

Luchthavenbedrijfshandboek Midden-Zeeland



INHOUDSOPGAVE

<u>DEEL 1</u>	<u>BLZ</u>
1. INLEIDING	5
2. BELEIDSVERKLARING	6
3. ORGANISATIE	
3.1. Organigram	7
3.2. Organisatiestructuur	8
3.3. Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland	9
4. SLEUTELFUNCTIONARISSEN	
Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden	10
5. INRICHTING EN UITRUSTING LUCHTVAARTTERREIN	
5.1. Beschrijving luchtvaartterrein	12
5.2. Grondtekens en markering	13
5.3. Gebruiksgereedheid luchtvaartterrein	14
5.4. Onderhoud Luchtvaartterrein	15
6. GEBRUIK LUCHTVAARTTERREIN	
6.1. Opening/Sluiting luchtvaartterrein	16
6.2. Luchtvaarttuigen, welke gebruik maken van het luchtvaartterrein	18
6.3. (Deel-)activiteiten op het luchtvaartterrein	19
6.4. Circuit en circuitgebied	21
6.5. Geluidsruimte	22
7. VLIEGTUIGBRANDSTOF	
7.1. Vliegtuigbrandstof voorziening	23
8. BEDRIJFSMIDDELEN	
8.1. Bedrijfsbrandweer	24
8.2. Verbindingsmiddelen	25
8.3. Middelen t.b.v. vluchtvoorbereiding	26
9. OPLEIDING EN TRAINING	
9.1. Diploma's en Bewijzen van Bekwaamheid	27

10.	TOEGANGSREGELING TOT LUCHTVAARTTERREIN	
	10.1. Hoofdpoort	28
	10.2. Overige toegangen	28
	10.3. Gemotoriseerd verkeer	28
11.	ONGEVALLen EN INCIDENTEN	
	11.1. Alarmregeling	29
	11.2. Melding en registratie	29
12.	RISICOINVENTARISATIE & EVALUATIE (RI&E)	
	12.1. Risico's	31
	12.2. Risico's in relatie tot de bedrijfsprocessen	31
	12.3. Risico analyse	31
	12.4. Risico 's en verantwoordelijkheden	32
	12.5. Overleg structuur	32
13.	DOCUMENTENBEHEER	
	13.1. Documentenregistratie	33
	13.2. Documenten	33

DEEL 2

BIJLAGEN *)

1. Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
2. Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland
3. Algemeen Luchthaven Reglement
4. Procedure Parachutespringen
5. Protocol Zweefvliegen
6. Procedure Zuidsector EHMZ
7. Procedure bij aanhaken/afwerpen reclame sleepnet
8. Task and Resource Analyse (TRA) Calamiteitenplan Vliegveld Midden-Zeeland
9. Checklist Alarmregeling

***) ALLE HIER VERMELDE BIJLAGEN ZIJN EEN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN DIT
LUCHTHAVEN BEDRIJFSHANDBOEK!**

1. INLEIDING

De vliegbewegingen op het vliegveld Midden-Zeeland zijn onderworpen aan door de Rijksoverheid en Provincie uitgegeven wet- en regelgeving, welke zijn opgenomen in o.a. de Luchtvaartwet, de Wet Luchtvaart en de RVGLT.

In het "Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland" (bijlage 2) evenals in het "Luchthavenreglement Midden-Zeeland" (in werking getreden op 3 december 2013, bijlage 3) zijn specifiek voor dat luchtvaartterrein van toepassing verklaarde regels vastgelegd. Voordat een terrein wordt aangewezen als luchtvaartterrein moet een "Luchthavenbesluit" door de Provincie worden genomen alsmede een verklaring Veilig Gebruik door de Inspectie ILenT worden afgegeven. Dit besluit leidt tot het definitief vaststellen van de indeling van het luchtvaartterrein, evenals het vaststellen van de geluidsruimtes en gebruiksvoorwaarden. Met het luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland (bijlage 2) zijn aan- en uitvliegroute evenals het vliegcircuït vastgelegd.

De vliegbewegingen vanaf vliegveld Midden-Zeeland zijn onderworpen aan een vergunningenstelsel voor de aanleg en instandhouding van luchtvaartterreinen. Vanwege de noodzaak van veiligheid heeft de Rijksoverheid tevens voorgeschreven dat aangewezen luchtvaartterreinen voldoen aan zodanige eisen, dat de (vlieg-)veiligheid wordt gewaarborgd. Hiertoe moet elk aangewezen luchtvaartterrein zijn gecertificeerd.

Het certificeren van luchtvaartterreinen maakt onderdeel uit van een nieuwe visie op het beheersen van de veiligheid van luchtvaartterreinen, gebaseerd op (inter-)nationale ontwikkelingen, onderzoeken en aanbevelingen, welke ook door Nederland zijn overgenomen.

Doel van het certificeren is het tot stand brengen van een nieuwe manier van toezicht op de (vlieg-)veiligheid, waarbij de nadruk valt op de toetsing van de kwaliteit van het bedrijfsproces, welke aan het eindproduct voorafgaat. In dit veiligheidsmanagementsysteem moet de exploitant aantonen dat zijn bedrijfsprocessen zodanig zijn ingericht dat het eindproduct (i.c. een veilig luchtvaartterrein) blijvend voldoet aan de veiligheidseisen. Zodoende wordt het accent verplaatst van producttoezicht naar organisatietoezicht. Hierdoor wordt eigen waakzaamheid gestimuleerd m.b.t. handhaving van orde en veiligheid. De wijze van toezicht past binnen de zich wijzigende verhoudingen in verantwoordelijkheden tussen de Rijksoverheid en de luchtvaartsector.

Het veiligheidsmanagementsysteem is een beheerssysteem, waarmee de exploitant een voortdurende situatie van orde en (vlieg-)veiligheid waarborgt.

In het Luchthavenbedrijfshandboek wordt deze certificering nader uitgewerkt door het beschrijven van beleidsvoornemens, taken en verantwoordelijkheden van diverse functionarissen en de diverse bedrijfsprocessen. Tevens worden procedures vermeld m.b.t. orde en (vlieg-)veiligheid op het gehele luchtvaartterrein.

Het Luchthavenbedrijfshandboek fungeert als basisdocument voor alle activiteiten op en vanaf vliegveld Midden-Zeeland.

2. BELEIDSVERKLARING

De directie van “Zeeland Airport BV” als eigenaar/beheerder van vliegveld Midden-Zeeland stelt zich ten doel om binnen haar onderneming een actief beleid te voeren ten aanzien van het bevorderen van de (vlieg-)veiligheid, gezondheid en milieuaspecten bij al haar activiteiten.

Deze activiteiten maken onderdeel uit van haar streven naar een veilig operationeel gebruik van het luchtvaartterrein, zoals bedoeld en vastgelegd in haar toekomstvisie.

Haar streven blijft er op gericht om alle voorziene gevaren, welke kunnen leiden tot persoonlijk letsel, ziekten, brand of schade aan eigendommen of leefmilieu te voorkomen. Door instructie en het voorzien in goede (hulp-)middelen wordt een veilig, gezond en milieu vriendelijk werkklimaat geschapen.

Elke medewerker is verplicht zich te houden aan de gestelde regels en voorschriften en gebruik te maken van ter beschikking gestelde voorzieningen of middelen.

