



Verkeersreglement Airside

versie 5.5
15/02/2022



Handleiding tot het bekomen van het “Rijbewijs A”

1	Doel van dit document	2
2	Definities.	3
3	Algemene Bepalingen.	5
4	Ordering en regeling van het verkeer.	7
5	Instructies.	8
5.1	Basisregels	8
5.2	Snelheidsbeperking airside.	9
5.3	Specifieke voorrangregels.....	10
5.4	Stilstaan en parkeren.....	11
5.5	Manoeuvres met voertuigen.	11
5.6	Verlichting.	12
5.7	Passagiers- en vrachtvervoer.	12
5.8	Airside personeel, voetgangers en fietsers.	12
5.9	Veiligheidszones en -afstanden rond vliegtuigen.	14
5.10	Speciale voorschriften voor het manoeuvreerterrein.	16
5.11	Dienstwegen(Service-drives).....	16
5.12	Gebruik van de perimeterweg.....	17
5.13	Aanrijdingen aan airside.	17
5.14	Properheid verkeersterrein(apron).	18
6	Supervisie:.....	19
7	Speciale operaties:.....	20
7.1	Low Visibility Procedures	20
7.2	Stormprocedure	20
7.3	Bliksemprocedure	20
7.4	Towing operaties (verslepen van vliegtuigen).....	21
7.5	Engine testing (testen vliegtuigmotoren).....	21
7.6	Apron Warning System	21
8	Maatregelen in geval van overtredingen op dit verkeersreglement.	24
8.1	lichte en zware overtredingen.....	24
8.2	Procedure van vaststelling en beteugeling van de overtredingen.....	24
8.3	De verkeerscommissie.....	25
9	Kostprijs van het rijbewijs A	27
10	Procedure voor het bekomen van een rijbewijs A	28
10.1	Initiële aanvraag tot het bekomen van een rijbewijs A	28
10.2	Hernieuwing rijbewijs A gekoppeld aan luchthavenbadge	29
11	Procedure voor het bekomen van een rijbewijs M	30
12	Inwerkingtreding.	31
13	Overzicht van de wijzigingen & aanvullingen t.o.v. versie 4.1 , 5.1	31
14	Bijlagen:	32

1 Doel van dit document

Het verkeersreglement airside beschrijft de verkeersregels geldig aan airside en heeft tot doel de luchthavengebruiker voor te bereiden op het examen **om het “Rijbewijs A” te behalen**. Het **Rijbewijs A** laat toe om zich met een voertuig zelfstandig toegang te verschaffen tot de dienstwegen en de verkeersterreinen.

Iedereen werkzaam aan airside wordt geacht het Verkeersreglement Airside te kennen, ook al komt men niet met een voertuig aan airside!

Onderstaande figuur 1 verduidelijkt waar men zich met een voertuig mag begeven met een **Rijbewijs A**.

Met het **Rijbewijs A** kan men zich **GEENSZINS** toegang verschaffen tot het manoeuvreerterrein!



Figuur 1: het gebied waar het **Rijbewijs A** geldig is (in het groen aangeduid: de dienstwegen en de verkeersterreinen)



Figuur 2: het gebied waar het **Rijbewijs A** NIET geldig is (in het rood aangeduid: het manoeuvreerterrein)

Bepaalde luchthavendiensten moeten zich om operationele redenen op het manoeuvreerterrein begeven. Dit houdt de beheersing van bijkomende operationele procedures in, waaronder een permanent radiocontact met de verkeersstoren. Deze bijkomende procedures vormen het voorwerp van een bijkomend rijbewijs, het “**Rijbewijs M**”.

2 Definities.

Aircraft stand: zie vliegtuigstandplaats.

Airport Inspection: bevoegd persoon van de dienst Operations belast met de algemene operationele leiding van de luchthaven

Airside: afgebakend luchtvaartterrein waar luchtvaartuigen op manoeuvreren en waartoe de toegang gecontroleerd is.

Anti-collision-light: roterend of flitsend, rood of wit licht onder en bovenaan het toestel.

Apron: zie verkeersterrein.

AWS-borden: “Apron Warning Systeem”: signalisatie om bij specifieke weersomstandigheden zoals slechte zichtbaarheid(mist), onweer-/bliksemrisico of stormwind de luchthavengebruikers te verwittigen.

Baanstrook : zie strip

Bewegingsgebied: dat deel van het luchtvaartterrein, dat bestemd is voor het manoeuvreren van de luchtvaartuigen op de grond. Het omvat het manoeuvreerterrein en de verkeersterreinen (aprons).

Dienstweg: een met witte lijnen afgebakende rijweg van het verkeersterrein voorbehouden voor de veilige beweging van alle grondmaterieel op de aprons.

Duty Operations Officer: = **Airport Inspection**; vroegere benaming voor luchthaveninspectie, dienst Operaties.

Equipment limit lines : rode lijnen die de zones bestemd voor het stationeren van handlingmateriaal afbakenen. (“huisje”)

Follow-me: geel voertuig uitgerust met kentekens en lichtbalk "Follow-me".

Gate: uitgang voor passagiers naar het vliegtuig.

Handling material: het materieel gebruikt bij de afhandeling van een vliegtuig.

Luchthaveninspectie: zie Airport Inspection

Luchtzijde : zie airside

Manoeuvreerterrein: een deel van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het opstijgen en landen van de luchtvaartuigen en voor de daarmee verband houdende manoeuvres op de grond, met uitsluiting van de verkeersterreinen.

Manoeuvring area: zie manoeuvreerterrein

Marshaller: zie seingever.

Movement area: zie bewegingsgebied.

Narrow body toestel: vliegtuig dat in passagiersconfiguratie slechts één gangpad heeft (vb. B737, B757, A320, E195, etc) Deze kleinere toestellen hebben meestal maar een romp diameter van ca. 4meter.

Perimeterweg: (zie ook ringweg)

Power Supply(GPU): externe stroomtoevoer voor vliegtuigen, Ground Power Unit

PRM lift: ambulift of voertuig voor het aan boord brengen of afhalen van passagiers met beperkte mobiliteit.

RESA (Runway End Safety Area): Een zone met lengte van 240m en breedte van 75m aan beide zijden van de as, beginnend vanaf het einde van de Strip met als bedoeling het risico op schade bij vliegtuigen te beperken in het geval van een “undershoot” bij landing of een “overrun” bij landing.

Rijbewijs M: bijkomend rijbewijs om zelfstandig te rijden op het manoeuvreerterrein.

Ringweg (ook perimeterweg): is de niet publieke weg die, gelegen aan de rand van de luchthaven, op het domein van de luchthavenautoriteit aan airside, het bewegingsgebied voor vliegtuigen omringt. Meestal volgt het traject in de mate van het mogelijke de omheining van de luchthaven.

Rolbaan of taxiway: een speciaal voor rijdende luchtvaartuigen met gele lijnen gemerkt gedeelte van een luchtvaartterrein.

Runway: zie startbaan.

Seingever: bevoegd persoon van de dienst Operaties die tekens geeft aan de piloot om zijn toestel op een veilige plaats te parkeren.

Service-drive: zie dienstweg.

Stand: zie vliegtuigstandplaats.

Startbaan: een speciaal voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen gemerkt gedeelte van een luchtvaartterrein.

Strip: een veiligheidszone van 150 m aan beide zijden van de as van de landingsbaan tot 60 m voorbij het einde van de baan, waar geen vaste of traag bewegende obstakels toegelaten zijn, tenzij ze “frangible” (afbreekbaar) zijn.

Taxiway: zie rolbanen.

Towing: verslepen van vliegtuigen d.m.v. een tractor, m.a.w. zonder de voortstuwing van het vliegtuig zelf.

Verkeersterrein: een bepaald gebied van een luchtvaartterrein bestemd voor de luchtvaartuigen tijdens het in- en ontschepen van de reizigers, het laden of lossen van de vracht, het brandstof laden, het parkeren of het onderhoud. (Apron)

Vliegtuigstandplaats: een bepaald deel van het verkeersterrein bestemd voor het parkeren van luchtvaartuigen.

Wide-body toestel: vliegtuig dat in passagiersconfiguratie over twee gangpaden beschikt. Deze grotere toestellen hebben reeds een romp diameter van ca. 6meter of meer. (vb. A300, A330, B767, B747, B777, B787, MD11,etc) Kunnen evengoed cargo toestellen zijn. (vb. An124, etc)

3 Algemene Bepalingen.

3.1 Het niet-publiek gedeelte van de luchthaven - hierna "airside" genoemd- is gelegen op het privaatdomein van het Vlaamse Gewest en mag enkel betreden worden met een door de luchthavendirectie afgeleverde toelating of onder begeleiding van een persoon in het bezit is van een dergelijke toelating. In uitzonderlijke omstandigheden kan door de luchthavendirectie een bijzondere regeling toegestaan worden.

