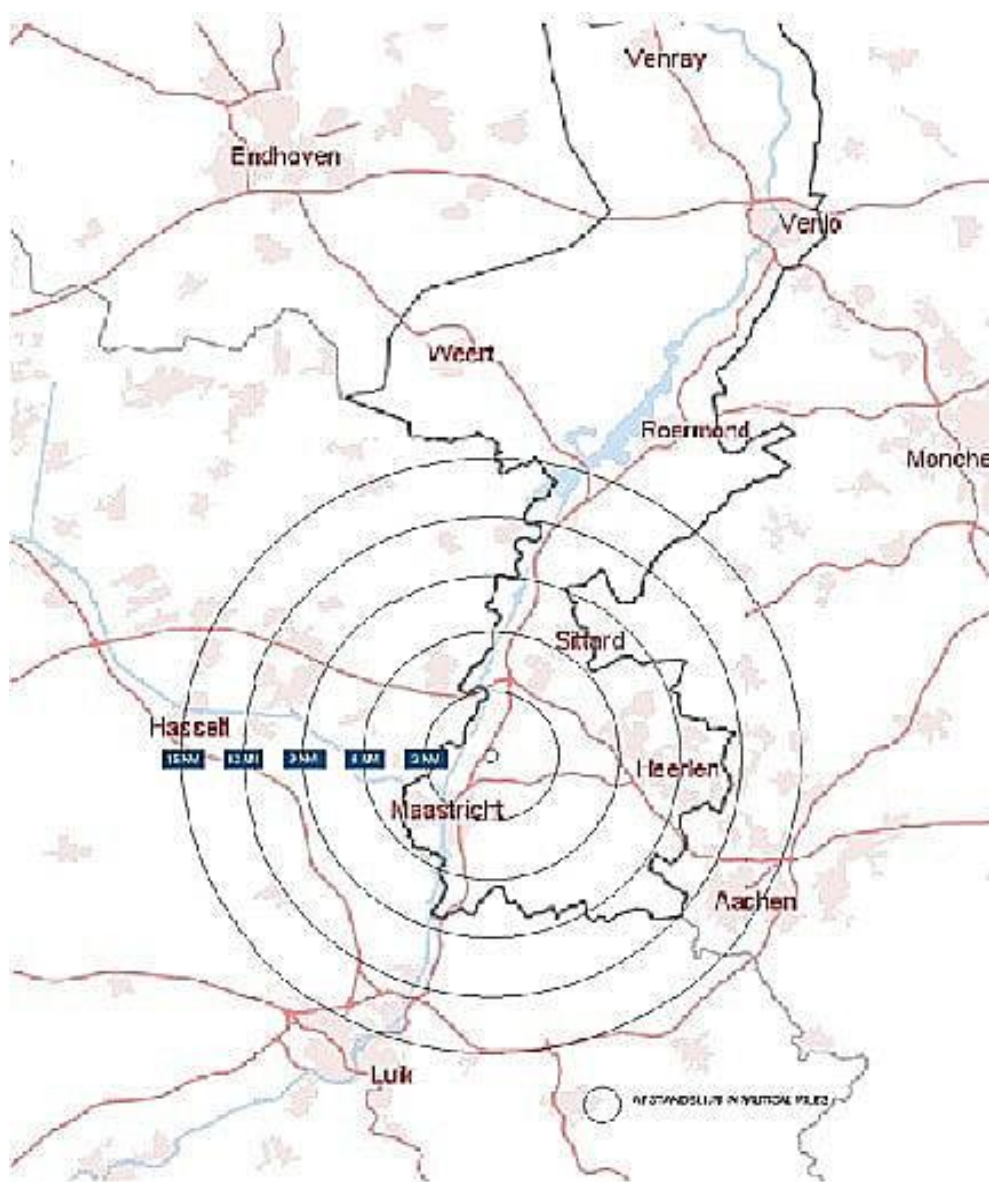


C. Bijzonderheden Luchthavengebied

4.0 Beschrijving van luchthavengebied

4.1 Kaart met afstand tot dichtstbijzijnde dichtbevolkte gebied

Kaart met afstand tot dichtstbijzijnde dichtbevolkte gebied

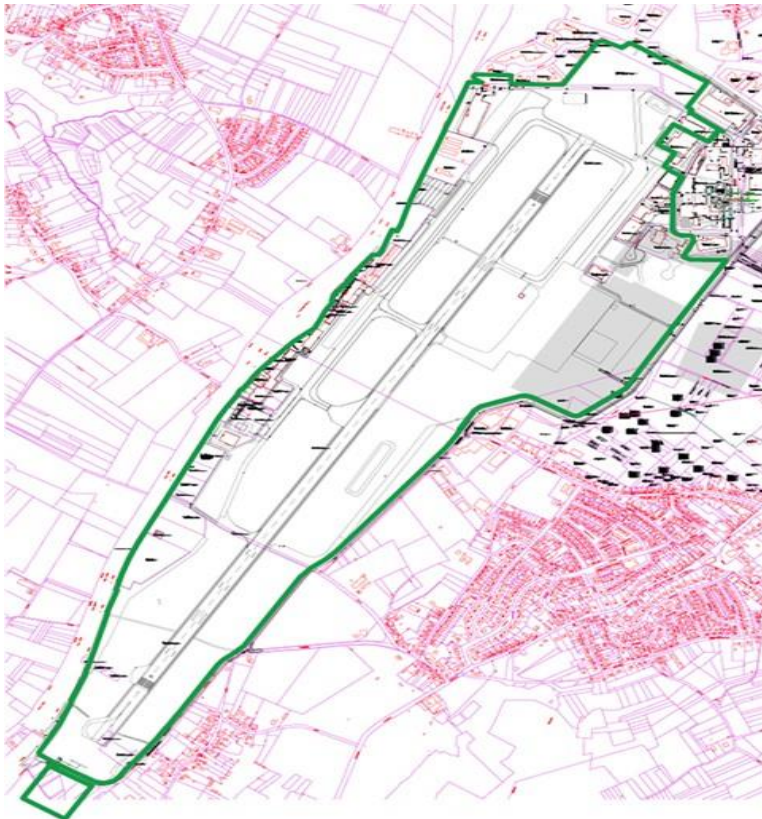




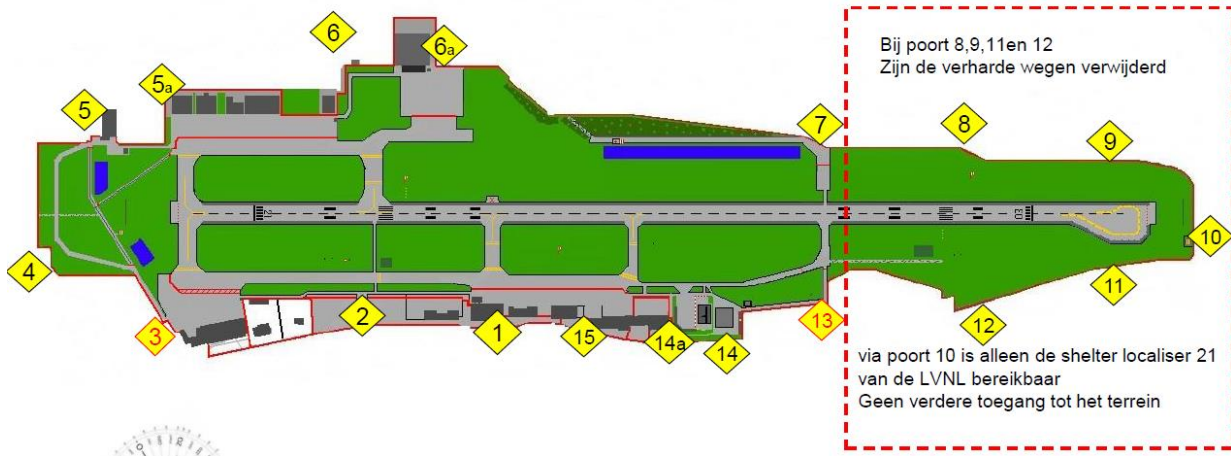
4.2 Kaart luchthavengebied en belangrijkste voorzieningen

Kaarten met locatie, grenzen en voorzieningen luchthaven

Kaart aangewezen luchtvaartterrein:



Kaart met toegangspoorten



In onderstaand overzicht staat aangegeven waar in het AIP kaarten zijn te vinden met de locatie en grenzen en de belangrijkste voorzieningen op de luchthaven.



Inhoud kaart	Hoofdstuk AIP
Gedetailleerde kaarten van de luchthaven met locatie (lengte- en breedtegraad) en grenzen	AIP-EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2.EHBK-ADC
Belangrijkste voorzieningen	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC
Aerodrome reference point	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC
Indeling van start- en landingsbanen	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC
Taxibanen en platformen	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC
Visuele en niet-visuele hulpmiddelen	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC
Windrichtingaanwijzer	AIP- EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • Aerodrome chart- AD 2. EHBK -ADC

4.3 Kaart met voorzieningen en apparatuur binnen en buiten luchthavengebied

Kaart met voorzieningen en apparatuur buiten luchthavengebied



Kaart met locatie VOR/DME baken.



4.4 Beschrijving kenmerken, hulpmiddelen, hulpdiensten

Beschrijving kenmerken, hulpmiddelen, hulpdiensten en obstakels

In onderstaand overzicht staat aangegeven waar een beschrijving van de kenmerken, hulpmiddelen, hulpdiensten en obstakels van de luchthaven in het AIP zijn beschreven.

Beschrijving	Hoofdstuk AIP
Locatie luchthaven	• EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
De fysieke kenmerken van de luchthaven,	• EHBK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA • EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS • EHBK AD 2.13 DELARED DISTANCES
Luchthaven referentie hoogte	• EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME Aerodrome chart- AD 2.EHBK-ADC
Visuele en niet-visuele hulpmiddelen	• EHBK AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS • EHBK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING • EHBK AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY • EHBK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS • EHBK AD 2.23 ADITONAL INFORMATION
Referentietemperatuur van de luchthaven	EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
Sterkte van verhardingen	• EHBK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA • EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
Door reddingsdiensten en brandbestrijding geboden beschermingsniveau	• EHBK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
Tijdens winterse omstandigheden beschikbare middelen	• EHBK AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEANING
Belangrijkste obstakels	• EHBK AD 2.10 AERODROME OBSTACLES AD 2.EHBK-AOC-03-21

4.5 Beschrijving uitzonderingen en afwijkingen

Uitzonderingen

Het gebruik van de luchthaven is gereguleerd in het Omzettingsbesluit Luchthaven Maastricht. Daarin is beschreven welke banen wanneer gebruikt mogen worden.

In de volgende gevallen geldt een uitzondering voor de zgn. 'verboden/tenzij' banen :

- Veiligheid (dit geldt alleen voor landen)
- Vluchten t.b.v. reddingsacties, hulpverlening en regeringsvluchten
- Ambulance vluchten



- Politie vluchten en Search and Rescue (SAR) vluchten

Bijzonderheden infrastructuur

De bijzonderheden v.w.b. de infrastructuur, de eventuele gevallen van uitzondering of afwijking, gelijkwaardig veiligheidsniveau, bijzondere voorwaarden en operationele beperkingen zijn beschreven in de Certification Basis (CB) op grond waarvan het EASA certificaat is verstrekt door ILT.

Afwijkingen op CS

Afwijkingen op de Certification Specifications (CS) die zijn geclassificeerd als Special Condition (SC) of Equivalent Level of Safety (ELoS) zijn vastgelegd in de Certification Basis (CB) van Maastricht Aachen Airport.

Vliegtuigen met hogere lettercode

Maastricht Aachen Airport is gecertificeerd voor operaties van vliegtuigen tot en met Code E. Voor de B747-800 is specifiek toestemming verleend o.b.v. de gemaakte safety assessment. Voor incidentele operaties met **overige** Code F vliegtuigen vraagt MAA telkens ontheffing aan bij ILT.

4.6 Beschrijving soorten operaties

Beschrijving soorten operaties

Toegestane vliegtuigtypen :

Luchtvaartuigen, waaronder vliegtuigen met een codeletter E, zoals gedefinieerd in CS ADR-DSN.A.005, en de B747-800.

Toegestane soorten operaties:

Daar waar infrastructuur qua dimensionering geschikt is, kunnen Code E vliegtuigen hiervan gebruik maken. Daar waar dit niet het geval is, zijn beheersmaatregelen worden getroffen om een veilige operatie met B747-800 vliegtuigen te garanderen. Hiervoor is een gebruiksmatrix opgesteld.

RWY	ILS classificatie	ILS categorie
03	ILS CAT I/C/1	ILS CAT I
21	ILS CAT III/E/4	ILS CAT IIIB



D. Bijzonderheden AIS

5.0 Algemene informatie voor melding aan AIS

5.1 Algemeen melding AIS

In onderstaand overzicht staat de algemene informatie die door de exploitant moet worden gemeld aan AIS. Tevens staat in dit overzicht aangegeven waar in het AIP deze informatie wordt vermeld en welke afdeling de informatie beheert. Gepubliceerde informatie in AIP is leidend boven het AM en BHB.

