



INTERNATIONALE LUCHTHAVEN ANTWERPEN

LEM Antwerpen nv
Luchthavenlei z/n
2100 ANTWERPEN

VERKEERSREGLEMENT AIRSIDE



Verkeersreglement airside

Inhoudsopgave

1. Definities	3
2. Algemene Bepalingen	5
3. Ordening en regeling van het verkeer	5
4. Instructies.....	6
5. Speciale operaties / Uitzonderlijke omstandigheden	14
5.1 Operaties bij geringe zichtbaarheid LVP / Low Visibility Procedure	14
5.2 Bliksemprocedure	15
5.3 Snow / Ice	15
5.4 Stormprocedure	15
5.5 Towing operaties (slepen van vliegtuigen)	16
5.6 Engine tests (testen vliegtuigmotoren)	16
5.7 Apron Warning System.....	16
6. Supervisie	17
7. Maatregelen ingeval van overtredingen op dit verkeersreglement.	17
8. Kostprijs van het luchthavenrijbewijs	18
9. Inwerkingtreding	18

1. Definities

Airside: Luchtzijde: Het bewegingsgebied van een luchthaven, aangrenzend terrein en gebouwen of delen ervan, waartoe de toegang gecontroleerd is.

Aircraft stand: Vliegtuigstandplaats: een toegewezen gebied op het verkeersterrein bestemd voor het parkeren van een vliegtuig.

Anti-collision-light: Witte of rode knipperende lichten onder en boven op een vliegtuig ontworpen om de aandacht op het vliegtuig te trekken. Wanneer deze lichten knipperen, kunnen de motoren draaien, kan het vliegtuig vertrekken of kan het getrokken worden.

Apron: 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 safety lines: rode lijnen die de zones bestemd voor het stationeren van voertuigen en handlingmateriaal afbakenen, om een veilige scheiding tot het vliegtuig te bekomen.

CPSRA: critical part of security restricted area, kritische veiligheidszone van de luchthaven die om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk is

Dienstweg: zie Service-drive

EPA : equipment parking area: witte lijnen: zone waar materiaal en voertuigen mogen worden geparkeerd

ESA : equipment staging area: wit/rode lijn: zone waar materiaal voor afhandeling van vliegtuigen mag worden klaargezet kort voor aankomst van het vliegtuig.

FOD: Foreign Object Debris, klein afval dat schade aan een vliegtuig kan berokkenen. Elk object gelegen in een ongeschikte locatie met de capaciteit om schade toe te brengen aan vliegtuigen of personeel te verwonden.

Follow-me: voertuig uitgerust met kentekens "Follow-me" om vliegtuigen of andere voertuigen te begeleiden.

Gate: uitgang voor passagiers naar het vliegtuig.

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

Luchtzijde: zie Airside

LVP: low visibility procedure, Operaties bij geringe zichtbaarheid.

Manoeuvreerterrein: zie manoeuvring area

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

Marshaller: Seingevoer: bevoegd persoon die tekens geeft aan de piloot om zijn toestel op een veilige plaats te parkeren

Movement area: 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).

Power Supply: externe stroomtoevoer voor vliegtuigen.

Rolbaan: zie taxiway

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

Runway Protected Area: een zone rond de runway die voorzien wordt om vliegtuigen in veiligheid te kunnen laten landen of opstijgen.

Sectorweg of ringweg: is de weg, die gelegen aan de rand van de luchthaven, op het domein van de luchthavenautoriteit aan airside, het bewegingsgebied voor vliegtuigen omringt en op de meeste plaatsen de grens tussen airside en landside bepaalt.

Service-drive: Dienstweg: een met witte lijnen afgebakende rijweg van het verkeers terrein voorbehouden voor de veilige beweging van alle grondmateriaal op de aprons.

Startbaan: zie Runway

Stopbar: veiligheidssignalisatie meestal geplaatst aan een kruising tussen een startbaan en een taxiweg. Aangeduid met rode lichten.

Taxilane: taxiweg over de apron om naar een vliegtuigstandplaats te taxiën.

Taxiway: Rolbaan: een speciaal voor rijdende luchtvaartuigen gemerkt gedeelte van een luchtvaartterrein.

2. Algemene Bepalingen

2.1. Het niet-publiek gedeelte van de luchthaven – hierna “airside” genoemd – is gelegen op het privaat domein van Antwerp Airport en mag enkel betreden worden met een door de luchthavendirectie afgeleverde toelating.

2.2. Om airside te komen heeft een luchthavengebruiker nodig:

- a) luchthavenidentificatiebadge of tijdelijk doorgangsbewijs, duidelijk zichtbaar ten allen tijde.

Wanneer men airside wil rijden heeft men ook nodig:

- b) een toegangsbewijs voor gemotoriseerde voertuigen (sectorvignet)
- c) een luchthavenrijbewijs voor de bestuurder van een motorvoertuig (Rijbewijs Airside), tenzij door de luchthaveninspectie een afwijking wordt toegestaan.

Deze documenten kunnen alleen door de luchthavendirectie worden afgeleverd na voorlegging van alle nodig geachte documenten of rechtvaardigingsstukken. De doorgangsbewijzen zijn persoonlijk en mogen niet afgestaan worden. Alle misbruik is vatbaar voor sancties die kunnen leiden tot het intrekken van de machtiging zonder afbreuk te doen aan gerechtelijke vervolging of administratieve sancties.

2.3. Alle verkeer van personen of voertuigen dat niet als dienstverkeer, eigen aan Antwerp Airport of Belgocontrol kan worden beschouwd, en dat gebeurt om persoonlijke of beroepsdoeleinden van de gebruiker, geschiedt op eigen risico en gevaar van deze laatste, zowel ten opzichte van zichzelf als van derden die erbij betrokken zijn. Door het zich begeven aan airside ontheft de gebruiker de Vlaamse gemeenschap van alle aansprakelijkheid voor iedere schade of gebeurtenis die mocht voortspruiten uit de toestand van het bewegingsgebied, de sectorwegen, hun verlichting, hun signalisatie, hun staat van onderhoud, het afsluiten van een gedeelte of van de gehele weg, het bestaan van vaste of mobiele hindernissen, de passage van vliegtuigen, enz.