3.2 Om zelfstandig met een voertuig aan airside te komen heeft een luchthavengebruiker nodig:

- a) een toegangsbewijs voor personen : luchthavenidentificatiebadge.
- b) een toegangsbewijs voor het motorvoertuig.
- c) een **rijbewijs A** voor de bestuurder van een motorvoertuig,

Deze documenten kunnen alleen door de luchthavendirectie worden afgeleverd.

3.3 Zich aan airside bewegen gebeurt op eigen risico en verantwoordelijkheid.

3.4 Iedereen die zich aan luchtzijde begeeft moet voldoende voorzien zijn van reflecterende en fluorescerende kledij volgens de EU-norm 471/ EN ISO 20471. Minimum klasse 1, wat betekent dat minstens op het bovenlichaam een fluo hesje gedragen dient te worden. Ook binnen voertuigen is deze verplichting van toepassing.

Voor grote groepen bezoekers kan een regeling getroffen worden na samenspraak met Airport Inspection.

Passagiers zijn vrijgesteld.



Aandachtspunt! Fluo hesjes dienen dicht te worden gedaan zodat men ook in vooraanzicht goed zichtbaar is.

3.5 De bevoegde diensten van de luchthavenautoriteit behouden zich het recht voor het verkeer airside tot staan te brengen, te wijzigen en speciale maatregelen uit te vaardigen bij uitzonderlijke omstandigheden. Instructies gegeven door luchthaven operaties (Airport Inspection, marshalling) moeten worden opgevolgd, zelfs indien zijn indruisen tegen deze verkeersregels.

3.6 Om een rijbewijs luchtzijde te bekomen dient de aanvrager het Verkeersreglement Airside te kennen en te slagen in een theoretische proef. Het **Rijbewijs A** blijft maximaal 5 jaar geldig en wordt vernieuwd samen met de luchthavenidentificatiebadge (opnieuw slagen in theoretische proef).

3.7 Om zich op het manoeuvreerterrein, de Strip en de RESA's te mogen begeven heeft de bestuurder bovenop het **rijbewijs A**, ook een **rijbewijs M** nodig. Dit rijbewijs kan slechts bekomen worden na het volgen van een opleiding bij Airport Inspection en na het afleggen van een theoretische en praktische proef.

3.8 Alle rollend materiaal dient te voldoen aan de technische eisen van de wegcode en in een goede staat onderhouden worden. De staat van onderhoud kan opgevraagd worden door de luchthavenuitbater. De voertuigen dienen te voldoen aan alle eisen inzake milieu (emissies, geluidsproductie, enz.).

3.9 Voertuigen die dienstig zijn om rond vliegtuigen te rijden en die zich op het manoeuvreerterrein begeven, zullen daarenboven voorzien worden van reflecterende strips die de lengte- en breedtecontouren aanduiden.

3.10 De voertuigen zullen identificeerbaar zijn door middel van de bedrijfsnaam of het bedrijfslogo en een identificatienummer dat op onuitwisbare wijze wordt aangebracht op een uniforme wijze voor alle voertuigen van hetzelfde bedrijf.

3.11 De aanvrager die aan luchtzijde speciale voertuigen bestuurt, zoals vorkliften, schaarliften, enz. dient in het bezit te zijn van alle noodzakelijke certificaten die ingevolge enigerlei reglementering (zoals o.m. arbeidsveiligheid) voor deze speciale voertuigen vereist zijn. Voor het besturen van voertuigen die volgens het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijsverkeersreglement een ander rijbewijs dan het rijbewijs categorie B vereisen dient de werkgever te attesteren dat het personeel dat niet in het bezit is van een dergelijk rijbewijs intern opgeleid werd in het veilig behandelen van deze categorie voertuigen en een praktische proef afgelegd heeft waaruit dit blijkt.

3.12 Elk voorval (ongeval, incident, gebrek, etc) dient onmiddellijk gemeld te worden bij de Airport Inspection.

4 Ordening en regeling van het verkeer.

4.1 Om de veiligheid en het goed verloop van het airside verkeer te waarborgen moeten de gebruikers **de algemene principes** van de wegcode (K.B. 01/12/1975) in acht nemen.

Zij moeten er nochtans terdege rekening mee houden dat:

- er airside voertuigen kunnen circuleren die niet beantwoorden aan de bepalingen van de wegcode inzake signalisatie, verlichting, afmetingen, identificeringsmerken, enz.
- er airside specifieke wegsignalisatie en -markeringen worden gebruikt.
- de verkeerstekens die op de weg geschilderd zijn dezelfde rechtsgeldigheid hebben als de analoge signalisatieborden.

4.2 Specifiek voor airside zijn volgende basisregels van toepassing met voorrang op de bepalingen van de wegcode:

- absolute voorrang voor vliegtuigen.
- de aanwezigheid van rijtuigen en niet -geïmmatriculeerd rollend materieel die niet conform zijn met de wegcode.
- breedte der wegen, bochtstralen, verlichting kunnen afwijken van de wegcode.
- bijzondere verkeerstekens en verkeersomstandigheden.
- verplichte exploitatieverzekering.

4.3 Afwijkingen voor veiligheids- en hulpdiensten. Bij een reëel luchtvaartongeval **(en enkel dan)** hebben de voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten voorrang op taxiënde vliegtuigen wanneer ze gebruik maken van hun blauwe zwaailichten en geluidssignalen. De toren zal alle taxiënde piloten hiervan verwittigen via de grond- én torenfrequentie.

5 Instructies.

5.1 Basisregels

5.1.1 Iedere gebruiker van airside wegen moet steeds een zodanig rijgedrag aan de dag leggen, dat hij zichzelf noch andere personen in gevaar brengt.

5.1.2 Roken en het ontsteken van vuur airside is **streng verboden**, zelfs binnen het rollend materieel. Roken is enkel en alleen toegestaan in de voorziene afgebakende rokersruimtes, deze bevinden zich voor apron 2 t.h.v. de IT-parking en voor apron 1, naast de loads.



5.1.3 Er is een absolute nultolerantie met betrekking tot het gebruik of onder invloed zijn van alcoholische dranken, verdovings-slaap-, of hallucinogene middelen, of van geneesmiddelen.

Wanneer Airport Inspection op de hoogte wordt gebracht dat airside een mogelijk geïntoxiceerd persoon aan het werk is, dan wordt deze persoon naar landside gestuurd. Teneinde de vaststelling van een alcoholintoxicatie te objectiveren, beschikt Airport Inspection over de mogelijkheid om een alcoholtester te gebruiken. Airport Inspection kan (in het bijzijn van een getuige) aan de betrokken persoon vragen om de alcoholtest vrijwillig af te leggen mocht er discussie zijn over het al dan niet geïntoxiceerd zijn.

Er zijn dan 3 mogelijkheden:

- (1) De persoon verlaat vrijwillig airside zonder test
- (2) De persoon aanvaardt de test: hij/zij zal airside moeten verlaten indien positief getest
- (3) De persoon weigert de test: hij/zij zal airside moeten verlaten

Indien positief getest, of bij weigering van de test, zal de betrokken persoon een aangetekend schrijven ontvangen van de luchthaven, dat bij recidive de luchthavenbadge zal worden ingetrokken.

5.1.4 Het gebruik van voertuigen dient tot het strikte minimum te worden beperkt, in het bijzonder wanneer de LVP (Low Visibility Procedure) van toepassing is. **Het kruisen van de taxiweg Mike is verboden tijdens LVP.**

- 5.1.5 Bestuurders en of eigenaars van voertuigen en werfrijtuigen moeten hun materieel onderhouden en controleren volgens de geest van de wegcode en de voorschriften van de constructeur. Bovendien moeten alle voertuigen en al het rollend materieel, waarvoor dit vereist is, onderworpen worden aan de wettelijk verplichte en geattesteerde keuringen door een “erkend organisme”, volgens de modaliteiten en termijnen bepaald in de welzijnswet en de codex arbeidsveiligheid. Ze moeten voldoende verzekerd zijn, rekening houdend met de specifieke risico’s op een luchthaven.
- 5.1.6 Verkeerslichten en verkeerssignalisatie moeten strikt worden gerespecteerd.
- 5.1.7 Het is verboden voorwerpen onbeheerd op het verkeersterrein achter te laten. Motoren onnodig op vrijloop laten draaien is verboden.
- 5.1.8 Elke belemmering van het verkeer moet zo spoedig mogelijk weggewerkt worden. Zo dit niet mogelijk is, moet Airport Inspection onmiddellijk ingelicht worden.
- 5.1.9 Voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten hebben slechts voorrang als zij zich verplaatsen in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van de wegcode en gebruik maken van hun blauwe zwaailichten en geluidssignaal.
- 5.1.10 Speciale aandacht is vereist voor voetgangers. Het verkeer moet minstens 1 meter afstand tot de voetgangers bewaren.
- 5.1.11 Honden moeten aan de leiband gehouden worden.
- 5.1.12 Het aantal gesleepte voertuigen mag niet meer bedragen dan 6 eenheden (dollies, karretjes). De totale lengte van dergelijke sleep mag niet langer zijn dan 25 meter.
- 5.1.13 Voor de eigen veiligheid, moeten veiligheidsgordels gedragen worden door de bestuurder en passagier(s) op de plaatsen die hiervan voorzien zijn.
- 5.1.14 Tijdens het besturen van een voertuig, is het telefoneren verboden, indien dit niet handsfree kan gebeuren.