Te melden informatie	Waar in het AIP	Owner
5.1 the name of the aerodrome;	EHBK AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AO
5.2 the location of the aerodrome;	• EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA • EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME · Aerodrome chart-AD 2.EHBK-ADC	AO
5.3 the geographical coordinates of the aerodrome reference point determined in terms of the World Geodetic System — 1984 (WGS-84) reference datum;	• EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA • EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME · Aerodrome chart-AD 2.EHBK-ADC	AO
5.4 the aerodrome elevation and geoid undulation;	EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AO
5.5 the elevation of each threshold and geoid undulation, the elevation of the runway end, and any significant high and low points along the runway, and the highest elevation of the touchdown zone of a precision approach runway;	- EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS - EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME · Aerodrome chart-AD 2.EHBK-ADC · Precision approach terrain chart RWY 21 AD 2.EHBK-PATC-21	AO
5.6 the aerodrome reference temperature;	EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AO
5.7 details of the aerodrome beacon;	EHBK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AO
5.8 the name of the aerodrome operator and contact details (including telephone numbers) of the aerodrome operator at which may be contacted at all times.	EHBK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AO



6.0 Afmetingen luchthaven en info melding aan AIS

6.1 Afmetingen luchthaven

In onderstaand overzicht staat de informatie over de afmetingen van de luchthaven en gerelateerde informatie die door de exploitant moeten worden gemeld aan AIS. Tevens staat in dit overzicht aangegeven waar in het AIP deze informatie wordt vermeld en welke afdeling deze informatie beheert.

Te melden informatie	Waar in het AIP	Beheerder
6.1 runway — true bearing, designation number, length, width, displaced threshold location, slope, surface type, type of runway and, for a precision approach runway, the existence of an obstacle free zone;	• EHBK AD 2.10 AERODROME OBSTACLES • EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS • EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME – Aerodrome chart-AD 2.EHBK-ADC – Precision approach terrain chart RWY 21 AD 2.EHBK-PATC-21	AO
6.2 length, width and surface type of strip, runway end safety areas, stopways; length, width and surface type of taxiways; apron surface type and aircraft stands; clearway length and ground profile;	• EHBK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA • EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS • EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME – AD 2.EHBK-ADC - Aerodrome chart	AO
6.3 visual aids for approach procedures, approach lighting type and visual approach slope indicator system; marking and lighting of runways, taxiways, and aprons; other visual guidance and control aids on taxiways and aprons, location and type of visual docking guidance system; availability of standby power for lighting;	• EHBK AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS • EHBK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING • EHBK AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY • EHBK AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS	AO
6.4 the location and radio frequency of VOR aerodrome checkpoints;	EHBK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AO
6.5 the location and designation of standard taxi routes;	AD 2.EHBK-ADC - Aerodrome chart. AD 2.EHBK-APDC – Aircraft parking / docking chart	AO
6.6 the geographical coordinates of each threshold, appropriate taxiway centre line points, and aircraft stands;	EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME • AD 2.EHBK-ADC - Aerodrome chart	AO
6.7 the geographical coordinates, and the top elevation of significant obstacles in the approach and	EHBK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME	AO



take-off areas, in the circling area and in the surroundings of the aerodrome (in the form of charts)		
6.8 pavement surface type and bearing strength using the Aircraft Classification Number — Pavement Classification Number (ACN-PCN) method;	EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS EHBK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AO
6.9 pre-flight altimeter check locations established and their elevation;	EHBK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AO
6.10 declared distances;	EHBK AD 2.13 DECLARED DISTANCES	AO
6.11 contact details (telephone/telex/fax numbers and e-mail address) of the aerodrome coordinator for the removal of disabled aircraft, and information on the capability to remove disabled aircraft, expressed in terms of the largest aircraft type;	EHBK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES	AO
6.12 rescue and firefighting level of protection; types and amounts of extinguishing agents normally available at the aerodrome	EHBK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES	AO
6.13 exemptions or derogations from the applicable requirements, cases of equivalent level of safety, special conditions, and limitations.	EHBK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS	AO



E. Operationele procedures

7.0 Algemeen

7.1 Melden wijzigingen AIP, opstellen NOTAM/SNOWTAM, melden wijzigingen aan ILT

SLA tussen MAA en LVNL

De eerste overeenkomst inzake dienstverleningsniveau tussen MAA en LVNL AIM en LVNL FSC is uitgebreid omschreven in de Service Level Agreement (SLA) edition 1.0, gedateerd op 01-07-2013, Final Issue. Te allen tijde geldt de SLA met het hoogste edition nummer en jongste datum.

De SLA bevat verder:

- afspraken over de te nemen acties als data niet voldoet aan voorwaarden voor publicatie,
- procedures voor publicatie van NOTAMS en SNOWTAMS.

LVNL is eigenaar van de SLA die is op te vragen bij MAA AO.

Planning

MAA-AO stelt, in haar rol als Data Provider, de statische aeronautical data vast en levert deze conform het bovengenoemde SLA aan bij LVNL-AIS.

Voor dynamische aeronautical data, die van belang is voor een veilige vluchtuitvoering, levert MAA-AO NOTAM's aan bij LVNL-FSC.

Controle

LVNL AIM (Aeronautical Information Management) controleert de aangeleverde informatie op juistheid en volledigheid en overlegt met MAA over de definitieve tekst, eventueel op te nemen afbeeldingen en de publicatiedatum.

Melden wijzigingen aan ILT

Voor het wijzigen van bepaalde gepubliceerde luchtvaartinformatie is voorafgaande goedkeuring van ILT benodigd, dit betreft o.a. declared distances, types of approaches en de rescue and fire fighting category. Deze informatie is opgenomen in de z.g terms of the certificate en is daarmee onderhevig aan voorafgaande goedkeuring (prior approval).

7.2 Controle aeronautical data

Zie AM 2.4

8.0 Procedures voor toegang tot movement area

8.1 Coördinatie met beveiligingsbedrijven

Coördinatie inzet beveiligingsbedrijven

MAA (Airport Security) coördineert de inzet van beveiligingsbedrijven voor de controle op toegang van personen en goederen tot airside. Tussen MAA en externe partij is een contract opgesteld.



8.2 Preventie van onbevoegde toegang tot de movement area

Regels en voorwaarden

- De regels en voorwaarden voor toegang tot airside liggen vast in:
 - artikel ~~15~~ 10 van het luchthavenreglement

Bovenstaande document is beschikbaar via <https://www.maa.nl/voorwaarden/>.

Procedure

- Beveiligingsbedrijven voeren in opdracht van MAA de controle op personen en goederen uit bij de bemande doorgangen die toegang geven tot het SRA of SRA/CP gebied(en)
- Beveiligingsbedrijven controleren op:
 - MAA-pas met vereiste autorisatie
 - Verboden voorwerpen

AO toetst voor toegang tot de movement area of aan alle eisen voldaan wordt volgens procedure BHB ~~3.16.1~~ 3.17.1.

9.0 Inspecties van verharding en overige operationele gebieden (t)

MAA voert inspecties uit teneinde de conditie van de airside gerelateerde bedrijfsmiddelen te monitoren. Doel hiervan is om defecten en/of potentiële gevaren voor de vliegtuigoperaties tijdig te onderkennen, te beoordelen of de bedrijfsmiddelen voldoen aan de daarvoor geldende normeringen en waar nodig passende maatregelen te nemen.

De inspecties van de airside bedrijfsmiddelen worden onderverdeeld in:

1. Onderhouds-inspecties.

Deze vallen onder de verantwoordelijkheid van Manager Projects & Real Estate en worden uitgevoerd op basis van de groot onderhoudsplanning. Deze inspecties hebben tot doel te controleren of airside infrastructuur voldoet aan de normeringen. Tevens worden deze inspecties gebruikt om input te geven aan het doorlopende onderhoudsprogramma.

2. Operationele inspecties.

Deze vallen onder de verantwoordelijkheid van AO en worden uitgevoerd door de AAO-ers. Controles kunnen worden uitgevoerd door medewerkers AO. Deze inspecties hebben tot doel zeker te stellen dat de infrastructuur op de dag van operatie geschikt is voor veilig en efficiënt gebruik.

Bijzonderheden die een veilige operatie negatief kunnen beïnvloeden worden zowel tijdens onderhouds- als operationele inspecties / controles terstond gemeld aan de AAO. Deze neemt – indien nodig – passende maatregelen en informeert de SM/MAO en indien noodzakelijk manager P&I / Manager Projects Real Estate.

Operationele informatie die van belang is voor een veilige vliegoperatie (bijv. Runway Condition Reports tijdens winterse omstandigheden) zal de AAO via een SNOWTAM aan de LVNL meedelen. De LVNL stelt een ATIS bericht op. Tevens wordt de SNOWTAM naar het KNMI gestuurd voor verwerking in de berichtgeving.

Specifieke aandachtspunten voor inspecties van verharding en overige operationele gebieden zijn:

- Conditie verharding van banen, rijbanen en opstelplaatsen en airside gerelateerde infrastructuur.
- FOD, aanwezigheid van water en andere vormen van neerslag op de verharde en onverharde delen van de *movement area*.



- Aanwezigheid van flora en fauna die een gevaar op kunnen leveren voor het vliegverkeer.
- Weersomstandigheden en de effecten daarvan op de bedrijfsmiddelen met oog op veilig gebruik. Tijdens (te verwachten) winterse omstandigheden kan een frictie tester worden ingezet ten behoeve van het vaststellen en rapporteren van de ~~Estimated Surface Friction~~ wordt met behulp van de Global Reporting Format (GRF) methodiek een Runway Condition Report (RCR) opgesteld.
- Monitoren van werkzaamheden, waaronder begrepen (maar niet beperkt tot), het respecteren van veiligheidsmaatregelen.

9.1 Communicatie en de daarvoor gebruikte middelen

In de manoeuvring area communiceren de bestuurders van voertuigen d.m.v. de grondfrequentie 121.905 MHz met de LVNL (Baankanaal); de gehanteerde voertaal is Nederlands. Bestuurders van voertuigen in de manoeuvring area dienen zich eerst bij de havendienst aan te melden voor toestemming. De AAO stemt de inspectie - indien nodig- vervolgens af met de LVNL.

MAA personeel dienen in de manoeuvring area bovendien te beschikken over een portofoon (AO kanaal) te gebruiken voor communicatie met de havendienst en onderling.

9.2 Inspectie checklists, logboek en registratie

Manager ~~Projects and~~ Assets, Real Estate & Civil Engineering hanteert voor onderhoudsinspecties een eigen inspectieprogramma met de daarbij behorende wijze van registratie.

AO noteert bijzonderheden behorende bij de operationele inspecties in het dienstrapport, afwijkingen worden in het IR opgeslagen. Voor enkele specifieke inspecties worden checklijsten gehanteerd. Zie tevens 9.3

9.3 Inspectieschema, rapportages en opvolgactie

Betrokken medewerkers van AO (zie hieronder) rijden door het landingsterrein en inspecteren permanent. Daarnaast is er een aantal specifiek vastgelegde inspecties die door anderen wordt uitgevoerd.

Een eventuele storing van de infrastructuur, verlichting, signs etc. wordt aangemeld aan de afdeling Airport operations en geregistreerd in het Day Report.

Wie	Soort inspectie	Frequentie	Registratie
SM	Baan, rijbanen, opstelplaatsen, landingsterrein	Alles random	Bijzonderheden (door CM in QMS)
AAO	Baan, rijbanen, opstelplaatsen, landingsterrein	1 x per dienst	Bijzonderheden Day Report / IR.
AAO / AAAO / OSC	Controle baan en opstelplaats.	Indien RWY 30 minuten of meer niet is gebruikt.	Bijzonderheden (door AAO) in Day Report / IR.
AAO / AAAO / OSC	RWY • Controle na birdhit en na calamiteit. • Controle na onderhoud van een baan.	Voor een baan beschikbaar komt.	Bijzonderheden (door AAO) in Day Report / IR
Jager MAA	LANDINGSTERREIN • Hotspot ronde (velden, watergangen etc). • Vogeltellingen.	• random en op verzoek van AO <i>hotspotronde</i>	Bijzonderheden (door AAO) in Day Report.



			Vogeltelling naar faunabeheerder en naar SM.
AAO	Onderhoudsstroefheidsmeting RWY	1 x per jaar	Vermelding in Day Report en uitslag naar SM.
AAO	Operationele stroefheidsmeting RWY Bepalen en opstellen RCR, zo nodig SNOWTAM publiceren	Indien nodig bij winterse or natte omstandigheden	Archivering meetgegevens. Opstellen RCR / SNOWTAM in IR opnemen.
AAO	Periferie ronde	3 x per dag	Afwijkingen in Day Report, registratie via Teams-form.
Security bedrijf	Security ronde route 1, zuid-west, route 2 noord-oost.	Van 06:00-23:00uur, om de 3 uren.	In eigen systeem en afwijkingen melden aan AAO t.b.v. Day Rapportage.
P&I	Inspectie baanverlichting, signs en platformverlichting	maandelijks	In P&I systeem.
AAO	Thema inspecties	Op advies SM	Rapportage in Day report / IR.
P&I	Vegen verhardingen	Op verzoek AAO	Rapportage in Day report

10.0 Inspecties belijning, bebording, verlichting en airside systemen (t)

Doel en soorten inspecties staan beschreven in hoofdstuk 9.

Specifieke aandachtspunten voor inspecties van belijning, bebording, verlichting en airside systemen:

- Goede zicht- en leesbaarheid (helderheid)
- Kleuren
- Goede werking van systemen (bv baan-licht-installaties, stopbars, platformverlichting)

10.1 Inspecties belijning en onderhoud

Zie AM 9.2 en 10.2

10.2 Inspectieschema, rapportages en opvolgacties

Alle markeringen, figuratie en andere tekens welke op de start- en landingsbaan, alle Intersecties, taxibanen en platformen zijn aangebracht dienen duidelijk leesbaar te zijn om een veilige vluchtafhandeling mogelijk te maken.

