



Training manual

ABSAL2 – Driving Airside

Developed by: Martin Wolffs (Airport Operations Officer).

Reviewed by: Yannick van der Ben (Compliance Manager).

Yvo Bremmers (Training Manager & Ops Support).

Approved by: Mark Rimmel (Manager Airport Operations).

Codification: MAA.TRM.SAL2

Version: V2024.001

Issue date : 25 November 2024



Inhoud

A	Records van revisie.....	3
1	Doel van deze module.....	4
1.1	Opleiding en bevoegdheid.	4
1.2	Eisen en geldigheid.....	5
1.3	Documentatie.	6
2	Verantwoordelijkheden bestuurder.	7
2.1	Voordat u het landingsterrein betreedt.....	7
2.2	Voertuigbewegingen.	7
3	Eisen voertuig.....	9
3.1	Keuring voertuigen.	9
3.2	Voertuigcheck.	9
4	MAA terminologie en regels.	10
4.1	Terminologie.	10
4.2	Algemene regels.	11
4.3	Veilig rijden op airside.	11
5	Infrastructuur in het landingsterrein.....	14
5.1	Infrastructuur: banenstelsel.....	14
6	Specifieke locaties in het landingsterrein.	17
7	Specifieke situaties op het luchtvaartterrein.	19
7.1	Specifieke situaties op het luchtvaartterrein.	19
8	Achtergrondinformatie.	20
8.1	Toegangshekken landingsterrein.	20
9	Bijlagen.....	21
9.1	Infrastructuur (verharding) ten behoeve van vliegtuigbewegingen.	21
9.2	Plattegrond infrastructuur (verharding) ten behoeve van voertuigbewegingen.	22
9.3	Beperkt zicht omstandigheden.....	23



1 Doel van deze module.

Het doel van deze module is om bestuurders van voertuigen op de platforms en randwegen te voorzien van een opleiding waardoor ze kennis hebben van het terrein en de van toepassing zijnde regels.

1.1 Opleiding en bevoegdheid.

MAA beschikt over twee rijbevoegdheidsmodules, zijnde Rijbevoegdheid Airside (ABSAL2) en Rijbevoegdheid Manoeuvring Area (ABSAL1). Deze modules bestaan beide uit een praktijk- en theoriegedeelte.

- Rijbevoegdheid Airside (ABSAL2)

Rijbevoegdheid Airside is de autorisatie waarover bestuurders, in het bezit van een luchthavenpas, moeten beschikken om zelfstandig een voertuig te mogen besturen op de platforms en randwegen (airside) op Maastricht Aachen Airport.



- Rijbevoegdheid Manoeuvring Area (ABSAL1)

Rijbevoegdheid Manoeuvring area is de autorisatie waarover bestuurders moeten beschikken om zelfstandig het landingsterrein te mogen betreden





1.2 Eisen en geldigheid.

Op MAA gelden regels zoals vastgelegd in het Luchthavenreglement MAA. Voordat men deze opleiding volgt dient men kennis te nemen van de inhoud van dit reglement.

Voor de rijbevoegdheid Airside (ABSAL2) wordt een theorie- en praktijkexamen afgenomen. Alle examens worden afgenomen door of namens Airport Operations. De uitslag van het examen / profcheck zal minstens gedurende de geldigheid ervan worden opgeslagen.

De profcheck vindt plaats op basis van de aan de kandidaat toegekende rijbevoegdheidscategorie. Voor het verhogen van de rijbevoegdheidscategorie, bijvoorbeeld categorie Manoeuvring area, moet altijd de complete opleiding voor de betreffende rijbevoegdheidscategorie gevolgd worden.

Indien men niet slaagt voor het examen / profcheck, dan bestaat de mogelijkheid van herkansing volgens onderstaand schema:

Niet slagen voor	Autorisatie voor
<i>Examen/Profcheck</i>	<i>Eerste herkansing</i>
<i>Eerste herkansing</i>	<i>Tweede herkansing</i>
<i>Tweede herkansing</i>	<i>Rijbevoegdheid wordt ingetrokken; Opnieuw aanvragen rijbevoegdheid (*) (volledig opleidingstraject)</i>

*NOTE: Tussen het niet slagen en een herkansing zit ten minste 24 uur.