Het vaststellen van prioriteiten van veiligheid in de bedrijfsvoering komt mede tot uiting in het gebruik van het **Luchthavenbedrijfshandboek**, waarin alle veiligheidsprocedures, instructies en regelgeving zijn vastgelegd.

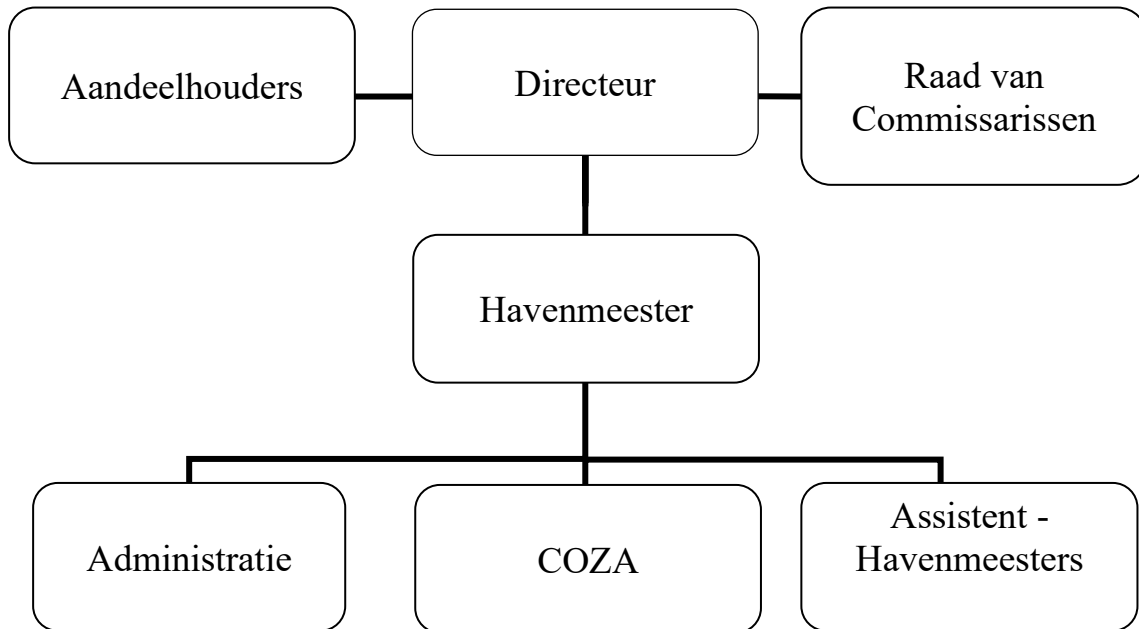
Het op een efficiënte en positieve wijze tot uitvoering brengen van bovenstaande is een verantwoordelijkheid, welke door directie en medewerkers gezamenlijk wordt gedragen. Veiligheidsbeleid kan alleen slagen wanneer alle medewerkers zich hieraan conformeren en hun blijvende bijdrage leveren.

De directie stelt alle door haar noodzakelijk geachte middelen ter beschikking welke bijdragen aan een veilige uitvoering van de (vlieg-)activiteiten op en rondom het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Zeeland Airport BV

E.K. Belderok
Directeur

3.1 Organigram



3.2 Organisatiestructuur

BV

“Zeeland Airport” is een Besloten Vennootschap, met haar zetel gevestigd in de gemeente Middelburg.

Het doel van deze BV is het in stand houden en exploiteren van het vliegveld Midden-Zeeland en al haar toebehoren, dit alles in de ruimste zin des woords. Tevens het verrichten van al die werkzaamheden, welke daarmee verband houden en de instandhouding en exploitatie bevorderen.

Raad van Commissarissen

Leden van de Raad van Commissarissen (RvC) worden benoemd, ontslagen en geschorst door de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA).

RvC houdt toezicht op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken binnen de BV. Zij is tevens belast met de in de Statuten vermelde werkzaamheden.

RvC geeft gevraagd en ongevraagd advies aan directie en AvA; de RvC heeft toegang tot en inzicht in alle bezittingen en middelen van de BV.

De RvC is bevoegd besluiten van de Directie aan haar goedkeuring te onderwerpen

Aandeelhouders

“Zeeland Airport BV” kent uitsluitend gewone aandeelhouders.

Aandeelhouders nemen besluiten welke inhouden de benoeming van de directeur en voorts die besluiten, waartoe zij gerechtigd zijn volgens de Statuten van Zeeland Airport BV.

Vergadering van Aandeelhouders

De Vergadering van Aandeelhouders is bevoegd besluiten van de directie aan haar goedkeuring te onderwerpen.

Directeur

De benoemde directeur vertegenwoordigt de BV.

3.3 Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland

Vliegveld Midden-Zeeland

Vliegveld Midden-Zeeland is als luchtvaartterrein toegelaten voor openbaar nationaal en internationaal luchtverkeer met burgerlijke luchtvaarttuigen en oefenvluchten met luchtvaarttuigen, waaronder militaire luchtvaarttuigen.

Het luchtvaartterrein ligt op Zuid-Beveland in de gemeente Middelburg.

Zonering luchtvaartterrein

Als gevolg van zowel Provinciaal als Landelijk politiek overleg heeft ertoe geleid dat voor vliegveld Midden-Zeeland een maximum aantal vliegbewegingen per jaar en een maximale geluidsbelasting is vastgelegd.

Geluidsbelasting

Voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:

- het aantal vliegbewegingen;
- een verdeling van het aantal vliegbewegingen over geluidscategorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort.

Geluidsruimte

Met de vaststelling van de geluidsruimte is bepaald, berekend over een jaar, wat de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn. Deze geluidsruimte is vastgelegd in het Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland (bijlage 2) en vormt onderdeel van het gebruikskader voor zowel exploitant (Zeeland Airport BV) als gebruikers. De geluidsruimte is maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

Overschrijding geluidsruimte

Indien een feitelijke overschrijding van de geluidsruimte dreigt, dan wel een overschrijding van het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, dan moeten maatregelen worden genomen om een overschrijding van de geluidsruimte te voorkomen c.q. het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen te verminderen of geheel stop te zetten.

4. SLEUTELFUNCTIONARISSEN

Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden.

Exploitant

De exploitant komt de bevoegdheid en verantwoordelijkheden toe, zoals vastgelegd in de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen alsmede in het Algemeen Luchthavenreglement luchthaven Midden Zeeland. De exploitant ziet er op toe dat allen op het luchtvaartterrein aanwezig zich houden aan de eisen en regels m.b.t. het handhaven van orde en een voortdurende situatie van (vlieg-) veiligheid.

De exploitant stelt voorts vast alle kritieke activiteiten binnen de bedrijfsprocessen, welke een specifieke vakbekwaamheid vereisen voor het uitvoerend personeel en draagt zorg voor adequate opleiding en training. Tevens wordt dit personeel als zodanig geadmistreerd. De exploitant draagt ook zorg tijdens de controle van het VMS of de AIP up to date is.

De exploitant beheert het **Luchthaven Bedrijfshandboek** en is verantwoordelijk voor de juiste inhoud; tevens houdt hij toezicht op een correcte uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem. De exploitant verricht de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) en bepaalt aan de hand van de vastgestelde risico's de te nemen veiligheidsmaatregelen. Deze is terug te vinden in VVAS 2.0 (Vliegveld Administratie Systeem 2.0). Bij gebleken noodzaak wordt het Luchthaven bedrijfshandboek aangepast. De exploitant stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport tijdig in kennis van de wijzigingen van het Luchthaven bedrijfshandboek.

