



Verkeersregels airside

DOCUMENT INFORMATIE	
INFORMATIE CLASSIFICATIE	Internal
PROCES REFERENTIE	
DOCUMENT TYPE	Handleiding
AREA EXPERT	Aerodrome Operations Manager
GOEDGEKEURD DOOR	Head of Aerodrome Operations
DATUM GOEDKEURING	10/10/2025
ANDERE REFERENTIE	AM, BHB

Inhoudstafel

0. Inleiding	6
0.1. Doel	6
0.2. Scope	6
0.3. Verantwoordelijkheden	6
0.3.1. Handleiding eindverantwoordelijke	6
0.3.2. Gedelegeerde verantwoordelijkheden	7
0.3.3. Compliance	7
0.3.4. Wijzigingen	7
0.3.5. Wijzigingslog	8
1. Veiligheidsprincipes	9
1.1. Luchthavenbadge en luchthavenrijbewijs	9
1.2. Toezicht	9
1.3. Persoonlijke veiligheid	10
1.4. Rook- en alcoholbeleid	10
1.5. Schade en verwondingen	11
2. Verkeersregels airside	12
2.1. Toepasbaarheid	12
2.2. Snelheid	12
2.3. Borden en markeringen	14
2.4. Markeringen op aprons	17
2.4.1. Equipment staging area: wit/rood/wit	19
2.4.2. Equipment parking area	21
2.4.3. Cargo prepositioning area: witte stippen	22
2.4.4. Aircraft stand Service drive	23
2.5. Voorrangsregels	24
2.5.1. Absolute prioriteit	24
2.6. Marshallers	24
2.7. Bewegen en parkeren van voertuigen	25
2.7.1. Bewegen van voertuigen	25
2.7.2. Parkeren van voertuigen	27
2.7.3. Service drives	29
2.7.4. Manoevreerterrein	32
2.8. Vervoer van begeleide gezelschapsdieren	33
2.8.1. Specifieke voorwaarden voor transport van begeleide gezelschapsdieren	33
2.8.2. Locatie airside voor de tijdelijke stationering van begeleide gezelschapsdieren	35
2.9. Veiligheidsafstanden m.b.t. vliegtuigen	36
2.9.1. Stilstaande vliegtuigen waarvan de motoren niet draaien	36
2.9.2. Vliegtuigen met draaiende motoren	39
2.10. Voetgangers en tweewielers	40
3. Rollend materiaal	42
3.1. Identificeerbaarheid	42
3.2. Onderhoud en netheid	43
3.3. Opslag rollend materieel en equipment	44
3.4. Toegangsbewijzen voor voertuigen	45
3.5. Verantwoordelijkheden	48
4. Uitzonderlijke omstandigheden	49
4.1. Diplomatieke koerier	49

4.2.	Apron Warning System (AWS)	49
4.3.	Windkracht	50
4.4.	Bliksemoveerlast	51
4.5.	Lage temperatuur, winteroperaties	51
4.6.	Verminderde zichtbaarheid	52
4.7.	Transport gevaarlijke goederen	52
4.8.	Fuelling/defuelling (tanken/uitpompen)	53
4.9.	Milieu-incidenten	53
5.	Infrastructuur	54
5.1.	Boarding bridge	54
5.1.1.	Rustpositie boarding bridge	55
5.1.2.	Noodstop boarding bridge	56
5.2.	Docking Guidance System (DGS)	57
5.2.1.	Noodstop DGS (Aircraft Docking Stop)	57
5.3.	Hydrant refuelling system (HRS)	59
5.4.	Verzamelplaats gevonden vracht, post en bagage	60
6.	FOD en hinderlijk materieel	61
7.	Luchthavenrijbewijs	63
7.1.	Categorieën	64
7.2.	Voorwaarden	64
7.3.	Aflevering	65
7.3.1.	Geldigheidsduur	65
7.3.2.	Verlies of diefstal	65
7.4.	Luchthavenrijbewijs A	66
7.5.	Luchthavenrijbewijs B	66
7.6.	VTS (Vehicle Tracking System)	67
8.	Overtredingen	68
8.1.	Soorten overtredingen	68
8.2.	Maatregelen bij niet naleven van de verkeersregels	68
8.2.1.	Individualiseerbare inbreuken	68
8.2.1.1.	Bijkomende maatregelen	69
8.2.1.2.	Mogelijkheid tot het verlagen van het puntensaldo	70
8.2.2.	Niet individualiseerbare inbreuken	70
8.2.2.1.	Maatregelen in geval van toekenning van niet individualiseerbare inbreuken	71
8.2.3.	Commissie verkeersinbreuken airside	71
8.2.3.1.	Doel, taken en samenstelling van de commissie	71
8.2.3.2.	Beroepsprocedure	71
8.3.	Wijze van vaststellen van snelheidsovertredingen	72
Annex		73
	Belangrijke telefoonnummers	73
Document distributie		73

Definities

Airside safety box

Standmarkering, aangegeven met rode en witte lijnen die de veiligheidszone rond het vliegtuig afbakenen (met inbegrip van de rood gearceerde zone).

Aircraft stand service drive

[Service drive](#) voorbehouden voor het verkeer van en naar een specifieke stand of standen.

Cargo prepositioning area

[Equipment staging area](#), enkel bedoeld voor wide body stands voor het pre-positioneren van vracht en post op [apron](#) 9.

Dubbele witte ononderbroken lijn

Markering die aanduidt tot waar voertuigen zich kunnen bewegen en die absoluut niet mag overschreden worden zonder toelating van Airside Inspection en/of verkeersleiding.

Enkele witte ononderbroken lijn

Markering die enkel overschreden mag worden om een bestemming buiten de [service drive](#) te bereiken en dan zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming.

Handlingmaterieel

Materieel gebruikt bij de afhandeling van een vliegtuig.

Ingeschreven voertuig

Voertuig ingeschreven met een officiële nummerplaat.

Manoeuvreerterrein

Zie '[Manoeuvring area](#)'

Power supply

Externe stroomtoevoer voor vliegtuigen.

Taxiway crossing marking

Witte dambordlijn aangebracht op een [taxiway](#) of [taxilane](#) die de kruising van een [service drive](#) met deze taxiway of -lane afbakent en welke niet mag overschreden worden.

Verkeesterrein

Zie [apron](#).

0. Inleiding

0.1. Doel

Het doel van deze handleiding is om de veiligheid en het ordentelijk verkeer op de luchthaven binnen het niet-publieke gedeelte ([airside](#) en Brucargo landside restricted area [Service drive](#) 90) te behartigen en te verbeteren.

0.2. Scope

Deze handleiding heeft betrekking op iedereen die actief is airside. Er wordt van iedereen die actief is airside verwacht dat die de verkeersregels kennen. Tevens worden er middelen voorzien om de naleving van de hierin voorziene regels af te dwingen. Er wordt gebruikt gemaakt van een rijbewijs puntensysteem om overtredingen op te volgen met verschillende gradaties (zie hoofdstuk 8 Overtredingen).

Voor wat betreft service drive 90, is de identificatie van het voertuig en het voertuig vignet niet verplicht.

Personen die zelfstandig met een voertuig airside en/of Brucargo landside restricted area service drive 90 rijden, zijn verplicht een luchthavenrijbewijs te bezitten. Het gebruik van voertuigen airside dient operationeel tot het strikte minimum beperkt te worden. Alle toegangen van personen, goederen en/of voertuigen tot airside moeten conform zijn met de van kracht zijnde wetgeving inzake luchthavenbeveiliging en de hieronder beschreven luchthavenverkeersregels.

Deze verkeersregels worden opgenomen in het Brussels Airport Handboek en kunnen door iedere belanghebbende worden geconsulteerd:

- Op www.brusselsairport.be (website van Brussels Airport Company)
- Op www.bruveiligheid.be (CCU-website)

De verkeersregels zijn in het Nederlands, het Frans en het Engels beschikbaar. In geval van twijfel omtrent de interpretatie van de verkeersregels is de Nederlandse tekst richtinggevend.

0.3. Verantwoordelijkheden

0.3.1. Handleiding eindverantwoordelijke

De Head of Aerodrome Operations is de eindverantwoordelijke voor deze handleiding en hierdoor ook verantwoordelijk voor de validatie van dit document. Daarnaast is de Aerodrome Operations Manager verantwoordelijk voor de ontwikkeling, het beheren en updaten van de handleiding alsook het communiceren over, trainen van, voorzien van de nodige middelen en het verzekeren van naleving van de handleiding.

0.3.2. Gedelegeerde verantwoordelijkheden

Medewerkers moeten hun overste of de handleiding eindverantwoordelijke informeren wanneer zij een inbreuk op de handleiding vermoeden of ontdekken.

Voor elke sectie van de handleiding werd een verantwoordelijke aangeduid welke u in onderstaande tabel terugvindt:

OWNERSHIP OVERZICHT		
SECTIE	TITEL	VERANTWOORDELIJKE
0	Inleiding	Documentation Quality
1	Veiligheidsprincipes	Jean-Luc Proveniers
2	Verkeersregels airside	Jean-Luc Proveniers
3	Rollend materieel	Jean-Luc Proveniers
4	Uitzonderlijke omstandigheden	Jean-Luc Proveniers
5	Infrastructuur	Jean-Luc Proveniers
6	FOD en hinderlijk materieel	Jean-Luc Proveniers
7	Luchthavenrijbewijs	Jean-Luc Proveniers,
8	Overtredingen	Jean-Luc Proveniers, Harald De Borger

0.3.3. Compliance

Deze verkeersregels worden uitgevaardigd in toepassing van:

- De artikelen 30 en 31 van het [Koninklijk besluit van 27 mei 2004](#) betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties;
- Artikel 7,3° van het [Koninklijk besluit van 21 juni 2004](#) betreffende de toekenning van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.;
- [Koninklijk Besluit 2003-04-04/66 van 1 december 1975](#) houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (WEGCODE)

0.3.4. Wijzigingen

Wijzigingen in de handleiding gebeuren volgens de regels vastgelegd in de [toolkit](#) van Documentation Quality:

- Nieuwe / geüpdatet tekst wordt geschreven in het **groen**.
- Gedateerde tekst wordt ~~doorstreept in het grijs~~.

De revisie van de inhoud van de handleiding door BAC gebeurt minstens 3x per jaar en wordt gepubliceerd met de publicatie van het Brussels Airport Handbook.

Herzieningen van het document zijn noodzakelijk bij:

- Wijzigingen in de internationale en nationale wet- en regelgeving met betrekking tot de veiligheid in het algemeen en de veiligheid op de luchthaven in het bijzonder;
- Belangrijke wijzigingen m.b.t. procedures, personeel, installaties of uitrusting.

Wijzigingen aan het verkeerreglement worden kenbaar gemaakt via het forum van de Airside Operations Meeting (AOM), het Apron Safety Committee (ASC) en Safety Bulletins.

0.3.5. Wijzigingslog

Een wijziging in de inhoud van de gepubliceerde tekst en documenten en/of kaarten waarnaar in deze tekst wordt verwezen, kan alleen worden geïnitieerd en goedgekeurd door de Head of Aerodrome Operations ('owner').

Voor elk hoofdstuk/paragraaf zal de 'area expert' alle door de "owner" goedgekeurde wijzigingen noteren in de onderstaande tabel.

Hoofdstuk/ Sectie	Datum van wijziging	Area Expert (initialen)	Gewist	Nieuw	Gewijzigd	Samenvatting wijzigingen
	10/10/2025	HDB			X	Trunking/PTX gewijzigd naar mobiele communicatiemiddelen.
2.7.1.8	10/10/2025	JLP			X	Aantal karren op sleep in bagagezalen.
2.7.1.13	10/10/2025	HDB			X	Toevoeging uitzondering winteroperatie voertuigen en borstelwagens.
2.7.2.13	10/10/2025	HDB		X		Nieuw artikel parkeren service drives.
2.7.4.6	10/10/2025	HDB		X		Nieuw artikel runway crossings.
2.8.1.10	10/10/2025	HDB		X		Nieuw artikel stationeren begeleide gezelschapsdieren.
2.8.2.1	10/10/2025	HDB			X	Aanvulling locatie.
2.9.1.2	10/10/2025	HDB			X	Tekst integraal vervangen.
2.9.1.7	10/10/2025	HDB			X	Tekst integraal vervangen + wijziging puntenaantal.
2.10.6	10/10/2025	HDB			X	Toevoeging inhaalverbod + wijziging foto.
3.1.2	10/10/2025	HDB			X	Logo niet op autoruiten.
4.8.6	10/10/2025	HDB			X	Kleine tekstuele wijziging.
7	10/10/2025	HDB			X	Toevoeging uitzondering op begeleiding aantal voertuigen.
Annex	10/10/2025	HDB			X	Update telefoonnummer Drivers License

1. Veiligheidsprincipes

1.1. Luchthavenbadge en luchthavenrijbewijs

Iedere bestuurder die zich met een voertuig op [airside](#) begeeft (met uitzondering van de bepalingen opgenomen in 7. Luchthavenrijbewijs):

		Opvolging rijbewijs	
1.1.1	Moet in het bezit zijn van een luchthavenidentificatiebadge of tijdelijk toegangsbewijs; die moet zichtbaar gedragen worden op airside (alook in de bagagetrieerzaal, die beschouwd wordt als airside).		1 p
1.1.2	Moet in het bezit zijn van een luchthavenrijbewijs cat A; de geldigheidsdatum mag niet verstreken zijn.		5 p
1.1.3	Alle verplaatsingen op airside moeten taakgebonden zijn en een begin- of eindpunt hebben dat op airside gelegen is. Verplaatsingen die ook landside kunnen uitgevoerd worden, mogen niet via airside gebeuren.		1 p

1.2. Toezicht

Airside Inspection van Brussels Airport Company is verantwoordelijk voor het toezicht op het airside verkeer (inclusief de gecontroleerde delen van de [Ringweg](#)). Deze dienst is bevoegd om het airside verkeer te stoppen, wijzigen aan te brengen en/of speciale maatregelen uit te vaardigen in uitzonderlijke omstandigheden.

Overtredingen op de verkeersregels toepasselijk op airside, worden vastgesteld door Airside Inspection en kunnen leiden tot maatregelen.

		Opvolging rijbewijs	
1.2.1	Instructies gegeven door Airside Inspection moeten onmiddellijk worden opgevolgd, zelfs indien zij indruisen tegen deze verkeersregels.		5 p
1.2.2	Alle identificatiebewijzen, toegangsbewijzen en luchthavenrijbewijs nodig voor airside moeten op verzoek, onmiddellijk aan elk personeelslid van airside Inspection of van Security worden aangeboden. Elk bevoegd personeelslid identificeert zich ten overstaan van betrokkenen. Als een chauffeur zijn luchthavenrijbewijs niet bij zich heeft, moet hij dit bij aanvang van zijn eerstkomende shift of werkdag bij Airside Inspection voorleggen, zo niet zal de toegangsbadge van Brussels Airport Company geblokkeerd worden.		1 p
1.2.3	Indien een chauffeur met een voertuig airside rijdt tijdens de periode dat zijn luchthavenrijbewijs ingetrokken is of indien hij nooit een luchthavenrijbewijs behaald heeft, zal dit leiden tot het permanent ontszeggen van een luchthavenrijbewijs.		commissie

1.3. Persoonlijke veiligheid

Opvolging rijbewijs

- 1.3.1 Iedereen op [airside](#), ook in een voertuig, moet zichtbaarheidskledij (minstens bovenlichaam) dragen van reflecterend en geel, rood of oranje fluorescerend materiaal volgens EN ISO 20471 standaard (minimum klasse 2). Dit geldt eveneens voor:

- De bagagetrieerzaal, die beschouwd wordt als airside;
- Aircrew.

De volgende uitzonderingen op de bovenstaande regel worden getolereerd door Brussels Airport Company indien ondersteund door een risicobeoordeling uitgevoerd door elke maatschappij die de uitzondering toepast:

- Aircrew tijdens begeleide transfer tussen crew-bus en vliegtuig via de kortste route;
- Hoge zichtbaarheidskledij is niet vereist in de cabine/cockpit van het vliegtuig, noch in stationaire 'high-loaders' die volledig tegen de deur van de vliegtuigcabine aangedockt zijn.
- Bezoekers na voorafgaande toestemming door en onder begeleiding van Airside Inspection.



Fig. 1. Fluojas en goed zichtbare badge



3 p

1.4. Rook- en alcoholbeleid

Opvolging rijbewijs

- 1.4.1 Roken (met inbegrip van een e-sigaret) en het ontsteken van vuur is op [airside](#) verboden, zelfs binnen het rollend materieel, met uitzondering van in de door Brussels Airport Company goedgekeurde en als dusdanig aangeduide locaties.



5 p

- 1.4.2 Het is iedereen verboden rollend materieel te besturen onder invloed van alcoholische dranken, van verdovings-, slaap- of hallucinogene middelen of van geneesmiddelen die het besturen van een voertuig zouden kunnen beïnvloeden of de andere luchthavengebruikers in gevaar zouden kunnen brengen. Dit geldt ook voor personen die taken uitvoeren op airside zonder noodzakelijk een voertuig of rollend materieel te besturen. Een persoon die een alcoholgehalte in zijn bloed heeft van meer dan 0.2 promille wordt beschouwd als zijnde onder invloed van drank.



5 p

1.5. Schade en verwondingen

Iedere partij heeft de verantwoordelijkheid erop toe te zien dat zijn personeel op een veilige wijze werkt. Bij incidenten en ongevallen zal de handler een uitgebreid onderzoek instellen naar de oorzaak van het ongeval. Dit verslag zal spontaan overgemaakt worden aan Health & Safety van Brussels Airport Company.