De module omvat de eisen gesteld aan Rijbevoegdheid Airside (ABSAL2):

- Met dit trainingsprogramma/opleidingsprogramma voldoet MAA aan de eisen die zijn opgesteld door EASA (European Aviation Safety Agency).
- Voor het in aanmerking komen van de "Rijbevoegdheid Airside" is het in bezit hebben van een geldig rijbewijs categorie B een vereiste. De luchthaven bepaalt wie in aanmerking komt voor deze rijbevoegdheid.
- Het volgen van dit opleidingsprogramma is alleen mogelijk indien men in het bezit is van een luchthavenpas MAA.
- Voor derden geldt de verplichting om een Human factor certificaat te overleggen.

De opleiding rijbevoegdheid Airside (ABSAL2) en de vereiste 2- jaarlijkse profcheck kunnen worden aangevraagd bij Airport Operations.

Contactgegevens Airport Operations:

Telefoon:

043-3589750

E-mail:

airportauthority@maa.nl



Geldigheid:

De rijbevoegdheid vervalt automatisch op het moment dat:

- uw luchthavenpas vervalt;
- uw nationale rijbewijs vervalt (categorie B);
- u niet tijdig een profcheck afneemt;
- u niet slaagt voor de tweede herkansing van de profcheck.

Ook ziet Airport Operations toe op orde en veiligheid en kan handhavend optreden op basis van het gestelde in het luchthavenreglement MAA en kan de rijbevoegdheid intrekken. Afhankelijk van de gemaakte overtreding worden er mogelijk sancties opgelegd, vastgelegd in het sanctioneringsreglement.

1.3 Documentatie.

Te raadplegen documentatie:

- Zakboek Safety & Security
- Aerodrome manual
- Luchthavenreglement MAA



2 Verantwoordelijkheden bestuurder.

2.1 Voordat u het landingsterrein betreedt.

Uw bevoegdheid:

Op airside bevindt u zich uitsluitend op locaties waarvoor u volgens de aan u toegekende rijbevoegdheidscategorie bevoegd bent. Het dragen van hoge zichtbaarheidskleding op airside is verplicht (Luchthavenreglement Art.5 Lid 5).

Uw fysieke gesteldheid:

Bij het rijden op airside mag u niet onder invloed zijn van alcohol of medicatie die uw rijvaardigheden kunnen beïnvloeden. Tevens dient u er zorg voor te dragen dat u niet oververmoeid bent, zodat u uw taak veilig kunt uitvoeren. Ook is het niet toegestaan om te roken op airside. Raadpleeg hiervoor de bepalingen uit het luchthavenreglement

Voertuigcheck:

Voordat u airside betreedt met uw voertuig op de volgende zaken gecontroleerd worden:

- voldoende brandstofvoorraad of voldoende lading elektrisch voertuig;
- controleer of er in de cabine spullen losliggen die uw aandacht tijdens het rijden kunnen/doen afleiden;
- er geen olie lekkages of andere mankementen aan het voertuig zijn;
- het voertuig moet geschikt zijn voor het beoogde doel.

Aan- en afmelden bij het beveiligingsbedrijf:

Komt u met een voertuig van buiten het luchtvaartterrein, dan dient u zich fysiek bij het beveiligingsbedrijf te melden en uw voorgenomen werkzaamheden toe te lichten, voordat u het luchtvaartterrein betreedt zal het voertuig worden onderworpen aan een voertuigcontrole. U meldt zich altijd af bij het beveiligingsbedrijf wanneer u het Luchtvaartterrein verlaat.

2.2 Voertuigbewegingen.

Uw rijstijl:

Als bestuurder op airside dient u het verkeersbeeld van de toren verkeersleider en vliegers zo min mogelijk te verstoren. Zorg dat uw rijgedrag voor een vlieger geen aanleiding is uw bewegingen extra in de gaten te houden. Regels voor het rijden op het terrein zijn verder toegelicht in Hoofdstuk 4.

Rijd rustig, maak geen onverwachte manoeuvres, houdt gepaste afstand tot het overige verkeer en anticipeer op de lange remweg van voertuigen met een grote massa.

Uw werkomgeving:

Bij het rijden moet een 'steriele-cabine-concept' worden geïmplementeerd.

In lijn hiermee mogen bestuurders zich niet bezighouden met niet-essentiële activiteiten die hun aandacht, situationeel bewustzijn of oordeel kunnen beïnvloeden.



