

Stichting Vliegveld Hilversum

EHHV

Luchthavenbedrijfshandboek
Aerodrome Operations Manual

Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave.....	2
Wijzigingsblad en versie	4
Voorwoord	5
Aanleiding en doel certificering	5
Structuur van het luchthavenbedrijfshandboek	5
Begrippen	6
Veiligheidsbeleid.....	7
1 Organisatie	8
1.1 Toelichting organisatiestructuur.....	8
1.1.1 Bestuur Stichting Vliegveld Hilversum	8
1.1.2 Havenmeester	8
1.1.3 Assistent havenmeester	8
2 Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden	9
3 Beschrijving aanleg, inrichting en uitrusting	10
3.1 Ligging	10
3.2 Luchthavengebied	10
3.3 Seinenvierkant, markeringen, windzak	11
3.4 Tankinstallatie en brandstofopslag ten behoeve van luchtvaarttuigen.....	11
3.5 Markeringen voertuigen	11
3.6 Rollend materieel	11
3.7 BHV	12
3.8 Verbindingsmiddelen	12
4 Gebruik luchthavengebied (zie ook punt 3.2)	12
4.1 Openingstijden	12
4.2 Openstelling Luchtvaartterrein.....	13
4.3 Middelen tbv. de vluchtvoorbereiding	13
4.4 Circuit en circuitgebied	13
4.5 Luchtvaartactiviteiten.....	14
4.6 Bijzondere evenementen	16
4.7 Afspraken met partners op het gebied van veiligheid op / rond terrein	16
4.8 Naleving met betrekking tot orde en veiligheid	17
4.9 Wild life hazard preventie	17

4.10	Hindernisbeheer	17
4.11	Opleiding en training.....	17
4.13	Inhoud AOM en versiebeheer.....	18
4.14	Veiligheidsmanagementsysteem	19
4.15	Proces Risico inventarisatie.....	19
4.17	Risico Control en overleg / voorvallen.....	20
4.18	Risico inventarisatie & evaluatie.....	21
5	BIJLAGEN.....	22

Wijzigingsblad en versie

Wijziging	Versie	Datum	Naam/Paraaf
Diverse aanpassingen nav. audit 2013		2014	JG
Alarmregeling vereenvoudigd		2014	JG
Beschikking m.b.t. medische vluchten en Diverse wijzigingen		04-2019	AS/RG
Wijzigingen nav. Audit 387825		04-2020	JG
Gereviseerde versie	3.0	01-10-20	JG/AvdS
Gereviseerde versie nav. inspectie 613017	3.1	03-2023	MH/JG
Gereviseerde versie nav. Inspectie 2023/244	3.2	04-2024	MH/JG

Voorwoord

Aanleiding en doel certificering

Het certificeren van luchthavens is gebaseerd op internationale aanbevelingen van ICAO. In Nederland is bij de invoering hiervan een aansluiting gezocht bij de nieuwe manier waarop de rijksoverheid toezicht houdt op de veiligheid. Dit is vastgelegd in de RVGLT ^{*1)}. Voor de luchthavens is de daarbij gevoerde lijn, dat de exploitant primair verantwoordelijk is en de overheidstaak zich beperkt tot een toetsende. In de tot nu toe gehanteerde rol van de overheid werd de eindverantwoordelijkheid op diverse punten door de rijksoverheid gedragen.

Een vliegveld wordt gecertificeerd als de exploitant aantoont dat hij zijn primaire taak, het bewaken van orde en veiligheid op het vliegveld naar behoren uitvoert. Hiervoor is een beschrijving van de organisatie noodzakelijk, waarin naast een beknopte organisatiebeschrijving vooral de procedures vastliggen, op grond waarvan het bewaken van orde en veiligheid plaatsvinden. Die beschrijving is het luchthavenbedrijfshandboek [aerodrome operations manual]. Bij haar periodieke controle toetst de rijksoverheid de werking van het veiligheidsmanagementsysteem aan de hand van beschreven procedures.

Structuur van het luchthavenbedrijfshandboek

Beleid

Beschrijving bedrijf en organisatie

Procedures relevante bedrijfsprocessen op basis van de toepassing zijnde regels

**1) RVGLT = Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen*

Begrippen

Certificaat:	verklaring van de minister dat de exploitant van het vliegveld door het veiligheidsmanagementsysteem de veiligheidsrisico's op het vliegveld beheerst en streeft naar een continue verbetering van de veiligheid.
Veiligheidsmanagementsysteem:	een systeem voor het management dat voorziet in de beheersing van de orde en de veiligheid op en het veilig gebruik van het luchtvaartterrein.
Luchthavenbedrijfshandboek:	bevat een beschrijving van het veiligheidsmanagementsysteem alsmede van de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van het luchthavengebied
Minister:	de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)
Havendienst:	gebruikelijk gebezigd begrip waarmee wordt bedoeld havenmeester' respectievelijk 'assistent havenmeester'
SVH:	Stichting Vliegveld Hilversum. (Exploitant)
RVGLT:	Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
Bkl:	Besluit Kwaliteit Leefomgeving
Lden:	Level day evening night. (Geluidsnorm)

Veiligheidsbeleid

Beleidsverklaring

Stichting Vliegveld Hilversum is de exploitant van het vliegveld Hilversum. Het bestuur is samengesteld uit personen die specifiek kennis hebben met betrekking tot het exploiteren van een vliegveld ten behoeve van de algemene luchtvaart en kennis hebben van de (algemene) luchtvaart in al zijn facetten.