BAC behoudt zich het recht om dit te auditeren. Bij nalatigheid kan BAC, op kosten van de betrokken partij, zelf de nodige maatregelen nemen.

Opvolging rijbewijs

1.5.1	In het belang van de luchtvaartveiligheid moeten alle aanrijdingen en alle beschadigingen aan vliegtuigen, hoe miniem ze ook mogen zijn, onmiddellijk ter kennis gebracht worden aan Airside Inspection. Airside Inspection: +32 2 753 6900		5 p
1.5.2	Alle ongevallen met gekwetsten of wanneer schade aan de faciliteiten van Brussels Airport Company werd veroorzaakt, moeten onmiddellijk ter kennis worden gebracht aan Airside Inspection.		3 p
1.5.3	Personen betrokken bij één van bovenvermelde ongevallen evenals getuigen moeten ter plaatse blijven tot Airside Inspection ter plaatse is en zich daarna identificeren aan deze persoon als betrokkene of getuige. Indien het voor de getuigen onmogelijk is om aanwezig te blijven op de plaats van het ongeval wegens verbintenissen die niet kunnen uitgesteld worden, dan mogen zij de plaats van het ongeval verlaten nadat ze toelating hebben verkregen van de persoon die de vaststelling van het ongeval moet doen. Na uitvoering van de dringende verbintenis moeten zij verslag uitbrengen bij Airside Inspection.		1 p
1.5.4	Dringende medische tussenkomsten moeten gemeld worden aan Fire & Emergency Services (FES) . Fire and Emergency Services: +32 2 753 6363 De coördinatie verloopt via FES. Ingeval dat bijkomende ziekenwagen(s) of MUG noodzakelijk is, wordt de oproep verzekerd door Fire & Emergency Services en de begeleiding van deze ziekenwagens wordt verzekerd door Airside Inspection.		1 p

2. Verkeersregels airside

De principes van het “Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer” (K.B. van 1/12/1975) blijven van toepassing, tenzij er in deze verkeersregels van wordt afgeweken. In dit hoofdstuk wordt er ook verwezen naar snelheidslimieten, wegmarkeringen enz. die specifiek zijn aan het [airside](#) verkeer.

2.1. Toepasbaarheid

	Opvolging rijbewijs
2.1.1 Behoudens bepalingen vervat in deze regels is het KB van 01/12/1975 houdende “het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer” op airside van toepassing.	L M S Commissie

2.2. Snelheid

Airside Inspection is bevoegd om snelheidscontroles uit te voeren conform de procedures, wat kan leiden tot het intrekken van het luchthavenrijbewijs of tot andere sancties. Deze controles kunnen gebeuren aan de hand van een speed gun, maar ook door het vaststellen d.m.v. het volgen van het voertuig of via snelheidsindicatiepanelen.

Deze snelheidsbeperkingen gelden niet voor voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten indien zij gebruik maken van hun prioritaire zwaailichten (blauw licht).

	Opvolging rijbewijs
2.2.1 Op de Ringweg geldt een algemene snelheidsbeperking van maximum 50km per uur:	
Tussen 51 km/h en 69 km/h	L M S 1 p*
Tussen 70 km/h en 90 km/h	L M S 3 p*
> 90 km/h	L M S 5 p*

* als chauffeur over een geldig rijbewijs beschikt.

Opvolging rijbewijs

2.2.2 Op de [service drives](#) geldt een algemene snelheidsbeperking van **maximum 30 km** per uur:

Tussen 31 km/h en 60 km/h

M 3 p*

Tussen 61 km/h en 70 km/h

S 5 p*

> 70 km/h

C Bepaald door de Commissie

* als chauffeur over een geldig rijbewijs beschikt.

Opvolging rijbewijs

2.2.3 Op [aircraft stand service drives](#) geldt er een snelheidsbeperking van **maximum 5 km** per uur.

M 3 p

2.2.4 Op de [vliegtuigstandplaatsen](#) geldt een snelheidsbeperking van **maximum 5 km** per uur.

M 3 p

2.2.5 Bij het achteruit rijden geldt een snelheidsbeperking van **maximum 5 km** per uur.

M 3 p

2.2.6 In de bagagezalen geldt een algemene snelheidsbeperking van **maximum 5 km** per uur.

M 3 p

2.2.7 In de bagagezalen zijn enkel elektrische voertuigen toegelaten en enkel zij die daar strikt noodzakelijk zijn.

L 1 p

2.2.8 Elektrische voertuigen die de bagagezalen betreden moeten uitgerust worden met een systeem dat de snelheid automatisch begrenst. De voorwaarden hiervoor werden beschreven in de [gebruikersvoorwaarden](#) en gepubliceerd in het BHB.



S Commissie

Fig. 2. Snelheidsbeperkingen binnen en buiten bagagezalen

- 2.2.9 Observaties van gedragingen die de veiligheid in het gedrang brengt of kan brengen, zoals onaangepaste snelheid op plaatsen waar dit risicovol is (als voorbeeld maar niet beperkt tot: nabij stands, aan uitgangen van de bagagezaal, ...) of onaangepast aan het voertuig (als voorbeeld maar niet beperkt tot: te snel bochten nemen met een sleep wat kan leiden tot het kantelen van voertuigen) zijn onaanvaardbaar en worden aanschouwd als een zware inbreuk op deze verkeersregels.



Commissie

2.3. Borden en markeringen

De markeringen zijn aangebracht in volgende kleuren:

- **WIT** in verband met veilig verkeer en parkeren van voertuigen op [aprons](#).
- **GEEL** in verband met veilig verkeer van vliegtuigen (aslijn van [taxiways](#) en markeringen op de standplaats).
- **ROOD** in verband met gevaar.

Opvolging rijbewijs

2.3.1 Dubbele witte boordlijn

Deze lijn mag niet overschreden worden tenzij met toestemming van Airside Inspection en/of verkeersleiding.



5 p



Fig. 3. Dubbele witte boordlijn

2.3.2 Service drive met enkele witte boordlijn

Deze lijn mag enkel overschreden worden om een bestemming buiten de [service drive](#) te bereiken en dan zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming.



1 p



Fig. 4. Service drive enkele witte boordlijn

2.3.3 Kruispunt service drive en taxiway

Op de kruising van een [taxiway](#) is de boordlijn van de [service drive](#) in alternierende blokvorm geschilderd; die lijn mag niet overschreden worden.



5 p



Fig. 5. Kruispunt Service drive en Taxiway

2.3.4 Verplicht te stoppen

Men mag niet door een STOP-markering rijden zonder eerst tot stilstand te komen.



3 p



Fig. 6. Stopmarkeringen

2.3.5 Prioriteit vliegtuigen – verplichte stop

Op bepaalde locaties [airside](#) zijn waarschuwingsborden aangebracht die bestuurders aanmanen om extra waakzaam te zijn voor bewegende vliegtuigen en de voorrangsregels ten aanzien van vliegtuigen te respecteren.



5 p

Zelfs als er geen vliegtuig in zicht is, mag men niet door een STOP-markering rijden zonder eerst tot stilstand te komen.



Fig. 7. Prioriteit vliegtuigen - steeds verplicht te stoppen

2.3.6 **Bijzondere gevarenborden/markeringen**

Gevarenbord of -markering dat locaties met mogelijk hinderlijke jet blast (uitlaat van straalmotoren) aanduidt.



1 p



Fig. 8. Gevarenbord Jet blast

2.3.7 **Service drive stop bar**

Een service drive [stop bar](#) is een systeem van bakens van rode lichten die in het wegdek zijn verwerkt en die mogelijk permanent of tijdelijk kunnen branden.

Het is ten strengste verboden om over een rode stop bar te rijden en er dient een alternatieve route gekozen te worden.

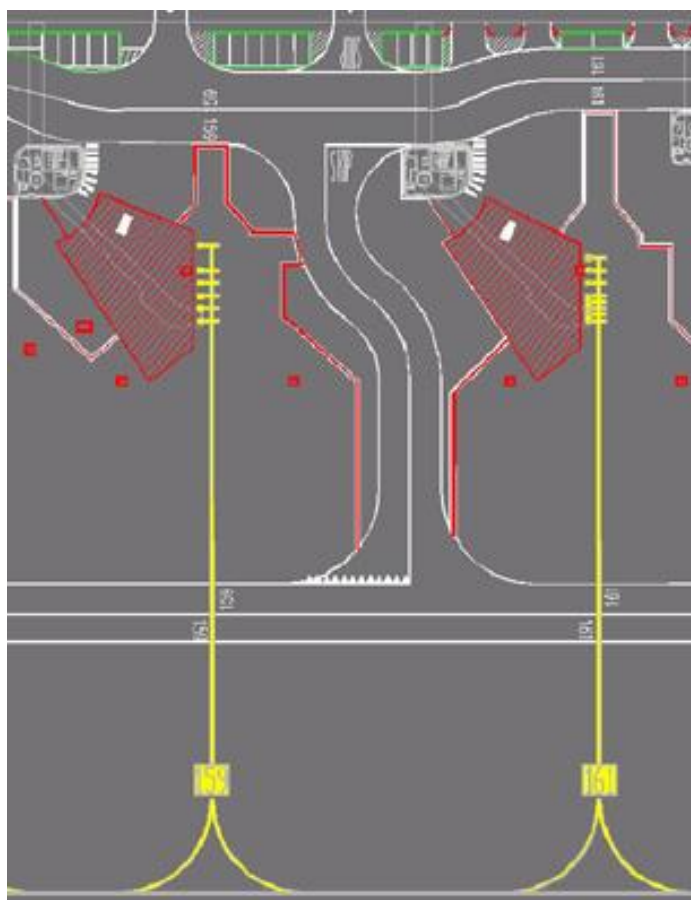


5 p



Fig. 9. Service drive stop bar

2.4. Markeringen op aprons

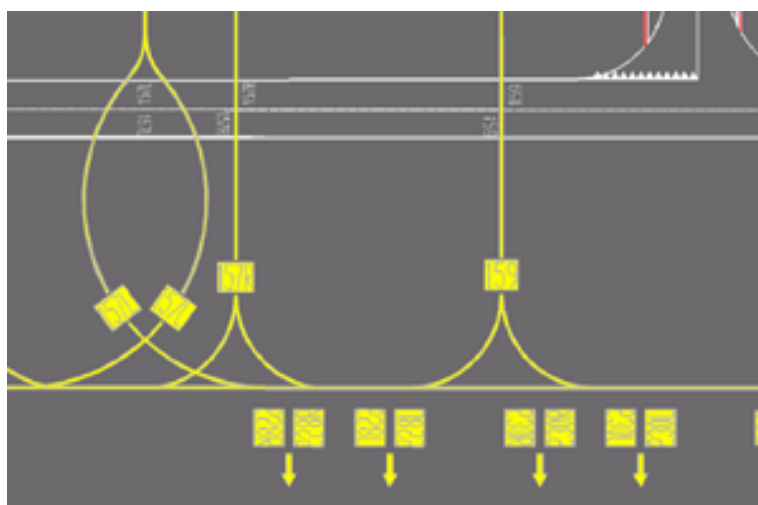


← Pier A
← service drive tegen Pier A

← service drive op Apron

Fig. 10. Markeringen op de apron (159-161) Pier A met service drive voor- en achter vliegtuigstands

Standnummering



← standnummers voor voertuigen

← taxi-aslijnen met standnummers voor piloten

Fig. 11. Standnummering voor voertuigen en piloten

Markering op een vliegtuigstandplaats

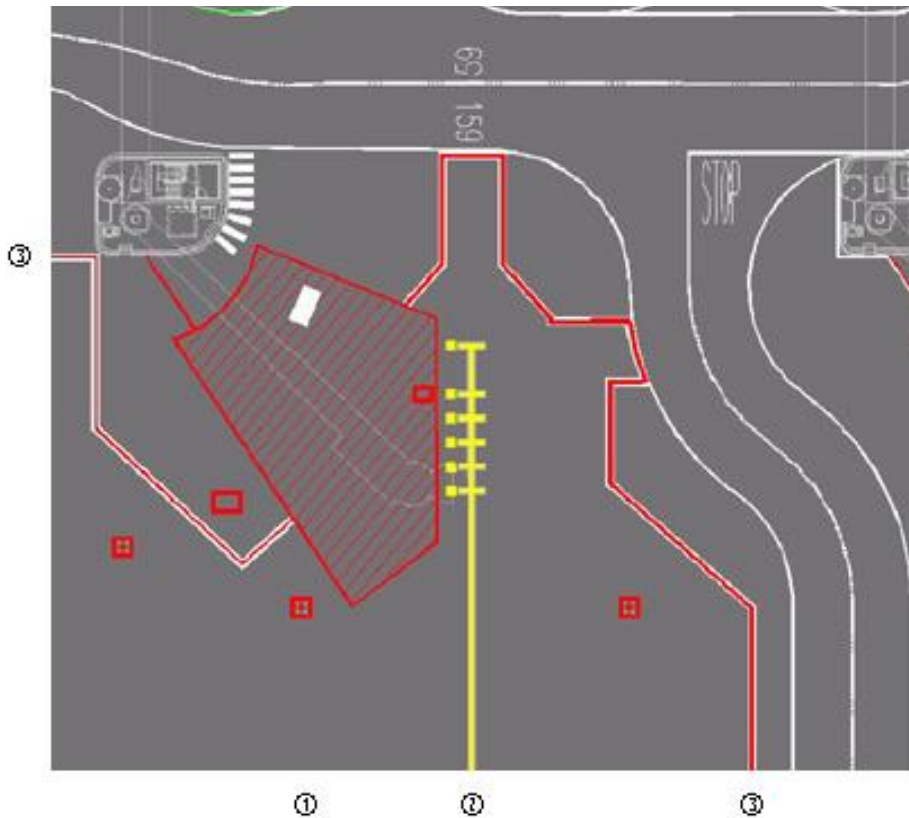


Fig. 12. Markering op een vliegtuigstandplaats

Legende:

- 1 **Rood gearceerde zone:** beweegzone van de boarding bridge - verboden te parkeren en stil te staan.
- 2 **Gele lijn:** de aslijn die de piloten volgen tot op de stoppositie.
- 3 **Wit-rood-witte lijn:** safety-lijn die de grens afbakent van de [equipment staging area](#).

2.4.1. Equipment staging area: wit/rood/wit

De [equipment staging area](#) is de zone gelegen tussen de witte boordlijn van de [service drive](#) en de wit/rood/witte stand safety-lijn.

Opvolging rijbewijs

- 2.4.1.1 Binnen de equipment staging area kan materiaal nodig voor de afhandeling van vliegtuigen klaargezet worden **20 min. vóór aankomst van het vliegtuig**. Zodra de handling en dienstactiviteiten uitgevoerd zijn, moet deze zone ontruimd worden – geen parking area!



3 p



Fig. 13. Equipment staging area

Op de power-in power-out stands is de staging area gemarkeerd door een onderbroken wit-rode markering. Het is verplicht om deze staging area volledig vrij te maken van alle equipment en voertuigen **vóór het vliegtuig vertrekt**.



Fig. 14. Staging area op de power-in power-out stands

2.4.1.2 Pre-positionering area's van blokken en kegels op apron 51C

Op [apron](#) 51C (power-in/power-out stands) zijn vlakken in onderbroken wit/rood/markering aangebracht voor het pre-positioneren van blokken en kegels. Zodra de handling- en dienstactiviteiten uitgevoerd zijn moeten deze zones ontruimd worden. Dit zijn geen [equipment parking areas](#).



1 p



Fig. 15. Pre-positioneren blokken en kegels apron 51c

Op de staging area's van sommige stands zijn vlakken aangebracht met de vermelding van een soort [GSE](#) (bijv. trap, [GPU](#), ...). Deze vlakken zijn enkel bedoeld om materieel te pre-positioneren voor de aankomst van een vlucht in overeenstemming met de bepalingen met betrekking tot het gebruik van de staging area's.

2.4.1.3 Staging area's op apron 9

- Equipment mag in staging area's gepositioneerd worden 60' voor aankomst van het vliegtuig en moet verwijderd worden ten laatste 30' na vertrek van het vliegtuig.
- Tussen rotaties van 2 vliegtuigen die afgehandeld worden door dezelfde handler op dezelfde stand, mag equipment blijven staan op de staging area's (voorste deel van de stand) teneinde de volgende rotatie voor te bereiden. Na de afhandeling van de laatste rotatie door dezelfde handler op dezelfde stand, moet alle equipment verwijderd worden uit de staging area ten laatste 30' na het vertrek van het vliegtuig.



3 p

2.4.2. Equipment parking area

Opvolging rijbewijs

- 2.4.2.1 Zone door volle, witte lijn begrensd en waarin door een tekst box aangegeven wordt aan welke luchthavengebruiker deze toegewezen is. In parkeerboxen waarin geen naam is opgenomen, kan men vrij parkeren. Het is niet toegelaten om te parkeren op voorbehouden parkeerplaatsen door andere partijen.



3 p



Fig. 16. Equipment parking area

Waar de [equipment parking area](#) grenst aan de safety-lijn is aan de kant van de parking area een bijkomende witte lijn aangebracht; binnen deze zone kan men vrij parkeren.