Havenmeester

De havenmeester komt de bevoegdheden en verantwoordelijkheden toe, zoals vastgelegd in de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen en het Algemeen Luchthavenreglement luchthaven Midden Zeeland. De havenmeester is hoofd van de havendienst en ziet toe op een correcte uitvoering van zijn taken.

Taken havenmeester

Taken van de havenmeester zijn als volgt te verdelen:

- A. Vaststellen/aangeven van wind- en landingsrichting;
- B. Inrichting van het seinenvierkant;
- C. Inrichting van het landingsterrein door middel van merkbakens en waarschuwingstekens;
- D. Brandbestrijding en EHBO-dienstverlening;
- E. Geven van (vlucht-)informatie aan luchtvaarders;
- F. Toezien op orde en veiligheid en rapporteren van inbreuk daarop;
- G. Toezien op toegang tot het luchtvaartterrein;
- H. Bijhouden luchthavenregister.
- I. Onderhouden landingsterrein;
- J. Controle op en registratie van brandstofverloop en –samenstelling;
- K. Bijhouden van luchtvaartpublicaties;

- L. Opstellen en bijhouden van een alarmregeling (bijlage 8);
- M. Doen van voorstellen voor efficiëntieverbetering;
- N. Kostenbewust beheer van havendienstgebouw;
- O. Innen en correct beheer van havengelden.

Voor de uitvoering van regelmatig terugkerende werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van controlelijsten.

Voor openstelling van het luchtvaartterrein wordt een controlelijst gebruikt.

Bij het vaststellen van situaties, welke een inbreuk (kunnen) betekenen op de veiligheid en orde op het luchtvaartterrein treedt hij onmiddellijk handelend en ingeval van noodzaak corrigerend op.

Specifiek dient te worden gelet of er sprake is van inbreuk op het obstakelvrije vlak door kranen e.d. Als hulpmiddel heeft de (assistent)havenmeester een tekening van de omgeving met daarop de maximaal toelaatbare obstakelhoogten in de omgeving van het vliegveld. Bij een vermoeden van inbreuk dient onverwijld ILenT in kennis gesteld te worden met het verzoek om een Aeronautical study uit te voeren en een besluit te nemen omtrent de aanvaardbaarheid van een dergelijke penetratie.

Vluchtvoorbereiding

Vluchtvoorbereiding vindt plaats in de daartoe gereserveerde ruimte in het havengebouw.

De havenmeester kan om advies bij de vluchtvoorbereiding worden gevraagd.

In geval van overtreding van geldende vliegveiligheidseisen dient daarvan rapport te worden opgemaakt t.b.v. Inspectie ILenT.

Assistent Havenmeester

De assistent-havenmeester verricht zijn werkzaamheden in opdracht en onder toezicht van de havenmeester. Bij afwezigheid van de havenmeester fungeert de assistent-havenmeester als zijn waarnemer en heeft daarbij dezelfde uitvoerende taken als de havenmeester.

Veiligheid Management Systeem (VMS)

Ons Luchthavenhandboek en VVAS 2.0 omvat ons VMS. Elk jaar wordt doormiddel van de Checklist VMS in VVAS 2.0 gecheckt of alle onderdelen actueel zijn.

5. INRICHTING EN UITRUSTING LUCHTVAARTTERREIN

5.1 Beschrijving luchtvaartterrein.

Ligging

Vliegveld Midden-Zeeland is gelegen binnen de gemeentegrens van Middelburg en in de directe nabijheid van Arnemuiden. Aan de zuidzijde ligt op zeer korte afstand de gemeentegrens van Goes. Het luchtvaartterrein ligt ingeklemd in het landelijke gebied nabij het Veerse Meer.

Luchtvaartterrein

De grootte van het luchtvaartterrein bedraagt 23,42 hectare, hoogte boven zeeniveau 6 ft; kadastrale gegevens: Sectie I, nrs. 273, 276, 277, 341, 342, 344, 345. Referentiepunt: 51-30-47N 03-43-53 E.

De locatie wordt begrensd door een tweetal provinciale wegen en voor het overige door land met een agrarische bestemming.

De airstrip is aangelegd in de richting Oost (088°)-West (268°) en de baanlengte bedraagt 1000 meter met een overrun van 60 meter Oostzijde en 120 meter Westzijde.

Zowel in de vliegrichting oost (090°) als in de vliegrichting west (270°) bevinden zich geen obstakels, welke een hindernis kunnen vormen voor landende en vertrekkende luchtvaartuigen. Het betreft uitsluitend agrarisch gebied, gebruikt voor landbouw c.q. recreatie en als zodanig ook vastgelegd in geldende bestemmingsplannen.

Het luchtvaartterrein behoort tot de categorie ongecontroleerde vliegvelden, wat inhoudt dat er geen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan naderend en vertrekkend luchtverkeer. Er wordt op zicht gevlogen (VFR-vluchten). Navigeren gebeurt op basis van visuele referenties met de grond. Het VFR-verkeerscircuitgebied is aangegeven op kaarten EHMZ AD 2.24 in het AIP. Eveneens zijn de minimum naderingshoogte en de circuithoogte aangegeven.

Maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 2 van de Politiewet 2012.

5.2 Grondtekens en markering

Seinenvierkant

Het seinenvierkant is gelegen aan de Noordzijde van de landingsbaan in de directe nabijheid van de windsock.

In het seinenvierkant zijn grondtekens aangebracht welke de afmetingen, vorm en kleur hebben zoals voorgeschreven in de “Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen” en Annex 14 van het ICAO-verdrag.

Windzakken

Windzakken zijn op diverse locaties van het landingsterrein geplaatst en voldoen aan de “Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen”. Verwijzend naar Annex 14 van het ICAO-verdrag

Luchthavengebouw

Het luchthavengebouw of havendienstgebouw is gelegen aan de Noordzijde van de landingsbaan. Vanuit de operatieruimte (ops-room) heeft men een duidelijk zicht op de landingsstrip en op de brandstofinstallatie. Door de ligging aan de Noordzijde en de situering van de aanvliegeroute's voor zowel baan 09 als baan 27 zijn de aanvliegeroute's vanuit de glaskoepel niet waarneembaar tot het aanvliegpunt “Final”. Duidelijk zicht is mogelijk op de zweefvliegbaan en het voor de zweefvliegtuigen gereserveerde zuidelijke vliegcircuit. Duidelijk zicht is mogelijk op reclamesleepvluchten.

Landingsterrein

Het landingsterrein is gemarkeerd d.m.v. rood-witte merkbakens.
De baandrempel is d.m.v. zwart-wit geblokte vlakken gemarkeerd.
De landingsbaan is gemarkeerd d.m.v. witte pionnen.

Voertuigen

Voertuigen, welke zich moeten begeven op het *landingsterrein* zijn uitgerust met een geel zwaailicht en/of geschilderd in een rood-wit geblokt patroon c.q. voorzien van een rood-wit geblokte vlag (Algemeen Luchthavenreglement luchthaven Midden Zeeland).

Landside/airside

Landside (Algemeen Luchthavenreglement luchthaven Midden Zeeland.) wordt gescheiden door een witte lijn die aan de zuidkant van de dienstweg ligt. Ten zuiden van de witte lijn ligt de airside en ten noorden van de witte lijn ligt de landside. Op de landside van EHMZ mogen geen vliegtuigen met draaiende motoren komen. Op de dienstweg zelf mag niet getaxied worden en mogen geen vliegtuigtuigen geparkeerd staan.