De doelstelling van de SVH is het exploiteren van het luchtvaartterrein ten behoeve van de (kleine) algemene luchtvaart in de ruimste zin van het woord binnen de kaders die de wet daarvoor biedt.

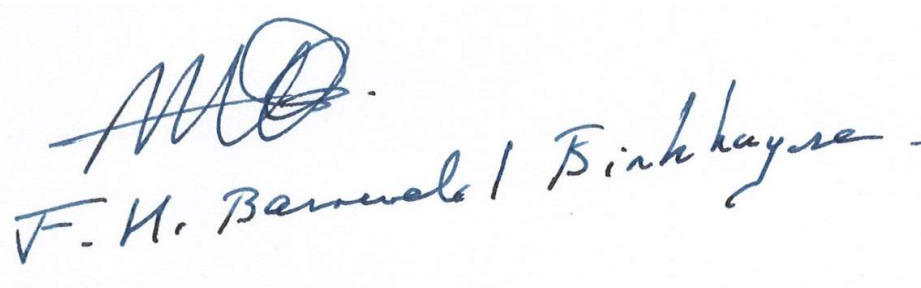
De SVH stelt zich ten doel om een actief beleid te voeren ten aanzien van het bevorderen van (vlieg-) veiligheid, gezondheid en milieu. Waar mogelijk moeten voorziene gevaren, die kunnen leiden tot persoonlijk letsel, ziekten, brand, schade aan eigendommen of leefmilieu worden voorkomen. Door instructie en het voorzien in goede (hulp-) middelen wordt een veilig, gezond en milieuvriendelijk werkklimaat geschapen.

SVH stelt noodzakelijke middelen beschikbaar die bijdragen aan een veilige uitvoering van vliegactiviteiten op het luchtvaartterrein

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

Hilversum, april 2024

Stichting Vliegveld Hilversum

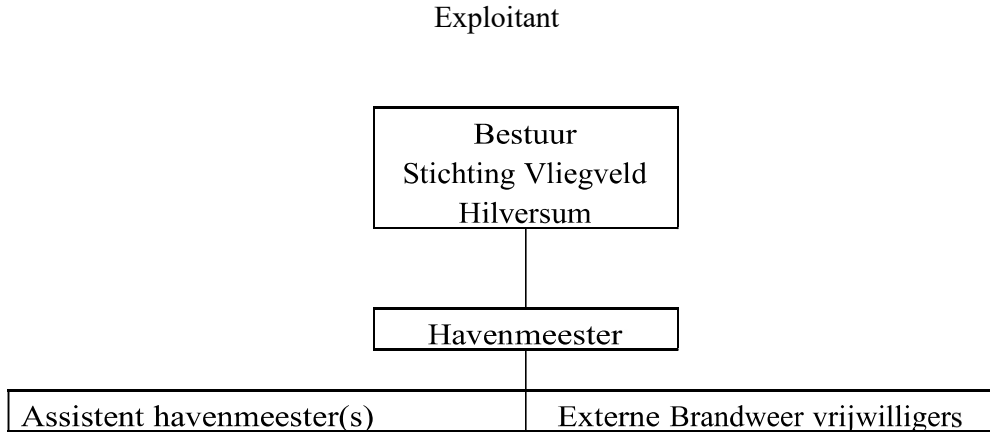


F. H. Bannet / Binkhaysen

1 Organisatie

Organogram

De structuur van de organisatie is onderstaand weergegeven.



1.1 Toelichting organisatiestructuur

Exploitant

Exploitant van het vliegveld is de Stichting Vliegveld Hilversum.

De Stichting Vliegveld Hilversum is opgericht op 28 februari 1975.

Doel van de Stichting is het in stand houden en het exploiteren van het luchtvaartterrein Hilversum en alles wat daarmee samenhangt, daaruit voortvloeit of daartoe bevorderlijk is.

1.1.1 Bestuur Stichting Vliegveld Hilversum

Het bestuur is belast met het doel van de Stichting. Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum bestaat uit 5 leden, een voorzitter, secretaris, penningmeester en twee leden.

1.1.2 Havenmeester

De havenmeester komt namens de exploitant de bevoegdheid en verantwoordelijkheid toe zoals deze in de artikel 6 van de RVGLT zijn vastgelegd. De havenmeester neemt dienende het bestuur deel aan de bestuursvergaderingen.

1.1.3 Assistent havenmeester

Door de vliegveldexploitant aangewezen persoon ter ondersteuning van de havenmeester in zijn taken. Hieronder ressorteren ook de parttime- en oproep assistent havenmeesters

Externe Brandweer vrijwilligers:

Vrijwilligers ter ondersteuning van de havendienstbrandweer.

2 Taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden

De exploitant komt de bevoegdheid en verantwoordelijkheden toe, zoals vastgelegd in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. (RVGLT)

De havenmeester ziet er namens de exploitant op toe dat allen op het luchthavengebied aanwezig zich houden aan de eisen en regels m.b.t. het handhaven van orde en een voortdurende situatie van vliegveiligheid.