2.4. 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.

2.5. Om een rijbewijs luchtzijde (Airside) te bekomen dient de aanvrager een proef af te leggen over de kennis van het Verkeersreglement Airside van de luchthaven Antwerpen. Eerst dient de “Safety on the Ramp” cursus gevolgd te worden als basiskennis gevolgd door de cursus Rijbewijs Airside voor rijden op de apron. De uitgebreide cursus rijden op het Manoeuvreterrein en fraseologie voor het bekomen van een “Rijbewijs Manoeuvreterrein” is enkel toegankelijk voor luchthavendiensten en technische dienst Belgocontrol.

3. Ordening en regeling van het verkeer

3.1. Om de veiligheid en het goed verloop van het verkeer aan airside 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.

3.2. 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 van de wegen, bochtstralen, verlichting kunnen afwijken van de wegcode.
- Bijzondere verkeerstekens en verkeersomstandigheden.
- Verplichte exploitatieverzekering.

4. Instructies

4.1. Basisregels

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

4.1.2. Het gebruik van voertuigen aan airside dient tot het strikte minimum te worden beperkt. Motoren onnodig op vrijloop laten draaien is verboden.

4.1.3. Verkeerslichten en verkeerssignalisatie moeten strikt gerespecteerd worden.

4.1.4. Het is verboden voorwerpen onbeheerd op het verkeersterrein achter te laten.

4.1.5. Elke belemmering van het verkeer moet zo spoedig mogelijk weggewerkt worden. Zo dit niet mogelijk is moet de luchthaveninspectie onmiddellijk ingelicht worden.

4.1.6. Voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten hebben slechts voorrang als zij zich verplaatsen overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de wegcode en gebruik maken van hun zwaailichten en geluidssignaal.

4.2. Roken en drinken

4.2.1. Roken en het ontsteken van vuur aan airside is streng verboden, zelfs binnen het rollend materieel.

4.2.2. Het is verboden rollend materieel te besturen of zijn dienst airside uit te oefenen onder invloed van alcoholische dranken, verdovende, slaap-, of hallucinogene middelen, of van geneesmiddelen die het besturen van een voertuig zouden kunnen beïnvloeden of de andere luchthavengebruikers in gevaar brengen. De persoon die een alcoholgehalte in het bloed heeft van meer dan 0,5 promille wordt beschouwd als onder invloed van drank.

4.3. Voertuigeisen

4.3.1. 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 het ARAB. Ze moeten voldoende verzekerd zijn, rekening houdend met de specifieke risico's op een luchthaven.

4.3.2. Ieder voertuig moet voldoende verzekerd zijn, rekening houdend met de specifieke risico's op een luchthaven. De eigenaar van een voertuig dat op de sectorweg circuleert, moet een verzekering van Algemene Burgerlijke Verantwoordelijkheid onderschrijven ten belope van 1 250 000 EURO minimum.

4.3.3. Bestuurders zullen volgende voertuiginspecties uitvoeren alvorens airside te betreden.

- Alle noodzakelijke lichten werken
- Remmen in werkende staat
- Geen brandstof of hydraulische lekken
- Geen schade die een onveilige situatie kan veroorzaken
- Geen potentiële FOD bronnen

4.4. Snelheidsbeperking airside

4.4.1. Een algemene snelheidsbeperking van max. 30 km/u geldt op de dienstwegen en 40 km/u op de sectorwegen, tenzij anders wordt aangegeven.

4.4.2. Op de vliegtuigstandplaatsen is de snelheid beperkt tot max 5 km/u of stapvoets rijden.

4.4.3. De maximum toegelaten snelheid bij het achteruitrijden is 5 km/u of stapvoets rijden.

4.4.3. Deze snelheidsbeperkingen gelden niet voor voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten, wanneer hun flikkerlichten en sirenes aanstaan.

4.5. Specifieke voorrangsregels

4.5.1. Absolute prioriteit moet gegeven worden aan bewegende vliegtuigen (getrokken, geduwd of op eigen kracht) en aan stilstaande vliegtuigen waarvan het anti-collision-light in werking is.

4.5.2. Verder gelden de volgende prioriteiten in dalende orde:

1. Voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten wanneer hun flinkerlichten en sirenes aanstaan.
2. Voetgangers.
3. Andere operationele voertuigen van de luchthavenautoriteiten uitgerust met oranje zwaailichten.
4. behoudens de voertuigen met voorrang, moeten alle andere voertuigen voorrang geven aan een passagiersbus, wanneer deze met in werking gestelde richtingaanwijzer zijn parkeerplaats wenst te verlaten.

4.6. Stilstaan en parkeren

- 4.6.1. Voertuigen moeten steeds op de daartoe speciaal gemarkeerde plaatsen geparkeerd worden.
- 4.6.2. Op de vliegtuigstandplaatsen moeten de voertuigen bij voorkeur derwijze geparkeerd worden dat zij steeds hun plaats kunnen verlaten zonder achteruit te rijden.
Het is verboden het voertuig op zo een wijze te parkeren dat het andere voertuig verlicht achteruit te rijden.
- 4.6.3. Bij stilstaande voertuigen, waarvan de motor moet draaien om hun functie te kunnen uitoefenen, moet de rem 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.
- 4.6.4. Stilstaan of parkeren voor deuren, poorten en trappen die door passagiers of crew gebruikt worden is verboden, behalve tijdens het in- en uitstappen.
- 4.6.5. Handlingmaterieel moet geparkeerd worden in de daarvoor bestemde zones.
EPA is de parking voor handlingmaterieel voor lange termijn.
ESA is de voorbehouden zone voor de plaatsing van handlingmaterieel in stand-by voor de aankomst of afhandeling van vliegtuigen. Het materiaal moet verwijderd worden als de afhandeling gedaan is.