De equipment zones werden voorzien van een additionele tekst box in het groen met daarin vermeld "Equipment parking area"

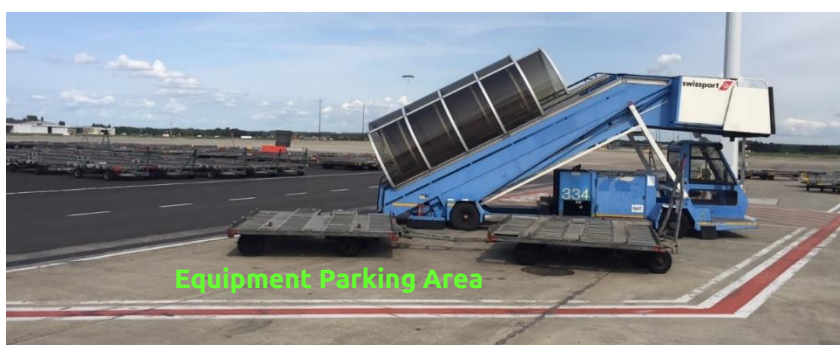


Fig. 17. Equipment parking area grenzend aan safety-lijn

- 2.4.2.2 Het vrijhouden van [FOD](#) en ijs-/sneeuw van privatieve zones is een verantwoordelijkheid van de partij aan wie deze zone is toegewezen.



3 p

2.4.3. Cargo prepositioning area: witte stippen

Opvolging rijbewijs

- 2.4.3.1 Op [apron 9](#) zijn naast de normale staging area's ook cargo pre-positioning area's voorzien. Deze zijn enkel voorzien op wide body stands. Deze area's mogen enkel gebruikt worden voor het pre-positioneren van vracht en post bestemd voor de afhandelingen van wide body vliegtuigen. Deze zones worden gekenmerkt door gehoekte lijnstukken op de hoeken aangevuld met korte lijnstukken (+/- elke 10 m, zie Fig. 18). Deze zones mogen niet gebruikt worden voor het pre-positioneren van leeg equipment. Deze zones dienen na vertrek onmiddellijk vrijgemaakt te worden.



3 p

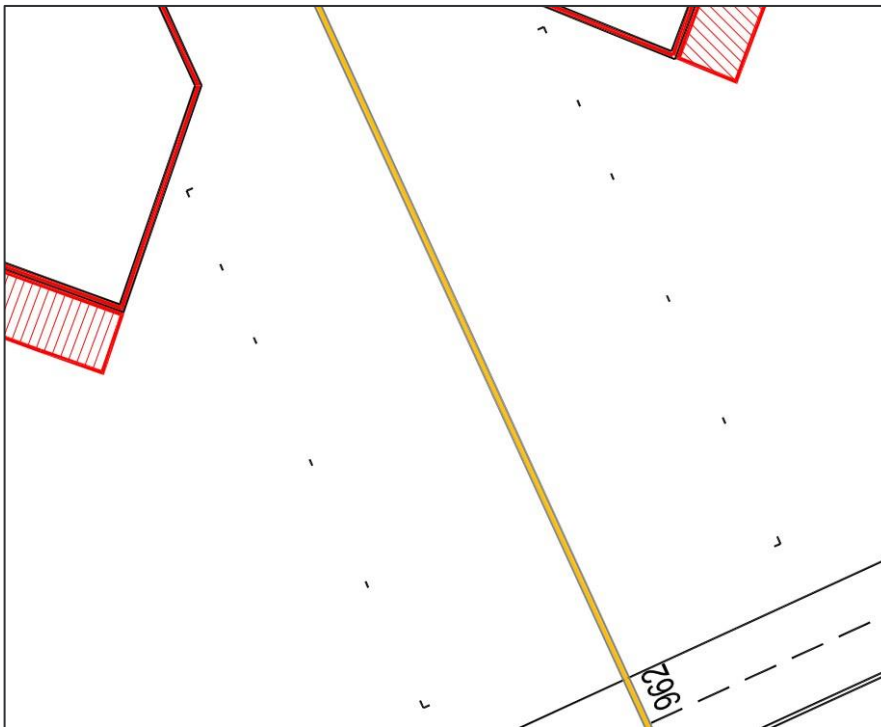


Fig. 18. Markeringen cargo pre-positioning area

2.4.4. Aircraft stand Service drive

Een aircraft stand service drive is een service drive die aan de zijkanten voorzien is van een driehoeksmarkering zoals hieronder afgebeeld.

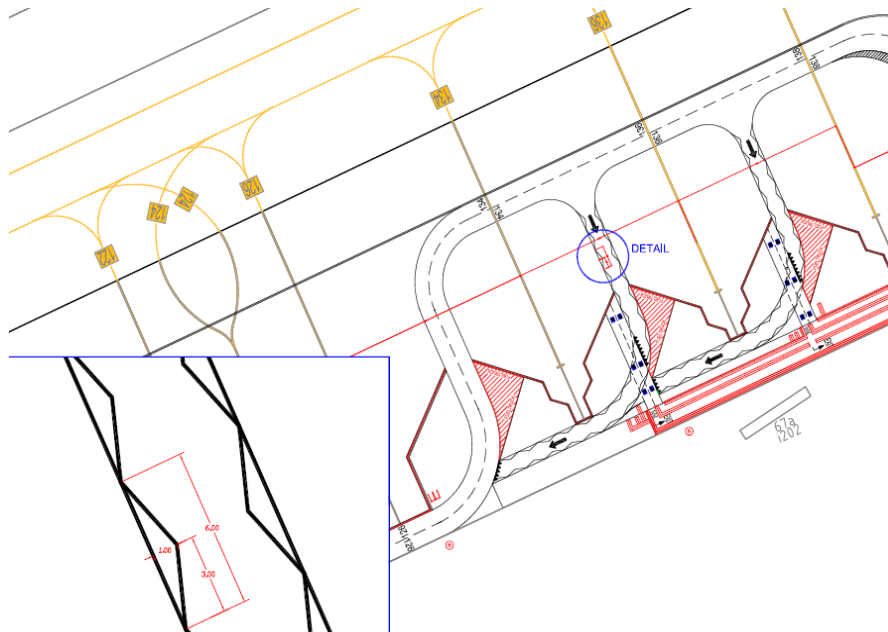


Fig. 19. Aircraft stand service drive

Opvolging rijbewijs

- 2.4.4.1 Een aircraft stand service drive mag enkel gebruikt worden voor verkeer bestemd naar en komend van een daaraan grenzende vliegtuigstand. Doorrijdend verkeer is te allen tijde verboden. Uitzondering op deze regel zijn de brandstoftankwagens.



3 p

2.5. Voorrangsregels

2.5.1. Absolute prioriteit

		Opvolging rijbewijs	
2.5.1.1	Absolute prioriteit moet gegeven worden aan stilstaande vliegtuigen waarvan de anti-collision lights in werking zijn.		5 p
2.5.1.2	Absolute prioriteit moet gegeven worden aan bewegende vliegtuigen (getrokken, geduwd of op eigen kracht). Na evaluatie van een inbreuk door de Commissie "Verkeersinbreuken airside" kan het luchthavenrijbewijs voor een langer bepaalde periode ingetrokken worden.		C
2.5.2	Voertuigen van hulp- en reddingsdiensten indien zij hun blauwe zwaailichten en/of sirene in gebruik hebben.		5 p
2.5.3	Voertuigen van veiligheidsdiensten (en Marshallers) indien zij hun gele zwaailichten in werking hebben.		1 p
2.5.4	Passagiers te voet.		5 p
2.5.5	Voertuigen die van het Manoeuvring area naar het apron rijden, moeten voorrang verlenen aan het verkeer op het apron.		1 p
2.5.6	Voertuigen die op de service drive rijden hebben voorrang op voertuigen die van de apron komen.		1 p

2.6. Marshallers

		Opvolging rijbewijs	
2.6.1	Het is verboden het zicht tussen het vliegtuig en de Marshaller te belemmeren tijdens de seinprocedure.		5 p
2.6.2	Wanneer er een marshalling activiteit plaatsvindt op een service drive , dient alle verkeer op deze service drive te stoppen tot deze activiteit beëindigd is. Het voertuig van de Marshaller zal dwars over de service drive gepositioneerd worden. Het is strikt verboden om achter de Marshaller te rijden terwijl deze zijn marshalling opdracht uitvoert.		5 p
2.6.3	Marshalling van vliegtuigen is enkel toegelaten door de diensten van Brussels Airport Company (met uitzondering van marshalling van vliegtuigen op de-icing platformen tijdens de-icing activiteiten en op privatieve aprons).		3 p

2.7. Bewegen en parkeren van voertuigen

2.7.1. Bewegen van voertuigen

Iedere gebruiker van de [airside](#) wegen moet steeds een zodanig rijgedrag aan de dag leggen, dat hij zichzelf noch andere personen in gevaar brengt. Speciale aandacht moet geschonken worden aan vliegtuigen die hun stand naderen of verlaten.

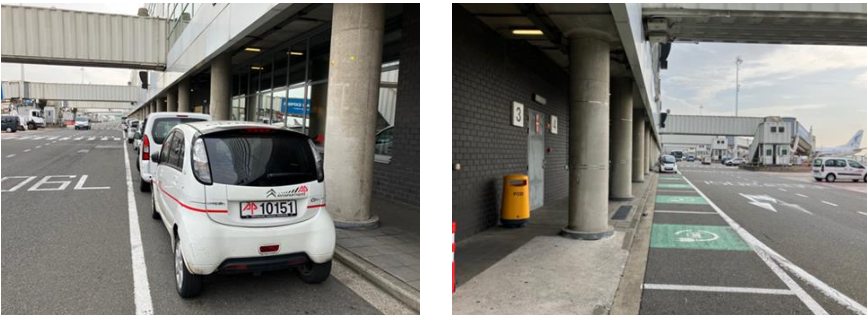
		Opvolging rijbewijs	
2.7.1.1	Achterwaarts rijden is enkel toegelaten als vooruitrijden niet mogelijk is.		1 p
2.7.1.2	Het is verboden om over eender welke (brand-/PCA-) slang of kabel te rijden. Speciale aandacht is vereist voor hangende kabels aan boarding bridges.		3 p
2.7.1.3	Een bestuurder moet er zich steeds van vergewissen dat de weg vrij is alvorens zijn voertuig in beweging te zetten en bewust zijn van de hoogte van zijn voertuig met betrekking tot de vrije doorgangshoogte.		1 p
2.7.1.4	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 manoeuvreren begeleid worden door een tweede persoon. Deze persoon moet buiten het traject staan en visueel contact houden met de bestuurder.		1 p
2.7.1.5	Vóór elke towing van vliegtuigen, mag het towing voertuig zijn activiteiten slechts opstarten nadat de anti-collision lights in werking zijn.		3 p
2.7.1.6	Aanduiding van de hoogte van het voertuig (indien hoger dan 3,5m) moet in de stuurcabine aangebracht worden op een zichtbare plaats voor de bestuurder.		C
2.7.1.7	Een bestuurder van een voertuig moet er zich van vergewissen dat zijn lading degelijk is beveiligd en dat er geen bagage, loshangende plastic, planken of ander materieel kan verloren worden tijdens de verplaatsing. Vracht moet vervoerd worden in en op daartoe geëigend rollend materieel.		3 p
2.7.1.8	Het aantal gesleepte eenheden mag niet meer bedragen dan 6 eenheden (karren of trailers). De totale lengte van een sleep, tractor inbegrepen, mag hoe dan ook niet langer zijn dan 30 meter. In de bagagezalen bestaat de maximumsleep uit een trekker en 4 karren of containers op dollies (cfr. ToU Huisregels bagagezalen).		1 p
2.7.1.9	Personen mogen enkel in voor personen bestemde voertuigen worden vervoerd.		1 p

2.7.1.10	Geladen bagagekarren dienen altijd (tijdens transport of stilstaand) afgesloten te zijn.		1 p
2.7.1.11	De dissel van karren en trailers dient bij stilstand steeds omhoog geplaatst te worden wanneer deze niet gekoppeld is.		3 p
2.7.1.12	Het is verboden bagages te transporteren op het dak van karren of bovenop <u>ULD's</u> . Het vervoer van bagages boven of in (open) voertuigen is enkel toegelaten wanneer er voldoende bescherming bestaat zoals een balustrade zodat deze er niet kunnen afvallen tijdens de rit.		1 p
2.7.1.13	Het is verboden om onder de beweegbare delen van boarding bridges te rijden (met uitzondering van winteroperatie voertuigen en borstelwagens).		1 p
2.7.1.14	Het gebruik van een PTX mobiele communicatiemiddelen tijdens het rijden wordt gelijkgesteld met een draagbare telefoon hetgeen vervat is in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer zoals hieronder vermeld: <i>"Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen mobiel elektronisch apparaat met een scherm gebruiken, vasthouden noch manipuleren, tenzij het in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is."</i> Het gebruik maken van een draagbare telefoon of PTX andere mobiele communicatiemiddelen die hij/zij in de hand houdt is daarom op <u>airside</u> tijdens het rijden verboden (met uitzondering van hulp- en reddingsdiensten tijdens dringende interventies en tijdens de uitvoering van Brussels Airport Winter operaties).		5 p
2.7.1.15	Het is verboden om binnen de rood gearceerde zones van de boarding bridges te rijden wanneer de boarding bridge in beweging is.		3 p
2.7.1.16	Het gebruik van karren of trailers waarvan men geen eigenaar is, is niet toegelaten tijdens transport van en naar het vliegtuig, met uitzondering van situaties wanneer een vliegtuig gehinderd wordt of gehinderd zou kunnen worden.		1 p

2.7.2. Parkeren van voertuigen

Opvolging rijbewijs

2.7.2.1	Parkeren is verboden op wit of rood gearceerde zones. Uitzondering: op rood gearceerde zones op een vliegtuigstand mogen enkel fuel/ hydrant trucks tijdens het betanken van het vliegtuig en voertuigen van vliegtuigonderhoudsmaatschappijen staan wanneer er aan de vliegtuigmotoren gewerkt dient te worden en beperkt tot de strikte duurtijd van het onderhoud. Deze uitzonderingen zijn enkel toegelaten wanneer er geen andere positionering mogelijk is. Na het beëindigen van de interventie dienen deze voertuigen zich onverwijld te verplaatsen.		5 p
2.7.2.2	Parkeren is verboden op fuel pits en kranenkamers van het hydrant refuelling system (HRS).  <i>Fig. 20. Fuel pit</i>		1 p
2.7.2.3	Parkeren is verboden voor nooddeuren.		3 p
2.7.2.4	Parkeren is verboden voor deuren, poorten en trappen die door passagiers of crew worden gebruikt (behalve voor passagiersbussen en crewbussen tijdens het instappen/uitstappen).		1 p
2.7.2.5	Het is verboden een voertuig zodanig te parkeren dat andere voertuigen gedwongen worden om achteruit te rijden; speciale aandacht is vereist voor de brandstofbevoorradingsvoertuigen.		1 p
2.7.2.6	Voertuigen en handlingmaterieel mogen enkel op de daartoe speciaal gemarkeerde plaatsen geparkeerd worden.		1 p
2.7.2.7	Op de vliegtuigstandplaatsen moeten de voertuigen en/of het afhandelingsmaterieel bij voorkeur zodanig geparkeerd worden dat zij steeds hun plaats kunnen verlaten zonder achteruit te rijden.		1 p
2.7.2.8	Bij stilstaande voertuigen, waarvan de motoren moeten draaien voor het op druk brengen en/of houden van hydraulische of pneumatische systemen, moet dit voertuig steeds geïmmobiliseerd worden door gebruik van handrem, stabilo's of blokken.		1 p

2.7.2.9	Contactsleutels van onbeheerde achtergelaten voertuigen moeten steeds verwijderd worden. Uitzondering hierop zijn de voertuigen voor traag vervoer.		1 p
Worden beschouwd als voertuig voor traag vervoer:			
	• Alle luchtvaartafhandelingstoestellen omschreven in de reeks CEN-normen 12312 omvattende mobiele vliegtuigtrappen, bagagetransportbanden, fuel wagens, de-icing wagens, onderhoudsplatformen met hydraulische schaarlift, push-back en nose-wheel lifters, scissor lifters en containertransporters, water-, toilet- en waste voertuigen, GPU-voertuigen, aircovoertuigen en air starters; • Elke landbouw- of bosbouwtrekker; • Elke aanhangwagen die uitsluitend wordt getrokken door de in voorgaande punten bedoelde voertuigen.		
2.7.2.10	Voertuigen met draaiende motoren mogen niet onbeheerd achtergelaten worden ongeacht of er contactloos (zonder contactsleutel) gestart werd.		1 p
2.7.2.11	Het is verboden equipment of voertuigen te parkeren of achter te laten binnen de aircraft safety box wanneer geen vliegtuig op de stand aanwezig is.		5 p
2.7.2.12	Het is niet toegelaten voor voertuigen hoger dan 3.5 meter om te parkeren of te manoeuvreren op de parkeerstroken gelegen aan pier B.		3 p
			
Fig. 21. Parkeerstroken pier B			
2.7.2.13	Parkeren op servicedrives is enkel toegelaten tijdens operaties van personenvervoer en met activering van de 4 richtingsaanwijzers.		5p

2.7.3. Service drives

De service drives zijn met doorlopende witte lijnen afgebakende rijwegen op de apron, voorbehouden voor de veilige beweging van alle grondmateriaal en voertuigen.

Voertuigen die omwille van hun afmetingen de service drive niet kunnen gebruiken, mogen hiervan ten uitzonderlijk titel afwijken mits vliegtuigen en andere weggebruikers niet in gevaar te brengen en onder hun eigen verantwoordelijkheid.

Opvolging rijbewijs

2.7.3.1 Service drives moeten steeds gebruikt worden.



1 p

2.7.3.2 De service drives in oranje afgebeeld op de foto's hieronder en gelegen achter de vliegtuigstandplaatsen zijn verboden voor:

- Personenwagens;
- Minibussen;
- Bestelwagens.