De exploitant stelt voorts vast alle kritieke activiteiten binnen de bedrijfsprocessen welke een specifieke vakbekwaamheid vereisen voor het uitvoerend personeel en draagt zorg voor adequate opleiding en training. Zie 4.11 opleiding en training. Dit personeel wordt als zodanig door de havenmeester geadmistreerd. Er is een handboek personeel met een aanvullende beschrijving van teken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

Overige taken van de havenmeester zijn:

A. Vaststellen/aangeven van wind- en landingsrichting; B. Inrichting van het seinenvierkant; C. Inrichting van het landingsterrein door middel van markers; D. Brandbestrijding en BHV-dienstverlening; E. Geven van (vlucht-)informatie aan luchtvaarders; F. Toezien op toegang tot het luchtvaartterrein; G. Bijhouden luchthavenregister. H. Onderhouden landingsterrein; I. Controle op brandstofverloop; J. Bijhouden van luchtvaartpublicaties; L. Opstellen en bijhouden van de alarmregeling. M. zorg dragen voor documentenbeheer.

De havenmeester beheert het Luchthavenbedrijfshandboek en de exploitant is verantwoordelijk voor de juiste inhoud hiervan. Tevens houdt de havenmeester toezicht op een correcte uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem. De havenmeester verricht de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE) en bepaalt met de exploitant aan de hand van de vastgestelde risico's de te nemen veiligheidsmaatregelen. Bij gebleken noodzaak wordt het Luchthavenbedrijfshandboek met instemming van de exploitant aangepast door de havenmeester. De havenmeester stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdig in kennis met de wijzigingen van het Luchthavenbedrijfshandboek.

De havenmeester komt de bevoegdheden en verantwoordelijkheden toe zoals vastgelegd in artikel 6 van de RVGLT.

De havenmeester is het hoofd van de havendienst en ziet toe op een correcte uitvoering van taken. Daarbij is hij verantwoording verschuldigd aan de vliegveldexploitant.

Bij afwezigheid van de vliegveldexploitant treedt de havenmeester op als vertegenwoordiger van de exploitant. Het werkrooster voor de havendienstmedewerkers wordt door of namens de havenmeester opgesteld.

Bij het vaststellen van situaties, welke inbreuk (kunnen) betekenen op de orde en veiligheid op het luchthavengebied treedt de havenmeester onmiddellijk handelend en in geval van noodzaak corrigerend op. Bij diens afwezigheid treedt de assistent havenmeester als zodanig op waarna deze de havenmeester informeert.

De assistent-havenmeester verricht zijn werkzaamheden in opdracht en onder toezicht van de havenmeester. Bij afwezigheid van de havenmeester kan de assistent-havenmeester fungeren als zijn vervanger.

Alle vermeldenswaardige bijzonderheden cq. inbreuken op het gebied van orde/veiligheid worden door de assistent havenmeester gemeld aan de havenmeester en schriftelijk bijgehouden door de havenmeester. Bij bijzondere incidenten wordt de havenmeester of bij onbereikbaarheid de vliegveldexploitant ingelicht. In het eerste geval informeert de havenmeester de vliegveldexploitant en in het laatste geval informeert de vliegveldexploitant de havenmeester. Gebeurtenissen welke ernstige inbreuk doen op het veilig gebruik van het luchtvaartterrein kunnen eveneens aan de ILT dan wel de Luchtvaartpolitie gemeld worden, e.e.a. ter beoordeling van de havenmeester.

De vliegveldexploitant wijst een compliance officer aan, welke toeziet op naleving van luchtvaart wet- en regelgeving binnen de organisatie. De rol van de compliance officer is het monitoren van het Aerodrome Operation Manual en ondersteuning bieden bij luchthaven bedrijfsaudits.

2.1 Aansprakelijkheid exploitant

De exploitant kan nimmer aansprakelijk worden gesteld bij letsel of overlijden van personen en/of materiële schade dan wel immateriële schade en /of ander nadeel als gevolg van calamiteiten.

3 Beschrijving aanleg, inrichting en uitrusting

3.1 Ligging

Het vliegveld ligt in het zuiden van de gemeente Hilversum en grenst aan de westkant aan de gemeente Wijdmeren. Deze gemeenten liggen in de provincie Noord-Holland. De vastgestelde Bkl en Lden geluidszones van het vliegveld liggen boven de provincie Noord Holland en boven de provincie Utrecht.

3.2 Luchthavengebied

Door vernieuwing van regelgeving voor burger en militaire luchthavens is per 26 juni 2012 voor Vliegveld Hilversum de omzettingsregeling nr. IENM/BSK-2012/86287 van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van kracht. Deze regeling voorziet in een 1 op 1 omzetting van de bepalingen uit het voormalig omzettingsbesluit naar een toekomstig provinciaal luchthavenbesluit. Vliegveld Hilversum is aangewezen voor het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer waarvan het gebruik wordt bepaald door Bkl en Lden geluidszones.

De grootte van het vliegveld bedraagt ca. 54 hectare. De grond is eigendom van de gemeente Hilversum en de gebouwen zijn in bezit van de vliegveldexploitant en derden.

Op het vliegveld is de beschikking over drie grasbanen ten behoeve van (gemotoriseerde) vliegtuigen en helikopters. Het overgangsbesluit wijst banen toe in de magnetische richtingen van 246-066, 183-003 en 126-306 graden met een lengte van respectievelijk 600, 730 en 730 meter. Naast deze banen bevinden zich de zweefvliegbanen alsmede gebieden voor overige luchtvaartactiviteiten.

Het vliegveld behoort tot de categorie van ongecontroleerde vliegvelden, wat inhoudt dat er geen luchtverkeersleiding wordt gegeven, er wordt op zicht gevlogen.