5.2 *Snelheidsbeperking airside.*

- 5.2.1 Een algemene snelheidsbeperking van max. **30 km/u** geldt op de dienstwegen, tenzij anders wordt aangegeven.



- 5.2.2 Op de vliegtuigstandplaatsen is de snelheid beperkt tot max. 5 km/u.



- 5.2.3 Deze snelheidsbeperkingen gelden niet voor de in 5.1.9. vermelde voertuigen, indien zij zich manifesteren als een prioritair voertuig.
- 5.2.4. Airport Inspection is bevoegd om snelheidscontroles uit te voeren. Deze controles kunnen gebeuren aan de hand van speed guns, snelheidsmeters of simpelweg volgen van het voertuig. Overtredingen worden bestraft zoals beschreven in hoofdstuk 8.

5.3 *Specifieke voorrangsregels*

- 5.3.1 Voertuigen en voertuigen die vliegtuigen slepen, moeten steeds voorrang verlenen aan vliegtuigen die landen, opstijgen, taxiën. Een toestel met het “anti collisionlight” in werking, kan iedere moment in beweging komen en moet dus voorrang krijgen indien de trajecten kruisen. ~~Er moet ook voorrang verleend worden aan stilstaande vliegtuigen waarvan het “anti collisionlight” in werking is.~~
Bij een reël luchtvaartongeval **(en enkel dan)** hebben de voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten voorrang op taxiënde vliegtuigen wanneer ze gebruik maken van hun blauwe zwaailichten en geluidssignalen. De verkeersleiding zal alle taxiënde piloten hiervan verwittigen via de torenfrequentie.
- 5.3.2 Verder gelden de volgende prioriteiten in dalende orde:
1. de voertuigen bedoeld onder 5.1.9
 2. voetgangers
 3. andere operationele voertuigen van de luchthavenautoriteiten uitgerust met gele of oranje zwaailichten.
 4. behoudens de voertuigen met voorrang, moeten alle andere voertuigen voorrang geven aan een passagiersbus (oa PRM bus), wanneer deze met in werking gestelde richtingaanwijzer zijn parkeerplaats wens te verlaten.
- 5.3.3 Het is niet toegelaten om tijdens het marshallen van een vliegtuig, tussen de seingever/marshaller en het betrokken vliegtuig te rijden. Bestuurders mogen pas hun weg vervolgen wanneer het de seingever het “aan de blokken” teken aan de bemanning getoond heeft.
- 5.3.4 Verkeer op de dienstweg heeft steeds voorrang op verkeer komend van de apron. (opgelet zie 5.3.3, seingever heeft voorrang tijdens marshalling van een toestel)

5.4 *Stilstaan en parkeren*

- 5.4.1 Voertuigen moeten steeds op de daartoe speciaal gemarkeerde plaatsen geparkeerd worden.
- 5.4.2 Op de vliegtuigstandplaatsen moeten de voertuigen bij voorkeur derwijze geparkeerd worden dat zij steeds hun plaats kunnen verlaten zonder achteruit te rijden .
Het is eveneens verboden zijn voertuig zodanig te parkeren dat andere voertuigen gedwongen worden om achteruit te rijden.
- 5.4.3 Bij stilstaande voertuigen, waarvan de motor moet draaien om hun functie te kunnen uitoefenen, moet steeds de handrem aangehaald worden.
Bij gebruik van transportbanden aan een vliegtuig moeten de nodige maatregelen genomen worden om te vermijden dat de transportband tijdens het lossen of het laden in beweging kan komen en/of dat het rollend gedeelte in aanraking kan komen met het vliegtuig.
- 5.4.4 Stilstaan of parkeren voor deuren , poorten en trappen die door passagiers of crew worden gebruikt is verboden, behalve tijdens het in- en uitstappen.
- 5.4.5 Alle voertuigen moeten op de vliegtuigstandplaatsen zo opgesteld worden dat zowel brandstofbevoorradingsvoertuigen als brandweervoertuigen steeds vooruit van bij het vliegtuig kunnen weggrijpen.
- 5.4.6 Alle voertuigen moeten op de vliegtuigstandplaatsen zo opgesteld worden dat zij de veilige ontplooiing van de reddingsmiddelen (glijbanen) niet kunnen verhinderen.

5.5 *Manoeuvres met voertuigen.*

- 5.5.1 Achterwaarts rijden is enkel toegelaten als vooruit rijden niet mogelijk is.
- 5.5.2 Een bestuurder moet er zich steeds van vergewissen dat de weg vrij is alvorens zijn voertuig in beweging te zetten. Bij onvoldoende zichtbaarheid dient de bestuurder een passende begeleiding te hebben of aan te vragen.
- 5.5.3 Achteruitrijden moet steeds gebeuren aan een snelheid van max. 5 km per uur.



- 5.5.4 Voertuigen die omwille van hun afmetingen of constructie een slechte zichtbaarheid geven bij het achteruitrijden moeten uitgerust zijn met afdoende visuele en hoorbare middelen of moeten tijdens het manoeuvre begeleid worden door een tweede persoon.

Deze persoon moet buiten het traject staan en visueel of radiocontact houden met de chauffeur.

5.6 *Verlichting.*

- 5.6.1. Alle voertuigen - behalve sommige speciale voertuigen - moeten gedurende de nacht, in schemerperiodes en bij beperkte zichtbaarheid (mist, zware regenval, sneeuw, enz...) voorzien zijn van de volgens de wegcode vereiste verlichting.
- 5.6.2. Op het bewegingsgebied dient elk voertuig in beweging -behalve sommige voertuigen zoals trappen, GPU's, enz- te allen tijde een geel of oranje zwaailicht te ontsteken. Indien er geen geel zwaailicht ter beschikking is dient het voertuig de vier richtingaanwijzers te ontsteken.



- 5.6.3. Transporten die omwille van hun omvang het gabarit van een rijvak overschrijden dienen begeleid te worden door een voertuig dat dit uitzonderlijk transport aankondigt. Tevens moet het transport duidelijk gesignaleerd en verlicht te worden, zodoende de andere weggebruikers de gepaste maatregelen kunnen nemen (halt houden of plaats maken). De procedure moet voorafgaandelijk en op initiatief van de bestuurder, afgesproken worden met Airport Inspection.

5.7 *Passagiers- en vrachtvervoer.*

- 5.7.1. Passagiers mogen enkel in voor personen bestemde voertuigen worden vervoerd.
- 5.7.2. Vracht moet vervoerd worden in en op daartoe geëigend rollend materieel.
- 5.7.3. Vracht en materiaal moet zo geplaatst zijn dat er geen risico is op wegwaaien of – rollen. De rem van rollend materieel moet steeds opgezet worden. Containers moeten steeds verankerd zijn of opgeslagen zijn op een veilige plaats.

5.8 *Airside personeel, voetgangers en fietsers.*

- 5.8.1. Voetgangers moeten gebruik maken van de daartoe aangeduide voetpaden en oversteekplaatsen. Passagiers moeten steeds begeleid worden door personeel van de afhandelingsmaatschappijen of de luchtvaartmaatschappij.
- 5.8.2. Voetgangers mogen het bewegingsgebied niet te voet oversteken, dit geldt ook voor bemanningsleden.

- 5.8.3. Wanneer de dienstweg ter hoogte van een zebrapad tijdelijk wordt afgesloten voor de oversteek van passagiers, moeten voertuigen wachten tot de linten (=viaguides) terug worden ingerold door de beveiligingsagent.

Enkel de volgende operationele diensten mogen dan als alternatief de zuidelijke dienstweg op Apron 2 gebruiken:

- Operations (AI, Seingever, BCU)
- Brandweer
- Elektricien/maintenance
- Handler
- Fueler

Er mag geenszins over de standplaatsen zelf gereden worden om de tijdelijk afgesloten dienstweg te omzeilen !