Dergelijke activiteiten omvatten, maar zijn niet beperkt tot, het volgende:

- sms'en met mobiele telefoons of andere apparaten;
- bellen of telefoongesprekken beantwoorden;
- luisteren naar muziek of gebruikmaken van media;
- betrokken zijn bij activiteiten waarvoor het volume van de radio moet worden verlaagd, als het voertuig is uitgerust met een radio; en
- niet-essentiële gesprekken met andere personen die zich in de bestuurderscabine bevinden of via de radio.

Logistieke transporten:

Logistieke transporten op het luchthaventerrein zijn alleen toegestaan:

- na toestemming vooraf van Airport Operations en
- onder begeleiding door een medewerker van Airport Operations of het beveiligingsbedrijf

Voor sommige transporten, bijvoorbeeld gepland bouwverkeer, kan in een voorbereidingstraject al namens Airport Operations toestemming zijn gegeven.

Begeleidingen:

Begeleiding door een medewerker van Airport Operations, in het bezit van de juiste rijbevoegdheidscategorie, is noodzakelijk voor verplaatsingen van:

- bestuurders die niet voldoen aan de vereisten;
- logistieke transporten;
- overige mobiele objecten.

FOD:

De betekenis van het begrip FOD is Foreign Object Debris: alle niet in het landingsterrein thuishorende objecten als plastic, verpakkingsmaterialen, gereedschap, etc.

Vanwege het grote risico dat met FOD gepaard gaat, in het bijzonder als het gaat om het opzuigen van dit afval door vliegtuigmotoren en eventueel uitval hiervan, dient iedere veldbevoegde alert te zijn op FOD risico's en bij signalering gepaste maatregelen te nemen. Dit kan door het veiligstellen (opruimen) van FOD of, indien niet mogelijk, Airport Operations direct in kennis te stellen.

Storingen infrastructuur:

Storingen aan luchthaveninfrastructuur dienen aan Airport Operations gemeld te worden.

Onregelmatigheden:

Indien u op airside onregelmatigheden, van welke aard dan ook, constateert dient u hiervan direct melding te maken bij Airport Operations.



3 Eisen voertuig.

3.1 Keuring voertuigen.

Voertuigen die het luchtvaartterrein betreden dienen te voldoen aan:

- de nationale keuringseisen (bijvoorbeeld voor Nederland geldt Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW));
- voertuigen zijn voorzien van door de Exploitant voorgeschreven markeringstekens;
- voorzien van bedrijfslogo conform het Luchthavenreglement MAA;
- in goede technische staat zijn;

3.2 Voertuigcheck.

Zoals beschreven onder hoofdstuk 2 dient er een voertuigcheck uitgevoerd te worden waarbij aan alle punten aandacht besteedt dient te worden. Indien een voertuig niet voldoet aan de eisen is toegang tot het luchtvaartterrein niet toegestaan.



4 MAA terminologie en regels.

4.1 Terminologie.

Luchtvaartterrein:

het Luchtvaartterrein Maastricht, zoals bepaald in de Aanwijzing, is gelegen binnen de grenzen waarvan worden aangegeven op een kaart, zie Luchthavenreglement. (Het aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.)

Airside:

Het gedeelte van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het landen, starten, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen, inclusief de rand- en dienstwegen en de onverharde terreinen.

Het landingsterrein:

Het landingsterrein is het deel van het luchtvaartterrein dat wordt gebruikt voor het opstijgen, landen en taxiën van luchtvaartuigen inclusief onverharde gebieden, met uitzondering van de platformen, dienst- en randwegen.

Movement area:

De zogenaamde movement area is het gebied waarover vliegtuigen zich kunnen bewegen voor het opstijgen, landen en taxiën, inclusief de platformen. Oftewel, manoeuvring area plus platformen.

Manoeuvring Area:

De zogenaamde manoeuvring area is het gebied waarover vliegtuigen zich kunnen bewegen voor het opstijgen, landen en taxiën, exclusief de platformen. Deze begrenzing waar de manoeuvring area begint, is aangegeven door een 60 cm brede klaringslijn op de verharding (platformen). Het rode gebied geeft schematisch de manoeuvring area aan.

Platform (Apron):

Het verharde gedeelte op airside m.u.v. landingsterrein en rand- en dienstwegen. De plek waar vliegtuigen geparkeerd staan, gelost, geladen en getankt worden en waar passagiers boarden.

Vliegtuigopstelplaats (VOP):

Een gemarkeerd gebied op het platform bedoeld voor het parkeren van een luchtvaartuig.