4.7. Manoeuvres met voertuigen

- 4.7.1. Achterwaarts rijden is enkel toegelaten als vooruit rijden niet mogelijk is.
Alle voertuigen moeten op de vliegtuigstandplaatsen zo opgesteld worden dat zowel brandstof bevoorradingsvoertuigen als brandweervoertuigen steeds vooruit van bij het vliegtuig kunnen wegrijden.
- 4.7.2. 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. Indien dit niet

mogelijk is gebeurt deze beweging met de nodige voorzichtigheid en onder de volledige verantwoordelijkheid van de bestuurder.

- 4.7.3. 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.
- 4.7.4. Het aantal gesleepte voertuigen mag niet meer bedragen dan 6 dollies. De totale lengte van dergelijke sleep Mag niet langer zijn dan 25 meter.
- 4.7.5. Bestuurders moeten zeker zijn dat de lading goed bevestigd is en dat alle los se materialen verwijderd zijn.

4.8. Verlichting

- 4.8.1 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.

4.9. Passagiers- en vrachtvervoer

- 4.9.1. Passagiers mogen enkel in voor personen bestemde voertuigen worden vervoerd.
- 4.9.2. Vracht moet vervoerd worden in en op daartoe geëigend rollend materieel.

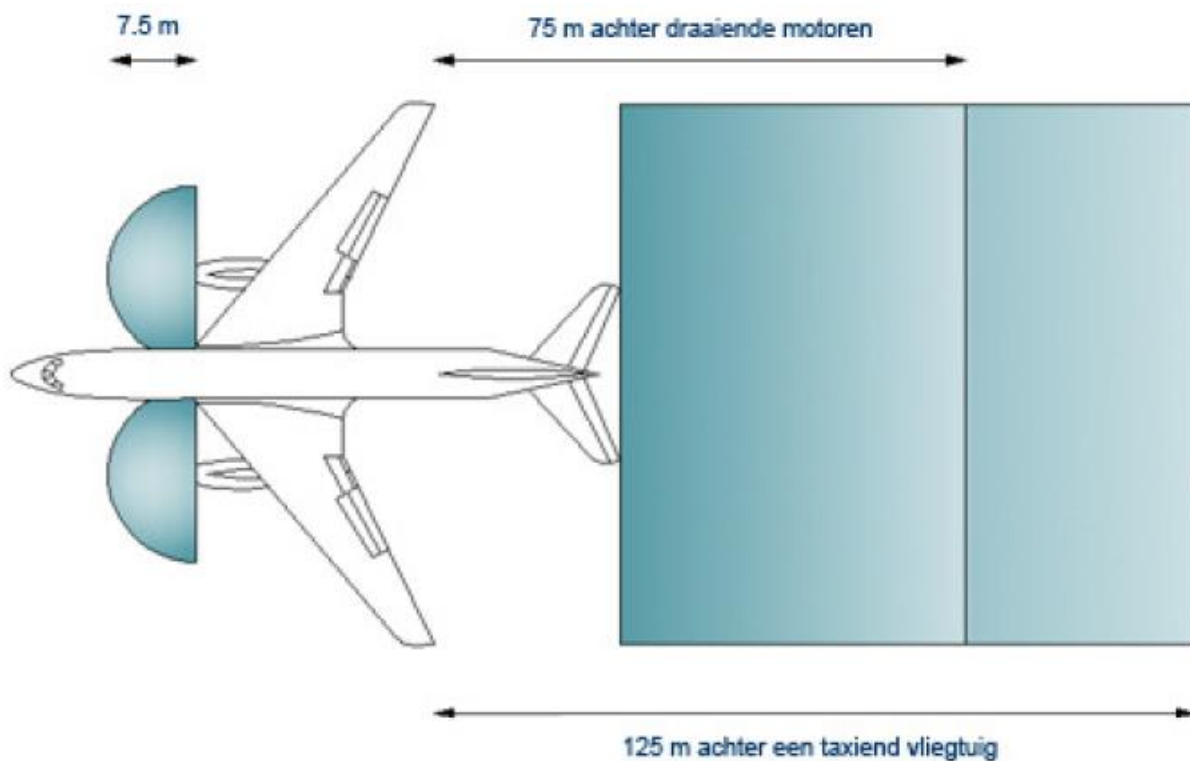
4.10. Airside personeel, voetgangers en fietsers

- 4.10.1. Speciale aandacht is vereist voor voetgangers. Het verkeer moet minstens 3 meter afstand tot de voetgangers bewaren.
- 4.10.2. Voetgangers moeten gebruik maken van de daartoe aangebrachte voetpaden en oversteekplaatsen. Passagiers moeten steeds begeleid worden door personeel van de afhandelingsmaatschappij, luchtvaartmaatschappij of de luchthavendiensten. Crew en passagiers van toekomstige General Aviation business vluchten dienen verplicht beroep te doen op transport van de afhandelaar voor verplaatsing op de aprons.
- 4.10.3. Het gebruik van fietsen en moto's airside is verboden behalve voor het op de apron tewerkgesteld personeel. De fietsen en moto's moeten beantwoorden aan de normen bepaald door de wegcode.
- 4.10.4. Honden moeten aan de leiband gehouden worden.
- 4.10.5. Iedereen aan airside – behalve passagiers – moet minstens een fluo hesje dragen. De zichtbare kledij van personeel aan airside en bemanningsleden moet voldoende voorzien zijn van reflecterend en fluorescerend materiaal volgens EU-norm 471. Grote begeleide groepen kunnen vrijgesteld worden van deze regel als voldoende personen deze kledij dragen.



4.11. Veiligheidszones en -afstanden rond vliegtuigen (zie ook bijlage 1 & 2 apron markeringen)

4.11.1. Veiligheidszone voor vliegtuigen met draaiende motoren:



Veiligheidszone voor vliegtuigen met straalmotoren

4.11.1.1. Vliegtuigen uitgerust met straalmotoren:

- Rijden in de veiligheidszone van een vliegtuig uitgerust met draaiende straalmotoren is verboden.

De veiligheidszone heeft een minimum afstand van:

- 7.5 m voor de draaiende motor.
- 75 m achter de draaiende motor.
- 125 m achter het taxiënde vliegtuig.