- 5.8.4. Het gebruik van fietsen is verboden op het bewegingsterrein. De fietsen die gebruikt worden op de dienstwegen moeten beantwoorden aan de normen bepaald door de wegcode en de fietser moet drager zijn van een fluo-jasje.

- 5.8.5. Iedereen die zich aan luchtzijde begeeft moet voldoende voorzien zijn van reflecterende en fluorescerende kledij volgens de EU-norm 471/ EN ISO 20471. Minimum klasse 1, wat betekent dat minstens op het bovenlichaam een fluo hesje gedragen dient te worden. Ook binnen voertuigen is deze verplichting van toepassing. Voor grote groepen bezoekers kan een regeling getroffen worden na samenspraak met Airport Inspection.

Passagiers zijn vrijgesteld.

Aandachtspunt! Fluo hesjes dienen dicht te worden gedaan zodat men ook in vooraanzicht goed zichtbaar is.



5.9 Veiligheidszones en -afstanden rond vliegtuigen.

5.9.1. De veiligheidsafstanden tot de vliegtuigen met draaiende motoren zijn de volgende:

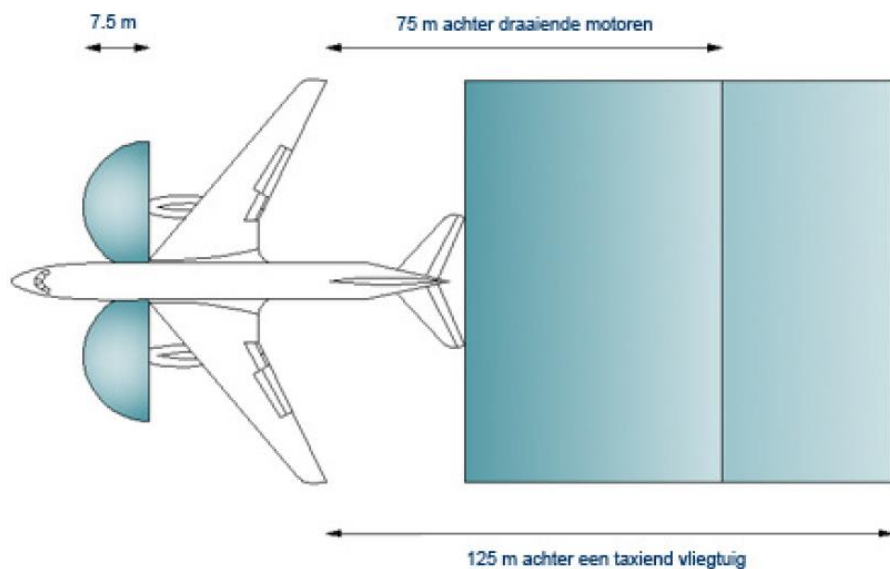
5.9.1.1. Vliegtuigen uitgerust met straalmotoren:

Minimum 7,5 m vòòr de draaiende motor

Achter draaiende motoren:

- 50m van een small of narrow-body vliegtuig
- minimum 75 m achter de draaiende motor van een wide-body vliegtuig.

Achter een taxiënd vliegtuig: minimum 125m



5.9.1.2. Vliegtuigen uitgerust met schroefmotoren: verboden in de gevaarszone van de schroeven te komen en of te rijden.

5.9.2. Veiligheidszones rond geparkeerde vliegtuigen:

5.9.2.1.1. De veiligheidszone strekt zich uit tot minimum 5m van de contouren van het vliegtuig. Enkel de voertuigen strikt nodig voor de afhandeling van vliegtuigen zijn in deze zone toegelaten.

5.9.2.1.2. Met uitzondering van personeelsleden die de Power Supply en de blokken aan het neuswiel plaatsen mag niemand te voet of met gelijk welk rollend materieel of voertuig een vliegtuig benaderen alvorens de motoren zijn stilgelegd en de blokken zijn geplaatst. Pas nadat het “anti collisionlight” is afgezet, mag het overige materieel aan een vliegtuig worden aangebracht.

5.9.2.2. Kegels moeten geplaatst worden aan de wingtips en de motoren.

- 5.9.2.3. Het is verboden met voertuigen of afhandelingsmaterieel onder de vleugels of de romp van een vliegtuig te rijden, tenzij dit voor de afhandeling van het betrokken vliegtuig strikt noodzakelijk is.
- 5.9.2.4. Alvorens de veiligheidszone te betreden moet elke bestuurder een veiligheidsstop (safety-stop) maken, teneinde bij het niet-functioneren van de remmen een aanrijding met het vliegtuig te vermijden.
- 5.9.2.5. Gemotoriseerde voertuigen mogen niet dichterbij dan 5 meter het vliegtuig benaderen, behalve de voor de afhandeling noodzakelijke voertuigen (d.w.z. voertuigen die een vaste verbinding hebben met het vliegtuig). In dergelijk geval moeten deze voertuigen begeleid worden door een 2^{de} persoon, behalve wanneer zij speciaal daarvoor zijn uitgerust, d.w.z. voorzien in glas, doorkijkkoepel in dak, breed spectrumcamera met monitor.
- 5.9.2.6. Bij de in- en ontscheping van passagiers moeten de zones voor de nooddeuren steeds vrij zijn.
- 5.9.2.7. Buiten de brandstofbevoorradingsvoertuigen en brandweervoertuigen mogen geen andere voertuigen in de omgeving van de ventilatieopeningen van de vliegtuigtanks verblijven.
- 5.9.2.8. Tijdens brandstof bevoorrading:
- a) Geen enkel voertuig of grondafhandelingsmateriaal mag opgesteld staan zodat zij de evacuatie van de tankwagens zouden kunnen verhinderen.
 - b) Voertuigen en grondafhandelingsmateriaal dienen buiten een sfeer van min. 3m te worden geplaatst van de fuelvent openingen, de fuel-koppelingen in de vleugels van het toestel, de fuel-koppelingen op de tankwagens en van de uitgerolde fuel-slangen in gebruik. Dit is de Fuelling Safety Zone = ex-zone waarin het omwille van explosiegevaar verboden is om
 - GSM (behalve Ex-GSM) te gebruiken
 - batterijen te plaatsen, vervangen of te laden tijdens het tanken
 - fototoestellen met flashlight te gebruiken tijdens het tanken
 - Elk toestel, gereedschap of andere uitrustingen die vonken kunnen veroorzaken zijn verboden tijdens het tanken
 - c) Rond de tankwagens, de slangen en aansluitpunten dient min. 1,5m afstand gehouden te worden om beschadiging te voorkomen.
- 5.9.2.9. Het is verboden gemotoriseerde voertuigen op te starten die zich in uitgevloeide fuel bevinden. Het is eveneens verboden door uitgevloeide fuel te rijden.
- 5.9.3. Veiligheidszone voor taxiënde vliegtuigen: een imaginaire lijn op 7.5m. afstand van de vleugeltippen bakent de veiligheidszone af.

5.10 *Speciale voorschriften voor het manoeuvreerterrein.*

- 5.10.1. Toegang tot het manoeuvreerterrein is beperkt tot de luchthavendiensten, in het bezit van een **rijbewijs M** of onder begeleiding van deze diensten.
- 5.10.2. Niemand mag zich in het manoeuvreerterrein begeven zonder vooraf toelating verkregen te hebben van de Dienst Luchthavenverkeersleiding.
- 5.10.3. Niemand onder begeleiding mag zich in het manoeuvreerterrein begeven zonder vooraf aanmelden bij Airport Inspection.
- 5.10.4. Voertuigen die zich in het manoeuvreerterrein begeven, moeten voorzien zijn van een opvallende kleur, oranje zwaailichten en uitgerust zijn met een VHF radio.

5.11 *Dienstwegen(Service-drives).*

- 5.11.1. De dienstwegen (services-drives) moeten steeds gebruikt worden, behalve: Voor voertuigen die, wegens hun afmetingen, bepaalde wegtrajecten niet kunnen volgen. In dat geval wordt er tussen de luchthavenverkeersleiding en Airport Inspection met de betrokken bestuurder een speciale procedure uitgewerkt.
- 5.11.2. Indien de bestemming buiten de dienstweg (service-drive) ligt moet deze tot zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming worden gevolgd. Alleen op die plaats mag de ononderbroken afboordingslijn van de service-drive worden overgestoken.
- 5.11.3. Rolbanen voor vliegtuigen mogen enkel gekruist worden op de daartoe voorziene plaatsen enkel indien aankomende vliegtuigen niet gehinderd noch in gevaar worden gebracht.

Tijdens LVP mag de taxiweg Mike niet gekruist worden.