Het is de verantwoordelijkheid van Manager **Assets, Real Estate & Civil Engineering**, om ervoor te zorgen dat de lees- en herkenbaarheid van de markeringen op peil blijft.



Betrokken medewerkers van AO (zie hieronder) rijden door het landingsterrein en inspecteren permanent. Daarnaast is er een aantal specifiek uit te voeren inspecties planmatig vastgelegd. Een eventuele storing van de markering, bebording, verlichting en airside systemen wordt gemeld aan AO en geregistreerd in het Day Report. P&I houdt een eigen onderhoudsregistratie bij. P&I draagt zorg voor storingsopvolging en gebruikt deze gegevens voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma.

Wie	Soort inspectie	Frequentie	Registratie
SM	Baan, rijbanen, opstelplaatsen, landingsterrein	Alles random	Bijzonderheden (door AAO) in Day Report / IR.
AAO	Baan, rijbanen, opstelplaatsen, landingsterrein, verlichtingscontrole baangebonden en platform.	1 x per dienst	Gebruik checklist en Bijzonderheden opnemen in Day Report / IR.
P&I	Technische inspectie baangebonden verlichting	1 x per week	Bijzonderheden (door AAO) in Day Report / IR
AAO	Baan en veldinspecties	Random	Bijzonderheden in Day Report / IR
P&I	Inspectie baangebonden elektra installatie: UPS/regelaars/besturing Primaire lussen PAPI	1 x per jaar 1 x per 2 maanden 1 x per 2 maanden 1 x per 3 maanden	P&I controlelijsten.

11.0 Gebruik, bediening en onderhoud luchthavensystemen

Maastricht Aachen Airport beschikt over vliegveldverlichting t.b.v. het banenstelsel, bestaande uit: baanverlichting, stopbars, PAPI, verlichte bebording (Signs), taxibaanverlichting en windzakken bestemd voor zowel in- als externe gebruikers

Procedures en bijzonderheden, bestemd voor gebruik door vliegers, van (o.a.) onderstaande systemen staan beschreven in het AIP:

- Baanverlichting
- Stopbars
- PAPI
- Verlichte Bebording (Signs)
- Taxibaanverlichting
- Windzakken (verlicht)

Er is een functionele omschrijving opgesteld hoe de baanverlichting geschakeld kan worden in combinatie met de aanwezige stopbars. Het schakelen aan de baanverlichting ten behoeve van het vliegverkeer wordt tijdens openstelling van de luchthaven door de LVNL uitgevoerd.



Onderhoud/Inspectie

~~Projects & Infra Structure~~ **De afdeling Assets** is verantwoordelijk voor het onderhoud aan deze systemen. Hiervoor zijn onderhoudsprogramma's en periodieke inspecties opgesteld. Voor het veilig "vrij" schakelen aan deze installaties voor onderhoudsdoeleinden en uitvoering Projecten is een werkprocedure opgesteld. Dagelijks voert AO voor openstelling luchthaven een visuele inspectie uit aan o.a de baanverhardingen en baanverlichting. Bij geconstateerde beschadiging of defecte verlichting neemt OA gepaste maatregelen en wordt dit middels een "storingsformulier" bij ~~Projects en Infra Structure~~ **de afdeling Assets** kenbaar gemaakt voor reparatie. Na reparatie zal ~~Projects en Infra Structure~~ **de afdeling Assets** dit melden aan AO.

12.0 Procedures voor onderhoud movement area

12.1 Onderhoud van de movement area

~~Projects & Infra Structure~~ **De afdeling Assets** is verantwoordelijk voor het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen door het integraal beheren van en zorgdragen voor betrouwbare bedrijfsmiddelen op een kosteneffectieve wijze en met maximale beperking van overlast voor de operatie. Hiervoor zijn onderhoudsplanningen opgesteld alsmede bijbehorende periodieke inspecties waarbij de wijze en frequentie van onderhoud en inspecties aan vooraf geselecteerd bedrijfsmiddel wordt bepaald door een van te voren vastgestelde betrouwbaarheid en beschikbaarheid alsmede wettelijke regelgeving. Deze van te voren vastgestelde eisen zijn afgewogen tegen de kosten en risico's die deze wijze van onderhoud met zich mee brengt.

Voor het onderhoud van de bedrijfsmiddelen (assets) in de movement area stelt ~~Projects & Infra Structure~~ **de afdeling Assets** (meerjaren) beheer- en onderhoudsplanningen op. Als afgeleide van het meerjaren onderhoudsplan worden jaarplanningen opgesteld waarin alle geplande werkzaamheden ten behoeve van het onderhoud in de movement area staan beschreven.

De planning en coördinatie van projecten met betrekking tot de uitvoering valt onder verantwoordelijkheid van ~~Projects & Infra Structure~~ **de afdeling Assets** en m.b.t. de mogelijke verstoringen van de operationele processen valt dit onder verantwoordelijkheid van AO / Safety Manager.

Voordat deze werkzaamheden worden uitgevoerd is er een vooroverleg tussen deze partijen om zaken goed af te stemmen om mogelijke gevaren uit te sluiten. Daar waar nodig worden draaiboeken opgesteld om volgens en vaste werkvolgorde werkzaamheden uit te voeren.

~~Projects & Infra Structure~~ **De afdeling Assets** stelt aan de hand van analyse (waarneming/storingsrapporten) waar nodig de jaarlijkse onderhoudsplanningen bij.

Registratie Inspecties/Rapportage

Met betrekking tot de voortgang van projecten en gepland onderhoud worden deze werkzaamheden gerapporteerd tijdens het 2 maandelijks Safety Board overleg en maandelijks Management Team Overleg. Inspecties en rapportages m.b.t. onderhoud worden middels standaard formulieren geregistreerd. Acties op uitgeschreven storingsformulieren worden aan AO terug gekoppeld. Waar nodig vindt bijsturing plaats.

12.2 Vliegtuigen met gewicht boven ontwerpwaarden

Draagsterkte verhardingen movement area

De draagsterkte van de airside verhardingen in de *movement area* wordt uitgedrukt in een PCN (*pavement classification number*).

Elke tien jaar wordt de PCN van de vliegveldverhardingen bepaald op basis van:

- Guideline on PCN Assignment in the Netherlands Report D13-02.



De uitkomsten worden gebruikt voor publicatie van het PCN in het AIP-NL van:

- platformen en rijbanen in (EHBK AD 2.8), en
- start- en landingsbanen (EHBK AD 2.12)

Per 28 november 2024 zal de systematiek van het berekenen van draagkrachtsterkte van airside verhardingen in de movement area veranderen en zal dit worden uitgedrukt in een PCR (Pavement Classification Rating).

Specifieke beperkingen

De infrastructuur van MAA bevat geen operationele beperkingen voor de toegelaten vliegtuigcategorie.

Overload operations (verhardingen)

~~Overload operations zijn gedefinieerd als operaties van vliegtuigen waarvan het actuele gewicht (ACN) de maximaal toegestane belasting van de vliegveldverharding (PCN) met 10% (asfalt constructies) of 5% (beton constructies) overstijgt.~~

~~Door de hoge draagsterkte van verhardingen in de movement area en dus de hoogte van de in het AIP gepubliceerde PCN in relatie tot het vliegtuigaanbod komen er in de praktijk op MAA geen overload operations voor.~~

Overload operations

Overload operations kunnen sporadisch plaatsvinden op MAA.

Overbelasting van verhardingen kan het gevolg zijn van te grote belastingen, of van een aanzienlijk verhoogde toepassingsfrequentie, of beide. Belastingen die groter zijn dan de gedefinieerde (ontwerp- of evaluatie-)belasting verkorten de ontwerplevensduur, terwijl kleinere belastingen deze verlengen. Met uitzondering van enorme overbelasting zijn verhardingen in hun structurele gedrag niet onderhevig aan een bepaalde grensbelasting waarboven ze plotseling of catastrofaal falen. Het gedrag is zodanig dat een verharding een definieerbare belasting kan verdragen voor een verwacht aantal herhalingen tijdens zijn ontwerplevensduur. Als gevolg hiervan is incidentele kleine overbelasting acceptabel, met slechts een beperkt verlies in de verwachte levensduur van het verharding en een relatief kleine versnelling van de verslechtering van het verharding. Voor die handelingen waarbij de omvang van de overbelasting en/of de frequentie van gebruik geen gedetailleerde analyse rechtvaardigen, worden de volgende criteria gehanteerd:

- 1) voor flexibele verhardingen (asfalt) mogen incidentele bewegingen door vliegtuigen met een ACN die niet meer dan 10% boven de gerapporteerde PCN ligt, de verharding niet nadelig beïnvloeden;
- 2) voor stijve of samengestelde verhardingen (beton), waarbij een stijve verhardingslaag een primair element van de structuur vormt, mogen incidentele bewegingen van vliegtuigen met een ACN die niet meer dan 5% boven de gerapporteerde PCN ligt, de verharding niet nadelig beïnvloeden;
- 3) als de verhardingsstructuur onbekend is, is de beperking van 5% van toepassing zijn;
- 4) Dergelijke overbelastingsbewegingen mogen niet meer bedragen dan ongeveer 5% van het totale aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen.

Dergelijke overload operations mogen normaal gesproken niet worden toegestaan op verhardingen die tekenen van slijtage of gebreken vertonen. Bovendien moet overbelasting worden vermeden tijdens dooiperiodes na vorstindringing, of wanneer de sterkte van het verharding of de ondergrond ervan door water kan worden verzwakt.

Wanneer overload operations worden toegepast, zal de toestand van de verhardingen regelmatig worden gecontroleerd. Daarnaast worden ook de criteria voor overload operations periodiek beoordeeld,



aangezien overmatige herhaling van overbelastingen de levensduur van verhardingen ernstig kan verkorten of een grote renovatie van verhardingen kan vereisen.

13.0 Werken aan airside (t)

Het werkencoördinatie proces richt zich primair op capaciteit en veiligheid.

Capaciteit

Het in kaart brengen van consequenties van werkzaamheden op de infrastructuur en bedrijfsmiddelen, het afstemmen met relevante stakeholders, en het beoordelen van de impact van alle werkzaamheden tezamen op de integrale airside capaciteit, zowel op korte als op lange termijn.

Veiligheid

Het ontwerpen, afstemmen en vastleggen van alle maatregelen die nodig zijn om de veiligheid van de operatie te waarborgen ten tijde van werkzaamheden.

Beleid en uitgangspunten

- De uitgangspunten voor de (capaciteits-)planning worden met stakeholders afgestemd. Eén van de uitgangspunten is bijvoorbeeld dat de planning van baanwerkzaamheden is gebaseerd op de zogeheten baan-beschikbaarheid strategie.
- **P&I De afdeling Assets** maakt een planning, om tijdig mogelijke (capaciteits-) knelpunten te kunnen signaleren en om de impact van werkzaamheden - waar mogelijk - door clustering te reduceren.
- De tijdelijke maatregelen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden worden door AO opgesteld en met plaatselijke Verkeersleiding besproken. Tijdens de uitvoering coördineert AO dit proces.
- Behalve op de randvoorwaarden capaciteit en veiligheid wordt tevens gelet op een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden, in samenspraak met **P&I de afdeling Assets**.

13.1 Coördinatie, planning en uitvoering bouw- en onderhoudswerkzaamheden

AO

- maakt de consequenties van de werkzaamheden inzichtelijk voor de beschikbaarheid van bedrijfsmiddelen
- bespreekt de consequenties van de werkzaamheden met SM en **P&I de afdeling Assets** tbv besluitvorming
- **P&I de afdeling Assets** bepaalt in overleg met AO een geschikte uitvoeringsperiode en eventuele fasering.
- ontwerpt de benodigde Tijdelijke Maatregelen (TM) om de veiligheid van de operatie te waarborgen, en legt deze ter toetsing voor aan de SM.
- legt alle informatie ten behoeve van werkaanvragen van werkaanbieders digitaal onder de softwareapplicatie Werkvergunningen, beoordeelt deze en geeft de aanvraag na akkoord SM de status 'definitief'.
- deelt de relevante gegevens met de stakeholders
- levert informatie aan voor de verschillende operationele briefings.

P&I de afdeling Assets / Werkaanbieder / uitvoerder :

- de werkaanbieder / uitvoerder meldt zich voor aanvang van de werkzaamheden bij AO



AO (operationele dienst) :

- controleert of de werkzaamheden bekend gesteld zijn via goedgekeurde werkvergunningen.
- geeft al dan niet toestemming voor de werkzaamheden binnen de operationele kaders
- stemt af met LVNL (zie AM 13.2)
- Zie toe op naleving van de airside safety regels tijdens de werkzaamheden.

AAO (Airport Authority Officer):

- houdt toezicht op veilige uitvoering.
- controleert of de tijdelijke maatregelen, overeenkomstig de werktekeningen zijn aangebracht

Werkaanbieder / uitvoerder:

- de werkaanbieder / uitvoerder meldt zich af bij de havendienst als de werkzaamheden gereed zijn.

AO-SMO:

- Archiveert de werkaanvragen

13.2 Afspraken en communicatie met LVNL tijdens werkzaamheden

Maandelijks worden alle geplande werkzaamheden met de LVNL besproken.