5.3 Gebruiksgereedheid luchtvaartterrein

Controle luchtvaartterrein

Dagelijks voor openstelling luchtvaartterrein wordt de gesteldheid van het luchtvaartterrein aan een grondige inspectie onderworpen. Gecontroleerd wordt op vreemde voorwerpen, op kuilen, molshopen en andere oneffenheden.

Bij het vaststellen van onaanvaardbare oneffenheden op het luchtvaartterrein worden deze direct verholpen. Eventueel wordt assistentie gevraagd van een grondbedrijf om het betreffende gedeelte te egaliseren.

Bij aanwezigheid van molshopen wordt de “ongediertespecialist” te hulp geroepen.

Sneeuwval

Bij sneeuwval zelf is de luchthaven gesloten, na sneeuwval wordt de baan beoordeeld door de dienstdoende havenmeester en of de sneeuwlaag belemmeringen oplevert voor starten en landen. Bij hopen en sneeuwduinen blijft de luchthaven gesloten. Er is geen mogelijkheid tot het verwijderen van sneeuw op een gras vliegveld. Bij sluiting van het luchtvaartterrein zal dit kenbaar gemaakt worden via een NOTAM.

Faunabeheer

Bij aanwezigheid van grote hoeveelheden vogels kan de Dierenbescherming om assistentie bij verwijdering worden verzocht.

Florabeheer

Bij hernieuwd inzaaien van gras wordt er op toegezien dat de gebruikte grassoort geen aantrekkende werking heeft v.w.b. de aanwezigheid van (gras-)vogels.

Hindernisbeheer

De dienstdoende havenmeester controleert dagelijks de obstakelvrije zones. In geval van werkzaamheden (bijv. kraan, grondmachines) kan een tijdelijke hindernis ontstaan. Hiervan dient een NOTAM te worden verstuurd op verzoek van de havenmeester door het Flight Service Centre (FSC).

Voor grote bouwwerken op de luchthaven moet een plan worden opgemaakt en ter goedkeuring worden aangeboden aan de directie van Zeeland Airport BV.

Drones

De dienstdoende havenmeester houdt toezicht op drone-activiteiten op en nabij het luchtvaartterrein. Bij waarneming van niet vooraf gemelde drone-activiteiten wordt een interne melding gedaan en, indien mogelijk, contact opgenomen met de drone-operator. Bij herhaalde of structurele overtreding wordt melding gedaan bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T).

Drone-activiteiten worden meegenomen in de RI&E als potentiële risicofactor.

5.4 Onderhoud luchtvaartterrein

Gebouwen

De gebouwen worden jaarlijks getoetst door de overheid volgens de wettelijke vastgestelde bouwkundige voorschriften. Zeeland Airport B.V. is verantwoordelijk voor hun eigen gebouwen. De opstaleigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud.

Voertuigen

Onze bedrijfsauto (Jeep) wordt ieder jaar gekeurd. De Brandweerauto wordt ieder jaar bekeken samen met de Brandweer van Rotterdam en krijgt zijn onderhoud.

Iedere maand controleren wij door middel van een checklist of onze minimale uitrusting aanwezig is in onze voertuigen. Dagelijkse check voorziet hier ook in omdat de gereedschappen in een z.g. inlay liggen waardoor visuele controle direct omissies vaststelt.

Blusmiddelen

Alle aanwezige blusmiddelen worden ieder jaar gekeurd en zo nodig vervangen.

6. GEBRUIK LUCHTVAARTTERREIN

6.1 Openen/sluiten luchtvaartterrein.

Openstellingstijden

Het luchtvaartterrein is opengesteld gedurende de uniforme daglichtperiode, zoals vermeld in het AIP. Op Eerste en Tweede kerstdag evenals op Nieuwjaarsdag is het luchtvaartterrein gesloten. De gebruikelijke openingstijden zijn van 09.00 –20.00 uur (zomerperiode) en van 09.00 – einde daglichtperiode (winterperiode). Op verzoek kan de dienstdoende havenmeester op eigen gezag hiervan afwijken. De vlieger welke buiten de openstellingtijden gebruik wil maken van het luchtvaartterrein dient dit tijdig te verzoeken aan de dienstdoende havenmeester.

Openstelling

Bij openstelling van het luchtvaartterrein controleert de dienstdoende havenmeester de conditie van het luchtvaartterrein en alle overige situaties m.b.t. het veilig gebruik voor landende en startende vliegtuigen. Hierbij worden de volgende handelingen dagelijks verricht:

- Ontsluiting alle binnen- en buitendeuren;
- Inschakelen radio zend- en ontvangapparatuur; evt. overzetten telefoonverbinding;
- Controle windzakken, verifiëren windrichting en vaststellen baan in gebruik; controle c.q. aanpassen seinenvierkant; controle op vliegveldbebakening;
- Ontsluiten brandstofinstallatie; controle op water/helderheid/verontreiniging; meterstanden verifiëren; controle op brandstofslangen, aardklemmen en aansluitingen;
- Controle op brandbestrijdingsmiddelen;
- Controle op inzetbaarheid van hulpvoertuig(en);
- Inschakelen van pinapparaat;
- Opnemen in journaal van geldende windrichting, windsterkte, baan in gebruik;
- COZA-medewerkers op het aanwezigheidsbord, alsmede het dagrapport vermelden.

Gegevens vluchtvoorbereiding

Ten behoeve van vluchtvoorlichting moeten in het havengebouw de volgende gegevens beschikbaar zijn:

- Terreinconditie;
- Windrichting en sterkte;
- Luchtdruk op zeeniveau (QNH)
- PC in de briefingroom (t.b.v. selfbriefing).

Orde en veiligheid luchtvaartterrein

Gedurende de openingstijden is de dienstdoende havenmeester verantwoordelijk voor de orde en veiligheid op het luchtvaartterrein. Hij ziet toe op een correcte naleving van geldende regelgeving en luchtvaartdocumenten. Bij inbreuk op de situatie van orde en veiligheid treedt hij handelend en zo mogelijk corrigerend op; daarbij kan hij –zonodig- om inschakeling van de ILenT of de Dienst Luchtvaart van de KLPD verzoeken.

Van alle vermeldenswaardige bijzonderheden c.q. inbreuken op orde/veiligheid wordt aantekening gehouden in VVAS 2.0. Bij bijzondere incidenten wordt de exploitant onmiddellijk ingelicht en wordt een incidentrapport opgemaakt.

Personen van/naar niet-Schengenland

Bij personenvervoer van/naar niet-Schengen landen wordt de KMAR Teamleider van de dag geïnformeerd. Voor zover praktisch uitvoerbaar worden vliegers aangespoord om een GENDEC formulier in te vullen en aan de KMAR toe te zenden

Sluiting luchtvaartterrein

Bij sluiting van het luchtvaartterrein worden de volgende handelingen verricht:

- Kassa afsluiten; verbinding pinapparaat verbreken/afmelden;
- Kassa papiergeld in kluis opbergen;
- Uitprinten luchthavenregister;
- Bijwerken journaal, evt. aanvullende informatie noteren voor opvolgende havenmeester;
- Uitzetten van PC, printer, kopieerapparaat en overig;
- Seinenvierkant aanpassen (kruis aanleggen);
- Alarmering havengebouw inschakelen.
- Afsluiten binnen- en buitendeuren;
- Rondom controle.