De minimum afstand waarop een naderend vliegtuig mag gekruist worden bedraagt 200m. Daarenboven zal, bij slechte zichtbaarheid (minder dan 600m), iedere bestuurder de nodige extra voorzorgen nemen.

In alle omstandigheden mogen voetgangers of fietsers deze plaatsen niet oversteken.

- 5.11.4. Voor voertuigen en transporten die wegens hun afmetingen (“outsized”) bepaalde wegtrajecten niet kunnen volgen of waardoor het normaal verkeer op de dienstweg niet langer mogelijk is, dient een speciale procedure gevolgd te worden die afgesproken wordt tussen de betrokken bestuurder en Airport Inspection. De bestuurder neemt voorafgaandelijk het initiatief om deze procedure op te starten bij Airport Inspection.
- 5.11.5. De strook tussen de dienstweg en het passagiersgebouw, thv de boarding gates en de bagage-afhandelingszone, is een zone met beperkte toegang en er geldt een strikte snelheidsbeperking van 5 km/u en verboden voor doorgaand verkeer.

De zone is enkel toegankelijk voor:

- Bagage afhandeling
- PRM- & passagiersbus

- VIP transport
- Crewtransport
- Interventievoertuigen

5.12 *Gebruik van de perimeterweg.*

- 5.12.1 Het traject van de perimeterweg voorbij startpunt Oost & West loopt door groen gebied en is in de nabijheid van de startbaan & taxiwegen. Het verstoren van de vogelpopulatie in nabijheid van het vliegverkeer vormt dan ook een groot risico.
- 5.12.2 Gebruik van de perimeter is slechts beperkt toegankelijk voor de luchthavendiensten of onderaannemers. Voorafgaandelijke toestemming van de dienst Operations (Airport Inspection/BCU) is vereist.
- 5.12.3 Het gebruik van de perimeter voorbij de startpunten Oost & West, houdt extra beperkingen en een afzonderlijke procedure in. De gebruikers worden geacht deze procedure te kennen.
- 5.12.4 **Het kruisen van de taxiweg MIKE t.h.v startpunt Oost is verboden bij LVP.**

5.13 *Aanrijdingen aan airside.*

- 5.13.1. In het belang van de luchtvaartveiligheid, moeten alle beschadigingen, veroorzaakt bij aanrijdingen met vliegtuigen, hoe miniem zij ook zijn, steeds onmiddellijk ter kennis gebracht worden van Airport Inspection. Dit kadert in de “just culture”.
- 5.13.2. Alle aanrijdingen met voertuigen waarbij gekwetsten betrokken zijn en/of schade aan derden wordt veroorzaakt moeten onmiddellijk ter kennis gebracht worden aan Airport Inspection
- 5.13.3. Personen, betrokken bij één van bovenvermelde ongevallen, evenals getuigen, moeten ter plaatse blijven en kunnen worden onderworpen aan een alcoholtest.

5.14 *Properheid verkeersterrein(apron)- FOD*

FOD = Foreign Object Debris = Elk object gelegen in een ongeschikte locatie met de capaciteit om personeel te verwonden en schade aan vliegtuigen toe te brengen.

5.14.1 Iedere gebruiker van het verkeersterrein is er toe gehouden de inschepingsvloer proper te houden.

Op de inschepingsvloer zijn speciale vuilnisbakken met het opschrift “FOD” aangebracht waarin eventueel zwerfvuil kan gedeponereerd worden.

Blikjes en andere (drank)verpakkingen zijn op de apron verboden in open lucht.

5.14.2 Afhandelaars staan in voor de FOD-check van de vliegtuigstandplaatsen voor elke aankomst en vertrek.

5.14.3 Speciale FOD-vondsten (bv. vliegtuigonderdelen) dienen onmiddellijk gemeld te worden bij Airport Inspection.

6 Supervisie:

- 6.1. Airport Inspection is verantwoordelijk voor het toezicht op het airside verkeer.
- 6.2. Alle identificatie- en toegangsbewijzen nodig voor airside moeten zichtbaar gedragen worden en, op verzoek van Airport Inspection en luchthavenbeveiliging, onmiddellijk aangeboden worden.
- 6.3. Fotografie aan luchtzijde is enkel mogelijk mits voorafgaandelijke toelating van Airport Inspection.

7 Speciale operaties:

7.1 **Low Visibility Procedures**

(zie afzonderlijke procedure)

7.1.1. Specifieke procedures aan luchtzijde die in voege gaan bij zichtbaarheden minder dan 600m.

7.1.2. Wordt geactiveerd & aangekondigd door Airport Inspection en wordt o.a. geafficheerd via de AWS-borden.

LVP

7.1.3. Alle bewegingen aan luchtzijde moet tot het strikt noodzakelijke beperkt worden, en men moet een verhoogde waakzaamheid aanhouden in het bewegingsgebied van vliegtuigen.

7.2 **Stormprocedure**

(zie afzonderlijke procedure)

7.2.1. De procedure “windoverlast” wordt opgestart bij waargenomen windsnelheden vanaf 35 knopen. Alle luchthavengebruikers worden geacht deze procedure te kennen.

7.2.2. Wordt geactiveerd & aangekondigd door Airport Inspection en wordt o.a. geafficheerd via de AWS-borden.

STORM

7.2.3. Alle luchthavengebruikers worden geacht hun materieel te beschermen & te beveiligen tegen hevige rukwinden. Specifieke aandacht voor het correct opzetten van de remmen van getrokken materieel (bagagekarren, dollies, etc).

7.3 **Bliksemprocedure**

(zie afzonderlijke procedure)

7.3.1. De procedure wordt opgestart indien er risico is op blikseminslag binnen 5km rond de luchthaven. Alle luchthavengebruikers worden geacht deze procedure te kennen.

7.3.2. Wordt geactiveerd & aangekondigd door Airport Inspection en wordt o.a. geafficheerd via de AWS-borden.

LIGHTNING

7.3.3. In het algemeen moet gesteld worden dat handelingen in open lucht verboden zijn. Iedere persoon moet ten allen tijde vermijden om zich in open vlaktes of onder vliegtuigen te begeven. Ook het dragen van headsetverbindingen met vliegtuigen is strikt verboden.

7.4 Towing operaties (verslepen van vliegtuigen)

- 7.4.1. Personen die de towing-operaties uitvoeren, moeten door hun werkgever voldoende getraind zijn en dit moet erkend zijn door die werkgever.
- 7.4.2. Zij die het manoeuvreren uitvoeren, moeten zich ervan vergewissen dat alle nodige instanties verwittigd zijn, zodoende er supervisie en begeleiding van de dienst Operaties kan georganiseerd worden.
Een towing-operatie kan slechts enkel alleen gebeuren na voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van Airport Inspection en onder follow-me van een marshaller.
- 7.4.3. De uitvoerders moeten er zich van bewust zijn, dat men zich in luchthavengebied verplaatst waar wederzijds radiocontact verplicht is met de verkeersleiding. De marshaller zorgt voor deze communicatie bij towing operaties.
- 7.4.4. Begeleiders en uitvoerders moeten constant met elkaar in verbinding staan, om in geval van onregelmatigheden mekaar direct te kunnen verwittigen.

7.5 Engine testing (testen vliegtuigmotoren)

- 7.5.1. Het testen van vliegtuigmotoren kan slechts na aanvraag en goedkeuring van Airport Inspection.
- 7.5.2. Afhankelijk van de klasse van het toestel, kan de operatie slechts uitgevoerd worden onder constante aanwezigheid en supervisie van de marshaller.
- 7.5.3. De uitvoerders moeten er zich van bewust zijn, dat men zich mogelijks in luchthavengebied begeeft waar wederzijds radiocontact verplicht is met de verkeersleiding. De vliegtuigoperator zorgt voor deze communicatie onder supervisie van de marshaller.
- 7.5.4. Begeleiders en uitvoerders moeten constant met elkaar in verbinding staan, om in geval van onregelmatigheden mekaar direct te kunnen verwittigen.
- 7.5.5. De testlocatie moet vooraf grondig gecontroleerd worden op het FOD-vrij zijn.

7.6 Apron Warning System

- 7.6.1 Op 4 locaties op de luchthaven staan AWS-borden opgesteld:

- APRON 1: langs de dienstweg bij het bereiken van APRON 1
- APRON 2: langs de dienstweg thv de toren
- APRON 2: langs de dienstweg thv de brandweerkazerne.

- APRON 3: langs de dienstweg halverwege de apron, net voorbij het sas & tourniquet.

7.6.2 De borden kunnen 3 statussen afzonderlijk of in combinatie weergeven vergezeld van een knipperlicht:

- “LVP”: Low Visibility Procedure
- “LIGHTNING”: bliksemprocedure
- “STORM”: stormwindprocedure



7.6.3 De borden worden geactiveerd door Airport Inspection. Iedereen wordt geacht vertrouwd te zijn met de dan geldende maatregelen.