3 p

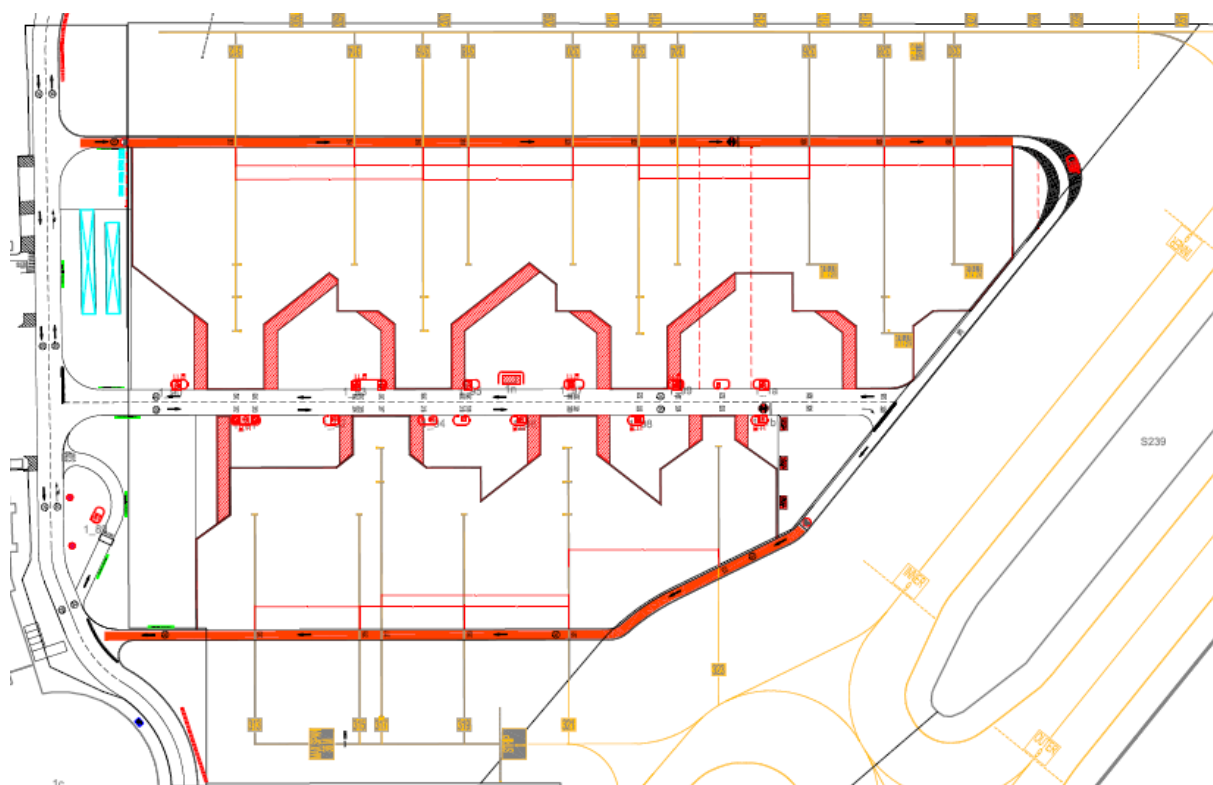


Fig. 22. Apron 3

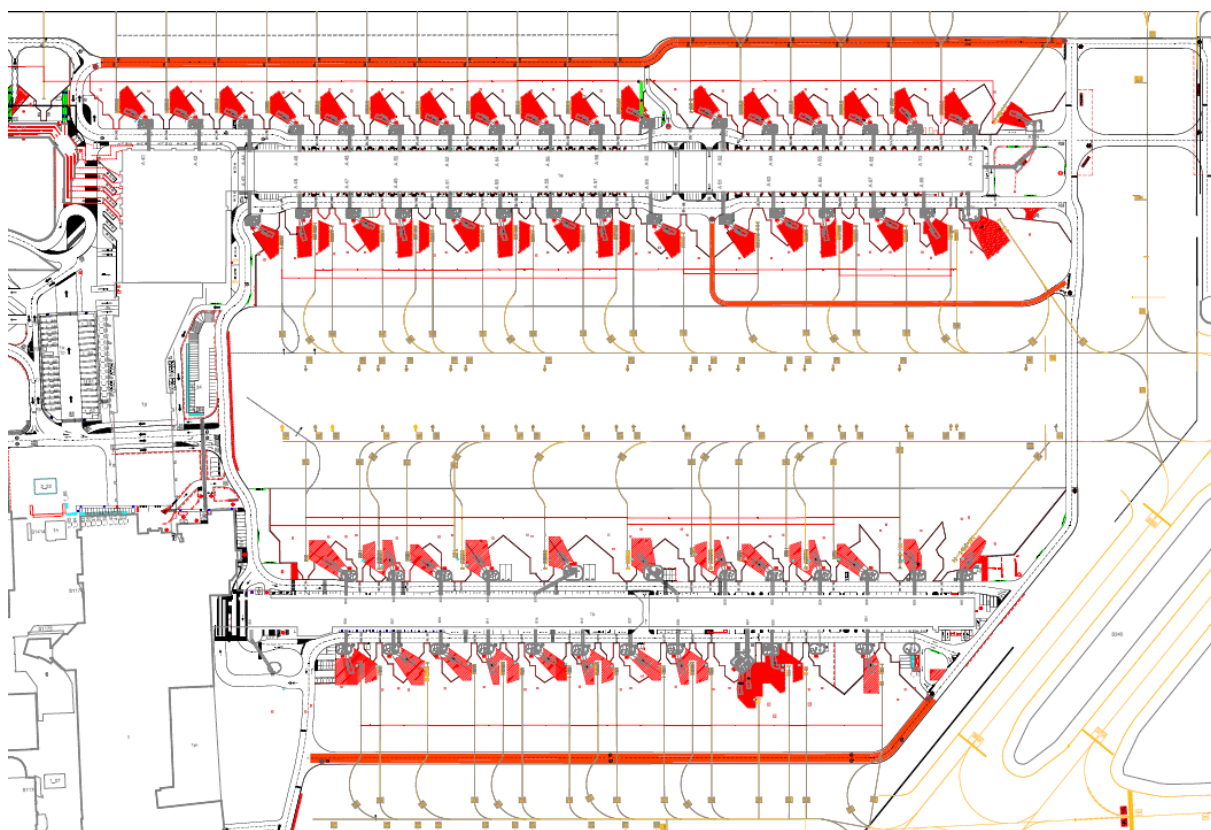


Fig. 23. Pier A en pier B

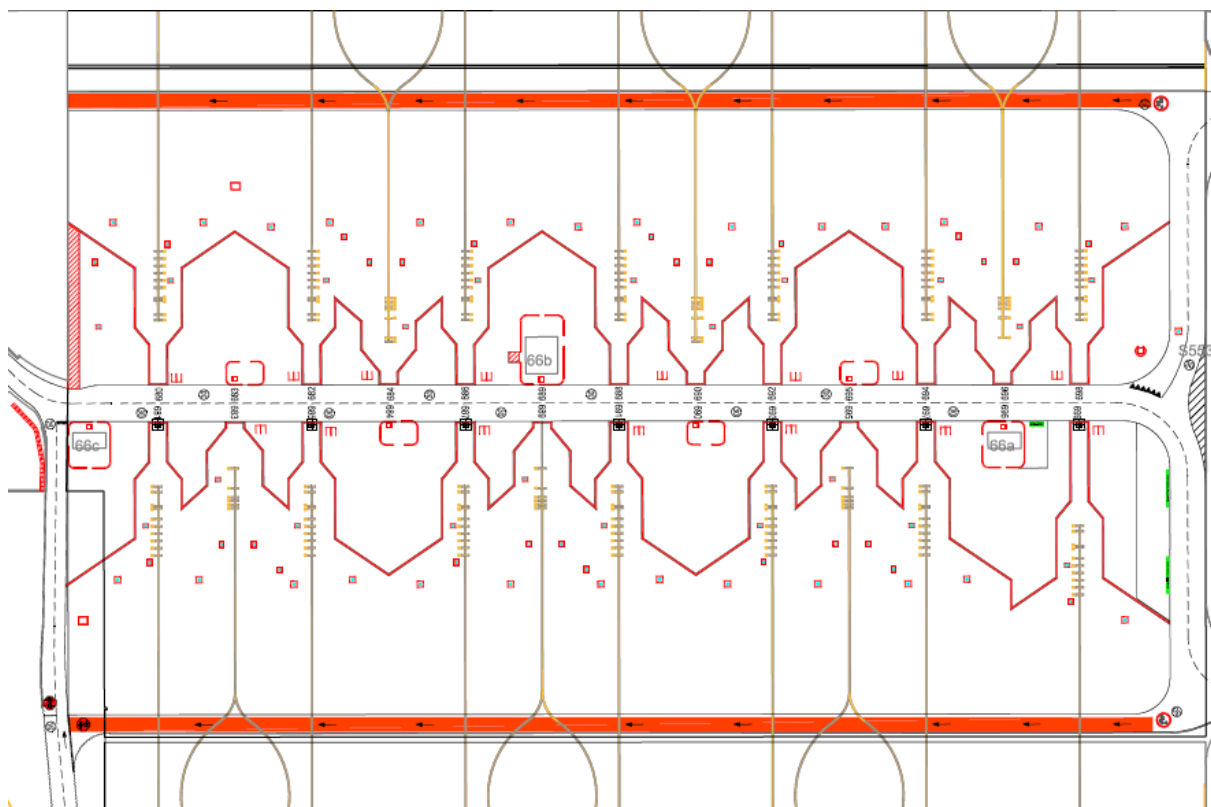


Fig. 24. Apron 60

Deze service drives zijn voorzien van een op de grond aangebracht verbodsteken, zoals hieronder afgebeeld.



Fig. 25. Verbodsteken voor personenwagens, bestelwagens en minibussen

- 2.7.3.3 De service drives waar onderstaande markering ("Fuel truck only") is op weergegeven, zijn enkel voorbehouden voor bewegingen van fuel trucks (met uitzondering van hulp- en reddingsdiensten en marshallers tijdens dringende interventies en tijdens de uitvoering van Brussels Airport winter operaties). Uitzonderlijke transporten kunnen worden toegelaten na akkoord van en onder [Follow-me](#) van Airside Inspection.



3 p

Op de service drive achter stands 120-138 is de doorgang enkel toegelaten voor fuel trucks die één van deze stands dienen te bevoorraden (voor doorgaand verkeer dienen fuel trucks eveneens de service drive aan de voorzijde van de stands te gebruiken).



Fig. 26. Markering die weergeeft dat op deze service drive enkel bewegingen van fuel trucks zijn toegelaten

- 2.7.3.4 Indien de bestemming buiten de service drive ligt, moet deze tot zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming worden gevolgd. Alleen op die plaats mag de ononderbroken enkele afboordingslijn van de service drive worden overgestoken.



1p

- 2.7.3.5 Indien de service drive een [Taxiway](#) kruist, mag in geen enkel geval een naderend vliegtuig gehinderd noch in gevaar worden gebracht.



5 p

2.7.3.6 Het is verboden om tussen neergelaten slagbomen door te rijden.

C

Bepaald door de Commissie



Voorbeeld neergelaten slagbomen

2.7.4. Manoeuvreerterrein

Opvolging rijbewijs

2.7.4.1 Niemand mag zich met een voertuig op het [manoeuvreerterrein](#) begeven zonder vooraf de toelating verkregen te hebben van de verkeersleiding. De betreder is onderworpen aan de instructies van de verkeersleiding en dient constant in radiocontact te blijven met de luchtverkeersleiding.



5 p

2.7.4.2 Ieder voertuig dat op het manoeuvreerterrein circuleert zonder begeleiding, moet in geel geschilderd zijn en voorzien zijn van gele zwaailichten, met de volgende uitzonderingen:

- Voertuigen van hulp- en reddingsdiensten van Brussels Airport Brandweer mogen echter in rood geschilderd zijn en voorzien van blauwe zwaailichten;
- [Push-back](#)- of [towing](#)-voertuigen mogen hiervan afwijken; zij zullen echter steeds de kortste weg gebruiken om het manoeuvreerterrein te verlaten.



C

2.7.4.3 De zwaailichten moeten in werking gesteld worden zodat zij kunnen gevolgd worden door de verkeersleiding.



3 p

2.7.4.4 Iedere bestuurder op het manoeuvreerterrein moet in het bezit zijn van een luchthavenrijbewijs cat. B, zo niet moet hij begeleid zijn:

- Door een [Follow-me](#) voertuig dat in radiocontact staat met de verkeersleiding;
- In geval van Winter Operations, door een konvooileider die in het bezit is van een geldig luchthavenrijbewijs cat. B en in radiocontact staat met de verkeersleiding.



5 p

2.7.4.5 Veiligheidszones voor [runways](#) worden afgebakend met:

- Markeringen;
- Panelen;
- [Stop bars](#).



5 p

Als een stop bar is opgelicht, mag deze nooit overschreden worden.



Fig. 27. Opgelichte stop bar

2.7.4.6 In kader van 'runway incursion' preventie en 'FOD op runway' preventie dient het aantal runway crossings tot de strikt noodzakelijke beperkt te worden. Voor alle geplande en/of niet-dringende bewegingen op het manoeuvreerterrein waarbij een runway kruising noodzakelijk is, dient indien mogelijk een alternatieve route (zonder runway kruising) via landside te worden gebruikt.



5 p

2.8. Vervoer van begeleide gezelschapsdieren

Transport van begeleide gezelschapsdieren dient op een veilige wijze georganiseerd te worden. Enerzijds is dierenwelzijn een wetgeving die dient gerespecteerd te worden. Anderzijds dient safety op [airside](#) te alle tijden verzekerd te kunnen worden.

2.8.1. Specifieke voorwaarden voor transport van begeleide gezelschapsdieren

		Opvolging rijbewijs	
2.8.1.1	De dieren (in kooien specifiek gecertificeerd voor vervoer van levende dieren) worden vervoerd in bagagekarren, niet achter op een tractor of andere.		3 p
2.8.1.2	De bagagekar dient afgesloten te worden.		3 p
2.8.1.3	De bagagekar dient vooraan in de sleep gepositioneerd te worden.		3 p
2.8.1.4	De dierenkooi dient degelijk verankerd te worden met straps/ koorden in de bagagekar (blokkeren met bagages of dergelijke is niet toegelaten).		3 p
2.8.1.5	Tijdens laden/lossen van de kooi in het vliegtuig met behulp van een transportband, dienen beide railings van de transportband gebruikt te worden.		3 p

2.8.1.6	Weersomstandigheden zullen altijd in beschouwing genomen worden en de nodige maatregelen zullen genomen worden om het welzijn van het dier te verzekeren, in bijzonderheid met betrekking tot temperaturen en andere weersomstandigheden die het welzijn van het dier nadelig kunnen beïnvloeden.		3 p
2.8.1.7	De levende dieren zullen niet langer in karren verblijven dan de nodige tijd om hun bestemming op de luchthaven te bereiken.		3 p
2.8.1.8	Uitzonderlijk dienen begeleide gezelschapsdieren in kooien vervoerd te worden op een dollie, vastgestrapt op een pallet, indien deze bedoeld zijn voor containerized of palletized vluchten.		3 p
2.8.1.9	Dieren zullen steeds behandeld worden in respect met het dierenwelzijn.		C
2.8.1.10	De zone waarvan sprake in artikel 2.8.2 is niet bedoeld voor het stationeren van begeleide gezelschapsdieren die als bagage vervoerd worden en met de passagier meereizen.		3 p

2.8.2. Locatie airside voor de tijdelijke stationering ~~van begeleide~~ gezelschapsdieren

Opvolging rijbewijs

- 2.8.2.1 Afhandelaars dienen verplicht deze locatie, **gelegen onder Connector**, te gebruiken om cargo transporten met levende dieren te stationeren wanneer de vertrekkende passagiersvlucht langer dan 30' vertraagd is.



3 p

Wanneer deze locatie niet beschikbaar is, dient de afhandelaar een alternatieve oplossing aan Airside Inspection voor te stellen waarbij het welzijn van de dieren gegarandeerd is.



Fig. 28. Locatie tijdelijke stationering begeleide gezelschapsdieren

Deze wachtzone moet ook gebruikt worden door personeel van ACIC (Animal and Care Inspection Center) voor de duur van de ophaling van begeleide gezelschapsdieren in de bagage reclaim hal. De voertuigen zijn duidelijk voorzien van het logo van ACIC.



Fig. 29. Logo ACIC-voertuigen

- 2.8.2.2 De maximale duurtijd dat dieren hier mogen gestationeerd worden bedraagt **4 uur**.



3 p

- 2.8.2.3 De dieren mogen niet achtergelaten worden op een andere locatie op **airside** behoudens expliciete toelating van Airside Inspection.



3 p

2.9. Veiligheidsafstanden m.b.t. vliegtuigen

Er zijn door Brussels Airport Company enkele items opgenomen in de verkeersregels die de afstanden aangeven die dienen in acht te worden genomen ter voorkoming van incidenten en ongevallen te wijten aan de uitlaat van straalvliegtuigen.

De impact van de blast en van de zuigkracht van draaiende motoren van vliegtuigen op de onmiddellijke omgeving en de bewegingen van handlingvoertuigen rond vliegtuigen eisen bijzondere aandacht.

2.9.1. Stilstaande vliegtuigen waarvan de motoren niet draaien

Opvolging rijbewijs

- 2.9.1.1 De veiligheidszone strekt zich uit tot minimum 4,5 meter van de contouren van het vliegtuig.

Enkel de voertuigen strikt nodig voor de afhandeling van vliegtuigen en passagiersbussen zijn in de veiligheidszone toegelaten.