6.2 Luchtvaartuigen, welke gebruik maken van luchtvaartterrein.

Codenummer, codeletter

Op grond van Annex 14 (ICAO-verdrag) wordt d.m.v. een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken. Voor Midden-Zeeland is dat codenummer 2, behorend bij baanlengte van 800 tot 1200 meter en codeletter B, behorend bij vliegtuigen met een vleugelwijdte van 15 tot 24 meter of een spoorbreedte van 4,5 tot 6 meter.

Slepen, Lieren.

Voor het doen opstijgen van zweefvliegtuigen (bijlage 5) wordt gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig. Ook kan worden opgestegen met een motorzweefvliegtuig. Voor opening en na het sluiten van het luchtvaartterrein voor vliegverkeer kan tevens gebruik worden gemaakt van een lier-installatie t.b.v. het zweefvliegen.

Helikopterbewegingen

Het luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland beperkt het aantal landingen en starts met helikopters tot 4000 per jaar. Voor de Offshore, Politie, HEMS, Kustwacht, Defensie en SAR vluchten is er een zuidsector gemaakt voor het in- en uitvliegen. (Bijlage 6).

Militair medegebruik

Ingevolge een Beschikking kunnen incidenteel militaire vliegtuigen en militaire helikopters worden toegelaten op het luchtvaartterrein. Dit met de beperking indien en voor zover de bewegingen gebeuren ten behoeve van vluchten van bijzonder personenvervoer dan wel operationeel noodzakelijk zijn, evenals ten behoeve van oefenvluchten.

6.3 (Deel-)activiteiten op het luchtvaartterrein

Algemeen

Het luchtvaartterrein dient primair als start- en landingsterrein voor vliegtuigen en helikopters.

Tevens kunnen reclamevluchten (bijlage 6), waaronder sleepvluchten worden uitgevoerd vanaf het luchtvaartterrein.

Gelijktijdig gebruik zweefvliegbaan en hoofd baan

Bij gelijktijdig gebruik van de zweefvliegbaan en hoofd baan dient het motor- en zweefverkeer rekening met elkaar te houden conform de wettelijk vastgelegde voorrangsregels.

Zweefvliegbaan

Voor het in gebruik nemen van de zweefvliegbaan moet toestemming zijn verkregen van de dienstdoende havenmeester.

Periodiek wordt de parallelbaan aan de zuidzijde van baan 09-27 gebruikt als start- en landingsbaan voor zweefvliegtuigen. Het gelijktijdig gebruik van zowel de baan 09-27 als de zweefvliegbaan geschiedt onder toezicht van de dienstdoende havenmeester en volgens zijn aanwijzingen en instructies.

Het voor het opslepen van zweefvliegtuigen gebruikte sleepvliegtuig dient te allen tijde een 2-zijdig radiocontact te onderhouden met de havendienst op 119.255 Mhz.

De dienstdoende havenmeester kan de zweefvliegactiviteiten stilleggen indien in zijn visie de vliegveiligheid op het luchtvaartterrein niet (meer) kan worden gewaarborgd.

Parachutespringen

In de directe omgeving van het luchtvaartterrein mag parachute gesprongen (bijlage 4) worden dankzij verkregen vergunningen. Daartoe zijn in de directe omgeving van de luchthaven een drietal locaties aangewezen.

Bij het gelijktijdig plaatsvinden van meerdere activiteiten op c.q. rondom het luchtvaartterrein treedt de dienstdoende havenmeester op als coördinator; hij blijft bevoegd activiteiten te (doen) beëindigen indien de (vlieg-)veiligheid op of in de directe omgeving van het luchtvaartterrein niet (meer) kan worden gewaarborgd.

Drones

Buiten de reguliere openingstijden van het vliegveld is er de mogelijkheid om te vliegen met RPAS (Drones en Modelbouw). Deze procedure is uitgeschreven in bijlage 5, Hoofdstuk 2.

Reclame-sleepvluchten

Voor het oppakken en afwerpen van een sleep (bijlage 6) wordt uitsluitend gebruik gemaakt van de zweefvliegstrip. Hiervoor dient vooraf toestemming te zijn verkregen van de dienstdoende havenmeester. Na het oppakken van de reclamesleep (bijlage 6) en vóór het afwerpen van de sleep wordt een zuidelijk circuit gevlogen. Tijdens deze vliegmanoeuvre wordt het starten van zweefvliegtuigen stilgelegd. De vlieger van het sleepvliegtuig dient ten alle tijden voorrang te verlenen aan zweefvliegtuigen welke zich in het zweefvlieg circuit bevinden.

Evenementen

Bijzondere evenementen op het luchtvaartterrein kunnen aanleiding zijn tot het toestaan van meerdere (vlieg-)activiteiten. Hiervan kan sprake zijn bij open dagen, speciale vliegattracties etc. Voor het toestaan van diverse activiteiten zijn vergunningen vereist, welke door de exploitant worden aangevraagd. Alle gezamenlijk plaatsvindende (vlieg-)activiteiten worden vooraf gecoördineerd en vastgelegd door de havendienst. Vooraf wordt een tijdschema vastgelegd waarin duidelijk aangegeven op welke tijdstippen welke activiteiten worden uitgevoerd. Tijdens voornoemde activiteiten treedt de dienstdoende havenmeester op als coördinator.

De havenmeester is bevoegd activiteiten te stoppen c.q. stil te leggen als de (vlieg-)veiligheidssituatie dat vereist.

Voor de organisatie van een vliegdemonstratie (Airshow) dient vooraf ontheffing te zijn verleend op basis van artikel 17 (Luchtvaartwet) door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Communicatie met gebruikers

Eenmaal per jaar organiseert de exploitant een bijeenkomst met alle hoofdgebruikers van het luchtvaartterrein. Tijdens deze bijeenkomst worden de volgende agendapunten minimaal afgewerkt:

- Evaluatie van bestaande procedures
- Verbeterpunten

6.4 Circuit en circuitgebied

Algemeen

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland behoort tot de zgn. ongecontroleerde velden, d.w.z. dat er geen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan het luchtverkeer. Er wordt op zicht gevlogen op basis van visuele vluchtgegevens (VFR). Het circuitgebied voor luchtvaartterrein Midden-Zeeland is weergegeven op kaarten EHMZ AD 2.24 in het AIP.

VFR

Het circuit moet worden uitgevoerd binnen de horizontale begrenzing van het circuitgebied, zoals weergegeven op eerder genoemde kaarten. Zowel voor starts als voor landingen zijn voorkeursprocedures aangegeven (noise abatement procedures). Deze procedures dienen te worden uitgevoerd indien de vliegveiligheid dit toelaat en zijn bedoeld om (geluids-)overlast op de omgeving (Camping De Witte Raaf/Oranjeplaat/Fletcher Hotel het Veerse Meer/Sluis de Piet) te minimaliseren.

Luchtverkeerscircuit

Het luchtverkeerscircuit is aangegeven op diverse kaarten. Met dit circuit is het hart aangegeven van de vliegbaan voor luchtvaarttuigen, maar er kan spreiding links en rechts van de vliegbaan plaatsvinden. De grootte van het verkeerscircuit is mede afhankelijk van de snelheid van het vliegtuig, de windcondities en de geoefendheid van de vlieger. Daarbij gaat de veiligheid altijd voor en kan de vlieger zelf besluiten uit te wijken buiten het circuitgebied zoals aangegeven in de AIP.