De aanleg, inrichting en het gebruik van het vliegveld zijn voor de vliegers gepubliceerd in de “AIP The Netherlands”. Tijdelijke aanpassingen kunnen worden gepubliceerd in de berichtgeving NOTAM (notice to airman).

3.3 Seinenvierkant, markeringen, windzak

Het seinenvierkant, inclusief windzak, bevindt ten noorden van het havendienstgebouw. In het seinenvierkant zijn grondtekens aangebracht zoals voorgeschreven in artikel 10 van de RVGLT.

De grasbanen zijn voorzien van markeringen. Deze markeringen bestaan uit rood-witte merkbakens. Het luchtvaartterrein zelf is gemarkeerd door middel van grotere rood-witte grensmarkeringen.

3.4 Tankinstallatie en brandstofopslag ten behoeve van luchtvaarttuigen

Het vliegveld levert luchtvaartbrandstoffen voor directe aflevering in vliegtuigen. Geleverd worden AvGas100LL, Jet A1 en Euro loodvrij. De hierbij behorende afleverings-installatie is eigendom van de vliegveld exploitant.

Voorafgaand aan de (bulk)leveringen van de luchtvaart brandstoffen Avgas en Jet fuel en Euro Loodvrij vindt een kwaliteitscontrole van de brandstof plaats. Na goedkeuring kan worden gelost waarna wordt geregistreerd en ondertekend door de havendienst.

Afschriften hiervan, alsmede de kwaliteitscontroles van de brandstoffen, worden geregistreerd en bewaard in het havendienstkantoor.

De levering van brandstof in vliegtuigen vindt plaats volgens een zelftank systeem, onder toezicht van de havendienst. Vanuit het havendienstkantoor kunnen de pomp installaties voor luchtvaartbrandstoffen worden vrijgegeven of zo nodig gestopt. Het betanken geschiedt conform instructies welke zijn gepubliceerd bij de pompen. De afnemer blijft verantwoordelijk bij het tanken.

3.5 Markeringen voertuigen

Voertuigen welke zich begeven op het luchthavengebied zijn uitgerust met een rondom zichtbaar oranje zwaailicht en/of rood-wit geblokte vlag

Voertuigen ten behoeve van de havendienst zijn geel van kleur of voorzien van oranje zwaailicht en/of rood-wit geblokte vlag

3.6 Rollend materieel

Op het vliegveld zijn voertuigen met blusmiddelen aanwezig zodat wordt voldaan aan het gestelde hierover in de RVGLT.

Brandweerwag: Mercedes Benz Unimog type U 1300L, voorzien van 1300 liter blusschuim AFFF of water direct door 1 persoon te bedienen vanuit de cabine.

Om deze vluchten veilig te kunnen faciliteren zijn afspraken gemaakt met de operator ANWB Medical Air Assistance.

- a. Voor nadering, landing, start en vertrek worden de overeengekomen routes gebruikt
- b. De luchthaven zorgt ervoor dat tenminste 12 kg bluspoeder of vervangend blusmiddel met dezelfde bluscapaciteit aanwezig is op de tankplaats
- c. De operator is in staat het blussysteem zelf te bedienen
- d. De operator staat in direct contact met de hulpdiensten
- e. In principe zullen er geen personen aanwezig zijn in de helikopter tijdens het tanken tenzij de medische verzorging van een eventuele patiënt dit vereist. De operator hanteert in dat geval de regels die in het Om part A van de operator opgenomen zijn.

4.2 Openstelling Luchtvaartterrein

Bij openstelling worden door de (assistent) havenmeester procedures doorlopen zoals beschreven in de havendienst instructie “dagelijkse openstelling instructies veiligheid”. Deze instructie wordt in de toren bewaard.

4.3 Middelen t.b.v. de vluchtvoorbereiding

In het havendienstgebouw is beschikking over een internet- en een telefoonverbinding. Ten behoeve van de vluchtvoorbereiding is een ruimte beschikbaar in het havendienstgebouw. Handelingen ten behoeve van de vluchtvoorbereiding, waaronder het invullen van een vliegplan zijn hier mogelijk. Ook zijn notam en weersinformatie beschikbaar. Eveneens kunnen bij de havendienst lokale beperkingen/maatregelen/aanwijzingen worden bekendgemaakt welke niet in de notams staan vermeld.

4.4 Circuit en circuitgebied

Het vliegveld Hilversum behoort tot de zogenaamde ongecontroleerde velden, er wordt geen luchtverkeersleiding gegeven. Er wordt gevlogen op basis van visuele waarnemingen van de vlieger. De circuitgebieden zijn weergegeven in het AIP Netherlands.

Volgens de regels worden de circuitgebieden op vaste posities aangevlogen en zijn er voor alle startrichtingen vaste punten waar deze worden verlaten.

De frequentie 131.030 MHz is de officiële radiofrequentie voor het vliegveld Hilversum. Op deze frequentie kan alle naderend en vertrekkend luchtverkeer worden voorzien van luchtvaartterreininformatie.

Door wisselend baangebruik en andere factoren kan bij de vlieger misverstand bestaan over de actuele baan in gebruik. Hoewel er wettelijk op de “groene velden” geen radioverplichting geldt wordt ter verhoging van de vliegveiligheid de gezagvoerder dringend aanbevolen, voor het uit taxiën op Hilversum radio tenminste zijn taxi route bekend te maken aan de havendienst. Bij terugkeer naar het vliegcircuit geldt eveneens de dringende aanbeveling tot radiogebruik en vervolgens deze ook uit te blijven luisteren tot na het parkeren van het vliegtuig. In het AIP is in hoofdstuk EHHV AD 2.18

ARS-COMMUNICATIEFACILITEITEN opgenomen; gebruik van radio wordt sterk aanbevolen, zonder radio PPR.