3 p

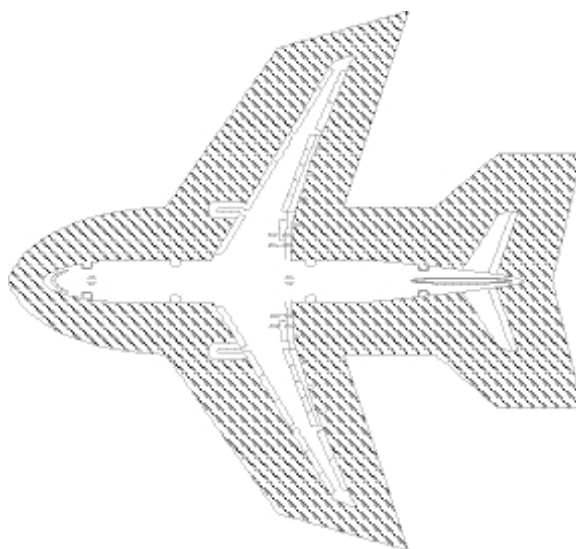


Fig. 30. Veiligheidszone rond geparkeerde vliegtuigen

- 2.9.1.2 ~~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, de blokken zijn geplaatst en de anti-collision lights zijn afgezet.~~

Enkel personeelsleden die de power supply en de blokken aan het neuswiel plaatsen, mogen het vliegtuig benaderen vóór dat de [anti-collision lights](#) zijn afgezet.



5 p

- 2.9.1.3 Het is verboden met voertuigen of afhandelingmaterieel onder de vleugels of de romp van een vliegtuig te rijden, tenzij dit voor de afhandeling van het betrokken vliegtuig noodzakelijk is.



3 p

2.9.1.4	Alvorens met een voertuig de veiligheidszone te betreden, moet elke bestuurder een veiligheidsstop (safety-stop) maken, om bij het niet-functioneren van de remmen een aanrijding met het vliegtuig te vermijden.		3 p
2.9.1.5	Gemotoriseerde voertuigen mogen niet dichterbij 4,5 meter het vliegtuig benaderen, behalve passagiersbussen en 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 tweede persoon, behalve wanneer zij speciaal daarvoor zijn uitgerust (d.w.z. doorkijkkoepel in dak en breedspectrum-camera met monitor).		1 p
2.9.1.6	Tijdens het binnenrijden van het vliegtuig op de stand, mogen chocks (en cones) worden klaargelegd buiten de safety zone, m.a.w. binnen de equipment staging area. De 400Hz-kabel mag afgerold zijn maar de stekker wordt vastgehouden door de persoon die zich eveneens buiten de safety zone bevindt. De kabel zelf ligt vóór stoppunt 1 waardoor deze niet overreden kan worden door het vliegtuig (enkel van toepassing bij stands met 400Hz-pits). Zodra het toestel volledig stilstaat en de ploegbaas het sein geeft, worden de chocks aan het neuswiel geplaatst en 400Hz geconnecteerd, alsook de 400Hz support strap. De volgorde waarin dit gebeurt, kan onderwerp van discussie zijn tussen handler en airlines. Brussels Airport Company geeft hieromtrent geen richtlijnen.		3 p
2.9.1.7	Zodra alle motoren volledig zijn stilgelegd en de anti-collision lights uit zijn, worden alle andere personen en equipment toegelaten in de safety zone. Zodra alle motoren volledig zijn stilgelegd, de anti-collision lights uit zijn en blokken en kegels geplaatst zijn, zijn personen en equipment toegelaten in de aircraft safety box.		3 p 5p
2.9.1.8	De volgende regels zijn van toepassing met betrekking tot het gebruik en het plaatsen van de chocks (blokken) en de cones (kegels): Cones (kegels): Cones zoals hiernaast afgebeeld mogen enkel gebruikt worden om vliegtuigen te beveiligen en mogen niet van de stand weggehaald worden. Het onrechtmatig gebruik of beschadiging van kegels dient gerapporteerd te worden aan Airside Inspection. Narrow body vliegtuigen worden beveiligd met minimum 5 cones (waarvan 2 voorzien ter hoogte van de wingtips, minimum 2 ter hoogte van de motor(en) en 1 ter hoogte van de staart van het vliegtuig). Bij wide body vliegtuigen worden minimum alle motoren, wingtips en staart van het vliegtuig met cones beveiligd. Alle cones dienen rond het vliegtuig te blijven staan tot de laatste afhandelingsactiviteit (met uitzondering van de push back operatie) is afgerond.	 	3 p

Chocks (blokken):

Minimum 2 wieleenheden dienen van blokken te worden voorzien met uitzondering van propeller-toestellen waar enkel blokken aan het neuswiel volstaan.

- 2.9.1.9 Het is niet toegestaan voertuigen en [GSE](#) te parkeren in een rode zone voorbij de wingtip van een vliegtuig.



3 p

Uitzondering hierop is de cargo pre-positioning area.

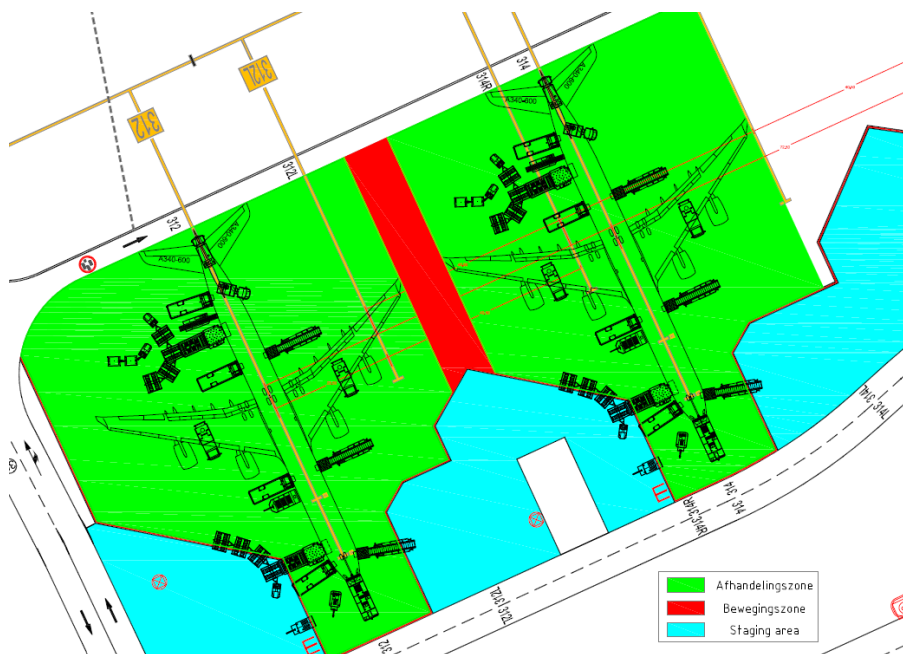


Fig. 31. Rode zone voorbij wingtips

2.9.2. Vliegtuigen met draaiende motoren

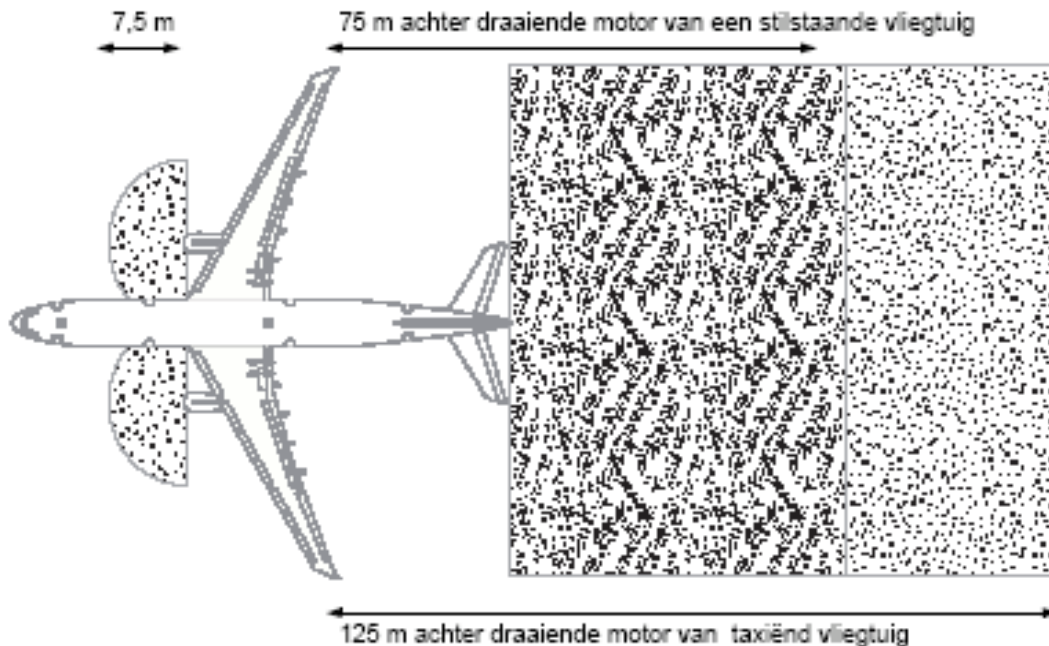


Fig. 32. Veiligheidsafstanden tot vliegtuigen met draaiende straalmotoren

Opvolging rijbewijs

2.9.2.1	Het is verboden in de veiligheidszone van een vliegtuig te komen of te rijden: • Minimum 7,5 meter vóór de draaiende straalmotor van een stilstaand vliegtuig; • Minimum 75 meter achter de draaiende straalmotor van een stilstaand vliegtuig; • Minimum 125 meter achter de draaiende motor van een taxiënd vliegtuig; • Minimum 7,5 meter van de wingtips van een taxiënd vliegtuig.		5 p
2.9.2.2	De afstand waarop een naderend vliegtuig mag gekruist worden, bedraagt minimaal 200 m.		5 p
2.9.2.3	Elk vliegtuig dat bezig is met manoeuvreren op het bewegingsterrein dient zijn anti-collision lights te ontsteken en dit zowel 's nachts als overdag. Een vliegtuig is verondersteld te manoeuvreren wanneer het aan het taxiën is of getowed wordt of tijdelijk stilstaat gedurende het taxiën of towen.		3 p
2.9.2.4	Het is verboden om met een voertuig op een service drive, een vliegtuig taxiënd op een parallelle taxiway, in te halen.		5 p

- 2.9.2.5 Het inzetten van wing walkers (personen die te voet een vliegtuig begeleiden bij het uitduwen vanop de stand of binnen taxiën op de stand om de veiligheidsafstanden van de wingtip ten opzichte van een obstakel te garanderen) is verboden.



5 p

2.10. Voetgangers en tweewielers

Opvolging rijbewijs

- 2.10.1 Speciale attentie is vereist voor voetgangers.



3 p

- 2.10.2 Het verkeer moet minstens 1 meter afstand tot de voetgangers bewaren.



3 p

- 2.10.3 Voetgangers moeten gebruik maken van de daartoe aangeduide voetpaden en oversteekplaatsen.



1 p

- 2.10.4 Waar geen voetpaden bestaan, moeten de voetgangers aan de buitenrand links van de rijweg lopen op één lijn achter elkaar en in tegengestelde rijrichting van het verkeer.



1 p

- 2.10.5 Het is verboden aan de voetgangers de [verkeersterreinen](#) over te steken.



1 p

- 2.10.6 Voetgangers mogen geen gebruik maken van delen van de rijweg die een [taxiway](#) kruisen. Dergelijke kruising wordt weergegeven door een lijn in alternerende blokvorm op de boordlijn van de service drive. **Er geldt een inhaalverbod ter hoogte van deze markeringen.**



5 p

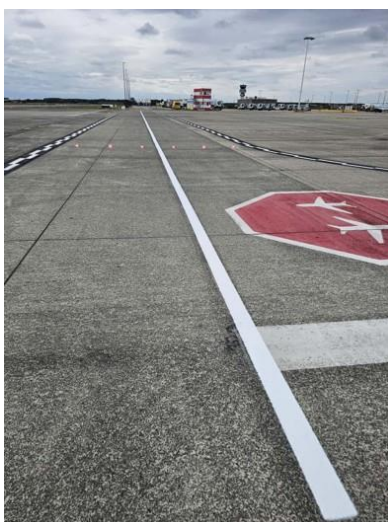


Fig. 33. Kruising service drive en taxiway

- 2.10.7 Passagiers moeten steeds begeleid worden door personeel van de handling- of luchtvaartmaatschappij.



5 p

-
- | | | | |
|--------|--|---|-----|
| 2.10.8 | Het is verboden om te voet tussen aangekoppelde karren of trailers te bewegen. Enkel de verleners van grondafhandelingsdiensten, die deze karren en trailers voor dienstredenen gebruiken, mogen hier van afwijken conform hun interne procedures. |  | 1 p |
| <hr/> | | | |
| 2.10.9 | Het gebruik van fietsen, steps, brom- en motorfietsen is verboden op airside , met uitzondering van politiebegeleiding in officiële opdracht, onder begeleiding en steeds gebruik makend van het kortst mogelijk toegelaten traject. |  | 3 p |
-

3. Rollend materiaal

3.1. Identificeerbaarheid

Opvolging rijbewijs

3.1.1	Elk voertuig dat zich op airside bevindt of zich naar die zone begeeft, dient steeds duidelijk en van op afstand identificeerbaar te zijn. Dit geldt zowel voor niet-ingeschreven voertuigen als voertuigen in het bezit van een permanente toelating om airside te betreden (rood of rood/blauw vignet). Enige uitzondering: voertuigen van protocol worden vrijgesteld van de identificatie.		C
3.1.2	Op alle voertuigen dient verplicht de firmanaam of een ander door Aerodrome Operations aangenomen herkenningsteken (logo) permanent aangebracht te worden aan beide zijanten (niet op ruiten) van het voertuig op een centrale, voldoende zichtbare plaats. Magnetische platen voor voertuigen met een permanente toelating om op airside te mogen rijden zijn enkel toegelaten voor veiligheidsdiensten (FedPol, staatsveiligheid, douane en El Al security). Enige uitzondering hierop zijn: - Voertuigen die in het bezit zijn van een tijdelijke toelating om airside te betreden (oranje kaart/vignet) waarbij de identificatie als volgt moet gebeuren: - Permanente identificatie; of - Magnetische platen voorzien van firmanaam aan beide zijanten van het voertuig op een centrale, voldoende zichtbare plaats; - Een geprinte A3 of A4 formaat voorzien van firmanaam aangebracht achter de zijruiten aan beide zijanten van het voertuig voor zoverre de ruiten niet getint zijn. Indien de ruiten wel getint zijn zal de identificatie aan de buitenzijde van de ramen aangebracht moeten worden. - Voertuigen die steeds onder continue begeleiding staan van: - Een persoon met luchthavenrijbewijs en airside badge; en - Een voertuig met voertuigvignet en identificatie. Hierbij is een vorm van identificatie niet noodzakelijk.		C
3.1.3	De hoogte van de letters en/of het logo dient minimum 10 cm te bedragen.		C
3.1.4	Alle trailers (bv. dollies) dienen duidelijk geïdentificeerd te worden aan de hand van geschilderde hoeken en vermeldingen om op een vlotte manier de eigenaar te bepalen.		C

3.2. Onderhoud en netheid

		Opvolging rijbewijs	
3.2.1	Bestuurders en/of eigenaars van voertuigen en werfrijtuigen moeten hun materieel onderhouden en nazien volgens de voorschriften van de constructeur.		C
3.2.2	Rollend materieel of voertuigen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen, moeten onmiddellijk buiten dienst gesteld worden.		C
3.2.3	Alle rollend materieel dient in een behoorlijke staat van onderhoud en netheid te verkeren. Het dient regelmatig gewassen en, zo nodig, herschilderd te worden.		C
3.2.4	Alle gemotoriseerde voertuigen die gebruikt worden binnen de safety zone van de vliegtuigen zullen worden voorzien van licht reflecterende kleefstrips of reflectoren die hun contouren aanduiden.		C
3.2.5	Alle gemotoriseerde voertuigen moeten voorzien zijn van de vereiste verlichting conform met de CEN-normen (Europese Richtlijn).		C
3.2.6	"Ingeschreven" rollend materieel en voertuigen moeten technische controle ondergaan overeenkomstig de wettelijk verplichte technische controle en op regelmatige basis volgens de voorschriften van de constructeur.		C
3.2.7	"Niet-ingeschreven" rollend materieel en voertuigen moeten onderworpen worden aan een intern onderhoudsschema georganiseerd door de betrokken maatschappij.		C
3.2.8	Controlefiches voor alle rollend materieel en voertuigen moeten op verzoek van Airside Inspection voorgelegd worden.		C
3.2.9	Voertuigen op gas zijn toegelaten op airside onder voorwaarde dat deze nooit in een afgesloten gebouw worden gebruikt. Voertuigen op gas zijn niet toegelaten in de bagagezalen.		3 p
3.2.10	Het opslaan van gas (onder welke vorm dan ook) op airside dient goedgekeurd te worden door de volgende departementen van Brussels Airport Company: • Safety Management • Brandweer • Environment • Airside Inspection		C

3.3. Opslag rollend materieel en equipment

Opvolging rijbewijs

- 3.3.1 Slangen of kabels (bv. [PCA](#) en [400Hz](#)), alsook kegels, blokken en ander materieel moeten correct opgeborgen worden na gebruik.



1 p



Fig. 34. Opbergplaats voor kegels en blokken op pier A

De PCA-bakken onder de boarding bridges op pier B, met onderstaande constructie, mogen niet gebruikt worden om kegels en blokken in weg te bergen. Op deze stands bevinden zich betonblokken om de kegels en blokken correct op te bergen.