4.11.1.2. Vliegtuigen uitgerust met schroefmotoren:

- Verboden in de veiligheidszone van de schroeven te komen of te rijden.

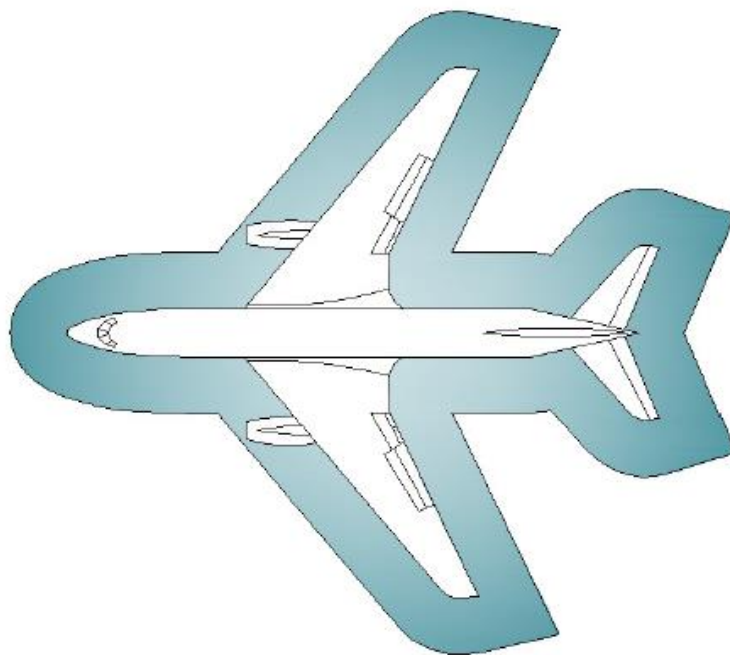
4.11.1.3. Taxiënd vliegtuig:

- Verboden in de veiligheidszone van een taxiënd vliegtuig te rijden. Een imaginaire lijn op 7,5 m afstand van de vleugeltips baken de veiligheidszone af.
- De minimum afstand waarop een naderend vliegtuig mag gekruist worden bedraagt 200 m.

4.11.2. Veiligheidszones rond geparkeerde vliegtuigen (motoren draaien niet)

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

4.11.2.2. 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-collision light is afgezet, mag het overige materieel aan een vliegtuig worden aangebracht.



Veiligheidszone rond een geparkeerd vliegtuig

- 4.11.2.3. Het is verboden met voertuigen of afhandelingsmaterieel onder de vleugels of de romp van een vliegtuig te rijden, tenzij dit voor afhandeling van het betrokken vliegtuig noodzakelijk is.
- 4.11.2.4. Alvorens de veiligheidszone te betreden moet elke bestuurder een veiligheidsrem (safety-stop) maken, ten einde bij het niet-functioneren van de remmen een aanrijding met het vliegtuig te vermijden.
- 4.11.2.5. Gemotoriseerde voertuigen mogen niet dichterbij dan 2 m het vliegtuig benaderen, behalve de voor de afhandeling noodzakelijke voertuigen (d.w.z. voertuigen die een vaste verbinding hebben met het vliegtuig).
In dit geval moeten deze voertuigen begeleid worden door een 2^e persoon, behalve wanneer zij daarvoor speciaal zijn uitgerust, d.w.z. voorzien in glas, doorkijkkoepel in dak, breedspectrumcamera met monitor.
- 4.11.2.6. Bij de in- en ontscheping van passagiers moeten de zones voor de nooddeuren steeds vrij zijn.
- 4.11.2.7. Buiten de brandstofbevoorradingsvoertuigen en brandweervoertuigen mogen geen andere voertuigen in de omgeving van de ventilatieopeningen van de vliegtuigtanks verblijven.

4.12. Speciale voorschriften voor het manoeuvreerterrein.

- 4.12.1. Toegang tot het manoeuvreerterrein is beperkt tot de luchthavendiensten of onder begeleiding van deze diensten.
- 4.12.2. Niemand mag zich in het manoeuvreerterrein begeven zonder vooraf toelating verkregen te hebben van de dienst luchthaveninspectie.
- 4.12.3. Ieder voertuig dat op het manoeuvreerterrein circuleert moet bij dag, bij voorkeur in de gele kleur geschilderd zijn. 's Nachts moet het voertuig met een geel of oranje zwaailicht uitgerust zijn. Hulp- en reddingsvoertuigen moeten bij voorkeur in de rode of gele kleur geschilderd zijn en met een blauw zwaailicht uitgerust zijn. In bijzondere gevallen kan de luchthaven voor bepaalde voertuigen en geel/oranje mobiel zwaailicht ter beschikking stellen.
- 4.12.4. Het betreden van deze zone vergt bovendien radiocontact met de verkeerstoren en de betreder is onderworpen aan de voorafgaande radiofonische toelating en instructies van de verkeersleiding. De zwaailichten moeten eveneens in werking gesteld worden.
- 4.12.5. Iedereen moet de procedure kennen in geval de radioverbinding uitvalt. Dit wil zeggen men moet onmiddellijk en bij voorkeur de zone verlaten langs dezelfde weg als deze waarlangs men de zone is binnen gekomen. Bovendien moet men de toren zo spoedig mogelijk telefonisch verwittigen.

- 4.12.6. De radiocommunicatie met de verkeerstoren gebeurt door middel van een specifieke fraseologie in het Engels, waarvoor voorafgaandelijk een cursus moet gevolgd worden. (Cfr 2.5)

4.13. Speciale voorschriften voor de Dienstwegen en de Sectorwegen (Zie ook bijlage 3 sectorkaart)

- 4.13.1. De dienstwegen, met witte doorlopende lijnen afgebakende rijwegen op het vliegveldterrein, 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 de luchthaveninspectie met de betrokken bestuurder een speciale procedure uitgewerkt. Wanneer de dienstweg de apron kruist, zal de doorlopende lijn overgaan in een witte streeplijn, hier kan de bestuurder vliegtuigen tegenkomen hij dient deze vliegtuigen voorrang te verlenen.