Volgens de regels voor het standaardcircuit wordt het circuit op een vaste positie aangevlogen en is er voor beide circuitrichtingen een vast vertrekpunt.

Buiten het circuitgebied zijn er geen voorschriften t.a.v. de "routes".

6.5 Geluidsruimte

Geluidsruimte

Met de vaststelling van een geluidsruimte rond een luchtvaartterrein is bepaald, berekend over een jaar, wat de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn, zoals deze wordt veroorzaakt door landende en opstijgende luchtvaarttuigen. De geluidsruimte is vastgelegd in het luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland (bijlage 2) en vormt onderdeel van het gebruikskader voor zowel Zeeland Airport BV als de gebruikers van het luchtvaartterrein. De geluidsruimte is maatgevend voor het gebruik.

De systematiek van de handhaving zoals deze in de Luchtvaartwet is beschreven beoogd met een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidsruimte te voorkomen, evenals vermijdbare hinder te beperken.

Bij het Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland (bijlage 2) van een luchtvaartterrein rondom dat terrein wordt een geluidsruimte vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaarttuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.

De handhaving van de geluidsruimte vindt o.a. plaats d.m.v. handhaving van de voorschriften, welke zijn opgenomen in het luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland (bijlage 2).

Commissie CRO (Commissie Regionaal Overleg)

Bij een luchtvaartterrein met geluidsruimte wordt een commissie ingesteld t.b.v. overleg en voorlichting over milieuhygiëne, de zgn. CRO. Deze Commissie brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan de provincie t.b.v. beperking geluidshinder.

Voor vliegveld Midden-Zeeland is een CRO ingesteld, welke periodiek vergaderd.

Geluidsbelasting

Zeeland Airport BV laat slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting valt binnen de vastgestelde geluidsruimte en de grenswaarde niet overschrijdt. Indien overschrijding van de geluidsruimte dreigt, dan wel een overschrijding van het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen is Zeeland Airport BV verplicht maatregelen te nemen om overschrijding van die geluidsruimte, dan wel van het aantal (hefschroef)vliegbewegingen te voorkomen.

Bepalingen en voorschriften

Het luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland legt Zeeland Airport BV, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig het verbod op om het luchtvaartterrein te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met bepalingen en voorschriften.

7. VLIERTUIGBRANDSTOF

7.1 Vliegtuigbrandstof voorziening.

Levering

“Zeeland Airport BV” beschikt over een eigen brandstofinstallatie.

Geleverd worden AVGAS 100LL, Jet A1 en MOGAS Super 98. Levering vindt plaats middels een tankauto. Levering geschiedt op bestelling van Zeeland Airport BV en qua tijdstip na onderling overleg.

De leverancier is verantwoordelijk voor levering van de juiste en goedgekeurde brandstof.

Tankpas

Een aantal vaste gebruikers hebben de mogelijkheid doormiddel van een tankpas op het tankeiland via de blauwe paal de pomp vrij te geven. De gebruikers worden met de jaren uitgebreid.

Dagelijks wordt de brandstof gecontroleerd op water en zichtbare verontreiniging door de dienstdoende havenmeester. Hiervan wordt aantekening gehouden in het dagrapport.

Brandstofcontrole

Dagelijks wordt de brandstof gecontroleerd op water en zichtbare verontreiniging door de dienstdoende havenmeester. Hiervan wordt aantekening gehouden in het dagrapport.

Afgifte brandstof

Brandstofafgifte geschiedt op verzoek van de gebruiker en onder toezicht van de dienstdoende havenmeester. Vanuit het havengebouw geeft hij de installatie vrij om te gebruiken. Tevens ziet hij toe op een correcte uitvoering van het brandstof tanken en kan op eigen gezag deze stoppen, indien niet volgens geldende regels wordt gewerkt.

De afnemer blijft verantwoordelijk bij het tanken.

Betaling

Na het tanken van brandstof wordt contant, pinpas of met creditcard afgerekend met de dienstdoende havenmeester. Frequente gebruikers kunnen automatisch betalen via een afgegeven machtiging.

Fuelbowser

Op het vliegveld wordt een fuelbowser gebruikt om de SAR-helikopter onder high pressure te tanken. Zeeland Airport B.V. kan er ook voor kiezen om deze in te zetten bij andere luchtvaartuigen. In deze fuelbowser wordt Jet A1 opgeslagen, en de voorraad wordt aangevuld door een tankauto.

8. BEDRIJFSMIDDELEN

8.1 Bedrijfsbrandweer

Brandbestrijdingsmiddelen

Vliegveld Midden-Zeeland voldoet aan categorie 4 voor vliegtuigbrandbestrijding en beschikt over de daarbij behorende en vereiste brandbestrijdingsmiddelen in geval van vlieg- of bedrijfsongevallen. Onder bepaalde omstandigheden kan de maximaal te leveren brandweercategorie worden beperkt tot categorie 3. Zie voor details de AIP en/of de NOTAM's.

Om ongevallen en brand effectief te bestrijden is op EHMZ een Calamiteiten Organisatie Zeeland Airport opgericht. De COZA bestaat uit een groep vrijwilligers welke werkzaam zijn bij de diverse bedrijven op het vliegveld en/of zich t.b.v. de COZA op het veld bevinden.

Controle brandblusmiddelen

Bij openstelling van het luchtvaartterrein worden brandblusmiddelen gecontroleerd. Blusvoertuig staat zodanig geparkeerd, dat direct kan worden uitgereden.

De inzetbaarheid van het terreinvoertuig wordt gecontroleerd (benzine, olie, water). Dagelijks worden brandweerauto en terreinvoertuig gecontroleerd. De dienstdoende havenmeester tekent deze controles aan op het dagrapport.

Controle aanwezigheid personeel COZA

Bij openstelling van het luchtvaartterrein roept de dienstdoende havenmeester de COZA-medewerkers op en tekent de aan/afwezigheid aan op het dagrapport en op het in/uit bord welke aanwezig is in het havendienstgebouw.

Mutaties gedurende de dag worden bijgehouden op het in/uit bord.

De havenmeester bewaakt het aantal beschikbare COZA medewerkers. De bezetting dient minimaal tot 15 minuten na vertrek van het laatste vliegtuig, gehandhaafd te worden!

- Indien naast de havenmeester vier (twee bij CAT3) of meer COZA medewerkers beschikbaar zijn blijft de havenmeester bij een calamiteit op zijn post, alarmeert volgens de alarmregeling en laat de overige COZA medewerkers uitrukken;
- Indien behoudens de havenmeester slechts 3 (2 bij CAT2) COZA-medewerkers beschikbaar zijn, rukt de havenmeester mee uit;
- Indien de beschikbaarheid van de COZA beneden het minimum van 2 personen (incl. de havenmeester) is, dient de havenmeester het veld te sluiten (seinenvierkant).

8.2 Verbindingsmiddelen

Algemeen

Vliegveld Midden-Zeeland beschikt over de vereiste verbindingsmiddelen om te communiceren met luchtvaarttuigen, voorzien van radio evenals over grond-grond verbindingsmiddelen.

VHF

De grond – lucht radio is een VHF-installatie, werkend op de aan vliegveld Midden-Zeeland toegewezen frequentie van 119.255 MHz. Via deze frequentie kan naderend en vertrekkend luchtverkeer worden voorzien van de gewenste vliegveld- en vluchtinformatie.