Fig. 35. Opbergplaats voor kegels en blokken op pier B

Op de remote stands zijn speciale opstellingen voorzien om de blokken en kegels in op te bergen.



Fig. 36. Opbergplaats voor kegels en blokken - remote stands

3.3.2	In het midden van pier A en pier B, zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde zijn verzamelbakken voor extra cones geplaatst. Deze extra cones kunnen door de handlers gebruikt worden wanneer door de luchtvaartmaatschappij meer cones vereist worden rond het vliegtuig dan de minimumaantal cones aanwezig op de stand. Deze cones dienen na vertrek van het vliegtuig teruggeplaatst te worden in de verzamelbak waar ze werden ontleend.		1 p
3.3.3	De deksels van de 400Hz -putten moeten na gebruik gesloten worden.		3 p
3.3.4	Al het materiaal en voertuigen moeten zodanig geplaatst worden dat het risico op wegwaaien/wegrollen te allen tijde wordt voorkomen.		3 p
3.3.5	Containers moeten steeds verankerd zijn of opgeslagen binnen de containerzone op een van de volgende manieren: • Op een trailer; • Op een ULD-stacker systeem; • Aan elkaar gebonden door middel van touwen (dit enkel in een ULD-zone die afgebakend is met hekwerken).		5 p
3.3.6	Indien geen gehoor wordt gegeven aan de oproep van Airside Inspection zal het hinderlijk materieel verwijderd worden door deze dienst en dit op kosten van de betrokken handler, aannemer, eigenaar, De betrokkene zal hiervan in kennis gesteld worden en kan een verzoek indienen voor teruggave mits betaling van de onkostenvergoeding. Materieel dat drie maanden na de kennisgeving niet werd teruggevorderd, kan worden verkocht als schroot.		5 p

3.4. Toegangsbewijzen voor voertuigen

Het gebruik van privé voertuigen of voertuigen met een privékarakter zijn niet toegelaten.

Voor de toegang tot en het gebruik van [airside](#) moet elk toegelaten voertuig voorzien zijn van een toegangsbewijs of vignet. Dit moet aangebracht worden op een van buiten goed zichtbare plaats, zoals aangegeven op de keerzijde van het vignet.

Door de dienst luchthavenrijbewijzen van Brussels Airport Company worden ~~vijf~~ verschillende doorgangsbewijzen voor voertuigen afgeleverd:

- **Rood vignet** voor het airside-gedeelte van de luchthaven. Voor deze vignetten kan er eventueel een beperking worden opgelegd tot een bepaalde zone.
- **Rood/blauw vignet** voor toegang tot het airside-gedeelte van de luchthaven en curb aankomst.
- **Wit/geel vignet** voor niet-ingeschreven voertuigen.
- **Oranje doorgangsbewijs:** kaart/vignet afgeleverd voor tijdelijke toegang tot de niet-publieke zone van de luchthaven.
- Voor toegang tot de Ringweg dient het voertuig geregistreerd te worden.

De [aanvragen voor toegangsbewijzen](#) dienen door middel van het geëigende aanvraagformulier minimaal 24u op voorhand tijdens werkdagen te worden ingediend bij Brussels Airport Company, dienst luchthavenrijbewijzen.

Deze aanvragen dienen ondertekend te zijn door de verantwoordelijke van de firma, die als dusdanig bekend is bij de dienst luchthavenrijbewijzen. Bovendien dienen deze aanvragen bij de dienst luchthavenrijbewijzen te worden ingediend via de verantwoordelijke van Brussels Airport Company in geval van uitvoering van werken voor rekening van Brussels Airport Company of via de op de luchthaven gevestigde maatschappij, waarvoor de toegang tot de niet-publieke gedeelten van de luchthaven vereist is.

Er kan slechts één aanvraag per formulier worden ingediend. Bij elke aanvraag dient een fotokopie van het inschrijvingsbewijs van het voertuig, een fotokopie van het verzekeringsbewijs en voor autocars en -bussen een fotokopie van de exploitatievergunning (en eventueel globale verzekering) gevoegd te worden.

Elk vignet of tijdelijk doorgangsbewijs wordt slechts afgeleverd voor een bepaalde periode. De maximale duur is één kalenderjaar, behalve voor:

- **Wit/gele vignetten:** 5 jaar;
- **Oranje kaart/vignet:** tijdelijk (voor een periode minder dan 1 maand).

In geval van verlies kan, na een schriftelijke verklaring en een nieuwe aanvraag, een nieuw vignet worden afgeleverd tegen een vooraf bepaalde vergoeding.

Bij aanvraag van een duplicaat (vervanging voorruit, ...) kan slechts een nieuw vignet afgeleverd worden mits voorlegging van het te vervangen vignet.

Wanneer de reden om te beschikken over een vignet wegvalt (bijvoorbeeld wanneer het vignet werd aangevraagd in het kader van werfactiviteiten en deze zijn afgerond), is men verplicht het vignet te verwijderen en dit vervolgens te communiceren aan de dienst luchthavenrijbewijzen met vermelding van de nummerplaat.

In geval van diefstal van het voertuig en/of doorgangsbewijs moet de dienst luchthavenrijbewijzen onmiddellijk ingelicht worden. De dienst Beveiliging wordt eveneens onmiddellijk verwittigd.

De aflevering van een doorgangsbewijs is onderworpen aan een voorafgaande betaling van een door Brussels Airport Company vastgelegde vergoeding. De tarieven zijn ter inzage bij de dienst luchthavenrijbewijzen van Brussels Airport Company.

Opvolging rijbewijs

3.4.1	Voor de toegang tot en het gebruik van airside moet elk toegelaten voertuig voorzien zijn van een geldig toegangsbewijs of vignet (met uitzondering van voertuigen die begeleid worden). Dit moet aangebracht worden op een van buiten goed zichtbare plaats, zoals aangegeven op de keerzijde van het vignet.		C
3.4.2	Voertuigen die niet over een geldig doorgangsbewijs beschikken, mogen niet onbeheerd achtergelaten worden op airside en dienen gedurende hun aanwezigheid op airside onafgebroken begeleid te zijn door een Follow-me voertuig met een geldig doorgangsbewijs én door een chauffeur met een geldig rijbewijs.		C

- 3.4.3 Voertuigen die airside betreden, dienen te wachten op het Follow-me voertuig voor verdere begeleiding airside in de daartoe voorziene "follow me wachtzones" ter hoogte van WP Tarmac en WP-loads 40.



C

Deze "follow me wachtzones" zijn herkenbaar door volgend verkeersbord en markering op tarmac.



Fig. 37. Verkeersbord "follow me wachtzone"

- 3.4.4 Niet-ingeschreven voertuigen dienen aan de achterzijde, op de plaats waar zich normaal de officiële nummerplaat bevindt, een bordje te dragen met de vermelding van de firmanaam (of het logo) en het dienstnummer van het voertuig.

Dit bordje moet in overeenstemming zijn met het door Brussels Airport Company uitgewerkte model; de letters en cijfers moeten een hoogte hebben van minstens 10 cm met een zwarte of rode kleur op witte achtergrond. Waar het onmogelijk is om een dienstnummer aan te brengen op de achterzijde van het voertuig, dient dit minstens aan beide zijkanten van het voertuig aangebracht te worden.



C

- 3.4.5 Niet-ingeschreven voertuigen dienen op de voorruit of op de motorkap van het voertuig het door Brussels Airport Company afgeleverd zelfklevend vignet te dragen. Op de voorzijde van dit vignet met een wit/gele kleur staan de naam van de firma en het dienstnummer vermeld.



C

Voorbeelden van toegangsbewijzen



Fig. 38. Toegangsbewijs airside (rood)



Fig. 39. Toegangsbewijs airside en Curb aankomst (rood/blauw)



Brussels Airport

Blank form with fields for registration details.

Fig. 40. Toegangsbewijs niet-ingeschreven voertuig



brussels airport the heart of Europe

Kaartnr: 1440051/226

TIJDELIJK TOEGANGSBEWIJS VOOR VOERTUIGEN

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Afgeleverd aan

Maatschappij: BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Voor voertuig: Rijplaat nr: Type:

Geldig tot en met: Namens Brussels Airport,

voor Director Operations

Dit bewijs moet achter de voorruit van het voertuig geplaatst worden tijdens het verblijf op de luchthaven



brussels airport

TIJDELIJK TOEGANGSBEWIJS VOOR VOERTUIGEN

Blank form with fields for registration details.

Fig. 41. Tijdelijk toegangsbewijs (2 modellen)

3.5. Verantwoordelijkheden

Het bedrijf dat het materiaal koopt, leaset, huurt, ... is te allen tijde verantwoordelijk voor het correct identificeren en gebruik hiervan in lijn met de verkeersregels.

4. Uitzonderlijke omstandigheden

4.1. Diplomatieke koerier

Ambassadevoertuigen hebben geen toegang tot het [airside](#)-gedeelte van de luchthaven, behalve in het geval speciale veiligheidsvoorschriften van toepassing zijn of een afwijking werd toegestaan door LOVECO (Lokaal Veiligheidscomité).

4.2. Apron Warning System (AWS)

Op airside is er een Apron Warning systeem geïnstalleerd.

Op verschillende plaatsen zijn er lichtbakens in verschillende kleuren en geluidhoorns geïnstalleerd die een onmiddellijk gevaar (bliksemoverlast) of een meteorologische verwachting weergeven (wind of sneeuwoverlast).

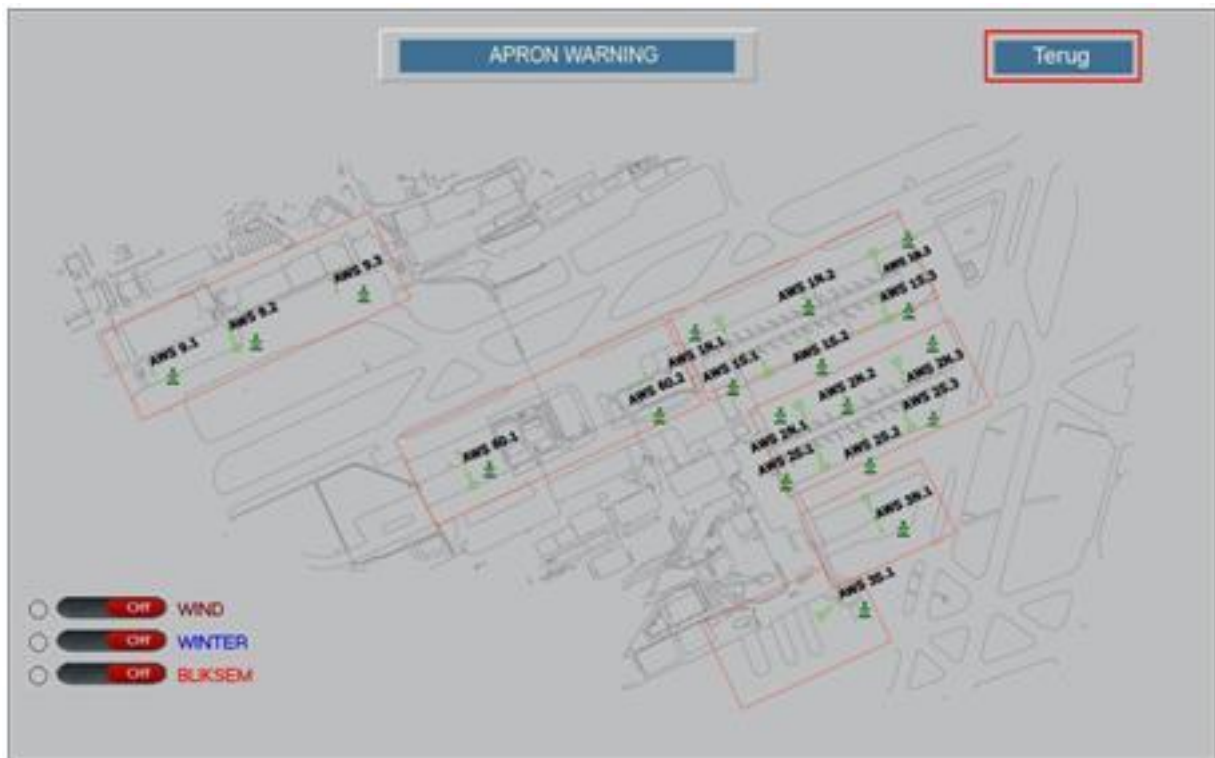


Fig. 42. Locaties lichtbakens AWS

Een weergave van de lichtsignalen en bijbehorende verplichtingen treft u in onderstaande tabel aan:

 Hevige wind Vents forts Heavy wind	- Al het grondafhandeling materiaal en ander materieel (inclusief ULD's) moet correct gepositioneerd, geparkeerd en veilig verankerd worden. Gebruik van PCA is verboden. - Tout matériel (de handling et autre –ULD inclus) doit être positionné, garé et sécurisé. Utilisation de PCA est interdite. - All material (groundhandling, other objects and ULD's) must be positioned, parked and safely anchored. Use of PCA is prohibited.	 Sneeuw Neige Snow	- Al het grondafhandeling materiaal moet geparkeerd worden op de daarvoor voorziene zones om sneeuwruimen van stand en staging area's mogelijk te maken. - Tout matériel doit être positionné dans les endroits prévus pour permettre le déneigement des stands en staging area. - All equipment must be parked in the foreseen parking area's allowing the snow cleaning of aircraft stands and staging area's.	 Bliksem Foudre Lightning	- Geen afhandeling toegelaten op Airside en verboden onder vliegtuigen te lopen of te staan. - Pas de handling permis sur airside et défense de rester ou marcher sous les avions. - No handling allowed on airside and it is forbidden to stand or walk under an aircraft.
---	---	--	--	---	---



Fig. 43. De verschillende lichtsignalen

De overige hierna vermelde regels blijven onverminderd van kracht.

4.3. Windkracht

		Opvolging rijbewijs	
4.3.1	Indien Airside Inspection een waarschuwingsbericht stuurt van hevige winden (bij voorspelde windsnelheden vanaf 25 knopen) moeten, waar nodig, extra maatregelen getroffen worden voor het vastzetten van afhandelingsmateriaal (o.a. containers).		1 p
4.3.2	<u>PCA's</u> mogen vanaf 25 knopen niet meer aan de vliegtuigen aangekoppeld worden. In geval PCA's niet langer mogen aangekoppeld worden, zal de gele lamp van het Apron Warning Systeem aangezet worden.		1 p
4.3.3	Cones dienen rukwinden tot 40 knots (74,8 km/u) te weerstaan en moeten gebruikt worden tot deze snelheid bereikt is. Airside Inspection zal, d.m.v. een alarmeringssysteem, de handlers hierover inlichten.		1 p
4.3.4	Na het afkondigen van hevige winden dienen er door de beheerders van het materiaal (handlers) permanente controles plaats te vinden, om zich ervan te vergewissen dat het <u>GSE</u> verankerd blijft gedurende de gehele duurtijd van de afkondiging.		1 p
4.3.5	Rode chocks die door Brussels Airport Company ter beschikking worden gesteld om vliegtuigen extra te beschermen tijdens heavy wind perioden dienen, na het einde van de heavy wind periode, in de daarvoor bestemde bakken te worden teruggebracht.		1 p

4.4. Bliksemoverlast

Bij gevaar voor blikseminslag stuurt Airside Inspection een waarschuwing bij het begin van deze periode. Op de Automatic Terminal Information Service (ATIS) wordt vermeld "lightning procedure in progress".

In geval van Bliksemoverlast zal de rode lamp van het Apron Warning Systeem aangezet worden.

Tot de waarschuwing geannuleerd wordt bij een tweede boodschap van Airside Inspection, is het strikt verboden om de volgende activiteiten uit te oefenen:

		Opvolging rijbewijs	
4.4.1	Alle afhandelsactiviteiten worden gestopt.		5 p
4.4.2	Push-back en towing activiteiten worden onderbroken (er zal geen push-back clearance worden gegeven door ATC).		5 p
4.4.4	Zich begeven in open vlaktes of onder vliegtuigen.		5 p
4.4.5	Behandelen van explosieve stoffen of ontvlambare producten in open lucht.		5 p
4.4.6	Inschepen of ontschepen van passagiers, behalve wanneer het vliegtuig reeds verbonden is met de boarding bridge.		5 p

4.5. Lage temperatuur, winteroperaties

In geval van winteroperaties zal de blauwe lamp van het Apron Warning Systeem aangezet worden.

		Opvolging rijbewijs	
4.5.1	Wanneer een luchttemperatuur beneden +3°C wordt voorspeld, is het verboden om water te laten uitvloeien op de aprons .		3 p
4.5.2	Wanneer de sneeuw en/of de-icing operaties uitgevoerd worden, dient al het afhandelsmateriaal verwijderd te worden van de staging area's op de lege stands om de winteroperaties vlot te laten verlopen.		1 p

4.6. Verminderde zichtbaarheid

Bij duisternis, slechte weersomstandigheden, winterse toestanden en vooral bij mistvorming wordt speciale aandacht gevraagd op kruispunten van [service drives](#) met [taxiways](#).

Bij extreem verminderde zichtbaarheid kan het zo zijn dat sommige service drives die taxiways kruisen voor alle verkeer worden afgesloten door middel van service drive [stop bars](#).