Verplicht gebruik van de met witte streeplijnen aangeduide dienstweg om de apron te kruisen



Verplicht gebruik van de met witte lijnen afgebakende dienstwegen voor voertuigen op de apron

- 4.13.2. Indien de bestemming buiten de dienstweg ligt moet deze tot zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming worden gevolgd. Alleen op die plaats mag de ononderbroken afboordingslijn van de dienstweg worden overgestoken.
- 4.13.3. Rijbanen voor vliegtuigen mogen enkel gekruist worden op de daartoe voorziene plaatsen enkel indien aankomende vliegtuigen niet gehinderd noch in gevaar worden gebracht.
De minimum afstand waarop een naderend vliegtuig mag gekruist worden bedraagt 200 m.
Daarenboven zal, bij slechte zichtbaarheid (minder dan 400 m), iedere bestuurder de nodige extra voorzorgen nemen. Zie ook hoofdstuk 5 , Operaties bij geringe zichtbaarheid.
In alle omstandigheden mogen voetgangers of fietsers deze plaatsen niet oversteken.
- 4.13.4. De sectorweg is in de eerste plaats voorbehouden aan het verkeer van de hulp-, redding- en toezichtdiensten. Hij dient eveneens voor het dienstverkeer van Antwerp Airport en Belgocontrol.
- 4.13.5. Het verkeer op de sectorweg valt onder toezicht van de luchthavendirectie.
- 4.13.6. Het verkeer op de sectorweg is aan eenieder die er niet door de luchthavendirectie toe gemachtigd werd, verboden.
- 4.13.7. Iedere gebruiker van de sectorweg is ertoe gehouden om uitte wijken, de absolute voorrang te verlenen of eventueel stil te blijven staan en de doorgang vrij te laten, zodanig dat de bewegingen van de hulp-, reddingpolitievoertuigen,
wier nadering door middel van geluid- of lichtsignalen, of van beide samen aangekondigd wordt, niet worden gehinderd.
- 4.13.8. Sector V van de sectorweg kruist de runway protected area en mag enkel worden gebruikt door luchthavenpersoneel (en techniekers Belgocontrol) met een rijbewijs Manoeuvreterrein.



- 4.13.9. Mogen om dienstredenen op de sectorweg zonder geschreven toelating circuleren:
- a. de dienstvoertuigen van de luchthaven Antwerpen en Belgocontrol.
 - b. de dienstvoertuigen van het Directoraat-generaal luchtvaart.
 - c. de brandweervoertuigen, politievoertuigen en ziekenwagens tijdens hulpinterventies.
- 4.13.10. Het verkeer van voertuigen of personeel van bedrijven die met het uitvoeren van werken binnen de grenzen

van de luchthaven zijn belast, evenals die van hun onderaannemers, zal in overleg tussen die bedrijven en de luchthavendirectie gebeuren en voor ieder geval geregeld worden door een speciale onderrichting.

- 4.13.11. Alle verlies of vernietiging van een doorgangsbewijs moet binnen de kortst mogelijke tijd aan de luchthavendirectie worden meegedeeld.
- 4.13.12. Bij toegang tot de CPSRA worden alle inzittenden van het voertuig en het voertuig zelf gecontroleerd.

4.14. Aanrijdingen aan airside

- 4.14.1. In het belang van de luchtvaartveiligheid, moeten alle beschadigingen, veroorzaakt bij aanrijdingen met vliegtuigen, hoe miniem zij ook zijn, ter kennis gebracht worden van de luchthaveninspectie.
- 4.14.2. Alle aanrijdingen met voertuigen waarbij gekwetsten betrokken zijn en/of schade aan derden wordt veroorzaakt moeten onmiddellijk ter kennis gebracht worden aan de luchthaveninspectie, die indien nodig de dienst Verkeersleiding verwittigt.
- 4.14.3. Personen, betrokken bij één van bovenvermelde ongevallen, evenals getuigen, moeten ter plaatse blijven.

4.15. Foreign Object Debris – FOD

- 4.15.1. Iedere gebruiker van het verkeersterrein is ertoe gehouden de inschepingsvloer proper te houden. Iedereen die op de apron aanwezig is, is verplicht om zwerfafval te verwijderen. Dit moet gedeponeerd worden in de gele inzamelbak met vermelding FOD bij de luchthaveninspectie.

Bij twijfel over de herkomst van FOD, dient de inspecteur ingelicht te worden (bv. onderdeel vliegtuig etc.).

- 4.15.2. Het is verboden materiaal op de apron achter te laten welk een gevaar voor vliegtuigen kan zijn.
- 4.15.3. Elk materiaal dat van het voertuig kan vallen en FOD kan veroorzaken moet verwijderd worden.



5. Speciale operaties / Uitzonderlijke omstandigheden

5.1 Operaties bij geringe zichtbaarheid LVP / Low Visibility Procedure

5.1.1 Algemeen overzicht van de procedure

De doelstellingen van de LVP zijn het beschermen van de fysieke gebieden rond de RWY en TWY teneinde de veiligheid van de vertrekkende vliegtuigen te verzekeren als $150m \leq RVR < 550m$.

De LVP zal ook de middelen beschrijven om de veiligheid van de bewegingen op het manoeuvreerterrein te waarborgen gedurende deze periode.

De verkeersleiding is de coördinator en heeft als enige de eindbeslissing gedurende de gehele duur van LVP (voorbereidende, operationele, afsluitende fases).

In het algemeen dienen alle bewegingen aan luchtzijde beperkt worden tot het strikt noodzakelijke en moet men een verhoogde waakzaamheid aanhouden in het bewegingsgebied van vliegtuigen. Verder dient men de beschikbare "service weg" maximaal te benutten alvorens men zich naar een standplaats begeeft.