4.5 Luchtvaartactiviteiten

Conform het vliegveld overgangsbesluit is het gebruik van het luchthavengebied toegelaten voor het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer met maximale startgewichten vanaf 390 tot en met 6000 kg. Zwaardere helikopters kunnen worden toegelaten met toestemming van de havenmeester.

Conform het gestelde in het AIP, ad. onder 2.6 rescue and fire fighting services is het luchtvaartterrein PPR ten behoeve voor cat. 3 vliegtuigen. Hiertoe zijn er twee getrainde certificaathouders brandbestrijding kleine luchtvaart op het vliegveld aanwezig.

Deelactiviteiten

Voor zweefvliegen, valschermspringen, het oppikken van reclameslepen, hoverplaatsen voor helikopters en ballonvaarten bestaan afzonderlijke banen of gebieden. Deze staan gepubliceerd in het AIP en/of ingetekend op het briefingbord in het havendienstkantoor. Ook kan een gebied hiertoe ad hoc worden aangewezen door de havendienst.

Aanvullende veiligheidsafspraken staan beschreven in het aanvullend luchthavenreglement

Zweefvliegen

Het in gebruik nemen van een zweefvliegbaan geschiedt met toestemming van de havendienst. Het gebruik van een zweefvliegbaan geschiedt onder toezicht van de havendienst. Ten behoeve van landende zweefvliegtuigen wordt er een zweefvliegdoellandingsgebied uitgelegd van 30 bij 30 m. gemarkeerd door witte vlakken. Gedurende zweefvliegactiviteiten is voortdurend tweezijdig radiocontact mogelijk tussen de havendienst en de zweefvliegstartplaats. Er vinden geen lier of zweefsleep activiteiten plaats gedurende het optrekken of afwerpen van reclamesleepnetten.

Zweefvlieg-lieractiviteiten

De zweefvliegstartplaats voor lieractiviteiten bevindt zich buiten het 20 meter obstakelvlak van de actieve motorbaan. Lieractiviteiten vinden alleen plaats onder omstandigheden waarbij redelijkerwijs is te verwachten dat lierkabels niet in of over de actieve motorbaan vallen. Er vinden geen lieractiviteiten plaats wanneer er zich vliegverkeer bevindt op final van de actieve motorbaan of op deze baan. De tiploper beoordeelt of hieraan wordt voldaan alvorens het sein veilig starten te geven evenals de lierist alvorens te gaan lieren. Tussen de zweefvliegstartplaats en de lier is directe communicatie mogelijk.

Zweefvlieg-sleepactiviteiten

Gedurende het opslepen van zweefvliegtuigen is tweezijdig radiocontact tussen de havendienst en de sleepvlieger mogelijk. Zweefvlieg-sleepactiviteiten vinden plaats buiten de obstakelvrije vlakken van de actieve motorbaan. Indien wordt gesleept langs de baan 13/31 wordt alleen gesleept indien er zich geen overig vliegverkeer bevindt op final van de actieve motorbaan of op deze baan. De marshaller

beoordeelt of hieraan wordt voldaan alvorens het sein veilig starten te geven evenals (voor zover mogelijk) de sleepvlieger alvorens te gaan starten.

Het beëindigen van de zweefvliegactiviteiten wordt bij de havendienst direct gemeld zodat de vrijgekomen ruimte voor andere activiteiten gebruikt kan worden en eventueel vlot van baan kan worden veranderd.

Zweeflandingen met motorzwevers kunnen plaatsvinden in de zweefvlieggebieden. Deze vinden plaats na toestemming van de havendienst. De gezagvoerder doet zijn verzoek hiertoe per (EHHV) radio evenals een downwind en final radio melding zodat zweefvliegers, overige gebruikers en de havendienst zijn geïnformeerd.

Valschermspringen

Er zijn diverse springlocaties ten behoeve van het parachutespringen vanaf het vliegveld Hilversum. Voor het in gebruik nemen van een landingsgebied voor parachutisten op het luchtvaartterrein is vooraf toestemming nodig van de havendienst. Het gebruik van dit gebied geschiedt onder toezicht van de havendienst. Afhankelijk van de in gebruik zijnde baan wordt door de havendienst een gebied aangewezen waar op het luchtvaartterrein door de parachutisten kan worden geland. Een springlocatie op het luchtvaartterrein wordt niet in gebruik genomen wanneer er zweefvliegactiviteiten plaatsvinden op het luchtvaartterrein.

Bij valschermvluchten op het luchtvaartterrein geeft de paravlieger voor vertrek per radio aan EHHV radio door op welke hoogte deze voornemens is te droppen en op welke locatie. Kort voor het droppen volgt eveneens een radio intentie bericht van de vlieger en na het droppen een “dropping completed” bericht. Hiermee is het overige radio verkeer en de havendienst geïnformeerd.

Reclamesleepvliegen

Het in gebruik nemen van een reclamesleep gebied geschiedt na toestemming van de havendienst. Het gebruik van dit gebied geschiedt onder toezicht van de havendienst. Bij zweefvliegactiviteiten overlegt het reclamebedrijf eveneens met de dienstdoende zweefvlieg instructeur, om elkaar over activiteiten te informeren en deze met elkaar af te stemmen.