		Opvolging rijbewijs	
4.6.1	Rijstijl en snelheid moeten aangepast worden bij verminderde zichtbaarheid.		1 p
4.6.2	Alle gemotoriseerde voertuigen moeten gedurende de nacht, in schemerperiodes en bij een beperkte zichtbaarheid (mist, zware regenval, sneeuw, ...) hun lichten in werking stellen.		1 p

4.7. Transport gevaarlijke goederen

Het vervoer van gevaarlijke goederen moet conform zijn met de internationale overeenkomsten (ICAO/ IATA).

		Opvolging rijbewijs	
4.7.1	Gevaarlijke stoffen die samen kunnen reageren, mogen niet vervoerd worden in een zodanige positie dat in geval van lekkage een reactie mogelijk is. De segregatietabel vermeld in de IATA Dangerous Goods Regulations (tabel 9.3.A) en de ICAO Technical Instructions (tabel 5.1) is van toepassing.		C
4.7.2	De handlingmaatschappij dient erover te waken, vóór het vervoer op airside , dat het colli de gepaste merktekens en etiketten draagt en geen lekken of andere vormen van schade vertoont.		C
4.7.3	Een colli mag slechts vervoerd worden en aan boord van een vliegtuig gebracht worden mits genoemd nazicht onmiddellijk voor het grondtransport plaats heeft gevonden en door een terzake gekwalificeerd personeelslid van de handlingmaatschappij werd uitgevoerd.		C
4.7.4	Het colli moeten degelijk vastgemaakt worden in de voertuigen en onderling vastgezet zodanig dat elke verplaatsing van het colli ten opzichte van elkaar en van de zijwanden van het voertuig onmogelijk wordt, zelfs wanneer zich incidenten tijdens het transport zouden voordoen.		3 p

4.7.5	Rode karren van het volledig gesloten type: - Enkel deze karren mogen gebruikt worden voor het vervoer van losse, gevaarlijke goederen; een duidelijke vermelding qua gevaarlijke stoffen moet op de karren geplaatst worden; - Deze kar(ren) moet(en) op de eerste positie van de sleep worden aangekoppeld; - Deze karren mogen niet gebruikt worden voor het vervoer van gewone, niet-gevaarlijke goederen.		3 p
4.7.6	De bestuurder moet de documenten die betrekking hebben op deze transporten, in geval van ongeval of beschadiging, zo snel mogelijk ter beschikking stellen van Airside Inspection en brandweer.		3 p

4.8. Fuelling/defuelling (tanken/uitpompen)

		Opvolging rijbewijs	
4.8.1	Een noodvluchtweg voor tankwagens moet te allen tijde vrijgehouden worden. Dit geldt niet voor hydrant voertuigen.		5 p
4.8.2	Er mogen geen gemotoriseerde voertuigen binnen een straal van 3m van de ventilatieopeningen van de vliegtuigtanks komen, tenzij dit voor de afhandeling noodzakelijk is.		1 p
4.8.3	In geval er tijdens het tanken brandstof is uitgevloeid, moet de bevoorrading onmiddellijk gestopt worden. Airside Inspection moet onmiddellijk verwittigd worden.		5 p
4.8.4	Het is verboden om gemotoriseerde voertuigen te starten die zich in de uitgevloeide fuel bevinden.		5 p
4.8.5	Het is verboden om door uitgevloeide fuel te rijden.		3 p
4.8.6	Het gebruik van PED (Personal Electronic Devices zoals GSM, PTX draagbare telefoon of andere mobiele communicatiemiddelen, tablets, laptop met netwerkverbinding, ...) is verboden tijdens fuel activiteiten, binnen de veiligheidsperimeter van 3 meter rond een hydrant pit , hydrant dispenser, hoses, refueller en vent pipes.		5 p

4.9. Milieu-incidenten

		Opvolging rijbewijs	
4.9.1	Milieu-incidenten en milieu-ongevallen moeten onmiddellijk gemeld worden aan Airside Inspection.		3 p

5. Infrastructuur

5.1. Boarding bridge

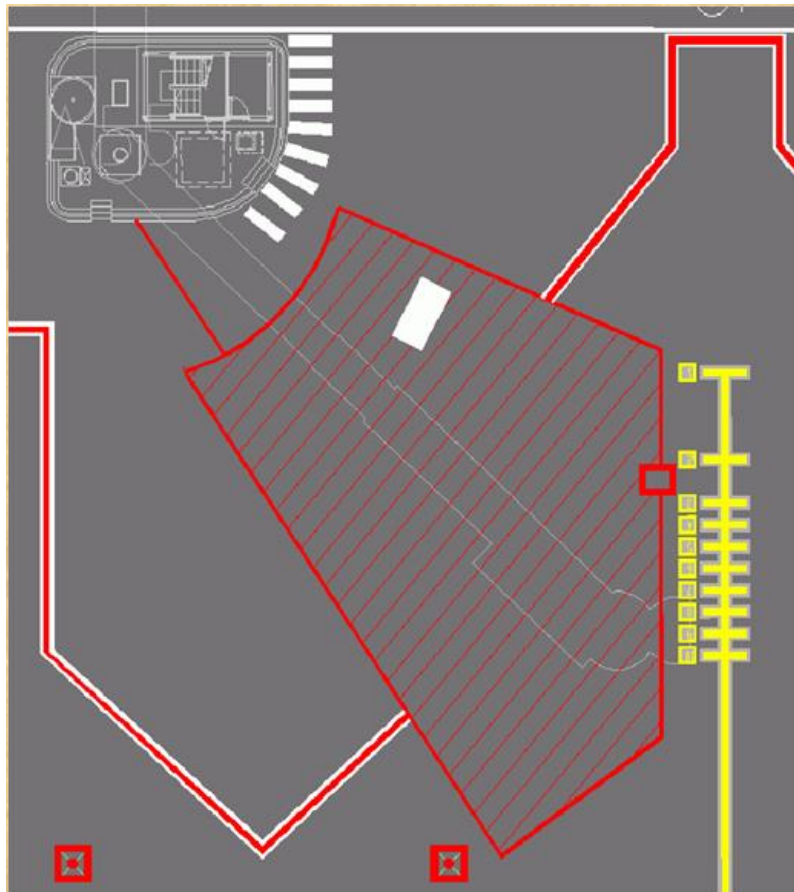


Fig. 44. Markering i.v.m. boarding bridge

Legende:

- **Rood gearceerde zone:** beweegzone van de boarding bridge. Verboden te parkeren en/of stil te staan.
- **Wit vlak:** rustpositie van de wielen van de boarding bridge.
- **Groene lamp:** indicatie dat boarding bridge in een correcte rustpositie geparkeerd staat.

5.1.1. Rustpositie boarding bridge

Opvolging rijbewijs

- 5.1.1.1 Als de boarding bridge niet in gebruik is, moeten de wielen van de boarding bridge terug in de rustpositie van de wielen van de boarding bridge (wit vlak) geplaatst worden om een vliegtuig op een veilige manier op zijn stand te laten toekomen.



3 p



Fig. 45. Rustpositie van de wielen van de boarding bridge

- 5.1.1.2 Iedere boarding bridge is aan de buitenzijde voorzien van een groene lamp die zal branden wanneer de brug in zijn correcte parkeerpositie staat en geen hinder vormt voor een binnenkomend vliegtuig.



3 p

Dit is de positie waarin elke brug terug gepositioneerd moet worden aan het einde van elke vliegtuigrotatie. Er is maar één correcte manier om dit te doen en dit is door gebruik te maken van de 'auto park' functie van de boarding bridge.



Fig. 46. Locatie groene lamp boarding bridge

5.1.2. Noodstop boarding bridge

Elk boarding bridge is uitgerust met noodstoppen, op niveau tarmac en binnen de bedieningspost. In geval van nood kunnen deze noodstoppen door iedereen bediend worden.



Fig. 47. Affiche boarding bridge



Fig. 48. Locatie externe noodstop boarding bridge pier A



Fig. 49. Locatie externe noodstop boarding bridge pier B



5.2. Docking Guidance System (DGS)

Opvolging rijbewijs

- 5.2.1 Wanneer het [docking guidance system](#) in werking gesteld is, betekent dit dat er een vliegtuig op deze stand gaat toekomen en bijgevolg mag geen enkele bestuurder zich nog met zijn voertuig begeven buiten de [Equipment staging area](#).



3 p



Fig. 50. Aanduiding DGS, tegen de gevel van pier A of pier B of op een paal (apron 3, apron 9 of apron 60)

5.2.1. Noodstop DGS (Aircraft Docking Stop)

Elke stand die uitgerust is met een automatisch docking guidance system is voorzien van één of twee noodstoppen die het mogelijk maakt om via het scherm van het DGS een "stop"-signaal te geven aan de piloot in geval van gevaar tijdens het binnenrijden van de stand (e.g. equipment die het veilig binnen taxiën van het vliegtuig kunnen belemmeren).

Op stands met boarding bridges bevindt zich één noodstop op het niveau tarmac op het eiland en één noodstop ter hoogte van de bedieningspost op de brug. In geval van nood kunnen deze noodstoppen door iedereen bediend worden.



Fig. 51. Affiche Aircraft Docking Stop



Fig. 52. DGS-noodstop pier A



Fig. 53. DGS-noodstop pier B, niveau Tarmac



Fig. 54. DGS-noodstop pier B, in stuurcabine boarding bridge

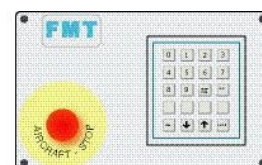


Fig. 55. DGS-noodstop apron 9



Fig. 56. DGS-noodstop apron 3

5.3. Hydrant refuelling system (HRS)

Elke stand waar brandstofbevoorrading via een brandstofhydrant voorzien is, is uitgerust met een noodstop die het mogelijk maakt om bij ongelukken of brandstoflekken het ondergronds brandstofbevoorradingssysteem stil te leggen. In geval van nood kunnen deze noodstoppen door iedereen bediend worden.



Fig. 57. Noodstop brandstofhydrant

Opvolging rijbewijs

5.3.1 Het is verboden de toegang tot deze noodstoppen te versperren.



3 p

5.4. Verzamelplaats gevonden vracht, post en bagage

Opvolging rijbewijs

- 5.4.1 Wanneer er cargo, post of bagage op [airside](#) gevonden wordt, moeten deze naar de volgende plaatsen gebracht worden:



1 p

Gevonden vracht en post:

In de 2 metalen bakken (respectievelijk 1 voor vracht en 1 voor post) onder de onderdoorgang Connector.

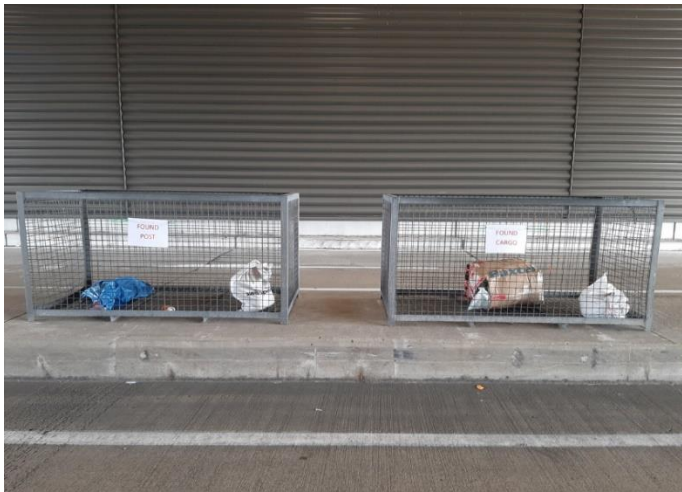


Fig. 58. Locatie metalen bakken onderdoorgang Connector

Gevonden Bagage:

In de metalen bak gelegen aan de onderdoorgang pier B.



Fig. 59. Locatie metalen bakken pier B

6. FOD en hinderlijk materieel

Opvolging rijbewijs

6.1	Het is verboden het verkeer te belemmeren door voorwerpen op het verkeersterrein achter te laten. Elke belemmering van het verkeer moet zo spoedig mogelijk weggewerkt worden. Indien dit niet mogelijk is, moet Airside Inspection onmiddellijk worden ingelicht.		3 p
6.2	<u>FOD</u> (Foreign Object Debris) is een risico voor de banden en de motoren van vliegtuigen. Iedereen die op de <u>apron</u> aanwezig is, is verplicht om klein zwerfafval te verwijderen. Dit moet gedeponeerd worden in de gele inzamelbak met vermelding "FOD" die op bijna elke stand geplaatst is. In deze FOD-containers horen lege olieblikken niet thuis. Lege olieblikken dienen door de gebruiker meegenomen te worden naar de eigen site eveneens als normaal afval afkomstig uit vliegtuigen.		3 p
6.3	Alle rollend materieel, ook geparkeerd, moet vrijgemaakt worden door de gebruiker van loshangende plastic, koorden, losse planken en dergelijke die een risico vormen op FOD.		3 p
6.4	Verpakkingsmateriaal, houten paletten enz. mogen nooit achtergelaten worden op karren of trailers die niet afgesloten zijn.		3 p
6.5	Karren mogen niet omwikkeld worden in folie of plastic.		3 p
6.6	<u>ULD's</u> mogen verpakt of vervoerd worden in folie of plastic onder voorwaarde dat minstens 2 stroken extra bevestigingstape aangebracht worden zoals hieronder aangegeven (dit is niet van toepassing voor de binnenkomende ULD's).		3 p



Fig. 60. FOD-container



Fig. 61. ULD verpakt in folie met stroken bevestigingstape

-
- | | | | |
|-------|--|---|-----|
| 6.7 | <p>Paletten mogen enkel verpakt of vervoerd worden in folie of plastic wanneer dit verpakkingsmaterieel zich onder het net bevindt (niet van toepassing voor binnenkomende paletten).</p> <p>Een uitzondering mag gemaakt worden voor “thermal covers”. Deze herbruikbare dekens mogen over het net op de pallet geplaatst worden voor het transport van temperatuurgevoelige vracht van de loods naar het vliegtuig mits deze degelijk vastgemaakt zijn aan de pallet en er geen kans op wegvliegen bestaat.</p> |  | 3 p |
| <hr/> | | | |
| 6.8 | <p>Afhandelaars verzekeren dat de vliegtuigstandplaats vrijgemaakt is van alle hindernissen en FOD voor elke aankomst en voor elk vertrek. Deze checks dienen te voet te worden uitgevoerd.</p> <p>Elke onregelmatigheid moet onmiddellijk gemeld worden aan Airside Inspection.</p> |  | 3 p |
-

7. Luchthavenrijbewijs

Het is een constante bezorgdheid van Brussels Airport Company om de veiligheid en het ordentelijk verkeer op de luchthaven en meer in het bijzonder binnen het niet-publieke gedeelte ([airside](#)) te behartigen en te verbeteren. Eén van de instrumenten, die Brussels Airport Company daartoe heeft voorzien, is de afgifte van een luchthavenrijbewijs.

Als een chauffeur zijn luchthavenrijbewijs niet bij zich heeft moet hij deze bij aanvang van zijn eerstkomende shift of werkdag bij Airside Inspection voorleggen, zoniet zal de toegangsbadge van Brussels Airport Company geblokkeerd worden. De verantwoordelijke van de firma van de betrokkene zal hiervan op de hoogte gebracht worden.

Een chauffeur kan enkel met een voertuig op airside rijden zonder rijbewijs in geval hij tijdens deze verplaatsingen continu begeleid wordt door een persoon mét een geldig luchthavenrijbewijs. Deze begeleiding kan plaatsvinden in hetzelfde voertuig als de desbetreffende chauffeur of in een begeleidend voertuig. De begeleiding van voertuigen zonder voertuigvignet is beperkt tot maximaal 5 voertuigen (**met uitzondering van begeleiding van externe hulpdiensten in geval van dringende interventies indien zij gebruik maken van hun prioritaire zwaailichten**). Airside Inspection kan enkel in uitzonderlijke omstandigheden en indien de chauffeur geen andere middelen heeft om zich te laten begeleiden, **follow-me begeleiding** voorzien.