5.1.2 De procedure

5.1.2.1 Voorbereidende fase

- Als de waargenomen VIS of RVR $< 800m$ (steeds de laagste waarde) en verdere verslechtering wordt verwacht, zal de TWR verkeersleider de voorbereidende fase starten door de luchthaveninspectie telefonisch te verwittigen en het uitvoeren van de eigen opdrachten zoals voorzien in de TWR checklist. Gedurende de voorbereidende fase, zal het taxiën van vliegtuigen zoveel mogelijk beperkt worden tot TWY's A, B & F ingevolge het afsluiten van de andere TWY.
- TWR roept alle voertuigen en vliegtuigen via RTF terug van het manoeuvreerterrein. Alle werken op het manoeuvreerterrein worden stopgezet en alle personen/voertuigen worden verwijderd uit het manoeuvreerterrein. Alle voertuigbewegingen op het manoeuvreerterrein (steeds PPR) worden tot het strikt minimum beperkt.
- De toegangspoorten N & Z staan op manuele bediening.
- Alle inkomende voertuigen/personen in het bezit van permanente toegangsbadges worden bevestigd naar hun bestemming en uitdrukkelijk gewezen dat LVP condities van kracht zijn.
- Alle inkomende personen/voertuigen in bezit van bezoekersbadge mogen alleen onder begeleiding van LH beveiliging op het luchthaventerrein en in dit geval verwittigen zij de LH inspectie over de aanwezigheid van deze.
- De blauwe lampen van het Apron Warning System worden aangestoken (LVP van kracht).

5.1.2.2 Operationele fase

- Als de RVR $< 550m$
 - en de TWR verkeersleiding zijn checklist van de voorbereidende fase heeft afgewerkt
 - en de LH inspectie aan de verkeersleiding heeft gemeld: 'Ground preparation finished + no/eventual remarks',
 - en de LH inspectie na een laatste controle aan de verkeersleiding heeft gemeld: 'Manoeuvring area clear + no/eventual remarks'

start de TWR verkeersleider de operationele fase.

- Alle vertrekken zullen opgehouden worden als RVR onder de 550m valt totdat de operationele fase gestart is.
- Tijdens deze fase mag er maar één vliegtuig in beweging zijn en enkel onder begeleiding van één follow-me voertuig. Slechts één vliegtuig zal taxi instructies krijgen. Het volgende vliegtuig moet wachten op zijn stand totdat een vorig vertrokken vliegtuig "airborne" heeft

gemeld.

- Elk vliegtuig zal begeleid worden door het follow-me voertuig vanaf zijn stand tot aan RWY holding point en (na CLR van Antwerpen GND 121.900) verder tot op de line up positie.
- Ingeval uitzonderlijk een voertuig CLR heeft gekregen het manoeuvreer terrein op te rijden worden geen andere bewegingen toegestaan. (slechts één beweging toegestaan).
- Personen/voertuigen als “bezoeker” worden tijdens LVP **NIET** toegelaten tot het manoeuvreer terrein

5.1.2.3 Afsluitende fase

- Wanneer de RVR $\geq$ 550m en een voortdurende verbetering is verwacht, zal de TWR verkeersleiding het volgende melden aan de luchthaveninspectie:
'LVP finished, intermediate movement restrictions still valid'.
- Wanneer de RVR of VIS $\geq$ 800m (altijd de laagste) zal de veiligheidsafbakening verwijderd worden. Wanneer de veiligheidsafbakening verwijderd is en de luchthaveninspectie heeft aan de verkeersleiding gemeld: 'safeguards removed, situation normal' dan is LVP ten einde.

5.2 Bliksemprocedure

- 5.2.1 Deze procedure wordt opgestart bij daadwerkelijk gevaar tot blikseminslagen binnen een straal van 5km rond de luchthaveninstallaties.
- 5.2.2 Wordt geactiveerd en aangekondigd door inspectie. Aan airside visueel zichtbaar via het Apron Warning System (rode lamp).
- 5.2.3 Tijdens de periode van gevaar tot blikseminslagen zijn volgende activiteiten – met onmiddellijke ingang na opstart van de procedure - aan airside verboden:
 - zich in open vlaktes of in de nabijheid van grote metalen constructies (vliegtuigen) begeven
 - in- of ontschepen van passagiers op tarmac
 - tanken van vliegtuigen
 - aan de gang zijnde fueling dient onmiddellijk gestopt te worden, de brandstofslang en aarding wordt losgekoppeld van het vliegtuig en de tankwagen wordt verwijderd van aan het vliegtuig
 - dragen van headsets en gebruik van headsetverbinding met vliegtuigen
 - laden en lossen (inclusief catering)
 - behandelen van explosieve of ontvarende materialen in open lucht
 - vliegtuigmarshalling op tarmac (dient te gebeuren via het signalisatiepaneel van het voertuig en via overleg met de toren op de grondfrequentie)
 - aan of afkoppelen van GPU
 - werken met hoogtewerker / de-icer

5.3 Snow / Ice

- 5.3.1 Deze procedure wordt opgestart bij winteroperaties..
- 5.3.2 Wordt geactiveerd en aangekondigd door inspectie. Aan airside visueel zichtbaar via het Apron Warning System (oranje lamp).
- 5.3.3 Tijdens deze periode van slipgevaar wordt extra voorzichtigheid gevraagd en
 - dient er stapvoets gereden te worden.
 - is het verboden om water te laten vloeien.
 - dient alle afhandelingsmateriaal verwijderd te worden van de staging area's om winteroperaties vlot te laten verlopen

5.4 Stormprocedure

- 5.4.1 Deze procedure wordt opgestart bij waargenomen windsnelheden vanaf 35 knopen.

- 5.4.2 Wordt geactiveerd en aangekondigd door inspectie.
- 5.4.3 Alle luchthavengebruikers worden geacht hun materieel te beschermen en te beveiligen tegen hevige rukwinden. Specifieke aandacht voor het correct opzetten van de remmen van getrokken materieel (bagagekarren). Bijzondere aandacht voor alles wat kan wegwaaien (FOD), aannemingswerken op airside en werken in de hoogte.