De uitvoerders van de werkzaamheden dienen zich voorafgaand aan de werkzaamheden te melden bij de Operationele dienst. De AAO stemt de werkzaamheden vervolgens af met de LVNL.

Tijdens de werkzaamheden op banen en rijbanen gelden als randvoorwaarden dat de LVNL d.m.v. het Baankanaal (121.905) in contact staat met de bestuurder van het (coördinerend) voertuig, en dat toestemming verkregen moet worden om een baan te mogen betreden.

In geval van onduidelijkheden of problemen overleggen de LVNL-VKL en de AAO met elkaar om - indien nodig - passende maatregelen te nemen.



14.0 Apron management (t)

In artikel 2 van Regulation (EU) 139/2014 is onder punt (5) de volgende beschrijving opgenomen: *'apron management service' means a service provided to manage the activities and the movement of aircraft and vehicles on an apron.*

Gezien de reikwijdte van het integrale proces dat behoort bij het verschaffen van *apron management services* is vastgesteld dat de volgende partijen op Maastricht Airport worden aangemerkt als *provider of apron management services*:

- Maastricht Aachen Airport (MAA)
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De onderstaande deelprocessen worden op Maastricht Aachen Airport onderscheiden binnen het integrale proces *apron management*:

Deelproces	Uitgevoerd door
Geleiding van taxiënde vliegtuigen	LVNL
Geleiding van sleepbewegingen	LVNL
Toewijzing vliegtuig opstelplaatsen	MAA
Verschaffen van informatie	MAA/LVNL
Beschikbaarheid van noodhulpdiensten	MAA
Platformregelgeving en toezicht	MAA
Geleiding (marshalling) van vliegtuigen	MAA
'Follow me' service	MAA
Radiotelefonie procedures	MAA/LVNL

Overeenkomsten t.a.v. apron management

- De afspraken m.b.t. deelprocessen van *apron management* tussen MAA en LVNL zijn vastgelegd in het samenwerkingsprotocol tussen MAA en LVNL

14.1 Overdracht vliegtuig tussen LVNL en MAA

Vliegtuigen worden op MAA niet formeel overgedragen. De verantwoordelijkheid voor separatie in de *manoeuvring area* berust bij LVNL

In het samenwerkingsprotocol tussen MAA en LVNL is m.b.v. procedures/werkinstructies de grenslijn aangegeven. Dit is de z.g. 60 cm brede rode klaringslijn op de platformen. Deze grenslijn is gepubliceerd in het AIP-NL op de *Aerodrome chart* (AD2.EHBK-ADC) en de *Aircraft parking/docking chart* (AD2.EHBK-APDC).

14.2 Toewijzing vliegtuigopstelplaatsen

AO stelt daags van tevoren de parkeerplanning vast. Op de dag van uitvoering worden indien nodig wijzigingen op deze planning doorgevoerd door de AAO. De vliegtuig opstelplaatsen worden in het Multiple Aviation Control Hub (MACH) ingepland en worden via een interface aangeboden aan het programma AAA van LVNL. Op basis van deze informatie informeert LVNL TWR/VKL luchtvaardenden over de opstelplaats waar het betreffende vliegtuig geparkeerd dient te worden. Tot op het laatste moment kan de AAO een opstelplaats wijzigen. Deze wijziging dient terstond aan de TWR/VKL te worden doorgegeven.



Naast gebruikersafspraken, zijn de fysieke kenmerken van de betreffende opstelplaats en/of de beperkingen vanuit naastgelegen opstelplaatsen een belangrijk criterium voor het bepalen van een opstelplaats.

De gebruiksmogelijkheden en –beperkingen per opstelplaats zijn vastgelegd in de werkinstructie “regisseren vliegtuigparkeerplaatsen”. De in deze werkinstructie opgenomen opstelplaatsentabellen die de leidraad vormt voor de AAO om bepaalde vliegtuigtypen toe te wijzen dan wel uit te sluiten van bepaalde opstelplaatsen.

In uitzonderlijke gevallen kan de AAO, na voorafgaande berekening van minimale klaringen, afwijken van deze tabellen.

14.3 Pushback en opstarten vliegtuigmotoren

Op MAA staan vliegtuigen met een MTOW van >50 ton standaard *nose-in* geparkeerd. De standaard vertrekprocedure omvat dan ook in de meeste gevallen een push-back vanaf de VOP naar een standaard locatie op een nabijgelegen rijbaan.

In uitzonderlijke gevallen kan de AAO, na voorafgaande berekening van de minimale klaringen, afwijken van de standaard procedure.

Push back

Voor het uitvoeren van push backs is de ‘Push back regeling MAA’ en de instructies in het ‘Groundhandling Manual’ MAH.LGOM hoofdstuk 4.3 van toepassing. In deze regeling zijn alle detailvoorschriften opgenomen die betrekking hebben op het proces push back.

Engine start

De motoren van het vliegtuig worden in beginsel pas gestart tijdens en/of na de push back op de rijbaan. In bepaalde gevallen kan hier een uitzondering op worden gemaakt, bijvoorbeeld wanneer er gebruik gemaakt moet worden van een jet-starter. In dat geval wordt er één motor op de VOP opgestart en wordt daarna zo spoedig mogelijk met één draaiende motor aangevangen met de push back. LVNL geeft toestemming voor een dergelijke startprocedure.

Wanneer het voor technische doeleinden noodzakelijk is om een motor op de VOP te starten, dient dit vooraf aangevraagd te worden bij de AAO. Het laten draaien van een motor op de VOP wordt ‘aanpikken’ genoemd

14.4 Marshalling en follow-me

Op MAA worden vliegtuigen standaard m.b.v. de assistentie van een marshaller geparkeerd. Uitsluitend home based vliegtuigen < 4 ton mogen zelfstandig op de aangegeven locatie parkeren.

Opmerkingen

Marshalling signals die op MAA worden gehanteerd, zijn in overeenstemming met de tekens zoals gepubliceerd in Regulation (EU) 923/2012 – *Standardised European Rules of the Air (SERA)* – Appendix 1 Signals – Chapter 4 *Marshalling Signals*.

Follow-me services

De standaardmethode voor taxiën op MAA is dat vliegtuigen autonoom taxiën daar waar geen operationele beperkingen gelden. Op de volgende locaties en/of onder de volgende omstandigheden worden follow-me services ingezet:

- Wanneer een vliegtuig dient te taxiën op een rijbaan waar een wingspan beperking geldt die minder is dan de spanwijdte van het betreffende vliegtuig.



- Wanneer er niet voldaan kan worden aan de eis van '*continuous guidance*' door *taxiway centre line lights* tijdens BZO-C en -D.
- Wanneer er sprake is van bijzondere omstandigheden, zoals een inauguratievlucht of een vlucht met een speciaal karakter, dit ter beoordeling van LVNL, Apron Control of AAO.
- Op verzoek van de gezagvoerder.
- Wanneer een stopbar door een storing niet uitgeschakeld kan worden en er een vliegtuig dient te passeren.

15.0 Apron safety management (t)

Op en rond de platformen waar grondaafhandeling van vliegtuigen plaatsvindt gelden strikte regels voor het borgen van een veilige werkomgeving voor platformpersoneel.

MAA voert een actief beleid om zowel door het bevorderen van *safety awareness* als door toezicht op naleving van veiligheidsvoorschriften de veiligheid op en rond de platformen op een hoog niveau te houden en te verbeteren.

In de onderstaande paragrafen is een aantal specifieke veiligheidsmaatregelen beschreven die onderdeel vormen van het integrale Apron safety management.

15.1 Voorkomen van Jet blast

MAA conformeert zich t.a.v. het voorkomen van jet blast aan de ontwerpuitgangspunten zoals deze zijn vastgelegd in het Aerodrome design manual (ICAO doc. 9157) Part 2 – Appendix 2. Op platformen en randwegen wordt een maximale windsnelheid van 56 km/uur toegestaan. Op die locaties waar deze grens structureel wordt overschreden wordt jet blast geminimaliseerd of weggenomen door blast fences.

Blast fences zijn verzwaaard met betonnen waardoor deze blast fences een solide en voor de luchtvaart en het platformverkeer veilige oplossing vormen tegen jet blast.

Incidenten a.g.v. jet blast en/of meldingen van jet blast kunnen worden onderzocht. Waar nodig kunnen naar aanleiding van dergelijke incidenten of meldingen tijdelijk mobiele windmeters worden geplaatst om na te gaan of er sprake is van een structurele windbelasting die de grenswaarde van 56km/uur te boven gaat. Wanneer blijkt dat de grenswaarde structureel op een specifieke locatie wordt overschreden, worden passende maatregelen getroffen.

15.2 Handhaving safety tijdens tanken

Het toezicht van MAA op de naleving van procedures tijdens het tanken van vliegtuigen is gebaseerd op de relevante artikelen uit het luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport, het Shell Airport Operations Manual, Shell Aviation Noodplan MAA en de richtlijnen van IATA zoals deze zijn beschreven

In het *Airport Handling Manual (AHM) – IATA Ground Operation Manual (IGOM) Supplement – Chapter 4 Aircraft Handling Procedures – paragraph 4.4 Safety during fueling/defueling*.

MAA stelt op basis van het periodiek opvragen van kwaliteitscertificaten zeker dat bedrijven die betrokken zijn bij de opslag en het tanken van vliegtuigbrandstof, voldoen aan de eisen die gesteld worden t.a.v. deze processen. Als norm hiervoor worden de standaarden van de *Joint Inspection Group (JIG)* geaccepteerd, in het bijzonder *JIG 1 – Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services*.

Het dagelijkse toezicht op het tankproces op MAA wordt uitgeoefend door de afdeling Airport Operations, die door middel van routinetoezicht en specifieke inspecties toetst op de opvolging van de



veiligheidsregels t.a.v. tanken. Voor de inspecties gelden de richtlijnen van IATA als norm.

Vanaf 2021 voert MAA audits uit op basis van haar verantwoordelijkheid als luchthavenexploitant met als doel zeker te stellen dat de bedrijven die belast zijn met opslag, distributie en levering van vliegtuigbrandstof beschikken over een goed werkend kwaliteitsmanagementsysteem. Deze audits worden op basis van een jaarlijkse cyclus bij het betreffende bedrijf uitgevoerd.

4. Tanken met passagiers aan boord

Het tanken met passagiers aan boord is op MAA toegestaan wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. er is toestemming gegeven door de gezagvoerder
- b. het vliegtuig heeft een stoelcapaciteit van meer dan 19 passagiers;
- c. er wordt niet over de vleugel van het vliegtuig heen getankt;
- d. er wordt geen kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS getankt;
- e. tussen de cockpit en het grondpersoneel is een communicatieverbinding;
- f. de gezagvoerder heeft nooduitgangen aangewezen waarbij een vliegtuigtrap is geplaatst of die van een glijgoot zijn voorzien en bij deze nooduitgangen is gedurende het tanken gekwalificeerd cabinepersoneel aanwezig;
- g. de aangewezen nooduitgangen bevinden zich niet aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
- h. de aangewezen nooduitgangen en vluchtroutes worden niet geblokkeerd door afhandelingsmaterieel;
- i. aan de passagiers is meegedeeld dat:
 - i. zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
 - ii. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
 - iii. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
- j. tijdens het tanken in het vliegtuig is de minimum cabineverlichting ontstoken;
- k. de voor het tanken verantwoordelijke persoon is op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

Wanneer aan alle bovenstaande voorwaarden is voldaan, is het niet noodzakelijk separate toestemming aan de exploitant te vragen voor het tanken met passagiers aan boord.

Het tanken met passagiers aan boord is niet toegestaan bij helikopters.

15.3 FOD preventie

De preventie van *Foreign Object Debris* (FOD) is een blijvende prioriteit binnen het Airside gebied. FOD is een mogelijk gevolg van de aanwezigheid van zwerfvuil of de aanwezigheid van onbedoelde objecten in de movement area. Het voorkomen van FOD geschiedt door preventieve maatregelen en repressieve maatregelen.

Voorbeelden van preventieve maatregelen (dus het voorkomen van het ontstaan van zwerfvuil) die door MAA worden genomen zijn:

- Het aandacht schenken aan de gevaren van FOD tijdens de pasaanvraag (basistraining safety & security)
- Het faciliteren van vuilinzameling door het verstrekken van prullenbakken en containers
- Het sanctioneren van gedrag dat in strijd is met het luchthavenreglement en andere luchthaven procedures en regels
- Het nemen van anti-FOD maatregelen tijdens werkzaamheden in en nabij de *manoeuvring area*.



Voorbeelden van repressieve maatregelen (dus het opruimen van aanwezig zwerfvuil) die door MAA worden genomen zijn:

- Het vegen van de *movement area*
- Periodieke FOD-rondes in de gehele *movement area*
- Het ad-hoc verwijderen van zwerfvuil
- Het periodiek uitvoeren van baaninspecties

Van iedere ongeoorloofd voorwerp dat aangetroffen wordt op een start- of landingsbaan en dat een mogelijk risico zou kunnen vormen voor een vliegtuig, wordt een rapportage opgesteld. Op basis van deze rapportages worden door MAA trendanalyses uitgevoerd; hiermee worden mogelijk nieuwe risico's geïdentificeerd.

Om het inzamelen van zwerfvuil zo optimaal mogelijk te faciliteren, heeft MAA op iedere platform gele prullenbakken geplaatst. Houten pallets of andere materialen die op VOPs worden aangetroffen worden zoveel mogelijk tijdens het laden en lossen verwijderd.