7.7 *Transport outsized cargo via de dienstweg (uitzonderlijk transport)*

Ingeval outsized cargo (dit is cargo die breder is dan één rijstrook van de verbindingsweg) dient getransporteerd te worden via de dienstwegen, verwittigt de afhandelaar Airport Inspection hiervan met het verzoek het traject af te sluiten in de tegengestelde richting van het transport;

Transport van apron 1 naar apron 2

- Airport Inspection roept een beschikbare dienst (luchthavenbeveiliging, -brandweer, ...) op om post te vatten aan het begin van de verbindingsweg op apron 2 en daar alle verkeer tegen te houden dat zich via de verbindingsweg naar apron 1 wenst te begeven
- Airport Inspection controleert de opstelling van deze post aan het begin van de dienstweg en voert een sweep uit van apron 2 naar apron 1 om te controleren of er zich nog voertuigen op de verbindingsweg bevinden
- Op het einde van het traject ontmoet hij het wachtende transport en neemt radiocontact met de opgestelde wachtpost aan het begin van de dienstweg om bevestiging te krijgen dat er na hem geen andere voertuigen de verbindingsweg zijn opgereden
- Na bevestiging geeft Airport Inspection het uitzonderlijk transport toestemming om de dienstweg op te rijden en volgt hij dit transport tot aan de bestemming op het tegengestelde rijvak
- Als de wachtpost het uitzonderlijk transport ziet aankomen, maakt deze de baan vrij

- Het uitzonderlijk transport wordt begeleid tot het op zijn bestemming is
- Daarna wordt de dienstweg terug vrijgegeven

Transport van apron 2 naar apron 1

- Airport Inspection roept een beschikbare dienst (luchthavenbeveiliging, -brandweer, ...) op om post te vatten aan het kruispunt Rolbaanstraat-dienstweg en daar alle verkeer tegen te houden dat zich via de verbindingsweg naar apron 2 wenst te begeven
- Airport Inspection controleert de opstelling van deze post aan het begin van de dienstweg en voert een sweep uit van apron 1 naar apron 2 om te controleren of er zich nog voertuigen op de verbindingsweg bevinden
- Op het einde van het traject ontmoet hij het wachtende transport en neemt radiocontact met de opgestelde wachtpost aan het begin van de dienstweg om bevestiging te krijgen dat er na hem geen andere voertuigen de verbindingsweg zijn opgereden
- Na bevestiging geeft Airport Inspection het uitzonderlijk transport toestemming om de dienstweg op te rijden en volgt hij dit transport tot aan de bestemming op het tegengestelde rijvak
- Het uitzonderlijk transport wordt begeleid tot het op zijn bestemming is
- Daarna wordt de dienstweg terug vrijgegeven

Transport via andere dienstwegen

Hetzelfde principe wordt gehanteerd van

- Wachtpost op einde/begin traject
- Sweep door Airport Inspection
- Transport vertrekt pas na "GO" van Airport Inspection
- Transport wordt ganse traject begeleid

8 Maatregelen in geval van overtredingen op dit verkeersreglement.

Overtredingen kunnen worden vastgesteld door de luchthavendirectie en Airport Inspection.

8.1 *Lichte en zware overtredingen*

8.1.1. Als zware overtredingen worden beschouwd:

- rijden zonder geldig **rijbewijs A** of toelating van Airport Inspection
- rijden binnen de strip zonder **rijbewijs M** of zonder begeleiding
- het niet in acht nemen van een stopteken of voorrangsregel.
- bij het afdraaien :
 - a) de andere bestuurders of weggebruikers in gevaar brengen;
 - b) de tegenliggers hinderen;
- de maximum toegelaten snelheid met meer dan 10 km/uur overschrijden;
- onder invloed zijn van alcoholische dranken, verdovings-, slaap-, hallucinogene middelen of geneesmiddelen.
- bij duisternis zonder lichten rijden;
- het overschrijden van een witte doorlopende streep (uitzondering zie artikel 5.11.2)
- een vliegtuig in beweging hinderen;
- achterlaten van materieel buiten de equipment limit lines;
- het kruisen of oprijden van een startbaan of taxiweg zonder radiocontact;
- geen gevolg geven aan de bevelen van de verkeersleiding of Airport Inspection;
- het hinderen van een voertuig van de hulpdiensten;
- het oneigenlijk gebruik maken van zwaailichten en/of geluidssignaal;
- het plegen van vluchtmisdrijf;
- het verzuimen van de melding van een aanrijding met een vliegtuig;
- roken of ontsteken van vuur, zelfs binnenin het rollend materiaal.

8.1.2. Alle andere overtredingen worden als lichte overtredingen beschouwd.

8.2 *Procedure van vaststelling en beteugeling van de overtredingen.*

- 8.2.1 Van elke overtreding wordt een verslag opgesteld door Airport Inspection. Een afschrift wordt bezorgd aan de overtreder en in voorkomend geval aan de werkgever.
- 8.2.2 Bij vaststelling van twee lichte overtredingen binnen de dertig kalenderdagen wordt het **rijbewijs A** en in voorkomend geval het **rijbewijs M** van de overtreder door de luchthavendirectie voor één dag ingetrokken.
- 8.2.3 Bij vaststelling van een zware overtreding wordt het **rijbewijs A** van de overtreder en in voorkomend geval het **rijbewijs M** door de luchthavendirectie ingetrokken voor een termijn van 2 tot 7 dagen.

- 8.2.4 Bij vaststelling van twee of meer zware overtredingen binnen de dertig kalenderdagen wordt het **rijbewijs A** van de overtreder door de luchthavendirectie ingetrokken voor een termijn van 8 tot 30 dagen. In voorkomend geval zal het **rijbewijs M** eveneens ingetrokken worden en wordt aan de overtreder de verplichting opgelegd een nieuwe kennisproef, zoals bedoeld in de artikelen 3.6 en 3.7, af te leggen alvorens opnieuw in het bezit gesteld te worden van het **rijbewijs A** en het **rijbewijs M**.
- 8.2.5 De gemotiveerde beslissing van de luchthavendirectie met betrekking tot de in de artikelen 8.2.2, 8.2.3 en 8.2.4 genoemde maatregelen wordt onverwijld aan de betrokkene betekend, met in voorkomend geval overmaking van een afschrift aan de werkgever.
- 8.2.6 Tegen de beslissing van de luchthavendirectie houdende de in de artikelen 8.2.2, 8.2.3 en 8.2.4 genoemde maatregelen kan door de betrokkene beroep worden ingesteld bij de Verkeerscommissie van de luchthaven Oostende. Hiertoe richt de betrokkene, binnen de 2 werkdagen na ontvangst van de beslissing van de luchthavendirectie waarbij de onder de artikelen 8.2.2, 8.2.3 en 8.2.4 genoemde maatregelen betekend werd, een verzoekschrift aan de CEO van de luchthaven met het oog op het aanhangig maken van het beroep bij de Verkeerscommissie. De instelling van het beroep heeft de onmiddellijke opschorting van de maatregel tot gevolg.
- 8.2.7 Onverminderd de hogere bepalingen kan Airport Inspection met betrekking tot de feiten beschreven in de artikelen 8.2.3 en 8.2.4, bij betrapping op heterdaad en uitsluitend indien dwingende redenen inzake luchtvaartveiligheid dit rechtvaardigen, overgaan tot de onmiddellijke intrekking van het **rijbewijs A** van de overtreder voor een termijn van 24 uur.

8.3 *De verkeerscommissie*

- 8.3.1. De verkeerscommissie is als volgt samengesteld:

Stemgerechtigde leden:

Voorzitter : de CEO of zijn afgevaardigde

Bijzitters : 1 afgevaardigde van de werkgever van betrokkene
1 afgevaardigde van het SAFCO

Leden met raadgevende stem :

in voorkomend geval 1 afgevaardigde van de betrokken werkgever.

- 8.3.2. De Verkeerscommissie vergadert op samenroeping door de voorzitter, binnen de 10 werkdagen na het indienen van een beroep. De Verkeerscommissie hoort, alvorens te beraadslagen, de overtreder die zich mag laten bijstaan door een persoon naar keuze, alsmede alle personen in de hoedanigheid van getuige, die nuttige inlichtingen met betrekking tot de feiten kunnen geven. De Verkeerscommissie kan de oorspronkelijke beslissing van de luchthavendirectie handhaven, vernietigen of wijzigen. Zij beslist bij

eenvoudige meerderheid van stemmen. Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

8.3.3. De gemotiveerde beslissing van de Verkeerscommissie wordt binnen de 5 werkdagen volgend op de beraadslaging betekend aan de betrokkene en in voorkomend geval aan zijn werkgever.