5.5 Towing operaties (slepen van vliegtuigen)

- 5.5.1. Personen die de towing-operaties uitvoeren, moeten door hun werkgever voldoende getraind zijn en dit moet erkend zijn door die werkgever.
- 5.5.2. Een towing-operatie van N- naar Z-kant of omgekeerd (die dus de runwayprotected area kruist) kan enkel gebeuren na voorafgaandelijke toestemming van inspectie én onder begeleiding van de marshaller.
- 5.5.3. De uitvoerders moeten er zich van bewust zijn, dat men zich in luchthavengebied begeeft waar wederzijds radiocontactverplicht is met de verkeersleiding. De vliegtuigoperator zorgt voor deze communicatie (grondfrequentie). Bij kruisen van de runway protected area (torenfrequentie) wordt dit door de marshaller verzorgd.
- 5.5.4. Begeleiders en uitvoerders moeten constant met elkaar in verbinding staan, om in geval van onregelmatigheden mekaar direct te kunnen verwittigen.

5.6 Engine tests (testen vliegtuigmotoren)

- 5.6.1. Het testen van vliegtuigmotoren kan slechts na toestemming van de inspecteur.
- 5.6.2. De operatie kan slechts uitgevoerd worden onder constante aanwezigheid van een supervisor.
- 5.6.3. De uitvoerders moeten er zich van bewust zijn, dat men zich in luchthavengebied begeeft waar wederzijds radiocontactverplicht is met de verkeersleiding.
- 5.6.4. Begeleiders en uitvoerders moeten constant met elkaar in verbinding staan, om in geval van onregelmatigheden mekaar direct te kunnen verwittigen.
- 5.6.5. De testlocatie moet vooraf en achteraf grondig gecontroleerd worden op het FOD-vrij zijn en spills.

5.7 Apron Warning System

- 5.7.1. Op verschillende plaatsen aan airside is een Apron Warning System geïnstalleerd dat bestaat uit lampen en lichtkasten in verschillende kleuren om visueel op het terrein aan te geven wanneer een bepaalde procedure van kracht is en bijgevolg wordt gewezen op de gevaren.
- 5.7.2. Kleurencodes van het Apron Warning System:
- rood = Bliksemprocedure van kracht
 - amber = Wintercondities
 - blauw = Low Visibility Procedure



6. Supervisie

- 6.1. De dienst luchthaveninspectie is verantwoordelijk voor het toezicht op het airside verkeer. Instructies gegeven door luchthaveninspectie moeten gevolgd worden zelfs als ze in conflict zijn met deze regels.
- 6.2 Alle identificatie- en toegangsbewijzen nodig voor airside moeten onmiddellijk getoond worden op verzoek van de dienst luchthaveninspectie, luchthavenbeveiliging of bevoegde politiediensten.

7. Maatregelen ingeval van overtredingen op dit verkeersreglement.

- 7.0. Overtredingen kunnen worden vastgesteld door de luchthavendirectie, de luchthaveninspectie en de luchthavenbeveiliging.

7.1. Er zijn lichte en zware overtredingen

- 7.1.1. Als zware overtredingen worden beschouwd:

- rijden zonder geldig luchthavenrijbewijs of toelating van de luchthaveninspectie
- 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 ten minste 10 km/uur overschrijden;
- bij duisternis zonder lichten rijden;
- het overschrijden van een witte doorlopende streep;
- 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 de luchthaveninspectie;
- het hinderen van een voertuig van de hulpdiensten;
- het oneigenlijk gebruik maken van zwaailichten en/of geluidssignaal;
- onder invloed zijn van alcohol of verdovende middelen;
- het plegen van vluchtmisdrijf;
- het verzuimen van de melding van een aanrijding met een vliegtuig;
- roken of ontsteken van vuur, zelfs binnen het rollend materiaal;
- fysiek geweld tegen luchthavenpersoneel;

- 7.1.2. Alle andere overtredingen worden als lichte overtredingen beschouwd.

7.2. Procedure van vaststelling en beteugeling van de overtredingen.

- 7.2.1. Van elke overtreding wordt een verslag opgesteld. Een afschrift wordt bezorgd aan de overtreder en in voorkomend geval aan de werkgever.
- 7.2.2. Bij vaststelling van twee lichte overtredingen binnen de dertig kalenderdagen wordt het luchthavenrijbewijs van de overtreder door de luchthavendirectie voor één dag ingetrokken.
- 7.2.3. Bij vaststelling van een zware overtreding wordt het luchthavenrijbewijs van de overtreder door de luchthavendirectie ingetrokken voor een termijn van 2 tot 7 dagen.
- 7.2.4. Bij vaststelling van twee of meer zware overtredingen binnen de dertig kalenderdagen wordt het luchthavenrijbewijs van de overtreder door de luchthavendirectie ingetrokken voor een termijn van 8 tot 30 dagen. In dat geval kan de luchthavendirectie eveneens aan de overtreder de verplichting opleggen een nieuwe kennisproef, zoals bedoeld in artikel 2.5., af te leggen alvorens opnieuw in het bezit gesteld te worden van het luchthavenrijbewijs.
- 7.2.5. De gemotiveerde beslissing van de luchthavendirectie met betrekking tot de artikelen 7.2.2, 7.2.3 en 7.2.4 genoemde maatregelen wordt onverwijld aan de betrokkene betekend, met in voorkomend geval overmaking van een afschrift aan de werkgever.
- 7.2.6. Tegen de beslissing van de luchthavendirectie houdende de in de artikelen 7.2.2., 7.2.3. en 7.2.4. genoemde maatregelen kan door de betrokkene beroep worden ingesteld bij de Verkeerscommissie van de luchthaven Antwerpen. Hiertoe richt de betrokkene, binnen de 2 werkdagen na ontvangst van de beslissing van de luchthavendirectie waarbij de onder de artikelen 7.2.2., 7.2.3. en 7.2.4. genoemde maatregelen betekend werd,

een verzoekschrift aan de luchthavencommandant 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.

- 7.2.7. Onverminderd de hogere bepalingen kunnen de leden van de luchthaveninspectie met betrekking tot de feiten beschreven in de artikelen 7.23. en 7.2.4., bij betrapting op heterdaad en uitsluitend indien dwingende redenen inzake luchtvaartveiligheid dit rechtvaardigen, overgaan tot de onmiddellijke intrekking van het luchthavenbewijs van de overtreder voor een termijn van 24 uur.