Runway incursions:

Het landingsterrein is een gebied waar sprake is van een hoog afbreukrisico, in het bijzonder rondom start- en landingsbanen. Een runway incursion op een start- of landingsbaan kan catastrofale gevolgen hebben.

Een runway incursion is volgens ICAO als volgt gedefinieerd:

“Any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft”.



Of, in het Nederlands:

“Elke situatie op een luchthaven waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon onbedoeld aanwezig is op een locatie die valt binnen het beschermde gebied (maneuvering area) bedoeld voor het landen en starten van vliegtuigen.”

Maastricht Aachen Airport (MAA) voert een actief beleid in samenwerking met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om runway incursions te voorkomen.

4.2 Algemene regels.

- Zet je voertuig altijd op de hand- en/of parkeerrem als je uitstapt.
- Parkeer, reinig of repareer nooit voertuigen buiten de daartoe aangewezen plaatsen.
- Zet je motor uit wanneer je enkele minuten of langer uitstapt of het voertuig onbeheerd achter laat. Een uitzondering geldt voor afhandelingsmaterieel dat dient om geparkeerde vliegtuigen van energie of lucht te voorzien.
- Zorg ervoor dat er geen voorwerpen van je voertuig afvallen of dat het olie, brandstof of andere vloeistoffen verliest.
- Zonder sleepbevoegdheid mag je geen sleep- of pushback voertuigen besturen.
- Tijdens Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) is het vrij bewegen op de dienstwegen toegestaan, verminder eventueel je snelheid.
- Kijk bij het achteruit rijden goed om je heen en maak geen onverwachte bewegingen.
- Blijf altijd op de verharde delen.

4.3 Veilig rijden op airside.

Maximumsnelheid:

De maximumsnelheid op de randwegen van het luchtvaartterrein is 30 km/h.

Op de platformen geldt een maximumsnelheid van 15 km/h.

Verder geldt dat er in de nabijheid van vliegtuigen/Ground Service Equipment (GSE)/passagiers op de platformen stapvoets gereden moet worden.

De brede rode klaringslijn:

Een ononderbroken rode lijn van 60cm breed is aanwezig op de grens tussen platformen en manoeuvring area. Met enkel de rijopleiding rijbevoegdheid beperkt mag je deze lijn nooit overschrijden.

Deze brede rode klaringslijn geeft aan:

- gezien vanaf de platformen: de grens tot waar P -rijbevoegden zich mogen bevinden;
- gezien vanuit het landingsterrein: de grens van het gebied dat onder controle van LVNL valt.

De taxibanen en de landingsbaan vormen het hart van de luchthaven. De LVNL verkeersleiders bevinden zich in de verkeerstoren op MAA (roepnaam: “Toren”). Vanuit deze locatie wordt het startende, landende en taxiënde vliegverkeer gecoördineerd en wordt de manoeuvring area gemonitord. Deze mag echter niet zomaar betreden worden, hiervoor zijn speciale opleidingen, radioverkeer en toestemming benodigd. Het is daarom niet toegestaan om over de 60cm brede rode klaringslijn te gaan!

Voorrangsregels aan airside:

1. Startende of landende luchtvaartuigen.
2. Voertuigen van hulpverleners met zwaailicht en sirene.
3. Taxiënde luchtvaartuigen, inclusief eventueel begeleidende voertuigen.



4. Passagiers die te voet van en naar luchtvaartuigen worden begeleid.
5. Gesleepte vliegtuigen.
6. Overige voertuigen

Jetblast / Propwash & Pushback procedure:

Wees alert op de mogelijk sterke luchtstroom uit (straal)motoren (jetblast of propwash), in het bijzonder wanneer een luchtvaartuig vanuit stilstand wegtaxiet. De sterkte van de jetblast/propwash hangt af van diverse factoren en is moeilijk te voorspellen, houd daarom altijd voldoende afstand.



Het is **niet** toegestaan om een vliegtuig achterlangs te kruisen (op de randwegen) als deze zijn rode anti-collision light aan heeft staan. Het is verplicht om te stoppen bij de stopstrepen die op de dienstwegen/platformen staan aangegeven.

Marshalling:

Tijdens het parkeren geeft een Marshaller aan hoe het vliegtuig moet bewegen, zodat het vliegtuig veilig op de juiste positie geparkeerd komt te staan op de vliegtuigopstelplaats (VOP). Deze persoon is dan ook belangrijk. Belemmer daarom nooit het zicht tussen de Marshaller en het vliegtuig c.q. piloot.