8.3.4. Lichte en zware overtredingen tegen het verkeersreglement, begaan door personen die niet beschikken over een **rijbewijs A**, worden beteugeld, volgens de onder Hoofdstuk 8 beschreven procedure en modaliteiten, door de intrekking van de toegangsmachtiging tot luchtzijde (identificatiebadge of tijdelijk toegangsbewijs).

9 Kostprijs van het rijbewijs A.

Het **rijbewijs A** wordt de eerste maal gratis afgeleverd.

Voor de teruggave na inhouding op beslissing van de luchthavendirectie of de Verkeerscommissie wegens overtreding, wordt een vergoeding voor administratiekosten van 25 euro aangerekend.

Indien de teruggave van het rijbewijs afhankelijk gesteld wordt van het opnieuw afleggen van een proef (artikel 8.2.4.) wordt een vergoeding voor administratiekosten van 100 euro aangerekend.

Het **rijbewijs M** wordt steeds gratis afgeleverd.

10 Procedure voor het bekomen van een rijbewijs A.

10.1 Initiële aanvraag tot het bekomen van een rijbewijs A

De aanvrager moet in het bezit zijn van tenminste een burgerrijbewijs cat B of een gelijkwaardig internationaal rijbewijs en houder zijn van een geldige luchthavenbadge.

De aanvrager dient een formulier “aanvraag **Rijbewijs A**” (zie bijlage bij dit reglement) in te vullen en binnen te brengen bij Airport Inspection. Dit formulier is zowel in de Nederlandse als de Engelse taal.

De aanvrager wordt in het bezit gesteld van het vigerende “verkeersreglement airside”.
(beschikbaar in NL, FR, ENG)

Na het “verkeersreglement airside” grondig te hebben doorgenomen, kan de persoon bij de Airport Inspection een aanvraag doen tot het afleggen van de test.

De aanvrager krijgt dan een informatieve toelichting over de luchthaven en zijn verschillende departementen, over de procedure om zich van landzijde naar luchtzijde te begeven, over de reglementeringen waaraan hij/zij zich dient te houden en over wie bevoegd is om controle uit te oefenen.

Airport Inspection zet het verkeersreglement uiteen met extra aandacht voor de belangrijkste punten.

- *rookverbod
- *meldingsplicht bij voorvallen, incidenten & ongevallen
- *snelheidsbeperking /rijden op de inschepingsvloer
- *voorrang vliegtuigen
- *zichtbaar dragen badge
- *dragen fluo jacket
- *enz

Op een grondplan van de luchthaven wordt aangetoond waar de aanvrager met zijn voertuig mag en niet mag rijden.

Indien de aanvrager dit wenst of Airport Inspection het nodig acht kan met het voertuig van de inspecteur de zones afgereden worden waar de aanvrager met zijn rijbewijs wel mag rijden.

Als de aanvrager, na het slagen in een theoretische proef, blijkt geeft van voldoende kennis over het verkeersreglement wordt deze in het bezit gesteld van een **Rijbewijs A**.

10.2 Hernieuwing rijbewijs A gekoppeld aan luchthavenbadge

De geldigheid van het **rijbewijs A** is gekoppeld aan de geldigheid van de luchthavenbadge. Personen die reeds in het bezit zijn van een **rijbewijs A** kunnen de geldigheid verlengen door een geslaagde refresher test af te leggen. Dit gebeurt bij de procedure van het hernieuwen van de geldigheid van de luchthavenbadge.

11 Procedure voor het bekomen van een rijbewijs M

De aanvrager van een rijbewijs strip dient reeds in het bezit te zijn van een **Rijbewijs A**.

Het overzicht van de individuele opleidingsplannen uit het Vliegveldhandboek geeft duidelijk weer voor welke functies een **rijbewijs M** noodzakelijk is.

De aanvrager wordt in het bezit gesteld van een **document “Cursus Rijbewijs M/ rijden op het manoeuvreerterrein”** en krijgt een theoretische opleiding over de verschillende procedures die moeten gekend zijn voor het rijden op ~~de baanstrook(strip)~~ het manoeuvreerterrein.

Wanneer de aanvrager zich met zijn voertuig op ~~de baanstrook(strip)~~ het manoeuvreerterrein wil begeven om te oefenen, zal deze steeds vergezeld zijn door een collega die in het bezit is van een **rijbewijs M** en dit gedurende de volledige periode dat de aanvrager nog niet in het bezit is van een rijbewijs.

Na de opleiding en de oefenperiode onder begeleiding in zijn eigen dienst maakt de aanvrager een afspraak met Airport Inspection voor het afleggen van een theoretische en praktische proef inzake de kennis en de toepassing van de verschillende procedures zoals:

- *procedure begeleiding.
- *radiotelefonie (ICAO alfabet - standaard uitdrukkingen).
- *readback - procedure.
- *elementaire begrippen inzake concept van een luchthaven.
- *enz.

Airport Inspection en een verkeersleider werken samen enkele vragen en proeven uit om de persoon te testen op zijn bekwaamheid. In het kantoor van Airport Inspection wordt op een grondplan van de luchthaven enkele oefeningen gemaakt, waarna men met de aanvrager een rondrit doet op ~~de baanstrook~~ het manoeuvreerterrein om te controleren of de aanvrager wel degelijk in de praktijk voldoende op de hoogte is van de procedures.

Als Airport Inspection en de verkeersleider tevreden zijn over het verloop van de testen zal de aanvrager in het bezit gesteld worden van een **rijbewijs M**.

Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk. De aanvrager kan evenwel verder oefenen onder begeleiding en opnieuw vragen om een proef te mogen afleggen.

12 Inwerkingtreding.

Dit verkeersreglement treedt in werking op **15 februari 2022** om 00.01 uur lokale tijd en heft vanaf dat ogenblik alle voorgaande versies op.

13 Overzicht van de wijzigingen & aanvullingen t.o.v. vorige versie

T.o.v. versie 5.4

5.3 Specifieke voorrangsregels 5.3.1
Bijlage 4 : layout APRON 2

14 Bijlagen:

- Bijlage1: overzicht markeringen & signalisatie
- Bijlage2: overzichtskaart luchthaven Oostende-Brugge
- Bijlage3: toegelaten & verboden zones voor **Rijbewijs A** houders
- Bijlage4: detailkaart Apron2
- Bijlage5: nuttige telefoonnummers

Bijlage 1 : OVERZICHT MARKERINGEN & SIGNALISATIE

Wit: markering voor veilig gebruik van voertuigen (verkeer, parkeren, etc)

Rood: markering ivm met gevaar of verbod

Geel: markeringen voor veilig verkeer van vliegtuigen

	Dienstweg: Verplicht te volgen door voertuigen. Servicedrive: To be used at all times by vehicles
	Dienstweg: Één rijvak Servicedrive: One lane only
	Dienstweg: • Van 2 naar 1 rijstrook • Geblokte lijn: dienstweg kruist bewegingsgebied van vliegtuigen. Servicedrive: • From 2 lanes to 1 lane • Checkered marking: servicedrive crosses aircraft movement area.

	Uitrustings opstelplaats (“huisje”): hier mag even voor de aankomst van een vlucht, materiaal geplaatst worden. Equipment staging area: equipment may be parked here just before the arrival of a flight.
	Truckopstelplaats (witte arcering): zone voorbehouden voor afhandeling van vrachtwagens met luchtvracht. Truck handlingspot (white shading): zone dedicated for handling trucks with air cargo.
	Rode veiligheidslijn: markeert de grens tussen het manoeuvreerterrein en het verkeersterrein; moet ten allen tijde vrij zijn aan de zijde van het bewegingsgebied. Red safety line: marks the division between the apron and the maneuvering area. The maneuvering side must be empty at all times.

	Inrijlijn: markering voor vliegtuigen met diverse stoplijnen. Lead-in guideline: marking for aircraft with different stoplines.
	Dubbele rode lijn: markering duidt aan dat men het bewegingsgebied zal kruisen. Stoppen verplicht vooraleer verder te rijden. Double red line: marking indicates you are about to cross the maneuvering area. Compulsory stop before continuing.
	Stopteken kritieke zone: dienstweg penetreert kritieke zone van ILS. Vanaf hier enkel verder mits toelating van Verkeersleiding(Belgocontrol) Stopsign critical area: indicates you reach the ILS-critical area. Entry requires permission from Air Traffic Control.