15.4 Toezicht safety op platform

De luchthavenexploitant is verantwoordelijk voor de veiligheid op de gehele luchthaven. Belangrijke instrumenten om deze verantwoordelijkheid in te vullen zijn toezicht en handhaving. MAA heeft haar handhavings- en toezichtstaken organisatorisch belegd bij de Operationele Dienst **Airport Operations**.

Personen die activiteiten uitvoeren aan Airside zijn gebonden aan het Luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport op grond waarvan, na voorafgaande kennistoetsing, de MAA-pas met de betreffende bevoegdheid wordt verstrekt. De MAA-pas is geldig voor een periode van vijf jaar, daarna dient iedere houder van een MAA-pas opnieuw de safety- en securitytest af te leggen.

Toezicht

Aan Airside is de Operationele Dienst **Airport Operations** belast met het dagelijks toezicht op veiligheid. Het dagelijks toezicht wordt door de AAO uitgevoerd tijdens dagelijkse rondes. De norm voor het uitvoeren van toezicht is het Luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport.

Handhaving

Wanneer tijdens het uitvoeren van toezicht een overtreding wordt geconstateerd, neemt de AAO corrigerende maatregelen. Dit wordt handhaving genoemd. De middelen die de AAO hierbij ter beschikking staan, zijn bepaald in artikel 4 van het Luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport. Registratie van sanctionering vindt plaats in MACH – Incident Register.

Voor sanctionering kent MAA een sanctioneringsbeleid, dat is vastgelegd in het Reglement Sanctioneringsbeleid Maastricht Aachen Airport. Sanctionering is opgebouwd uit verschillende categorieën, waarbij inname van de MAA-pas de zwaarste sanctie is.

15.5 Begeleiden en beschermen passagiers op VOP

Voorwaarden voor begeleiden van passagiers op vliegtuigopstelplaatsen staan beschreven in artikel 20 **25**, lid 1 tot en met 5 Luchthavenreglement: Degenen, die zich met de afhandeling van passagiers belasten, zien erop toe - en grijpen indien nodig in - dat de passagiers zich te allen tijde slechts in aaneengesloten groepen en onder begeleiding van ten minste één employé van 18 jaar of ouder van de betrokken afhandelingsmaatschappij, luchtvaartmaatschappij of het betrokken luchtvaartbedrijf, veilig op het platform begeven.



16.0 Toezicht op voertuigbewegingen movement area

Voor bestuurders van voertuigen (en andere weggebruikers) worden buiten de dienstwegen twee bevoegdheidsgebieden onderscheiden:

Benaming	Omschrijving	Code op MAA pas
Manoeuvring area	Betreft het deel van de luchthaven wat wordt gebruikt voor het starten, landen en taxiën van vliegtuigen, met uitzondering van platformen	(ABSAL)1 Auto 1
Movement area	Betreft de manoeuvring area en het platform tezamen.	(ABSAL)2 Auto 2
Platform	Betreft deel van de luchthaven waar vliegtuigen worden opgesteld t.b.v. het lossen, laden of parkeren	(ABSAL)2 Auto 2
Dienstweg	Betreft deel van luchthaven waar voertuigen voertuigen "vrij" mogen rijden.	(ABSAL)2 Auto 2

Manoeuvring area

LVNL is verantwoordelijk voor vehicle control in de manoeuvring area en heeft deze verantwoordelijkheid gedeeltelijk op de volgende manier gedelegeerd:

- **Passive Control (119.480 MHz)**

Voor voertuigbestuurders geldt het Passive Control uitgangspunt waarbij het 'see and avoid' principe van toepassing is volgens de in de geldende voorrangsregels. Voertuigbestuurders in de manoeuvring area dienen te beschikken over het voor hun taakuitvoering relevante niveau van veldbevoegdheid.

Tijdens Passive Control is de bestuurder van het voertuig niet gebonden aan een (route) klaring en/of verplichte communicatie met LVNL. De bestuurder mag zonder toestemming van TWR/VKL rijden op taxibanen en intersecties tot aan de CAT III holding. Het gedeelte TWY W tussen W2 en W1 uitgesloten. De bestuurder is zelf verantwoordelijk voor separatie ten opzichte van vliegtuigen en/of andere voertuigen. De bestuurder van het voertuig is tijdens de aanwezigheid in de manoeuvring area verplicht om de TWR frequentie (119.480 MHz) uit te luisteren.

- **Active Control (121.905 MHz)**

Tijdens Active Control is de bestuurder van het voertuig gebonden aan een route- of aanwezigheidsklaring van LVNL (TWR/VKL).

Voorwaarden voor het betreden van de delen van de luchthaven waar Active Control van toepassing is, zijn het beschikbaar hebben van een zend- en ontvanginginstallatie voor 121.905 MHz in het voertuig en het hebben van de juiste veldbevoegdheid.

In de volgende gevallen is het Active Control uitgangspunt van toepassing:

- Wanneer men een start- of landingsbanen wil betreden
- Wanneer men zich op TWY W wil begeven tussen W2 en W1.
- Wanneer men zich in een ILS critical area wil begeven
- Wanneer men een sensitive area wil betreden tijdens BZO
- Wanneer men zich in de manoeuvring area wil verplaatsen tijdens BZO-C en –D
- Wanneer men zich in de manoeuvring area (van platform over de rode lijn) wil verplaatsen met een voertuig zonder uitluister mogelijkheid van de TWR frequentie (119.480 MHz)

In de manoeuvring area gelden in de aangeven volgorde de onderstaande voorrangsregels:

1. startende of landende luchtvaartuigen;
2. motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere hulpverleningsdiensten, voor zover zij optische en geluidssignalen voeren;
3. taxiënde vliegtuigen en hoverende helikopters, evenals de motorvoertuigen die deze begeleiden;
4. passagiers die te voet van en naar de luchtvaartuigen worden begeleid;



5. gesleepte luchtvaartuigen;
6. andere voertuigen

Deze voorrangsregels zijn in lijn met Regulation (EU) 923/2012 – Standardised European Rules of the Air (SERA) punt 3210. In de manoeuvring area geldt een maximum snelheid van 60 km/uur tenzij operationele redenen een hogere snelheid rechtvaardigen.

Toegangverlening

De toegang tot het luchthaventerrein is beperkt tot personen die beschikken over een geldige MAA pas.

- Voor het betreden van de dienstweg is de bevoegdheid 'Platform en dienstwegen' (ABSAL2) vereist
- Voor het betreden van platformgebieden is de bevoegdheid 'Platform en dienstwegen' (ABSAL2) vereist.
- Voor het betreden van het landingsterrein (manoeuvring area) is de bevoegdheid 'landingsterrein' (ABSAL1) vereist.
- Voor het betreden van het landingsterrein en platformen (movement area) is de bevoegdheid 'landingsterrein' (ABSAL1) vereist.

De bevoegdheid voor het deelnemen aan een rijbevoegdheid training wordt verleend na het volgen van de Basis Training Safety & Security en het slagen voor de Safety & Security test, die bij de initiële afgifte en de verlenging van de MAA-pas wordt afgenomen. MAA toets hiermee dat personen die activiteiten uitvoeren binnen de platformgebieden, op de hoogte zijn van de betreffende artikelen van het luchthavenreglement.

Binnen de platformgebieden en op de randwegen rond de platformen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur tenzij operationele redenen voor AO een hogere snelheid rechtvaardigen.

Door voertuigen van hulpdiensten mag hiervan worden afgeweken voor zover zij optische- en geluidssignalen voeren.

Binnen de platformgebieden beveelt MAA (airport) bestuurders van (afhandelings)voertuigen aan om stapvoets te rijden.

Verantwoordelijke functionarissen

(a) MAA (airport) dient personeel aan te wijzen voor de uitvoering van toezicht op voertuigbewegingen

(b) MAA (airport) dient ervoor te zorgen dat alle voertuigen in manoeuvring area direct radiocontact hebben met AO

(c) Ter voorkoming van incidenten dient MAA (airport) op regelmatige basis terrein- en baaninspecties uit te voeren (Zie BHB 3.4)

17.0 Faunabeheer

Afkortingen en Definities

Aanvaring: botsing tussen vogel en luchtvaartuig.

Aanrijding: botsing tussen een (lopend) dier en luchtvaartuig.

Faunabeheer: een samenstel van preventieve en repressieve maatregelen inzake fauna en flora, gericht op het verkleinen van het risico op aanvaringen met dieren.

Geluidsgeneratoren: op afstand (radiografisch) bedienbare gas knalkanonnen.

NBC: National Birdstrike Committee

NCV: Nederlands Comité Vogelaanvaring

Vogelaanvarings ratio: aantal vogelaanvaringen per 10.000 vliegbewegingen.



Beleid en uitgangspunten

Vogels zijn een reëel probleem voor de luchtvaart in het algemeen en op een luchthaventerrein in het bijzonder. De risico's voor MAA en de wijze van aanpak zijn beschreven in het faunabeleidsplan MAA.

Verantwoordelijkheden

Het faunabeheer is de neventaak van een AAO. Hij heeft een adviserende rol ten aanzien van de SM. Van zijn schriftelijke adviezen kan de SM alleen per op schrift gestelde motivatie afwijken.

~~Projects & Infra Beheer (P&I) levert de~~ MAA heeft jagers in dienst voor de gevallen dat er afschot moet worden gepleegd.

De luchthavenbrandweer verschaft OSC's, Airport Operations verschaft AAO-ers t.b.v. uitvoeren vogelverjaging en verjaging van overige dieren.

Werkwijze

a. Preventieve maatregelen

Vanaf 1996 hanteert Maastricht Aachen Airport het "arm- lang gras" beleid.

Sinds 2001 zijn de armgras gebieden uitgebreid tot complete percelen. Lang gras, met een lengte van 15 tot 20 cm creëert een onveilige situatie voor vogels, hun zichtveld wordt hen ontnomen, waardoor ze hun predatoren niet zien naderen. Het lang gras weert bijna alle soorten. Kieviten, Roeken, Zwarte Kraaien en Spreeuwen foerageren daar en tegen dikwijls in lang gras. Alertheid blijft geboden. Vanaf 2004 wordt er minimaal of niet gemest. Vanaf 2001 geldt een strikt maaibeleid.

Het beperkte open water op MAA is momenteel noodzakelijk vanwege de opvang van het regenwater wat vervolgens ~~gedoceerd wordt afgevoerd~~ wordt geïnfiltreerd naar de ondergrond.

Het gehele luchthaventerrein is afgezet met een hekwerk van 2½ meter hoogte, dit is inclusief drie prikkeldraden. De onderzijde van het hekwerk sluit aan op het omliggende maaiveld.

I.v.m. security maatregelen worden alle hekken direct na passage van voertuigen gesloten. Indien dit onverhoopt niet mogelijk is zal er bewaking ter plaatse aanwezig zijn.

b. Correctieve maatregelen

Belangrijkste correctieve maatregel is vogelverjaging. Hiervoor is de Werkinstructie verjagen van dieren van toepassing. Als ondersteunende maatregelen gelden indien noodzakelijk afschot en wegvangen van dieren.

Streefgetal, inspanningsverplichting

De inspanningsverplichting die MAA hanteert is een streefgetal. MAA streeft naar een vogelaanvarings ratio van minder dan 4 per 10.000 vliegtuigbewegingen over een tijdvak van een kalenderjaar.

Overlegstructuren (extern)

- ~~Schiphol Birdstrike Committee (SBC)~~
- Nederlands Comité Vogelaanvaringen (NCV)
- National Birdstrike Committee (NBC) (Opvolgend gremium Schiphol Birdstrike Committee voor luchthavens buiten SPL)

~~Zie AM 2.1~~

- Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV)

Het NRV is een overlegorgaan dat is opgericht om het risico van bird strikes in Nederland te beperken. Dit gebeurt door middel van onderling overleg met de leden en het geven van advies. Ook bevordert de NRV de samenwerking tussen overheden en andere stakeholders die te maken hebben met (het terugdringen van) bird strikes.



Communicatie en rapportage

Algemene informatie voor vliegers inzake bird strike risico's in het Nederlandse luchtruim is te vinden in het e-AIP : *ENR 5.6 BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA* en de bijbehorende kaart *ENR 6-5.3 bird sanctuaries, bird strike risks and wetland area*.

De AO zal op aangeven van de faunabeheerder of SM een NOTAM opstellen, indien de vogelsituatie bekend gesteld moet worden aan luchtvaardenden, bijvoorbeeld tijdens perioden van vogeltrek. Indien de vogelsituatie daartoe aanleiding geeft zal de LVNL de vliegers daarover direct informeren (op aangeven van de AAO).

AO registreert tijdens de openstellingsuren de bijzonderheden naar aanleiding van de controlerondes in de *movement area*, met inbegrip van baaninspecties, waarnemingen vogelpopulaties en verjaagacties. (Vermeende) bird strikes worden – ten behoeve van analyse - vastgelegd in een incidentenrapport en vermeld in het dienstrapport.

Beheer Fauna registraties

De Faunabeheerder houdt de volgende registraties bij:

- Periodieke vogeltelling, vogel aanvaring, (incl. berekening aanvaringsratio) vogelvangwerk en vogelafschot.

Deze gegevens worden gecombineerd met eerdere statistische gegevens elk jaar in een jaarverslag gebundeld.