Het is niet toegestaan zonder een geldige reden een vliegtuigopstelplaats te betreden. Het is daarnaast ook verboden om onnodig materieel, voertuigen of andere objecten op de vliegtuigopstelplaats te parkeren.





Gevaren tijdens tanken van vliegtuigen:

Als er een vliegtuig wordt getankt, zorg dan altijd dat u deze nooit blokkeert. Een tankwagen moet altijd vrij kunnen weggrijden bij het vliegtuig. Hou ook rekening met de draaicirkel van de tankwagens en de breedte van de tankwagens als u deze tegenkomt op de platforms of randwegen.

Rijden in het donker:

Zorg dat uw verlichting van uw voertuig voldoende werkt volgens wettelijke eis en voer deze verlichting tijdens duister of slecht zicht. Pas op de platforms en randwegen uw snelheid aan, zeker in de buurt van de VOP en bij tegenliggers.

Gebruik nieuwe dienstweg tussen B en C platform

Tussen het B en C platform is een nieuwe dienstweg aangelegd die buitenom het veiligheidsgebied van de baan loopt. Gebruik alleen deze nieuwe dienstweg, de oude is afgezet en mag niet meer gebruikt worden.



ADSB transponder:

Indien uw voertuig is uitgerust met een ADSB transponder, ben u verplicht deze te activeren voordat u airside betreed. De afdeling Airport Operations kan zo via het AGMDS systeem controleren of gebruikers zich houden aan de voor hen bestemde verhardingen.



5 Infrastructuur in het landingsterrein.

5.1 Infrastructuur: banenstelsel.

Banenstelsel

Maastricht Aachen Airport beschikt over één start- en landingsbaan. De nummers van de baan zijn afgeleid van hun ligging ten opzichte van het magnetisch noorden (de ligging is de richting waarin u kijkt als u zich aan het begin van de baan in start- of landingsrichting opstelt).

Er wordt gebruik gemaakt van de 360^o kompasroos, waarbij met de wijzers van de klok mee 090^o verwijst naar het oosten, 180^o naar het zuiden, 270^o naar het westen en 360^o naar het noorden. Om het baannummer vast te stellen vindt eerst een afronding plaats op tientallen, daarna vervalt het laatste cijfer, bijvoorbeeld:

Baan 03: ligging op kompasroos 032^o; naar beneden afgerond: 030;

het laatste cijfer vervalt: baan 03.

Baan 21: ligging op kompasroos 212^o; naar beneden afgerond: 210;

het laatste cijfer vervalt: baan 21.

De rijbanen die aansluiten op de banen hebben per rijbaan een unieke letter.





Uitspraak baannummers.

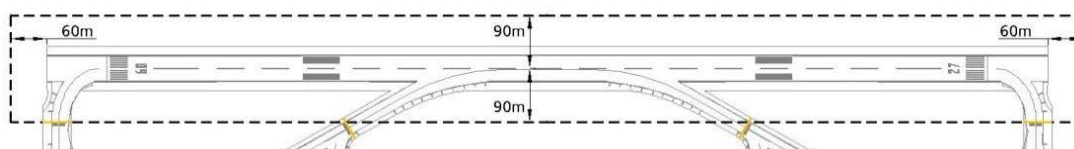
De baannummers worden als volgt uitgesproken, altijd het laagste baannummer als eerste.

Baan	Uitspraak
03-21	Nul drie – twee één

90 meter gebied.

Het 90 meter gebied omvat het gebied parallel aan de baan, zich uitstrekkend tot:

- 90 meter vanuit de baan as aan weerszijden van de baan;
- 60 meter voor de verharding van beide baankoppen.



Afbeelding: afbakening 90 meter gebied.

Het 90 meter gebied is het gebied dat dient ter bescherming van een baan, een obstakel-limitatievlak ⁽¹⁾, de ILS CAT1 critical/sensitive area ⁽²⁾, waarvoor taxiënde vliegtuigen en voertuigen moeten stoppen, tenzij klaring is verkregen van de toren.

- (1) Een obstakellimitatievlak is een ruimtelijk vlak waarbinnen hoogterestricties gelden.
(2) Zie "ILS: critical area" en "ILS: sensitive area" in dit hoofdstuk.