VHF

De grond - grond communicatie vindt plaats d.m.v. een door Agentschap Telecom toegekende gesloten net en / of PMR portofoon(s). De Havendienst fungeert hierin als netcontrole station.

Telefoon

Voor alle binnenkomende en uitgaande berichten wordt gewerkt met een telefoonaansluiting over meerdere lijnen, waarvan enkele t.b.v. een vlotte informatie-uitwisseling zijn voorgeprogrammeerd (A'dam-info; DutchMill; etc.).

Openstelling

Bij openstelling worden alle verbindingsmiddelen in werking gesteld en op hun bruikbaarheid gecontroleerd.

8.3 Middelen t.b.v. vluchtvoorbereiding.

Vluchtvoorbereidingsruimte

Voor vluchtvoorbereiding is een speciale ruimte beschikbaar. Hier kan gebruik worden gemaakt van een internetverbinding en de internetversie van het AIP.

Tevens is aanwezig de laatste versie van de “Aeronautical Chart ICAO NL” schaal 1:500.000.

Alle handelingen t.b.v. vluchtvoorbereiding, waaronder het invullen van een evt. vluchtplan vinden hier plaats.

9. OPLEIDING EN TRAINING

Diploma's en Bewijzen van Bekwaamheid

Algemeen

Zeeland Airport BV draagt zorg dat al haar werknemers beschikken over de vereiste diploma's, certificaten en vergunningen om hun werkzaamheden op het luchtvaartterrein uit te voeren. Deze dienen in overeenstemming te zijn met de wet en andere voorschriften.

Personeel, werkzaam in de "ops-room" van het havengebouw beschikken minimaal over het bewijs van bevoegdheid als boordtelefonist, over een geldig certificaat "NVL vliegtuigbrandbestrijding", certificaat BHV en een "ASO"brevet. De directie mag gemotiveerd afwijken van dit voorschrift.

Leden van de COZA (Calamiteiten Organisatie Zeeland Airport) beschikken over een certificaat "NVL vliegtuigbrandbestrijding" en een BHV certificaat. Zij nemen regelmatig deel aan calamiteiten oefeningen georganiseerd op het vliegveld.

"Training on the spot"

De opleiding tot havendienstmedewerker geschiedt intern ("on the job") middels kennisoverdracht van alle operationele aspecten, welke samenhangen met het vliegverkeer. Hierbij wordt gebruik gemaakt van "Operationeel Handboek EHMZ", hierin staat beschreven hoe we onze taken uitvoeren.

Zeeland Airport BV stelt haar personeel in de gelegenheid die trainingen te volgen, welke een goede en veilige uitvoering van de werkzaamheden vereist.

Voor vliegtuigbrandbestrijding wordt periodiek een training gevolgd bij een door de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) erkende opleiding.

Bekwaamheid brandbestrijding

Regelmatig wordt een alarmoefening gehouden voor het COZA personeel. Deze bestaat minimaal uit een alarmering, een uitruk en een blusoefening. Van de oefening wordt een verslag gemaakt.

Periodiek, doch minimaal eenmaal per twee jaar vindt een brandweeroefening plaats, bij voorkeur in nauwe samenwerking met de lokale brandweer (post Arnemuiden, Nieuwdorp of Wolphaartsdijk). Het oefenscenario wordt opgesteld in nauw overleg met de brandweer en bevat elementen van de meest waarschijnlijke incidenten, waaronder begrepen directe hulpverlening aan vliegtuiginzittenden.

De oefening wordt uitvoerig geëvalueerd en gecontroleerd op verbeterpunten.

Van elke oefening wordt een verslag opgemaakt.

10. TOEGANGSREGELING TOT LUCHTVAARTTERREIN

10.1 Hoofdpoort

Algemeen

De hoofdpoort is de enige formele toegang tot het luchtvaartterrein.

De bediening van de hoofdpoort geschiedt uitsluitend vanuit het havengebouw door de dienstdoende havenmeester. De dienstdoende havenmeester autoriseert de toegang tot het luchtvaartterrein.

Bezoekers

Bezoekers voor het vliegveld dienen zich altijd te melden bij de dienstdoende havenmeester. Deze kan toegang via de hoofdpoort autoriseren.

Leveranciers

Leveranciers voor bedrijven, gestationeerd op het vliegveld kunnen in specifieke gevallen toegang worden verleend via de hoofdpoort. Hiertoe moet autorisatie worden verkregen van de dienstdoende havenmeester evt. in overleg met het betreffende bedrijf.

10.2 Overige toegangen

Enkele op het vliegveld gestationeerde bedrijven beschikken over een eigen bedrijfstoegang. Deze kan uitsluitend worden gebruikt voor eigen personeel en bezoekers op het bedrijfsterrein. Bedrijfseigenaren zien er op toe dat zich geen personen begeven op het luchtvaartterrein zonder toestemming van de dienstdoende havenmeester.

10.3 Gemotoriseerd verkeer

Er vindt geen gemotoriseerd verkeer, anders dan luchtvaartuigen, plaats op het *landingsterrein*. In specifieke gevallen, met name bij gebruik van de zweefvliegbaan en het vervoer van reclamesleep, kan na toestemming van de dienstdoende havenmeester hiervan worden afgeweken.

Voor gebruik van de dienstweg kan de havenmeester in specifieke gevallen restricties opleggen.

Parkeren

Er worden geen voertuigen geparkeerd aan de zuidzijde van de bedrijfsgebouwen.

In specifieke gevallen kan de dienstdoende havenmeester hiervoor toestemming verlenen.

11 ONGEVALLEN EN INCIDENTEN

11.1 Alarmregeling.

TRA & Calamiteitenplan Vliegveld Midden-Zeeland

“Zeeland Airport BV” heeft een alarmregeling vastgesteld.

Deze regeling is vastgelegd in een “TRA & Calamiteitenplan vliegveld Midden-Zeeland” en maakt een integraal deel uit van dit Luchthaven Bedrijfshandboek. De alarmregeling bevindt zich onder handbereik van de dienstdoende havenmeester.

11.2 Melding en registratie.

Registratie

Elke inbreuk op de vlieg- of bedrijfsveiligheid moet worden gerapporteerd.

De havenmeester voert een registratie van:

- a. ongevallen en incidenten;
- b. defecten en gebreken aan inrichting en uitrusting van het luchtvaartterrein;
- c. afwijkingen en tekortkomingen;
- d. interne klachten;

Voor interne rapportage van incidenten en afwijkend (vlieg-)gedrag wordt gebruik gemaakt van de daartoe door Zeeland Airport BV ontworpen software module VVAS 2.0.

Rapportage

In geval van ernstige inbreuk op de geldende situatie van (vlieg-)veiligheid wordt onmiddellijk rapport opgemaakt t.b.v. ILenT.

De gezagvoerder, eigenaar of exploitant van het luchtvaartuig dat betrokken is bij een voorval heeft de verplichting dit voorval te melden bij de havenmeester en/of exploitant van het luchtvaartterrein.

Klachtenregistratie

In geval van interne klachten worden deze direct aan de dienstdoende havenmeester gemeld, hetzij mondeling hetzij door een schriftelijke rapportage.