18.0 Beheersing obstakels en gevaren door mensen

18.1 Beheersing obstakels

De aanwezigheid van objecten op of in de directe nabijheid van een luchthaven kan risico's voor de luchtvaart tot gevolg hebben. Rondom start- en landingsbanen is daarom een stelsel van denkbeeldige vlakken geconstrueerd (regelgeving: vlieg technische - en CNS vlakken) die de grenzen aangeven voor de aanwezigheid van objecten. Wanneer een object een dergelijk grensvlak penetreert is er sprake van een obstakel.

De aanwezigheid van een obstakel, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, is een potentieel risico. Voor een aantal obstakels is echter geen alternatief, denk bijvoorbeeld aan een verkeersstoren op een luchthaven. De aanwezigheid van een obstakel kan leiden tot operationele beperkingen, zoals een hogere decision height voor landingen, minimale zichtvereisten voor landingen of een beperking op het startgewicht. Een beheerst 'obstakellandschap' is derhalve van groot belang. Om dat te bereiken en in stand te houden zijn er sluitende procedures nodig voor de toetsing, controle en handhaving op aanwezigheid van obstakels.

Obstakels binnen het luchthavengebied

MAA is bevoegd om binnen het luchthavengebied objecten te toetsen en eventueel te handhaven op ongeoorloofde aanwezigheid van een obstakel. Daarnaast is MAA verantwoordelijk voor het bijhouden van permanente obstakelgegevens binnen het luchthavengebied en dient zij deze aan de LVNL aan te bieden ter publicatie in het AIP.

Om de operationele consequenties van tijdelijke en/of permanente objecten te kunnen toetsen, dienen bouw- of onderhoudsaanvragen uiterlijk vier weken voor aanvang van de beoogde werkzaamheden te worden aangeleverd bij de afdeling AO. Naast een initiële beoordeling op strijdigheid met de *Obstacle Limitation Surfaces* (OLS) wordt de aanvraag indien van toepassing voorgelegd aan LVNL met het verzoek om een toetsing uit te voeren op eventuele verstoring van Communicatie-, Navigatie- en Surveillance (CNS) apparatuur. Voor nader informatie m.b.t. CNS-toetsing, zie AM 27.



MAA houdt van obstakels binnen het luchthavengebied de locatie- en hoogtegegevens bij in een geografische database die ingedeeld is in de volgende gebieden, ontleend aan GM4 ADR.OPS.A.005(a):

Area 4	Het gebied dat zich uitstrekt tot 900 meter vóór de baandrempel en tot 60 meter aan weerszijden van de verlengde baan-as in de naderingsrichting van een <i>precision approach runway category II of III</i>
Area 3	Het gebied dat begrensd wordt door: de rand van de verharding van start- en landingsbanen tot een afstand van 90 meter vanaf de baan-as de rand van de verharding van rijbanen en platformen tot een afstand van 50 meter vanaf de rand
Area 2	Het gebied, niet zijnde Area 4 of Area 3, dat gelegen is binnen het luchthavengebied

Voor nadere informatie m.b.t. de vaststelling en publicatie obstakelgegevens, zie AM van 2.4.

Noot: Area 1 bevindt zich buiten het luchthavengebied en valt derhalve niet onder de verantwoordelijkheid van MAA.

Obstakels buiten het luchthavengebied

Direct aansluitend aan het luchthavengebied grenst het Beperkingengebied Luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport. Binnen dit gebied, dat nader is gespecificeerd in het BgLbMAA dat onderdeel is van de Wet Luchtvaart, is de Rijksoverheid verantwoordelijk voor toetsing, controle en handhaving op aanwezigheid van obstakels.

Binnen het beperkingengebied geldt een toetsingsverplichting voor nieuwe en tijdelijke obstakels; hiertoe dient een aanvraag te worden ingediend bij de ILT. Het oprichten van een obstakel binnen het beperkingengebied is pas toegestaan nadat een ontheffing is verleend door ILT.

MAA vervult een monitorende rol t.a.v. obstakels buiten het luchthavengebied. Omdat MAA geen handhavende bevoegdheid heeft buiten het luchthavengebied, wordt, wanneer door visuele waarneming een (mogelijk) ongeoorloofde aanwezigheid van een obstakel wordt vastgesteld, de ILT geïnformeerd. Wanneer er twijfel bestaat over de rechtmatige aanwezigheid en/of de hoogte van een obstakel en er een mogelijk conflict is met de *climb- and approach surfaces*, kan MAA besluiten de betreffende start- of landingsbaan tijdelijk buiten gebruik te stellen.

18.2 Beheersen van risico's voor de luchtvaart door menselijke activiteit en landgebruik

Niet alleen (tijdelijke) obstakels op of nabij een luchthaven kunnen een risico vormen voor de luchtvaart, ook menselijke activiteit zoals de landbouw of stedelijke ontwikkeling kunnen een ongewenste inbreuk maken op de vliegveiligheid.

Landgebruik

Het landgebruik in de directe omgeving van de luchthaven bepaalt in grote mate de verschillende vogelsoorten die op of boven het luchthaventerrein voorkomen. Vogel aanvaringen vormen een direct gevaar voor de vliegveiligheid, vanwege de grote snelheid waarbij deze botsingen plaatsvinden. Hierdoor ontstaat de kans op significante schade met als mogelijk gevolg het neerstorten van een vliegtuig.

Om dit te voorkomen hanteert MAA, vooruitlopend op de van kracht wordende regelgeving, de eisen zoals die in het LIB van EHAM zijn opgenomen. Een aantal vormen van grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën zijn niet toegestaan binnen een gebied van 6 km rondom de luchthaven (zie kaart) :

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuureservaten en vogelreservaten;



- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

In afwijking hiervan is deze vorm van grondgebruik of bestemming wel toegestaan voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig was op moment van publicatie luchthavenbesluit in Staatscourant. Afwijkingen op deze bestemming zijn eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet Luchtvaart. Deze verklaring wordt afgegeven door de ILT.

Stedelijke ontwikkeling

Om te voorkomen dat (hoge) bebouwing in de omgeving van het luchthaventerrein een nadelige invloed heeft op de vliegveiligheid, zijn in het BgLBMAA vlakken gedefinieerd waar beperkingen gelden voor (nieuw)bouwprojecten.

Voordat gemeenten een omgevingsvergunning voor deze projecten kunnen afgeven moeten zij toetsen of de projecten voldoen aan de eisen uit het BgLBMAA. In bepaalde gevallen kan worden afgeweken, hierbij moet de ILT een verklaring van geen bezwaar afgeven voordat een vergunning kan worden verstrekt.

19.0 Calamiteitenplan MAA

19.1 Respons op noodsituaties op of nabij de luchthaven

Respons op noodsituaties op of nabij de luchthaven

MAA beschikt over een Calamiteitenplan MAA (CPMAA MAA.ERP) en bevat 2 delen dat de organisatie beschrijft van de respons bij noodsituaties op- en nabij de luchthaven. Het CPMAA MAA.ERP is gericht op (het dreigende ontstaan van) calamiteiten en is sluit aan op het Rampenbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport wat door de Veiligheidsregio Zuid-Limburg is opgesteld.

Het CPMAA MAA.ERP wordt periodiek geactualiseerd waarbij rekening wordt gehouden met wet- en regelgeving.

In het CPMAA MAA.ERP zijn de volgende zaken beschreven:

1. de onderdelen van de calamiteitorganisatie en hun taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden,
2. beleid en achtergrondinformatie en
3. procedures die met name afgeleid zijn van de scenario's in het CPMAA MAA.ERP met een sterke focus op:
 - o alarmering en kwalificatie,
 - o opvang van hulpdiensten van buiten de luchthaven,
 - o opvang van passagiers, communicatie en opschaling.
 - o aanvullend kaartmateriaal en verwijzingen naar werkinstructies

19.2 Controle voorzieningen en apparatuur voor gebruik tijdens noodsituaties

Structurele controle van voorzieningen en middelen in de 'koude' situatie betreft met name:

- werking van (de onderdelen van) alle 1e en 2e lijns voertuigen van de brandweer en communicatieapparatuur bij BRW en AO (op dagelijkse/wekelijkse basis); hiervoor wordt gebruik gemaakt van checklists voor dagelijkse en/of wekelijkse inspectie.
- werking van (de onderdelen van) de voertuigen van de On Scene Commander (OSC) , met inbegrip van communicatieapparatuur en aanwezigheid van specifieke uitrusting (AED, brandblusser, e.d.) op dagelijkse/wekelijkse basis. Dagelijks worden de checklists door de



dienstdoende OSC verzameld. Eén OSC is als beheerder van de voertuigen aangewezen en start bij afwijkingen een herstelactie.

- werking van het Alarm Meld Systeem (BRW piepers) op dagelijkse basis en het Status Alarm Systeem op maandelijkse basis (1^e van de maand 12:00 uur). De AAO neemt het initiatief door de procedure te volgen.

19.3 Oefeningen om crisisplannen te testen

Alle afdelingen en functionarissen die een rol vervullen in de calamiteitenorganisatie nemen deel aan de oefencyclus (mono- en/of multidisciplinaire oefeningen).

De oefeninterval van de Emergency Respons Plan dient plaats te vinden overeenkomstig:

- EASA ADR.OPS.B.005(c)
- Besluit veiligheidsregio's art. 6.2.3

Om te voldoen aan de gestelde eisen van een full-scale Aerodrome emergency exercise dient hier minimaal 1 ketenpartner aan deel te nemen.

Het beoefenen van het Rampenbestrijdingsplan met staf en operationele eenheden is concreet opgenomen in de multidisciplinaire oefenkalender van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en wordt iedere 4 jaar gehouden.

In de tussen liggende 2 jaar wordt het calamiteitenplan beoefend waarbij, afhankelijk van het te beoefenen onderwerp uit het calamiteitenplan, ketenpartners kunnen worden betrokken.

Daarnaast zullen er jaarlijks ontruimingsoefeningen plaats vinden waarbij de specifieke gebouwenmerken worden beoefend.

Daarnaast staan per luchthavenfunctionaris/rol de vereiste taken vermeld in het CPMAA.



20.0 Redding en brandbestrijding

Locatie en bezetting brandweerposten

De brandweerkazerne van MAA beschikt niet over een vaste brandweerpost bevindt zich op het Alpha platform tussen VOP A3 en A4. Van hieruit kan de brandweer uitrukken binnen de gestelde EASA vereiste tijden (<3 minuten) naar alle locaties op airside.

~~De brandweer is dusdanig samengesteld dat zowel het brandweerpersoneel als de voertuigen tijdens openstelling overal op het luchthaventerrein tewerk zijn gesteld.~~

Bij werkzaamheden waarbij de brandweer niet vanuit de kazerne kan uitrukken, Tijdens deze tewerkstelling is de brandweerbezetting zodanig over het luchthaventerrein verdeeld dat elk voertuig, incl. de blusmiddelen schuim (performance level C), poeder en de vereiste hoeveelheid water, steeds binnen de wettelijke respons tijd op zowel de kop van de baan 03 als 21 ter plaatsen is.

De brandweer van MAA heeft de volgende kerntaken:

- Incidentbestrijding bij vliegtuigongevallen
- Redden van mens en dier, waarbij er een overleefbare situatie wordt gecreëerd
- Verlenen van hulp bij een EHBO-incident op de luchthaven (FRT-team)
- Technische hulpverlening bij incidenten met equipment.

~~De kerntaken de brandweer MAA bij het bestrijden van vliegtuig ongevallen / incidenten zijn het redden van mensen en het creëren van een overleefbare situatie.~~

Om deze kerntaken goed uit te kunnen voeren, is een minimale capaciteit benodigd aan materieel en personeel.

Omdat MAA een brandrisicoklasse 7 luchthaven is houdt dit voor de brandweer in dat er tijdens de openstellinguren van de luchthaven steeds minimaal 2 blusvoertuigen en een personele bezetting van 7 5 personen aanwezig dienen te zijn, inclusief de OSC.

Binnen de afdeling brandweer is afgesproken dat de standaard BTI (Basis Tactische Inzet) uit 3 voertuigen bestaat, zodat er meer blus- en koelend vermogen beschikbaar is.

~~In afwijking hierop staat er in de GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2)(c) aangegeven dat, indien een vliegtuig maatgevend is voor de luchthavencategorie niet wordt gebruikt voor het vervoer van personen er brandrisicoklasse met één categorie kan worden verlaagd.~~

~~Hetgeen het volgende inhoud:~~

- ~~voor de luchthaven categorieën 6 en 7 een lagere personele bezetting is toegestaan, waarbij ten minste wordt voldaan aan de aantallen personeel behorende bij luchthavencategorie 5~~
- ~~voor de luchthavencategorieën 8, 9 en 10 een lagere personele bezetting is toegestaan, waarbij ten minste wordt voldaan aan de aantallen personeel behorende bij luchthavencategorie 7~~

~~Het betreft hier een reductie in aantallen personeel in verband met redding en niet om de reductie in de minimale voorgeschreven hoeveelheid blusmiddel (3 blusvoertuigen).~~

~~In de twee bovengenoemde afwijking dient er geen enkele discussie te zijn over de aanwezigheid van passagiers.~~

~~In geval van de geringste twijfel dient conform de primaire brandrisico klasse personeel en materieel aanwezig te zijn.~~

Bij niet commerciële vluchten, zijnde all-cargo, ferry, training, test, positioning en end-of-life aeroplane operations, inclusief vluchten die dangerous goods aanboord hebben, ongeacht het aantal bewegingen, mag van de standaard brandrisicoklasse 7 worden afgeweken. (AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) annex lid (c). Hierdoor is op MAA de brandrisicoklasse 8, 9 en 10 voor vrachtoestellen ook toegestaan. In de bovengenoemde afwijking dient er geen enkele discussie te zijn over de aanwezigheid van passagiers. In



geval van de geringste twijfel dient conform de primaire brandrisicoklasse personeel en materieel aanwezig te zijn.