De grens van het 90 meter gebied wordt langs dienstwegen en, op grote onderlinge afstand in onverhard terrein, aangegeven door de volgende bebording:



Bovenstaande gebieden mogen nooit zelfstandig betreden worden door personen met een rijbevoegdheid Airside (ABSAL2)



Onverharde terreinen.

De rijbevoegde voorkomt schade aan de onverharde terreinen in de vorm van bandensporen en kuilvorming door geen bochten en rijroutes af te snijden.

De gevolgen van schades aan onverharde terreinen zijn o.a. aantrekking van vogels door plasvorming in de ontstane kuilen.

Hiermee wordt een van de doelstellingen van het faunabeheer, het vogelonvriendelijk houden van het landingsterrein, en daarmee ook de vliegveiligheid, in negatieve zin beïnvloed. Bovendien zijn met herstelwerkzaamheden hoge kosten gemoeid.

ILS

In het onverharde terrein rondom baan 03-21 staan de antennes van het ILS (Instrument Landing System): de localizer- en glidepath antenne.

De ILS antennes zenden een signaal uit om het vliegtuig op de juiste wijze naar de landingsbaan te geleiden. Om verstoringen van de ILS signalen te voorkomen zijn critical- en sensitive areas vastgesteld waarbinnen restricties voor voertuigbewegingen gelden. Deze zijn echter niet van toepassing op de rijbevoegdheid beperkt.



6 Specifieke locaties in het landingsterrein.

Proefdraaiplaats (TRS)

De proefdraaiplaats is een geasfalteerd locatie naast de materieelloods waarin vliegtuigmotoren op het hoogst mogelijke vermogen getest kunnen worden.



Indien er een vliegtuig opgesteld staat ten behoeve van het testen van de motoren is het niet toegestaan zich op de proefdraaiplaats te bevinden, tenzij u:

- betrokken bent bij het proefdraaiproces;
- toezichhoudende taken uitvoert.

Airport Operations staat in verbinding met de cockpit van het vliegtuig.

C-platform:

De randwegen vormen de verbinding tussen de verschillende platformen. In de basis is de gehele luchtzijde een beschermd gebied, uitzonderingen hierop zijn het Charlie Platform, en het Alfa Zuid Platform. Het Charlie platform is voorzien van een stoplicht om toegang te reguleren. Wacht altijd voor het rode stoplicht voordat u verder gaat en het platform betreedt. Vervolgens zijn er 2 opties:

1. Het doorkruisen van het gebied, zonder het voertuig te verlaten. Zodra u het volgende stoplicht heeft gepasseerd en dus het C-platform heeft verlaten (ook aangegeven met rode stippellijn op de grond) wordt deze beperking opgeheven.
2. Binnen dit gebied werkzaamheden uitvoeren. Zodra u klaar bent met uw werkzaamheden en het C-platform weer wilt verlaten neemt u contact op met de beveiliging (043-3589974). Deze zullen vervolgens een beveiliging sturen en u en eventueel uw voertuig controleren waarna u uw weg weer kan vervolgen.



Op de dienstwegen van het Charlie platform geldt, zoals overal op het luchthaven, een maximumsnelheid van 30 km/h met uitzondering van het gedeelte van de dienstweg dat is gelegen voor de hangar van SAMCO. Dit is ook aangegeven met een verkeersbord met daarop de maximale snelheid. Verder geldt op het platform de 15km/h en stapvoets regeling, zoals beschreven in de algemene regels (Hoofdstuk 4).



7 Specifieke situaties op het luchtvaartterrein.

7.1 Specifieke situaties op het luchtvaartterrein.

Alarmeringen:

Voor luchtvaart gerelateerde incidenten en calamiteiten kunnen verschillende alarmvormen door Airport Operations worden afgekondigd.

Hulpdiensten ten behoeve van bronbestrijding dienen snel ter plaatse zijn en niet gehinderd te worden door andere voertuigen op airside.

Desoriëntatie:

Indien u gedesoriënteerd raakt terwijl u zich op het luchtvaartterrein bevindt:

- stelt u zich indien mogelijk zodanig op dat u geen gevaar vormt voor overig verkeer;
- verzoekt u Airport Operations om assistentie.

Defect voertuig:

Indien uw voertuig defect raakt terwijl u zich op het luchtvaartterrein bevindt:

- stelt u indien mogelijk uw voertuig zodanig op dat het geen gevaar vormt voor overig verkeer;
- stelt u Airport Operations op de hoogte en overlegt u vervolgstappen.
- In geval van een noodsituatie (brand, gevaarlijke situatie etc.) neemt u direct contact op met Airport Operations.