Reclamesleepnetten en toebehoren worden kort voor het optrekken klaar gelegd en gemarkeerd. Direct na het optrekken van de sleep worden de hulpmaterialen verwijderd. Bij het optrekken en afwerpen van reclamesleepnetten wordt door de sleepvlieger de intentie hiervan op de Hilversum radio frequentie doorgegeven, zodat (zweef)vliegers en havendienst op de hoogte zijn en eventuele lieractiviteiten tijdig kunnen worden gestaakt. Reclamevliegers voeren geen optrek/afwerp manoeuvres uit wanneer overig vliegverkeer zich op final bevindt of in take off. Spoedig na het afwerpen van de netten worden deze van het luchtvaartterrein verwijderd.

Ballonvaren

Op grond van het gestelde in het overgangsbesluit van de luchthaven mag incidenteel toestemming verleend worden tot het opstijgen van ballonnen. Het opstijgen van ballonnen geschiedt na toestemming van de havendienst. Ten aanzien van overige activiteiten beoordeelt de havendienst of er een veilige ruimte en operatie is voor een ballonvaart vanaf het luchtvaartterrein en waar deze kan plaatsvinden. Voor het opstijgen meldt de gezagvoerder van de ballon per Hilversum radio dat de vaart

kan aanvangen, zodat overig vliegverkeer en havendienst zijn geïnformeerd. Opstijging mag alleen plaatsvinden indien de ballon de actieve motorbaan en het bijbehorende vliegcircuit niet kruist.

Helikopters

Hover oefeningen kunnen plaatsvinden na toestemming van de havendienst.

Uitvoering hiervan vindt plaats op een door de havendienst aan te wijzen gebied.

De gezagvoerder van de helikopter meldt deze activiteiten aan- en af bij Hilversum radio en luistert hierop uit.

4.6 Bijzondere evenementen

Voor bijzondere evenementen op het luchthavengebied wordt vooraf door de betreffende gebruiker toestemming gevraagd bij de vliegveld exploitant. Dit kan het geval zijn bij open dagen, wedstrijden, etc. indien voor de evenementen vergunningen vereist zijn worden deze door of in overleg met de exploitant/havenmeester aangevraagd.

Alle gezamenlijk plaatsvindende (vlieg-)activiteiten worden gecoördineerd met de havendienst. Deze is tevens bevoegd activiteiten te stoppen c.q. stil te leggen als de (vlieg-)veiligheidssituatie dit vereist.

4.7 Afspraken met partners op het gebied van veiligheid op / rond terrein

Hulpdiensten

De meest nabijgelegen brandweerkazerne bevindt zich op ca. 2 kilometer van het luchtvaartterrein. De hulpdiensten brandweer en politie beschikken over een kaart waarop de toegang tot het luchthavengebied is weergegeven.

Hulpdiensten beschikken over het alarmeringsschema vliegveld Hilversum

Algemeen

Toegang tot, of het zich bevinden op het luchthavengebied is bedoeld voor hen welke het vliegveld nodig hebben voor vluchtuitvoering en/of zaken welke daarmee samenhangen. E.e.a. na toestemming van de havendienst.

Passagiers op het luchthavengebied worden begeleid door een vlieger, of een medewerker van een organisatie welke bekend is met de actualiteiten op het luchthavengebied, e.e.a. na toestemming van de havendienst.

Eventuele looproutes over het luchthavengebied bevinden zich achter de vliegveldgrens- markers en worden alleen gebruikt na toestemming van de havendienst.

Toegangshekken tot het luchthavengebied worden direct na doorgang gesloten.

4.8 Naleving met betrekking tot orde en veiligheid

Het gestelde in het Algemeen Luchthavenreglement wordt gehandhaafd door zo nodig op te treden. Dit reglement is echter landelijk per 01-07-2013 vervallen. De NVL (Nederlandse Vereniging voor Luchthavens) werkt aan het tot stand komen van een nieuw reglement. Tot die tijd wordt op vliegveld Hilversum gehandhaafd volgens het laatste Algemeen Luchthavenreglement. Dit reglement is vastgesteld door de vliegveldexploitant en als bijlage toegevoegd aan het AOM.

Aanvullende veiligheidsafspraken staan beschreven in het aanvullend luchthavenreglement

4.9 Wild life hazard preventie

Het vliegveld heeft maatregelen genomen om de risico's van de aanwezigheid van klein wild en vogels te beperken:

- indien zich [concentraties] vogels op het luchthavengebied bevinden worden deze door middel van afschrikking verjaagd tot het risico is weggenomen.
- desgewenst wordt met de ILT contact opgenomen voor advies.

4.10 Hindernisbeheer

De havendienst ziet, voor zover mogelijk, toe op ontwikkelingen rondom het luchtvaartterrein welke de veiligheid van het luchthavengebied kunnen beïnvloeden. Hieronder kunnen vallen:

- het plaatsen van kranen
- het oplaten van vliegers
- het organiseren van evenementen in de nabijheid van het luchtvaartterrein

Eveneens is bomengroei een punt van aandacht. De obstakelvrije zones rondom de vliegbanen dienen te worden gehandhaafd.

Om risico te verminderen neemt de havenmeester of exploitant contact op met de betreffende veroorzaker van de hindernis. Zo nodig wordt e.e.a. aan het bevoegd gezag doorgegeven.

Indien maaien van het gras geschiedt tijdens openstelling is telefonisch of radio contact tussen de havendienst en de grasmaaier mogelijk, de bestuurder van de maaier is in het algemeen een medewerker van de havendienst.