De dienstdoende havenmeester evalueert de klacht en treedt, indien mogelijk corrigerend op. Externe klachten, welke voortkomen uit (afwijkingen van) operationele procedures worden gemeld aan RUD-Zeeland welke de klachten zal behandelen! Melding kunnen gedaan worden via:

- Via de milieuklachtenlijn +31 (0) 118 41 23 23
- Via e-mail milieumeldpunt@rud-zeeland.nl
- Via een digitaal formulier milieuklachten

Incidenten

Inbreuk op bestaande procedures of afwijkingen van geldende regelgeving worden eveneens geregistreerd in VVAS 2.0 en vervolgens gemeld aan de Directie.

Afhandeling van een incidentrapport valt onder de verantwoording van de Directie.

Just Culture

Just Culture verwijst naar de heersende cultuur op Vliegveld Midden-Zeeland waarin de gebruikers van het vliegveld zich verantwoordelijk voelen voor het naleven van de regels en voorschriften, maar waar ook begrip en rechtvaardigheid worden toegepast wanneer er fouten worden gemaakt. Dit betekent dat in plaats van straffen voor fouten, er wordt gezocht naar manieren om te begrijpen waarom de regels niet worden nageleefd of fouten worden gemaakt, ook wordt gekeken hoe deze situaties in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Het aanspreken van de gebruikers van Midden-Zeeland wanneer de regels niet worden nageleefd, is een aspect van Just Culture. Door gebruikers direct aan te spreken, wordt de gelegenheid geboden om zich bewust te worden van onveilig gedrag en het niet naleven van de regels op de luchthaven, en hen aan te moedigen de regels in de toekomst wel te volgen. Op deze manier is een cultuur gecreëerd waarin naleving van regels en voorschriften te norm is, terwijl tegelijkertijd begrip en rechtvaardigheid worden betracht wanneer er fouten worden gemaakt.

12. RISICO INVENTARISATIE & EVALUATIE

12.1 Risico's

Het opereren als luchthavenbedrijf betekent dat men zich begeeft in een omgeving, waarin, als er iets misgaat, de gevolgen snel grote vormen kunnen aannemen om de eenvoudige reden dat vliegtuigenoperaties aanzienlijke risico's inhouden:

- een hoge snelheid;
- brandstof;
- propellers van vliegtuigen voor omstanders;
- afhankelijkheid van weersomstandigheden etc.

Belangrijk is deze risico's te onderkennen en als organisatie beheersbaar te maken.

12.2 Risico's in relatie tot de bedrijfsprocessen

De risico's waar een bedrijf mee te maken krijgt hangt af van de activiteiten. De risico-inventarisatie bij een bedrijf, dat een luchthaven exploiteert, is gericht op de activiteiten die zich op airside afspelen: het landen, opstijgen, taxiën, parkeren.

Met deze activiteiten hangen de volgende luchthaven bedrijfsprocessen samen:

Het beschikbaar stellen van start / landingsbaan, taxibanen en parkeerplaatsen;

Het regisseren van vliegtuigen op / naar parkeerplaatsen;

Het uitoefenen van de luchthaven autoriteitsfunctie (toezicht op orde en veiligheid);

Onderhoud van luchthaven infrastructuur essentieel voor de veiligheid

Het redden van mensen en het bestrijden van een eventuele vliegtuigbrand.

Er zijn bij de Operationele Dienst twee afdelingen: havendienst en de COZA, die, elk met een eigen taak en vaak samenwerkend, verantwoordelijk zijn voor het goede verloop van de bedrijfsprocessen.

12.3 Risico analyse

Een ongeluk is zelden tot één enkele oorzaak is te herleiden en meestal zijn meerdere factoren in het geding. Men spreekt van een samenloop van omstandigheden of van factoren.

De belangrijkste vraag is de oorzaak en de vraag of het ongeluk had kunnen worden voorkomen. Safety management is om zoveel mogelijk van die risicofactoren te herkennen, de ernst ervan te beoordelen en wanneer het gevaar op bijdragen aan een ongeluk, direct of indirect, hoog is, dat met maatregelen te beheersen. Hoe meer men van dergelijke risicofactoren beheerst – oorzaken zoveel mogelijk uitsluit - hoe hoger het veiligheidsniveau. Het is van belang dat de medewerkers van de operationele dienst, maar ook de gebruikers en bedrijven werkzaam op de luchthaven, bewust zijn van hun verantwoording om risicovolle situaties te onderkennen en te melden bij de Havenmeester (safety culture). Op de havendienst is (elektronisch opgeslagen) een inventaris gemaakt van risico's op vliegveld Midden Zeeland en de genomen veiligheidsmaatregelen om het risico op het

vliegveld beheersbaar maken. Deze lijst zal, indien nodig, worden aangepast aan de voorvallen en meldingen uit de dagelijkse praktijk, ter overweging van de Havenmeester.

Risico inventarisatie & evaluatie beperkt zich niet tot het gebied waar men preventieve maatregelen kan nemen.

De maatregelen strekken zich ook uit tot het gebied waar men de gevolgen van een ongeluk of ramp kan verkleinen door de effecten te beperken, door zo snel en goed mogelijk op te treden (nemen van repressieve maatregelen).

Op Midden Zeeland is het nemen van repressieve maatregelen de taak van de COZA.

12.4 Risico 's en verantwoordelijkheden

Bij de risico inventarisatie & evaluatie op Midden Zeeland is daarom gekozen voor het koppelen van risico's aan de operationele dienst, die geacht wordt dit risico zo goed mogelijk te beheersen en waar mogelijk te verkleinen.

Medewerkers van de operationele dienst worden geacht de risico's bij hun afdeling te kennen. De risico inventarisatie & evaluatie is terug te vinden in VVAS 2.0.

12.5 Overleg structuur

Minimaal 1 keer per jaar vindt er overleg plaats met de belangrijkste (operationele) gebruikers op het vliegvelden minimaal 1x per jaar vindt overleg plaats met de havendienst medewerkers (personeelsoverleg). Bij urgente kwesties wordt er een mailing uitgedaan via Mailchimp.

Tijdens deze vergaderingen worden ook de risico inventarisatie & evaluatie van Midden Zeeland besproken en geanalyseerd. Tevens worden, waar mogelijk, gezamenlijke oplossingen besproken.

13. DOCUMENTENBEHEER

13.1 Documentenregistratie

Algemeen

Alle luchtvaartdocumenten, luchtvaarthandboeken (w.o. het Luchthaven bedrijfshandboek), luchtvaartkaarten en luchtvaartpublicaties zijn in beheer bij de havendienst en zijn (eventueel elektronisch) aanwezig in het havengebouw.

De exploitant is verantwoordelijk voor een zodanig systeem van opslag en beheer dat een efficiënt gebruik mogelijk is.

13.2 Documenten

Algemeen

Zeeland Airport BV is bij wet verplicht te beschikken over diverse luchtvaartpublicaties, welke benodigd zijn voor een veilige vluchtvoorbereiding en -uitvoering.

Tevens heeft zij de verplichtingen een register bij te houden van alle vliegbewegingen, welke op het luchtvaarterrein hebben plaatsgevonden, het zgn. luchthavenregister.

Luchthavenregister

Het luchthavenregister bevat de volgende informatie (elektronisch vastgelegd):

- Registratie bezoekend vliegtuig;
- Luchthaven van vertrek;
- Type vliegtuig;
- Naam gezagvoerder;
- Tijdstip landing;
- Tijdstip vertrek;
- Vliegveld van bestemming.

Bovenstaande gegevens dienen als grondslag voor berekening van havengeld evenals berekening geluidsbelasting.

Documentatie m.b.t. het vliegverkeer wordt bewaard voor een periode van vijf jaren.