Ongevallen:

In het geval van een onverwachte situatie, zoals:

- Ongeval (met ander voertuig);
- Ongeval/aanrijding met vliegtuig en voertuig;
- Brand;
- Vliegtuig ongeval;
- Persoonlijk ongeval;

Zorgt u altijd eerst voor uw persoonlijke veiligheid en neem daarna direct contact op met Airport Operations. Zij zullen actie ondernemen en eventueel de hulpdiensten aansturen





8 Achtergrondinformatie.

8.1 Toegangshekken landingsterrein.

Toegangshekken airside:

De toegangshekken airside kunnen teruggevonden worden op de kaart terrein indeling van Maastricht Aachen Airport. Onderstaande tabel geeft een aantal specifieke hekken in het landingsterrein weer:

Heknummer	Bijzonderheid
1	Hoofdpoort
2	Service poort reinwaterkelder
3	Calamiteitenpoort ambulance
4	Servicepoort
5	Servicepoort
5A	Servicepoort
6A	Poort naast Cargo oost
7	Servicepoort
8	Servicepoort
9	Servicepoort
10	Toegang t.b.v. LVNL TD , LOC 21
11	Servicepoort
12	Servicepoort
13	Calamiteitenpoort BRW
14	Toegang t.b.v. materieelloods
14A	Poort zuidzijde GAM hangaar
15	Aanlevering vliegtuig brandstoffen

Openen en sluiten van hekken:

Het beveiligingsbedrijf is verantwoordelijk voor het openen en sluiten van de hekken.