7.3. De verkeerscommissie

- 7.3.1. De verkeerscommissie is als volgt samengesteld:

Stemgerechtigde leden

Voorzitter: - de luchthavencommandant of zijn afgevaardigde
Bijzitters: - 1 afgevaardigde van de afhandelingsmaatschappij
- 1 afgevaardigde van het AOC
- 1 afgevaardigde van de op de luchthaven gebaseerde luchtvaartmaatschappijen

Leden met raadgevende stem

In voorkomend geval 1 afgevaardigde van de betrokken werkgever.

- 7.3.2. 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.
- 7.3.3. 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.
- 7.3.4. Licht en zware overtredingen tegen het verkeersreglement, begaan door personen die niet beschikken over een luchthavenrijbewijs, worden beteugeld, volgens de onder Hoofdstuk 7 beschreven procedure en modaliteiten, door de intrekking van de toegangsmachtiging tot luchtzijde (identificatiebadge of tijdelijk toegangsbewijs).

8. Kostprijs van het luchthavenrijbewijs.

Het bezit van een luchthavenrijbewijs wordt vermeld op de luchthavenidentificatiebadge. Voor de teruggave na inhouding op beslissing van de luchthavendirectie of de Verkeerscommissie wegens overtreding, wordt een vergoeding voor administratiekosten van 25 EURO aangerekend.

9. Inwerkingtreding

Het huidige reglement vervangt alle voorgaande onderrichtingen inzake verkeer aan airside.

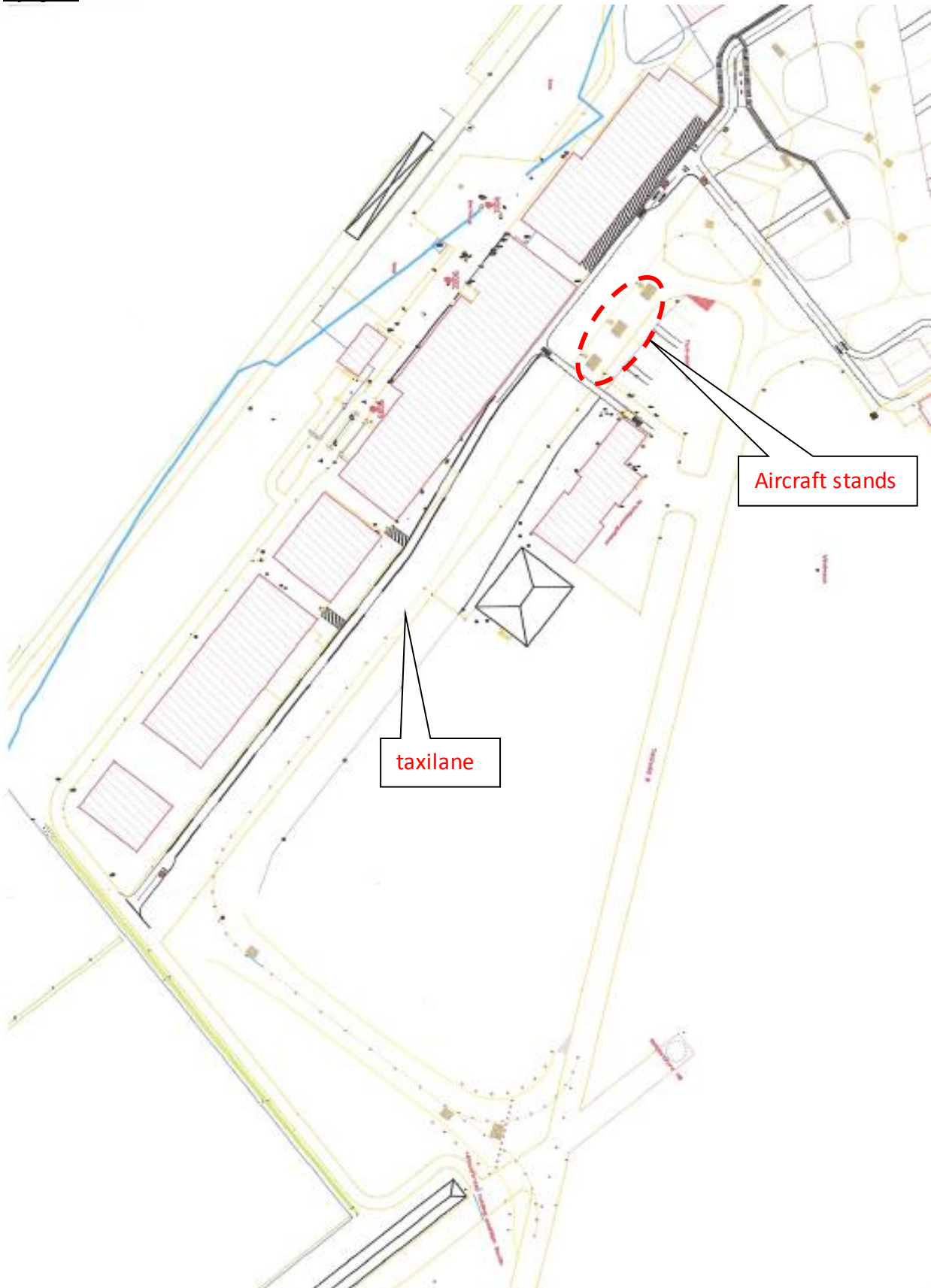
Antwerpen, 30/06/2017

Wim Verbist
Luchthavencommandant

Bijlage 1: APRON 1



Bijlage 2: APRON 2



Bijlage 3: SECTORKAART



Bijlage 4: MARKERINGEN EN BORDEN

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

Rood: markering i.v.m. met gevaar of verbod

Geel: markeringen voor veilig verkeer van vliegtuigen

Bijlage 5: BELANGRIJKE TELEFOONNUMMERS

Inspectie	03/285.65.32
Security	03/285.65.20
Brandweer	03/285.65.40