4.11 Opleiding en training

Bij de selectie van havendienst-personeel is ervaring in de kleine luchtvaart en het hebben van vliegervaring een voorwaarde. De exploitant zorgt dat haar werknemers beschikken over de vereiste diploma's, certificaten en vergunningen om hun werkzaamheden op het luchthavengebied uit te voeren. Hiertoe behoren onder meer het BvB ASO [Bewijs van Bevoegdheid

Luchtvaartterreininformatieverstrekker], Vliegtuigbrandbestrijding Kleine Luchtvaart, BHV [Bedrijfshulpverlening].

Assistent havenmeesters beschikken op termijn minimaal over het BvB ASO en over een geldig certificaat “Vliegtuigbrandbestrijding Kleine Luchtvaart”. T.b.v. de opleiding van het BvB ASO wordt gebruik gemaakt van de hiervoor beschikbare NVL syllabus.

De opleiding van medewerkers van de havendienst geschiedt door OTJ [On The Job] training waarbij de operationele aspecten van het havendienstbedrijf in de praktijk worden bijgebracht.

De luchthaven stelt haar medewerkers in de gelegenheid die trainingen te volgen, die voor een goede en veilige uitvoering van de werkzaamheden benodigd zijn. Voor vliegtuigbrandbestrijding en bedrijfshulpverlening wordt regelmatig een herhalings training gevolgd.

Indien een brandweeroefening plaats vind op het luchthavengebied dan wordt met de brandweer instructeurs een oefenscenario opgesteld met meest waarschijnlijke incidenten. De oefening wordt geëvalueerd en eventuele verbeteringen worden uitgevoerd.

4.12 Melding ongevallen en ernstige incidenten

De luchthaven beschikt over een alarmregeling, welke jaarlijks wordt getoetst.

Gebeurtenissen die een ernstige inbreuk doen op het veilig gebruik van het luchthavengebied worden aan ILT dan wel de Luchtvaartpolitie gemeld.

Melding conform de EU regelgeving 376/2014 geschiedt digitaal aan ILT middels:

https://e-loket.ilent.nl/formulier/nl-NL/DefaultEnvironment/MLu_002.aspx/CB_Authenticatie/CB_Inleiding

4.13 Inhoud AOM en versiebeheer.

Bij elke uitgifte van een gewijzigd luchthavenbedrijfshandboek zal het versienummer worden gewijzigd. I.g.v. kleine wijzigingen wordt het decimaal opgehoogd, bijvoorbeeld van versie 1.0 naar versie 1.1, en in geval van grotere wijzigingen (denk hierbij aan verandering van bestaande procedures of invoering van nieuwe) wordt het gehele nummer opgehoogd, bijvoorbeeld van versie 1.7 naar versie 2.0.

Aanpassing aan het Luchthavenbedrijfshandboek (LBH) worden uitgevoerd door de Havenmeester.

De actuele versie is voor alle medewerkers van de luchthaven beschikbaar. Er ligt een exemplaar ter inzage op de werkplek in de toren.

Op verzoek worden het LBH en het Luchthavenreglement digitaal verzonden.

De havenmeester draagt zorg voor tijdige distributie van het Luchthavenbedrijfshandboek en eventueel bijbehorende stukken naar de diverse partijen. Een verzendlijst is in eigen beheer bij de havenmeester.

4.14 Veiligheidsmanagementsysteem

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

De belangrijkste vraag is de oorzaak en de vraag of het ongeluk had kunnen worden voorkomen. Safety management is om zoveel mogelijk van die risicofactoren te herkennen, de ernst ervan te beoordelen en wanneer het gevaar op bijdragen aan een ongeluk, direct of indirect, hoog is, dat met maatregelen te beheersen. Hoe meer men van dergelijke risicofactoren beheerst – oorzaken zoveel mogelijk uitsluit - hoe hoger het veiligheidsniveau. Het systeem bestaat uit een gecontroleerd proces van Voorvallen tot evaluatie van de maatregelen ter verbetering. Dit proces wordt door de Havenmeester gemanaged.

Het is van belang dat de medewerkers, maar ook de gebruikers en bedrijven werkzaam op de luchthaven, zich bewust zijn om risicovolle situaties te onderkennen en te melden bij de Havenmeester (safety culture) Dit laatste betekent ook dat observatie en/of aanbevelingen m.b.t. Safety ingediend kunnen worden door alle betrokkenen.

4.15 Proces Risico inventarisatie

Risico Inventarisatie geldt hier niet alleen voor Voorvallen (incidenten of accidenten). Maar geldt ook voort oplossingen/verbeteringen n.a.v. observaties en/of aanbevelingen door personeel, gebruikers of toezichthouders van het luchthavengebied. Ook hier kunnen de effecten van een mogelijke oplossing geanalyseerd worden ten behoeve van de veiligheid op en rond het Luchthavengebied.

In de havendienst kunnen voorvallen vastgelegd worden d.m.v. van het Voorvallen Formulier (Zie bijlage) Deze worden ter behandeling beoordeeld en gecategoriseerd door de Havenmeester. De havenmeester kan vervolgens een eigenaar toewijzen die de behandeling op zich neemt. De havenmeester overlegt over de aanpak en planning.

Na implementatie van een oplossing/maatregel zal een moment bepaald worden wanneer de effecten hiervan geëvalueerd worden.