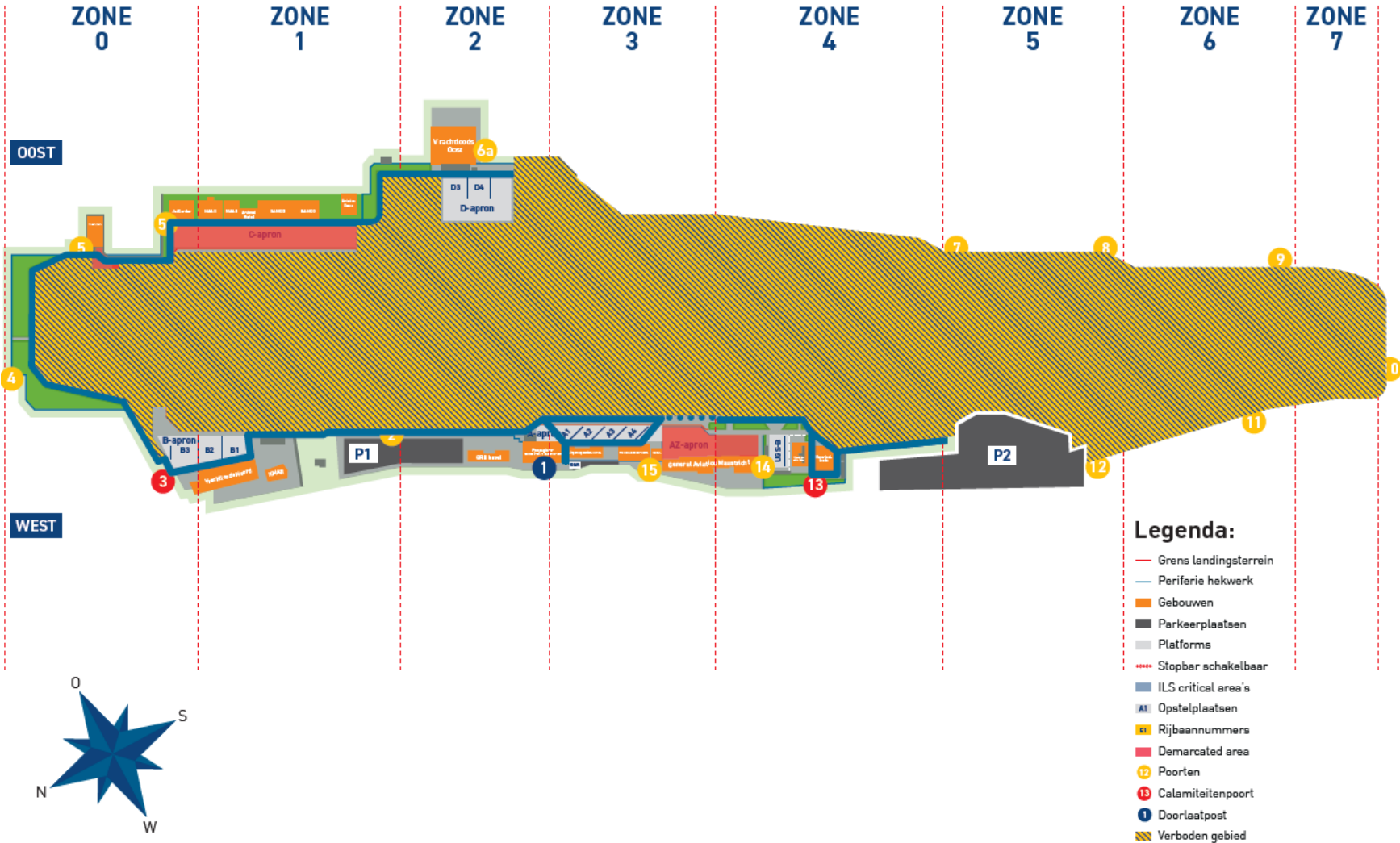


9 Bijlagen.

9.1 Infrastructuur (verharding) ten behoeve van vliegtuigbewegingen.

Begrip	Definitie
Airside	Het gedeelte van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het landen, starten, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen, inclusief de rand- en dienstwegen en de onverharde terreinen.
Landingsterrein	Het landingsterrein is het deel van het luchtvaartterrein dat wordt gebruikt voor het opstijgen, landen en taxiën van luchtvaartuigen inclusief onverharde gebieden, met uitzondering van de platformen, dienst- en randwegen.
Start- en landingsbaan	Het deel van de verharding dat gebruikt wordt voor het starten en landen van vliegtuigen. Een start- en landingsbaan maakt deel uit van het 90 -150 meter gebied.
Taxibaan	Het deel van de verhardingen dat wordt gebruikt om te taxiën van en naar de start- en landingsbaan en van en naar de platformen.
Instrument Landingsbaan	Landingsbaan die is uitgerust met een ILS (Instrument Landing System) en daardoor geschikt is voor landingen bij slecht zicht omstandigheden (o.a. tijdens BZO).
Rijbaan	Het deel van de verharding dat gebruikt wordt voor het taxiën of slepen van vliegtuigen.
Platform	Dat gedeelte van de luchthaven, dat bestemd is voor het parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen. Op MAA zijn de platformen van de rijbanen gescheiden door middel van de 60 centimeter brede rode klaringslijn.
Randweg	Weg op airside, gelegen langs de platformen, taxibanen en start- en landingsbaan.
Runway holding point	Een aangewezen positie die bedoeld is om een startbaan, een obstakelbeperkingsoppervlak of een ILS/MLS kritiek/gevoelig gebied te beschermen waar taxiënde luchtvaartuigen en voertuigen moeten, tenzij anders aangewezen door de verkeerstoren van het luchtvaartterrein.

9.2 Plattegrond infrastructuur (verharding) ten behoeve van voertuigbewegingen.



9.3 Beperkt zicht omstandigheden.

Begrip	Definitie
BZO <i>“Beperkt Zicht Omstandigheden”</i>	Procedures die in werking treden wanneer het horizontale zicht minder dan 2000 meter bedraagt en/of de wolkenbasis lager is dan 300 ft. <ul style="list-style-type: none"> • BZO is verdeeld in vier fases; A, B, C en D. • Tijdens BZO is de toegang tot het landingsterrein beperkt. <i>BHB 1.5.6.1.</i>
Active Control	Bij verkeer onder <i>active control</i> worden door de toren routeklaring gegeven: de toestemming om zich via een door de toren vastgestelde route via het rijbanenstelsel naar een specifieke locatie te verplaatsen. Het initiatief voor het verkrijgen van <i>active control</i> ligt altijd bij de bestuurder.
Passive Control	De wijze waarop bestuurders, wanneer geen active control vereist is, zichzelf separeren van overig verkeer in het landingsterrein.
Afgezet werkgebied	Werkgebied dat door middel van operationele afzettingen, bijv. door middel van klapborden.
Geïsoleerd werkgebied	Werkgebied dat door middel van aaneengesloten hekwerk is afgeschermd van het luchtvaartterrein.