De brandweer van MAA kent de volgende functies op de voertuigen:

- Terreinwagen (Toyota RAV4): OSC (On Scene Commander)
- Crashtender 1 (BRW1):
 - Chauffeur + Bevelvoerder (2 personen)
- Crashtender 2 (BRW2):
 - Chauffeur/kanonbediende (1 persoon)
- Crashtender 3 (BRW3):
 - Chauffeur/kanonbediende (1 persoon)

OSC: On Scene Commander

~~BV of KB 1: Bevelvoerder of Kanonbediende 1^e crashtender*~~
~~CH 1: Chauffeur 1^e crashtender~~

~~BV of KB 2: Bevelvoerder of Kanonbediende 2^e crashtender*~~
~~CH 2: Chauffeur 2^e crashtender~~

~~BV of KB 3: Bevelvoerder of Kanonbediende 3^e crashtender*~~
~~CH 3: Chauffeur 3^e crashtender~~

*Let wel: doordat de crashtenders verspreid over de luchthaven tewerk zijn gesteld **kunnen zijn**, is vooraf niet aan te geven welke crashtender als 1^e, 2^e of 3^e voertuig ter plaatse komt. Dit geldt dan ook vanzelfsprekend voor de personele bezetting. De genoemde taken zullen respectievelijk door elke ~~manschap~~ **medewerker brandweer** kunnen worden uitgevoerd, **behoudens de taak van bevelvoerder en OSC**.

De beschikbare middelen en personele bezetting voldoen aan het beschermingsniveau volgens ~~ICAO Annex 14, chapter 9.2, Rescue and Firefighting~~ **EASA ADR.OPS.B.010 Rescue and Firefighting services**. De beschikbare middelen staan vermeld in het AIP (EHBK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES).

4. Brandweer procedures MAA

Brandweer MAA maakt gebruik van een ~~Standaard Inzettactiek Vliegtuigbrandbestrijding~~ **Basis Tactische Inzet (BTI) Vliegtuigbrandbestrijding** (in beheer bij de ~~commandant brandweer~~ **Manager Fire and Rescue** en OSC groep).

Dit is een procedure die de inzettactiek beschrijft bij vliegtuigongevallen en bevat o.a. de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende functionarissen en te gebruiken voertuigen.

Deze ~~Standaard Inzettactiek Vliegtuigbrandbestrijding~~ **Basis Tactische Inzet (BTI)**

Vliegtuigbrandbestrijding sluit aan op het *Rampenbestrijdingsplan* MAA van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL) dat met name gericht is op de inzet van de overheidsbrandweer voor de bestrijding van een vliegtuigongeval op en nabij een luchtvaartterrein.

Voor het optreden van de brandweer zijn aanvullend de uitgangspunten en afspraken uit enkele andere documenten van belang:

- *Rampenbestrijdingsplan* MAA,
- *Handboek Brandweer MAA.BRW*.



21.0 Verwijderen onklaar geraakt vliegtuig

Een onklaar geraakt vliegtuig (*disabled aircraft*) dient zo snel mogelijk te worden geborgen als deze negatief effect heeft op de continuïteit van het bedrijfsproces, bijvoorbeeld:

- Na een *runway/taxiway excursion*
- Als het vliegtuig de baan niet kan verlaten

Direct na de melding van het incident bepaalt de AAO of er een alarmvorm nodig is (bijvoorbeeld bij brandstoflekkage of gevaarlijke lading). In dat geval treedt het *Calamiteitenplan MAA* in werking.

De Manager Airport Operations (MAO) formeert (indien gewenst) een CVO waarin alle benodigde in- en externe deskundigen voor de berging van een onklaar geraakt vliegtuig zitting hebben.

De CVO zorgt voor uitvoering en bewaking van de in de CVO bepaalde acties en voor terugkeer naar normale operatie na afloop van de berging. Doel van de berging is de waarborging van de continuïteit van het proces.

De betrokken airline is verantwoordelijk voor het bergen van het vliegtuig of vrijwaart de luchthaven voor het coördineren van de berging.

De afdeling AO beschikt over contactgegevens van bergingsspecialisten die kunnen worden ingezet voor de berging van een onklaar geraakt vliegtuig.

MAA beschikt over een beperkte hoeveelheid bergingsmateriaal voor klein GA verkeer.

De AAO is verantwoordelijk voor de coördinatie van het proces aan airside en fungeert als bergingscoördinator. Taken zijn onder andere:

- het veiligstellen van de operatie
- informeren MAO en CVO
- de melding aan ILT en, OVV
- de uitgifte van een NOTAM (indien nodig).

22.0 Opslag brandstof en gevaarlijke stoffen (†)

Momenteel is SHELL Nederland op MAA verantwoordelijk voor de overslag en distributie van vliegtuigbrandstof. SHELL Nederland hanteert hierbij haar eigen Shell Aviation Operations Manual (SAOM). De normering minimaal volgens *JIG 2 standards*.

Naast de voorzieningen die SHELL Nederland heeft op depot, beheert en onderhoudt SHELL Nederland de voertuigen waarmee vliegtuigbrandstof in de vliegtuigen wordt gepompt.

Dangerous Goods (DG) als luchtvracht wordt op MAA door de (vracht)afhandelingsbedrijven opgeslagen, getransporteerd en beladen volgens de *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (cf. *ICAO Annex 18*) en de *Dangerous Goods Regulation* van de *International Air Transport Association* (IATA).

22.1 Veiligheidsmaatregel brandstof en gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de bepalingen van *ICAO Annex 18* van toepassing.

De aanvullende regels voor opslag en het vervoer van brandstof liggen vast in het luchthavenreglement en het Shell Airport Operational Manual (SAOM).

Veiligheidsmaatregelen voor de opslag van gevaarlijke stoffen

Ten aanzien van de opslag van gevaarlijke stoffen als luchtvracht is het op MAA niet toegestaan:

- deze onbeheerd op het platform te laten staan;
- deze op het platform om te pakken, over te tappen of af te vullen.



Veiligheidsmaatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden aan Airside is slechts toegestaan indien:

- tijdens het vervoer segregatie van gevaarlijke stoffen volgens de vereisten van *ICAO Annex 18* wordt aangehouden;
- de transporteenheid is uitgerust met een voorziening om de lading droog te houden;
- aan minimaal één zijde van de transporteenheid DG-tags zijn aangebracht;
- de transporteenheid voorzien is van een geschikte en goedgekeurde brandblusser.

22.2 Specificaties en controles vliegtuigbrandstoffen

Specificatie en controles vliegtuigbrandstoffen

De tankdienst (SHELL) is op MAA verantwoordelijk voor de controle en het wegtransport van vliegtuigbrandstof en het tanken van vliegtuigen (normering volgens minimaal *JIG 1 standards*). MAA stelt zeker dat de bovengenoemde partij voldoet aan de vereiste kwaliteitsnormen en daarvoor de juiste procedures hanteren, door het periodiek opvragen van kwaliteitscertificaten.

23.0 Beperkt zicht omstandigheden (BZO)

Gedurende perioden van verminderde zichtomstandigheden, wordt de luchtverkeerscapaciteit beperkt, en treden er Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) procedures in werking.

Er is sprake van Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) als het horizontale zicht 2000 meter of minder is en/of de hoogte van de wolkenbasis 300 voet is of lager. De LVNL Toren Verkeersleider kondigt een van de vier de BZO-fases af aan de hand van de volgende limieten:

Fase	Limieten
A	$550\text{ m} \leq \text{zicht } 2000\text{ m}$ (of $550\text{m} \leq \text{RVR} \leq 1500\text{m}$) en/of $200\text{ ft} \leq \text{Ceiling} \leq 300\text{ ft}$ (laagste RVR van enige positie op de in gebruik zijnde landingsbaan)
B	$350\text{ m} \leq \text{RVR} < 550\text{ m}$ en/of $\text{Ceiling} < 200\text{ft}$ (laagste RVR van enige positie op de in gebruik zijnde landingsbaan)
C	$200\text{ m} \leq \text{RVR} < 350\text{ m}$ (laagste RVR van enige positie op de in gebruik zijnde landingsbaan)
D	$\text{RVR} < 200\text{ m}$ (laagste RVR van enige positie op de in gebruik zijnde landingsbaan)

Tijdens BZO werken MAA en LVNL volgens de low visibility procedures, zoals aangegeven in AIP – *EHBK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES, 3 LOW VISIBILITY PROCEDURES*.

Vliegtuigen dienen tijdens BZO gebruik te maken van de door ATC verstrekte taxiroutes van en naar de vliegtuig opstelplaatsen. Tijdens de BZO situatie zijn de RWY afritten W1, W4, E1 en E2 beschikbaar als afrit. Als toerit zijn W1, W3, W4, E1 en E2 beschikbaar.

Gedragsregels voor bestuurders van voertuigen staan beschreven in het luchthavenreglement. Tijdens BZO is het vrij bewegen op de dienstwegen toegestaan.

Informatie en (aanvullende) procedures voor MAA medewerkers staan beschreven in :



- *BZO procedure*
- *Follow Me tijdens BZO procedure*
- *Sleepregeling*
- *Samenwerkingsprotocol MAA-LVNL*

Communicatie

De vigerende BZO status wordt op AO op het BZO paneel aangegeven en door AO via portokanaal aan OSC doorgegeven, alle overige portofoonbezitters luisteren mee. Tevens worden de afhandelaren per telefoon geïnformeerd.

24.0 Winterse omstandigheden

Planvorming

Beleid, doelstellingen, uitgangspunten, processen, procedures, afspraken, middelen en taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het borgen van veilige omstandigheden bij het gebruik van de luchthaven tijdens winterse omstandigheden liggen vast in de Procedure Sneeuw- en Gladbestrijding en onderliggende werkinstructies. Procedure Sneeuw- en Gladbestrijding beschrijft (onder andere):

- de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van medewerkers;
- de communicatie- en informatievoorziening;
- de vastgestelde paraatheidsvormen;
- wie de beschikbaarheid van verharding bij sneeuw- en gladheid bestrijding bepaald, inclusief welke infrastructuur wordt geruimd;
- de uitgangspunten voor het behandelen van verharding inclusief kwaliteitsnormen op basis waarvan tot behandeling wordt besloten (bijvoorbeeld GRF en contaminatie);
- de toegepaste methodes voor (preventief en correctief) bestrijden van sneeuw en gladheid;
- de opleiding en training van medewerkers.
- de (minimale) kwaliteitseisen waaraan verharding moet voldoen voordat deze operationeel beschikbaar wordt gesteld zijn in het AIP en de werkinstructie BHB 2.5. Vaststellen en bijstellen runway surface condition middels het GRF tijdens winterse omstandigheden, vastgelegd.

Beleid

Het MAA beleid op gebied van sneeuw- en gladheidsbestrijding is gericht op het tijdig beschikbaar hebben en onderhouden van een totaalpakket aan organisatorische en materiële voorzieningen dat de veiligheid van passagiers, personeel en goederen op Maastricht Aachen Airport zoveel mogelijk waarborgt. De doelstelling van MAA is om, met veiligheid als randvoorwaarde, zo lang mogelijk open te blijven voor het luchtverkeer en te streven naar zo min mogelijk verstoringen van het luchthavenproces.

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor het behandelen van verharding inclusief kwaliteitsnormen op basis waarvan tot behandeling wordt besloten (bijvoorbeeld GRF en contaminatie);

Paraatheidsvormen

Binnen de sneeuw- en gladheidorganisatie zijn op basis van de (te verwachten) wintercondities paraatheidsvormen vastgesteld op basis waarvan per situatie de benodigde activiteiten voor de sneeuw- en gladheidbestrijding worden bepaald en uitgevoerd. Deze paraatheidsvormen staan beschreven in de Procedure Sneeuw- en Gladbestrijding.

Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De Procedure Sneeuw- en Gladbestrijding beschrijft in detail de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van degenen die betrokken zijn bij de sneeuw- en gladheidsbestrijding. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen operationele en ondersteunende functionarissen. Taken,



verantwoordelijkheden en bevoegdheden van functionarissen staan tevens beschreven in (eigen) werkinstructies.

Overlegstructuren

Voor de sneeuw- en gladheidsbestrijding zijn overlegstructuren van belang om met betrokken in- en/of externe functionarissen af te stemmen. De verschillende overlegstructuren binnen de sneeuw- en gladheidorganisatie zijn uitgewerkt in de Werkinstructie Sneeuw en Gladheidsbestrijding en zijn (globaal) gericht op:

- de operationele inzet;
- de (effecten op de) luchthavencapaciteit;
- het verkrijgen van meteorologische informatie.