	Rood gearceerde zone: deze zone moet steeds leeg blijven. (voor noodgevallen) Red shaded area: this area must be kept clear at all time. (for emergency purposes)
	Startpunt perimeterweg met beperkte toegang: enkel mits uitdrukkelijke toelating van Airside Operations (AI / BCU) Starting point perimeter road with restricted access: only with explicit permission of Airside Operations (AI / BCU)
	Verzamelpunt: bij evacuatie, voor personeel als voor passagiers Meeting point: for evacuation purposes, for staff as for passengers

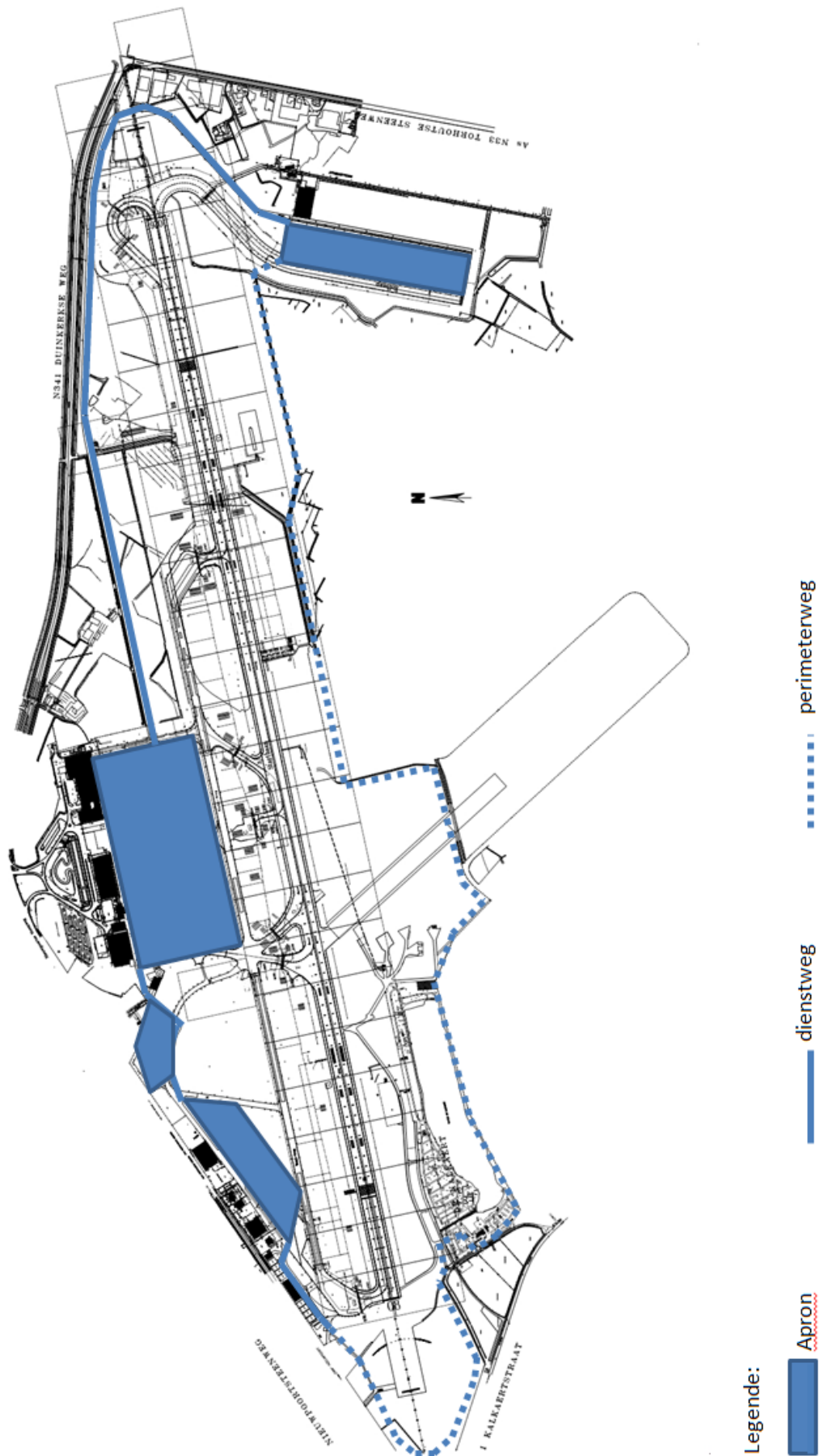
	“Drivers Taxiway Ahead” bord: Radioverbinding met de toren noodzakelijk Enkel indien in bezit van rijbewijs M of onder begeleiding. “Drivers Taxiway Ahead”sign : Crossing only allowed if you have radio connection with the tower. Crossing only if you are in possession of the drivers licence M
	Opgepast de dienstweg gaat over in een bewegingsterrein voor vliegtuigen. Vliegverkeer mogelijk in beide richtingen. Stoppen! The service drive crosses the movement area for planes. Airplane traffic possible in both directions. Compulsory Stop!
	Apron Waarschuwing bord (AWS): licht op bij speciale operaties: slechte zichtbaarheid (LVP), bliksem procedure (LIGHTNING), stormwind (STORM) Apron Warning System: Signs are lit in case of low visibility operations (LVP), lightning procedure, stormwind.
	Fire & Rescue exit : voorrang geven bij uitruk ! Fire & Rescue exit : give priority in case of emergency !

Bijlage 2: overzichtskaart luchthaven Oostende-Brugge

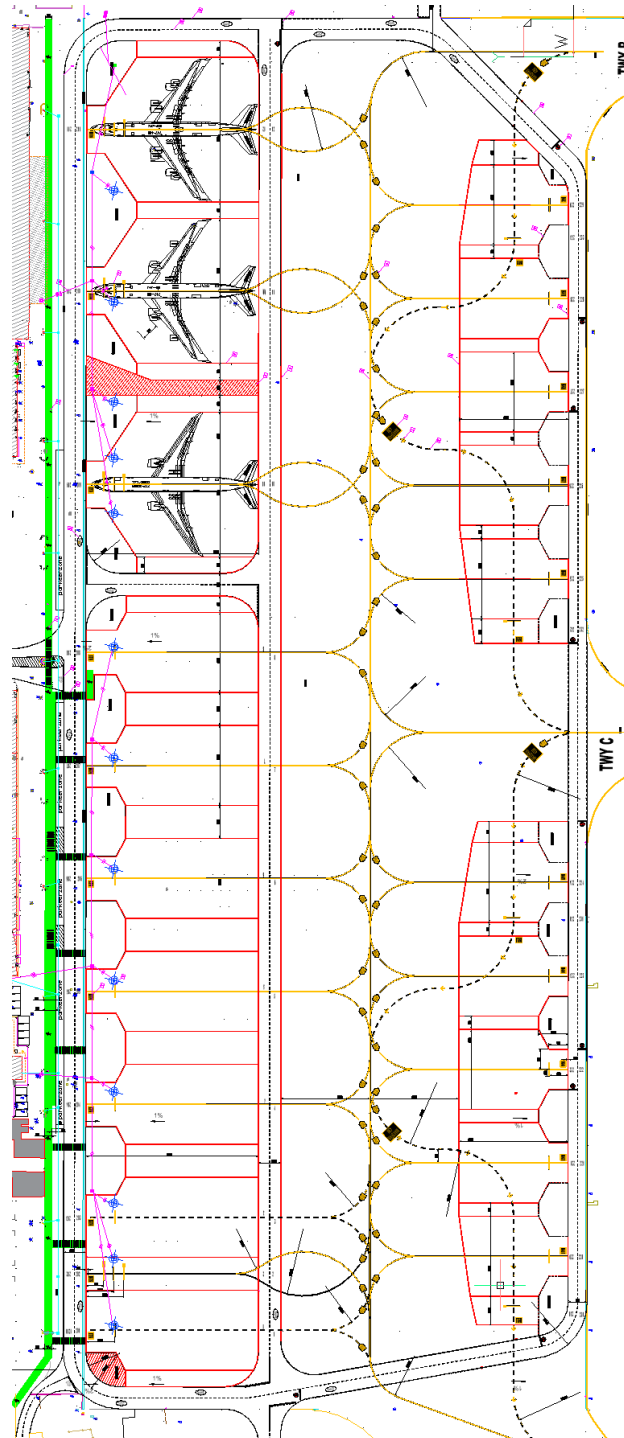


Biilage 3: toegelaten(groene) & verboden(rode) zones houders enkel Rijbewijs A





Bijlage 4: detailkaart Apron 2 nieuwe layout 2022 !!!



Bijlage 5: nuttige telefoonnummers:

Dienst	<i>Tel.nummer</i>
Airport Inspection	059/551.202
Brandweer luchthaven	059/551.521
Controlekamer Security	059/551.463
Federale Politie Luchthaven	059/551.543
Douane luchthaven	059/551.539
Algemeen noodnummer (extern)	112