4.16 Procedure Risico Inventarisatie / voorvallen

Voorvallen worden geïnclassificeerd middels 3 stappen.

Deze stappen worden genomen volgens de onderstaande tabellen en spreken voor zich.

Stap 1. Bepalen van de ernst van het Voorval & Categoriseren

VOORVALLEN	ERNST	BETEKENIS	CATEGORIE	MAATREGEL	CONTROL
VEROORZAAKT DOOR GEBRUIKERS OF PERSONEEL OBSERVATIES, IDEEEN OF AANBEVELINGEN DOOR GEBRUIKERS, PERSONEEL OF DERDEN	CATASTROFAAL	VLIEGTUIG/EQUIPMENT ZWAAR BESCHADIGD. SLACHTOFFER(S)	A	EIGENAAR	EVALUATIE
	ZEER ERNSTIG	VEILIGHEIDS VOORSCHRIFTEN ZIJN RUIM OVERSCHREDEN. GEVOLG: SCHADE EN/OF LETSEL	B	PVA (PLAN VAN AANPAK)	REGELMATIG & GESTRUCTUREERD OVERLEG
	ERNSTIG	VEILIGHEIDS VOORSCHRIFTEN ZIJN OVERSCHREDEN. GEVOLG: ERNSTIG INCIDENT MET LETSEL EN SCHADE AAN MATERIAAL	C	MTV (MAATREGEL TER VERBETERING)	VASTLEGGEN
	MINDER ERNSTIG	DE VOORSCHRIFTEN ZIJN NIET GEHEEL GEVOLGD. GEVOLG: MINIMALE GEVOLGEN	D	TIJDSPAD	
	ONBEDUIDEND	WEINIG TOT GEEN CONSEQUENTIES	E		

Stap 2. Bepalen van de Waarde door de regelmaat van het Voorval

VOORVALLEN	BETEKENIS	WAARDE
VEELVULDIG	VERSCHILLENDE KEREN PER JAAR	5
SOMS	EEN PAAR KEER PER JAAR	4
WEINIG	EEN KEER PER EEN OF TWEE JAAR	3
NOOIT EERDER	NIET BEKEND OF DIT EERDER IS VOORGEKOMEN	2
ONWAARSCHIJNLIJK	NIET AANNEMELIJK DAT HET OOIIT GEBEURT	1

Stap 3. Bepalen van de noodzaak tot verbetering

UITKOMST VAN DE BEREKENING	CRITERIA
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	ONACCEPTABEL RISICO ONDER DE HUIDIGE OMSTANDIGHEDEN CORRIGERENDE MAATREGELEN ZIJN NOODZAKELIJK OM HET RISICO TE VERMINDEREN/ELIMINEREN
2A, 2B, 2C, 3B, 3C, 3D, 4C, 4D, 4E, 5D, 5E	TE TOLLEREREN RISICO, HET BESTUUR/SAFETY PLATFORM KAN ALSNOG BESLUITEN DAT CORRIGERENDE MAATREGELEN NODIG ZIJN. HET RISICO WORDT BEWAAKT MBT EVENTUELE GROEI.
1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 2D, 2E, 3E	ACCEPTABEL RISICO. WORDT WEL BEWAAKT MBT EVENTUELE GROEI

4.17 Risico Control en overleg / voorvallen

Een overzicht van de voorvallen wordt door de Havenmeester bijgehouden d.m.v. het Voorvallen Registratie Formulier. (zie Bijlage)

Door of namens de havenmeester vindt ten minste 1 keer per jaar een safety overleg plaats met de belangrijkste gebruikers van het vliegveld, dit overleg wordt het Safety Platform overleg genoemd. Hier kunnen zaken in het risico inventarisatieproces worden opgenomen, relevante informatie worden uitgewisseld en mogelijke oplossingen worden aangedragen. De Havenmeester bewaakt de voortgang van het proces en informeert het bestuur.

Eveneens wordt ten minste 1 maal per jaar risico inventarisatie geagendeerd binnen het bestuursoverleg. Hier wordt de risico-inventarisatie en de doelmatigheid van het VMS besproken alsmede eventuele aanpassingen.

Voor de havendienstmedewerkers is safety overleg onderdeel van de dagelijkse werkzaamheden en wordt er van hen geacht de gebruikelijke risico's te kennen, te doorzien en te handelen volgens het VMS. De havenmeester informeert de havendienst over relevante processen.

4.18 Risico inventarisatie & evaluatie

Het format van de RI&E bestaat uit de volgende kolommen:

Risico-Inventarisatie & Evaluatie 17-01-2024		Plan van aanpak			
Onderwerp	Risico- of tekortkoming	Maatregel	Geplande einddatum	Gereed ja/nee	Verantwoordelijk

De onderwerpen die aan de orde komen zijn:

- Arbeidsplaatsen en -middelen
- Fysieke belasting
- Fysische factoren
- Gevaarlijke stoffen en biologische agentia
- Welzijn
- Operationele-, en vliegveld gebonden zaken

5 BIJLAGEN

Zie volgende blz:

1. Voorvallen meldingsformulier
2. Voorvallen registratieformulier

VOORVALLEN MELDINGS FORMULIER

Volgnr:

Datum: _____

Ingebracht door: _____

Beschrijving Incident/Melding:

Categorie: _____

In behandeling bij: _____

Plandatum PvA/MtV: _____

Plan van Aanpak/Maatregelen ter Verbetering:

Evaluatie:

Voorval gesloten: Ja/Nee Datum: _____