Communicatie- en informatievoorzieningen

Naast afstemming in bovengenoemde overlegstructuren wordt er gebruik gemaakt van de volgende communicatie- en informatievoorzieningen:

- Optimale afstemming gedurende de inzet d.m.v. het (naast elkaar) gebruiken van meerdere communicatiesystemen en het hanteren van standaard roepnamen;
- Bekend stellen van Runway Condition Reports t.b.v. de Automatic Terminal Information Service (ATIS) (d.m.v. SNOWTAM) om vliegers in te lichten over de staat van start- en landingsbanen;
- Bekend stellen van belangrijke veranderingen in de staat van start- en landingsbanen d.m.v. een SNOWTAM;

Evaluaties

Voor de sneeuw- en gladheidsbestrijding zijn evaluaties een belangrijk middel om zowel de sneeuw- en gladheidorganisatie als de inzet voortdurend te verbeteren. Evaluaties kunnen worden gehouden per functie, team, in- en externen en kunnen plaatsvinden:

- na iedere training;
- aan het einde van het winterseizoen.

Opleiding en training

Opleiding en training voor de sneeuw- en gladheidsbestrijding vindt plaats in de vorm van theoretische-, praktische-, individuele- en teamtrainingen. Daarnaast zijn er ook opleidingen die functieafhankelijk zijn. Voor elke ruimactie wordt er door de snowleader een korte briefing gehouden. De opleidingen en trainingen zijn opgenomen in de opleidingsmatrix.

25.0 Operaties tijdens ongunstige weersomstandigheden

Onder het algemene begrip “ongunstige weersomstandigheden” vallen de volgende weersomstandigheden die hinder op kunnen leveren voor een veilige en efficiënte luchthavenoperatie:

- Onweer
- Extreme neerslag
- Storm
- BZO
- Winterse omstandigheden

Onweer

Bij onweer op of in de nabijheid van MAA hanteert MAA het ‘Afhandelvebod bij onweer’ middels de Itel applicatie dat door de AAO in werking wordt gesteld.



Tijdens een afhandelverbod gelden strikte beperkingen t.a.v. de aanwezigheid en blootstelling van personeel en het bedienen en aansluiten van materieel.

Procedures en gebods- en verbodsbepaling bij onweer staan onder meer beschreven in het AIP (EHBK AD 2.23 *ADDITIONAL INFORMATION*) en in verschillende werkinstructies van AO.

Extreme neerslag

Bij te verwachten neerslag van 10 mm per uur of meer (binnen een radius van 10 km van de luchthaven) informeert het KNMI de AAO en wordt door de LVNL - op aangeven van de AO - aan vliegers een waarschuwing gegeven voor de mogelijke aanwezigheid van standing water op start- en landingsbanen. Deze werkwijze is vastgelegd in werkinstructies voor de AO.

Storm

Bij te verwachten storm informeert het KNMI de AAO en worden de noodzakelijke maatregelen genomen voor het voorkomen van schade en het handhaven van de goede orde en veiligheid. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- Het informeren van airside gebruikers
- Het van platformen laten verwijderen van lichte vliegtuigen of het –laten– voorzien van blokken of verankeren van deze vliegtuigen
- Het uitvoeren van extra controlerondes door medewerkers van AO
- Handhaving door de AAO bij het niet opvolgen van aanwijzingen

AO beschikt over werkinstructies voor het instellen en uitvoeren van stormmaatregelen
Airside gebruikers hanteren daarnaast veelal hun eigen procedures.

BZO

Zie hiervoor AM 23.

Winterse omstandigheden

Zie hiervoor AM 24.

Communicatie

Bij ongunstige weersomstandigheden zal AO een daaraan gekoppeld alarm activeren via Itel alert om relevante partijen te informeren en de afhandelingsmaatschappijen en overige airside gebruikers te verzoeken om noodzakelijke maatregelen te treffen.

26.0 Luchthavenoperaties buiten daglichtperiode

LVNL ontsteekt aan het eind van de daglichtperiode de verlichting van de rijbanen en de baanverlichting van de in gebruik zijnde start- en landingsbaan. Dit gebeurt handmatig aan de hand van de gepubliceerde UDP (uniforme daglicht periode) tijden in het CCIS. ~~Het gebruik door vliegtuigen van draaikop nummer 1 bij THR03 is buiten UDP niet toegestaan (zie AIP 2.23)~~

AO of i.o.v. AO wordt aan het einde van de daglichtperiode de platformverlichtingen ontstoken. Dit gebeurt handmatig aan de hand van de gepubliceerde UDP (uniforme daglicht periode) tijden.

De status van de baan- en rijbaanverlichting wordt automatisch gemonitord door het besturingsysteem van de baanverlichting. Gedurende de nachtelijke uren wordt daarnaast door of i.o.v. AO de juiste werking van de verschillende delen van de vliegveldverlichting (banen, rijbanen, opstelplaatsen en randwegen) tijdens (baan)controles visueel gecontroleerd. Indien nodig zal de AAO geïnformeerd worden teneinde mitigerende maatregelen te treffen, zoals het plaatsen van noodverlichting of het tijdelijk buiten gebruik nemen van infrastructuur. Bij aanvang van iedere ochtenddienst wordt een schakeltest door de AAO uitgevoerd en tijdens de ochtend inspectie vindt een controle op de werking plaats.



Door het inspectie- en onderhoudsprogramma van P&I de afdeling Assets alsmede de systeemmonitoring functies van het besturingssysteem baanverlichting, wordt de integriteit van de baanlichtinstallatie en overige visual aids gegarandeerd.

MAA voldoet m.b.t. visual aids deels aan de Certification Specifications van EASA waardoor tijdens night operations een voldoende veiligheidsniveau wordt gewaarborgd. Het niet beschikbaar hebben van stopway verlichting en einde baan verlichting voor de take-off runways, is als de meest veilige situatie beoordeeld door de LVNL, MAA en IVW in 2005 tijdens de baanrenovatie waarbij tevens de verschoven baandrempels werden geïntroduceerd. Deze configuratie heeft afgelopen decennia niet tot onduidelijkheden of incidenten geleid.

LVNL heeft voor het instellen van baan- en naderingsverlichting alsmede de PAPI's voorgeschreven niveaus van intensiteit; deze zijn in OPS Manual LVNL 3 vastgelegd. Deze tabellen maken onderscheid in dag (SR-SS) en nacht (SS-SR) en BZO (RVR < 2000m) en niet-BZO (RVR > 2000m).

Bij ingeschakelde verlichting voor de start- en landingsbaan wordt, naast de runway edge lights en de runway centre line lights de approach lights, de touch down zone lights (RWY21), de groene centre line lights op de draaikop aan einde RWY21 en de blauwe rijbaan randlampen op de twee draaikoppen ingeschakeld. Tevens worden alle baangebonden- en overige signs (langs taxi routes) met de baanverlichting geschakeld. Nadere informatie over de fysieke eigenschappen van de baanverlichting is opgenomen in paragraaf EHBK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING van het AIP-NL.

Alle baanverlichting wordt gevoed vanuit twee bij de baan behorende baanstations. Wanneer de primaire voeding uitvalt, neemt een dieselaggregaat de elektriciteitsvoorziening over. De overgangstijd van de primaire voeding naar de secundaire voeding door het dieselaggregaat wordt opgevangen door een accu, die een z.g. 'no break' situatie garandeert; een ononderbroken lichtvoorziening.

Rijbaanverlichting (blauwe taxiway edge lights) worden situationeel geschakeld door de LVNL, niet alleen wanneer de duisternis valt, maar ook wanneer er overdag aanleiding voor is bijvoorbeeld tijdens slecht weer en zware bewolking. De rijbaanverlichting is door LVNL per zijde van de startbaan (oost- en westzijde) aan- en uit te schakelen.

De platformverlichting wordt, net als de rijbaanverlichting, situationeel geschakeld, echter niet door LVNL, maar door AO.

27.0 Bescherming navigatiehulpmiddelen

Om bij werkzaamheden en activiteiten binnen het luchthaventerrein een juiste en ongestoorde werking van Communicatie-, Navigatie- en Surveillance (CNS) apparatuur te waarborgen, is tussen MAA en LVNL een samenwerkingsprotocol opgesteld met bijbehorende deelregelingen. In de BHB-WI (MAA) en VDV (LVNL) zijn de verplichtingen en activiteiten van beide partijen vastgelegd t.a.v. de toetsing van tijdelijke of permanente wijzigingen aan de luchthaveninfrastructuur die een mogelijk versturende werking op CNS apparatuur hebben.

MAA beoordeelt in eerste instantie of (bouw)activiteiten en/of werktuigen binnen het luchthavengebied een mogelijke versturende werking op CNS apparatuur tot gevolg hebben.

Wanneer de inschatting is dat er sprake is van mogelijke verstoring van de werking van CNS apparatuur dient MAA een aanvraag in bij LVNL voorzien van de benodigde informatie voor toetsing en/of simulatie. LVNL beoordeelt de aanvraag in beginsel binnen 3 weken en geeft na toetsing aan of er sprake is van verwachte verstoring van CNS apparatuur. Wanneer verstoring aannemelijk is, geeft LVNL een negatief advies, en :

- dient de aard van de (bouw)activiteiten en/of de inzet van werktuigen gewijzigd te worden, of
- dienen de consequenties voor het gebruik van de baan inzichtelijk gemaakt te worden, en akkoord worden bevonden MT MAA (indien beperking inzet niet mogelijk is, de consequenties beperkt zijn en het belang van uitvoering groot is).

Wanneer verstoring van CNS apparatuur niet aannemelijk is, geeft LVNL een positief advies en kunnen de (bouw)activiteiten en/of de inzet van werktuigen conform de aanvraag uitgevoerd worden.



De LVNL kan tevens voorwaarden verbinden aan (bouw)activiteiten en/of de inzet van werktuigen, zoals het tijdelijk uitschakelen van CNS apparatuur gedurende de beoogde werkzaamheden en/of het inzetten van andere werktuigen. In dat geval wordt door LVNL een advies onder voorwaarden afgegeven. AO zal indien nodig een communicatieplan opstellen, waarbij de taken van werkaanbieder, LVNL en AAO worden vastgelegd. Dit plan wordt gedeeld met de stakeholders.

28.0 Gebruik airport door vliegtuigen met een hogere codeletter

Operaties van vliegtuigen tot en met Code E, CS ADR-DSN.A.005, zijn op Maastricht Aachen Airport toegestaan op basis van de *Terms of the Certificate*.

Voor wat betreft de infrastructuur betekent dit dat bezoekende vliegtuigen kunnen worden geacommodeerd die voldoen aan de onderstaande maatvoeringvereisten:

- een spanwijdte tot 65 meter en
- een main gear wheel span tot 14 meter

Uitzondering code F (B.747-8)

Voor de B747-8 is een SA opgesteld waarbij specifieke verhardingsdelen zijn benoemd waarvan dit toestel gebruik kan maken. Dit is in werkinstructies voor AO beschreven.

Uitzondering code F

Voor andere incidentele gevallen waarbij een Code F vliegtuig geacommodeerd moet worden zal een assessment gehouden worden conform de eisen gesteld in ADR.OPS.B.090. Voor bezoek van het betreffende toestel zal er per keer een ontheffing worden aangevraagd bij ILenT.

29.0 Procedures voor brandpreventie op MAA

In artikel 7 van het luchthavenreglement is vastgelegd dat roken verboden is aan airside. Alle medewerkers die aan airside komen worden hiervan op de hoogte gesteld in de Basistraining Safety & Security en Safety & Security-test (S&S-test).

Handhaving van deze en andere MAA-regels vindt plaats d.m.v. toezicht conform AM 15.4. Roken aan Airside wordt aangemerkt als een ernstige overtreding waarop als sanctie onmiddellijke inname van de MAA-pas staat.

Het is niet toegestaan brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten zonder voorafgaande toestemming van de exploitant (AO), de exploitant kan aan de schriftelijke toestemming voorwaarden verbinden die onverkort dienen te worden toegepast en/of nageleefd.

De toestemming kan worden aangevraagd met het formulier werkvergunning.

De OSC monitort de brandgevaarlijke situatie.



30.0 Communicatieprocedures

LVNL is verantwoordelijk voor vehicle control in de manoeuvring area. Het contact van de bestuurder van een voertuig met de LVNL verloopt volgens vooraf afgesproken procedures (protocollen). Bij deze communicatieprocedures (Radiotelefonie (RT)) wordt er ten aanzien van protocollen en fraseologie onderscheid gemaakt tussen:

- Veiligheidscommunicatie: voor veldbevoegden en LVNL verplichte radiotelefonie protocollen die direct betrekking hebben op het waarborgen van de veiligheid wanneer een voertuig zich in de manoeuvring area bevindt.
- Algemene communicatie: het afstemmen van operationele zaken, het delen van operationele informatie of het verduidelijken van een bepaalde situatie.

De opleiding Basic skills Radio en Telefonie (RT) bevat aanvullend beleid, de achtergrondinformatie en de procedures en protocollen bestemd voor iedereen die, vanwege zijn of haar werkzaamheden, zelfstandig toegang heeft tot de manoeuvring area en daarbij Radiotelefonie (RT) moet voeren.

31.0 Procedure slepen vliegtuigen

Voor het uitvoeren van een correcte sleepbeweging is de werkinstructie zoals opgenomen in het bedrijfshandboek onder 3.8 van toepassing.

32.0 Overdracht activiteiten personeel

Opkomend personeel startend met een nieuwe dienst zal worden gebriefd door het personeel van de afgaande dienst. De opkomende en afgaande diensten overlappen elkaar met 15 minuten.

Operationele bijzonderheden voor de volgende dienst worden vastgelegd in het dagrapport. Een uitvoerige werkinstructie is opgenomen in het bedrijfshandboek.