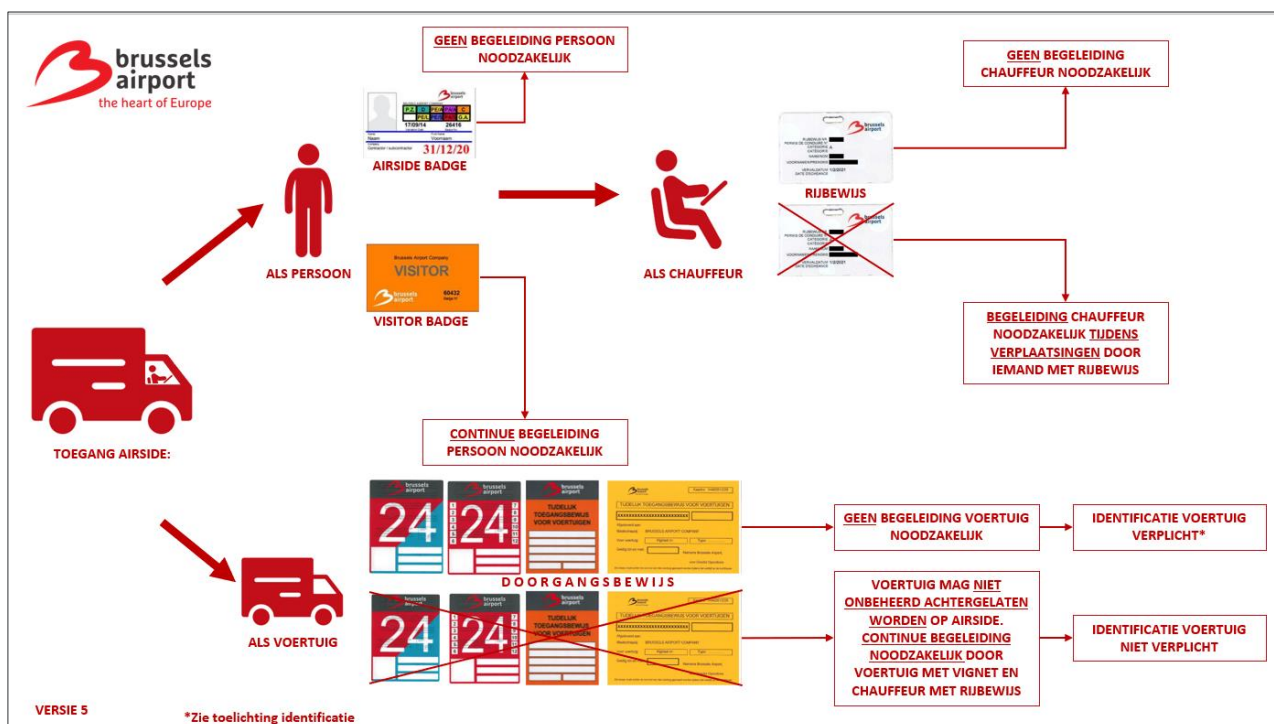


Fig. 62. Toegang airside



7.3. Aflevering

Het luchthavenrijbewijs wordt afgeleverd:

- Aan op de luchthaven tewerkgestelde werknemers die in het bezit zijn van een luchthavenidentificatiebadge en op schriftelijk verzoek van hun werkgever wanneer zij een taak toebedeeld krijgen waarbij een voertuig op [airside](#) dient bestuurd te worden;
- Aan bestuurders van voertuigen, die in het bezit zijn van een luchthavenidentificatiebadge, die niet-luchthaven gebonden activiteiten moeten uitvoeren (leveranciers, ...) op schriftelijk verzoek van hun werkgever en na onderzoek door de bevoegde diensten van BAC;
- Aan bestuurders van werfvoertuigen die in het bezit zijn van een luchthavenidentificatiebadge en op schriftelijk verzoek van de aangeduide aannemer of erkende onderaannemer mits akkoord van de verantwoordelijke van Brussels Airport Company van het werk, de levering of de dienst, tenzij een andere regeling werd getroffen door de dienst Airside Inspection.

Voor het afleveren van het luchthavenrijbewijs zal een vergoeding gevraagd worden waarvan het bedrag vastgesteld wordt door de dienst luchthavenrijbewijzen van Brussels Airport Company.

Het luchthavenrijbewijs zal worden afgeleverd door de dienst luchthavenrijbewijzen van Brussels Airport Company, op vertoon van de luchthavenidentificatiebadge, na het met succes afgelegde examen. Als het luchthavenrijbewijs om technische redenen niet onmiddellijk kan aangemaakt worden, zal er een tijdelijk rijbewijs afgeleverd worden onder vorm van een attest.

Bij het verlaten van het bedrijf dient het luchthavenrijbewijs terug ingeleverd te worden bij de dienst rijbewijzen van Brussels Airport Company.

7.3.1. Geldigheidsduur

Het luchthavenrijbewijs (cat. A) heeft een maximum geldigheidsduur van 2 jaar.

Als het burgerrijbewijs categorie B (om welke reden ook) beperkt is in zijn geldigheidsduur, zal het luchthavenrijbewijs dezelfde geldigheidsduur vermelden, de termijn van 2 jaar evenwel niet overtreffend.

Als de houder van een luchthavenrijbewijs om medische reden zijn/haar burgerrijbewijs verliest, zal deze persoon zijn/haar luchthavenrijbewijs op eigen initiatief inleveren.

Als de houder van een luchthavenrijbewijs zijn/haar burgerrijbewijs permanent verliest, zal deze persoon zijn/haar luchthavenrijbewijs op eigen initiatief inleveren.

Bij verandering van werkgever dient het luchthavenrijbewijs ingeleverd te worden en zal een nieuw aangemaakt worden met dezelfde vervaldatum.

7.3.2. Verlies of diefstal

Vooraleer een nieuw luchthavenrijbewijs te verkrijgen in geval van verlies of diefstal, zal de betrokkene via zijn werkgever een verklaring moeten ondertekenen. Er zal een vergoeding gevraagd worden voor de aanmaak van een nieuw luchthavenrijbewijs, waarbij de geldigheidsdatum van het nieuwe dezelfde zal zijn als deze van het verloren of gestolen luchthavenrijbewijs.

7.4. Luchthavenrijbewijs A

Een luchthavenrijbewijs categorie A ([apron](#) area) verleent de bestuurder toelating tot het besturen van een voertuig op de [airside](#), **exclusief** het manoeuvreerterrein.

Voor het afleggen van het theoretisch examen, worden de verkeersregels ter beschikking gesteld van de kandidaten via www.bruveiligheid.be. Elke kandidaat wordt verondersteld via zelfstudie voldoende kennis te vergaren om te kunnen slagen. Het staat elke maatschappij vrij om intern opleidingscursussen te organiseren dewelke de kennis van de kandidaten kunnen verhogen.

Elke bestuurder mag zich driemaal inschrijven voor het afleggen van deze proef. Bij niet-slagen kan de volgende poging pas ten vroegste de daaropvolgende werkdag plaatsvinden. Bij niet-slagen na een derde poging mag de betrokkene pas na 3 maanden opnieuw deelnemen aan de proef. Tussen elke volgende poging dient ook minstens een periode van 3 maanden verstreken te zijn.

Het examen wordt georganiseerd door het departement Aerodrome Operations van Brussels Airport Company. De kandidaten zijn geslaagd wanneer zij 21 op 30 behalen en tevens correct te hebben geantwoord op 3 cruciale vragen die willekeurig door het systeem uit 30 vragen zijn uitgekozen.

7.5. Luchthavenrijbewijs B

Een luchthavenrijbewijs categorie B (manoeuvring area) verleent de bestuurder toelating tot het besturen van een voertuig op de [airside](#) **inclusief** het manoeuvreerterrein.

Een luchthavenrijbewijs categorie B ([manoeuvring area](#)) kan enkel aangevraagd worden indien men reeds in het bezit is van een geldig luchthavenrijbewijs categorie A (apron area).

Elke aanvraag voor een luchthavenrijbewijs categorie B dient een gemotiveerde verklaring van de werkgever te bevatten waaruit de noodzaak tot het bekomen van een dergelijk luchthavenrijbewijs blijkt. De Safety Manager van Brussels Airport Company zal de aanvraag onderzoeken.

Voor het behalen van een luchthavenrijbewijs categorie B dient de kandidaat een verplichte opleiding te volgen en een examen af te leggen waarin de kennis van de radioprocedures en de ICAO-fraseologie getest wordt. Bestuurders met een rijbewijs cat. B zijn verplicht om, om de twee jaar, een opfrissingscursus te volgen omtrent radiocommunicatie en ICAO-fraseologie.

De opleiding wordt georganiseerd en onderricht door Brussels Airport Company. Bedrijven kunnen de opleiding intern organiseren en onderrichten mits naleven van de door Brussels Airport Company vastgelegde vereisten.

De opleiding moet de mogelijkheid geven aan de bestuurders die zich op het manoeuvreerterrein bevinden om te communiceren op de frequentie van de verkeersleidingdiensten in dezelfde taal als piloten in overeenstemming met de "Standard Phraseology" zoals voorzien door ICAO en om constant verplicht in verbinding te staan met de verkeersleidingdiensten met de daartoe bestemde communicatiemiddelen (airband en uitzonderlijk, na voorafgaandelijke goedkeuring van Airside Inspection en skeyes, ~~PTX~~ andere mobiele communicatiemiddelen).

7.6. VTS (Vehicle Tracking System)

Sinds 25 juni 2015 dient ieder voertuig dat de [manoeuvring area](#) betreedt, verplicht uitgerust te zijn met een VTU (Vehicle Tracking Unit). Voertuigen die niet uitgerust zijn met een VTU of waarvan de VTU buiten dienst is, dienen te worden begeleid door een voertuig uitgerust met een VTU om de manoeuvring area te betreden.

Een uitzondering kan worden gemaakt voor voertuigen van Airside Inspection, winteroperaties of Fire and Emergency Services (FES) wanneer dit absoluut noodzakelijk is voor veiligheidsredenen en indien Airside Inspection hiervoor de toestemming verleent en ATC in kennis werd gesteld.

De procedure voor het gebruik van deze VTU is een aanvulling van de huidige procedures luchthavenrijbewijs B en maakt integraal deel uit van de opleiding luchthavenrijbewijs B.

Het "Vehicle Tracking System" laat skeyes toe om de exacte positie en identificatie van ieder voertuig in de manoeuvring area te bepalen.

8. Overtredingen

Deze verkeersregels maken deel uit van een totaal Safety Management System (SMS). Iedere overtreding tegen de verkeersregels is een inbreuk op de veiligheid en is m.a.w. een safety incident. Dit houdt in dat safety incidenten en accidenten zullen onderzocht worden en de gepaste maatregelen zullen genomen worden.

Van elke overtreding wordt een incidentrapport, met vermelding van het artikelnummer van de overtreding, opgesteld. De werkgever of de eigenaar (als de overtreding over materieel gaat) wordt onmiddellijk in kennis gesteld van elke vastgestelde overtreding.

8.1. Soorten overtredingen

De overtredingen worden onderverdeeld in 4 categorieën:

- **Licht:** overtredingen die geen directe impact hebben op [airside](#) veiligheid.
- **Medium:** overtredingen die een impact kunnen hebben op de airside veiligheid.
- **Zwaar:** overtredingen die een ernstige impact kunnen hebben op de airside veiligheid.
- **Commissie:** bepaalde overtredingen zijn, omwille van de ernst ervan, niet ingedeeld in categorieën en worden steeds voor een commissie behandeld (cfr. 8.2.3).

De toegekende categorie is steeds vermeld naast ieder artikel in dit document.

8.2. Maatregelen bij niet naleven van de verkeersregels

8.2.1. Individualiseerbare inbreuken

Aan iedere inbreuk die kan toegewezen worden aan een individu, worden punten toegekend gekoppeld aan de categorie.

De toegekende punten worden eveneens vermeld naast ieder artikel in dit document. Luchthavenpersoneel zonder een luchthavenrijbewijs krijgen een administratieve vergoeding zoals hieronder weergegeven:

Categorie		Houder van luchthavenrijbewijs	Geen houder van luchthavenrijbewijs
Licht		1 punt	Administratieve vergoeding (€50)
Medium		3 punten	Administratieve vergoeding (€75)
Zwaar		5 punten	Administratieve vergoeding (€100)
Commissie		Strafmaat wordt bepaald door commissie	

8.2.1.1. Bijkomende maatregelen

Vanaf een bepaald behaald puntensaldo worden bijkomende maatregelen van kracht, zie onderstaande tabel:

Puntensaldo	Maatregel	Examen rijbewijs opnieuw afleggen
6 punten	Schriftelijke waarschuwing gericht aan de overtreder en zijn werkgever.	Nee
8 punten	Intrekking van het rijbewijs. Het rijbewijs kan terug verkregen worden, ten vroegste de eerste werkdag na het inleveren van het rijbewijs bij Airside Inspection, na het afleggen van een succesvol examen rijbewijs.	Ja
11 punten	Intrekking van het rijbewijs voor 2 weken. Het rijbewijs kan terug verkregen worden, ten vroegste 2 weken na het inleveren van het rijbewijs bij Airside Inspection, na het afleggen van een succesvol examen rijbewijs.	Ja
16 punten	Intrekking van het rijbewijs voor 1 maand. Het rijbewijs kan terug verkregen worden, ten vroegste 1 maand na het inleveren van het rijbewijs bij Airside Inspection, na het afleggen van een succesvol examen rijbewijs.	Ja
18 punten	Intrekking van het rijbewijs voor 3 maanden. Het rijbewijs kan terug verkregen worden, ten vroegste 3 maanden na het inleveren van het rijbewijs bij Airside Inspection, na het afleggen van een succesvol examen rijbewijs.	Ja

De punten gerelateerd aan iedere inbreuk hebben een geldigheid van 1 jaar, te rekenen vanaf de datum van de overtreding. Na 1 jaar vervallen deze toegekende punten.

Rijbewijzen afgeleverd na het afleggen van een succesvol examen "luchthavenrijbewijs A", na intrekking, behouden de dezelfde vervaldatum en puntensaldo.

De modaliteiten voor het behalen van een luchthavenrijbewijs A werden beschreven in hoofdstuk 7.4 en blijven van kracht.

8.2.1.2. Mogelijkheid tot het verlagen van het puntensaldo

Teneinde de overtreder de mogelijkheid te bieden om zijn puntensaldo te verlagen, kan hij/zij op vrijwillige basis en met goedkeuring van de werkgever onderstaande trainingen volgen.

Iedere kost hieraan verbonden is ten laste van de overtreder. Facturatie gebeurt via de werkgever.

Training	Punten in mindering (Na voorleggen van het attest van succesvol afleggen van het examen)
Onlinecursus "Human factors" + test Inschrijven via info@ahlex.eu	3 punten
Onlinecursus "airside Safety" + test Inschrijven via info@ahlex.eu	3 punten
Examen luchthavenrijbewijs A Inschrijven via BAC- dienst luchthavenrijbewijzen	3 punten

Er kan slechts 1 optie van bovenstaande tabel gevolgd worden iedere 6 maanden voor het in mindering brengen van punten.

De modaliteiten voor het behalen van een luchthavenrijbewijs A werden beschreven in hoofdstuk 7.4 en blijven van kracht.

Luchthavenrijbewijzen afgeleverd na een vrijwillige test behouden de dezelfde vervaldatum.

8.2.2. Niet individualiseerbare inbreuken

Inbreuken die niet toewijsbaar zijn aan een individu worden toegewezen aan het bedrijf.

De toegekende categorie wordt eveneens vermeld naast ieder relevant artikel in dit document zoals hieronder weergegeven:



8.2.2.1. Maatregelen in geval van toekenning van niet individualiseerbare inbreuken

In geval van toekenning van een inbreuk aan een bedrijf, kunnen onderstaande maatregelen getroffen worden:

Categorie	Maatregel
Licht 	Er wordt geen administratieve vergoeding toegekend indien de inbreuk binnen de 20' na de vaststelling is gecorrigeerd. Zoniet wordt een administratieve vergoeding van € 50,00 toegekend.
Medium 	Er wordt geen administratieve vergoeding toegekend indien de inbreuk binnen de 10' na de vaststelling is gecorrigeerd. Zoniet wordt een administratieve vergoeding van € 100,00 toegekend.
Zwaar 	Er wordt altijd een administratieve vergoeding toegekend van € 200,00. Deze administratieve vergoeding wordt verdubbeld naar € 400,00 wanneer de inbreuk niet binnen de 10' na de vaststelling is gecorrigeerd.

De tijden waarbinnen de inbreuk gecorrigeerd dient te worden, worden altijd vermeld in het desbetreffende incident rapport en worden telefonisch meegedeeld door Airside Inspection. De starttijd is het tijdstip waarop het telefonisch contact plaatsgevonden heeft tussen Airside Inspection en het betrokken bedrijf dat eigenaar is van het materiaal.

Wanneer de inbreuk niet gecorrigeerd is binnen de afgesproken tijdspanne zoals hierboven vermeld, zal Airside Inspection dit in het incident rapport vermelden en de administratieve vergoeding toekennen.

8.2.3. Commissie verkeersinbreuken airside

8.2.3.1. Doel, taken en samenstelling van de commissie

De samenstelling, het doel en de taken van de commissie "verkeersinbreuken airside" is raadpleegbaar in de [ToR](#) (Terms of Reference) en wordt gepubliceerd in het BHB.

8.2.3.2. Beroepsprocedure

Indien de overtreder (individu of bedrijf) het oneens is met de vastgestelde overtreding (of beslissing van de commissie), heeft hij het recht om beroep aan te tekenen. Hij dient hiertoe een verzoekschrift te richten aan de Safety Manager (safetymanagement@brusselsairport.be), uiterlijk binnen de 14 werkdagen vanaf de kennisgeving. Dit dient te gebeuren aan de hand van het formulier "Beroepsprocedure bij een overtreding van de airside verkeersregels" in bijlage aan deze verkeersregels en beschikbaar via www.bruveiligheid.be.

Het beroep zal behandeld worden tijdens de eerstvolgende samenkomst van de commissie. De commissie wordt 2-maandelijks georganiseerd op vastgelegde tijdstippen. De overtreder kan zich laten bijstaan door een leidinggevende of door de Safety Manager van zijn/haar bedrijf.

8.3. Wijze van vaststellen van snelheidsovertredingen

Op verschillende locaties [airside](#), inclusief de [ringweg](#), zal Airside Inspection op regelmatige tijdstippen snelheidsmetingen uitvoeren.

Voor het vaststellen van snelheidsovertredingen zal Airside Inspection gebruik maken van volgende meettoestellen:

- Speed gun;
- Speed display;
- Volgen van het voertuig d.m.v. een voertuig;
- Trajectcontrole aan de hand van gegevens van de luchthavenbadge.

Er zal steeds een correctie van -6 km/u voor gemeten waarden <100 km/u en -6% voor gemeten waarden ≥ 100 km/u worden toegepast.

Een administratieve vergoeding of toekenning van punten zal pas worden toegekend wanneer de gemeten en gecorrigeerde waarde boven de toegelaten snelheidslimiet is.

Annex

Belangrijke telefoonnummers

Dienst	Telefoonnummer
Brandweer	02 753 40 20
Medische bijstand	02 753 63 63
Airside Inspection	02 753 69 00
Security	02 753 70 00
Operations/Drivers License	02 753 68 23 55

Document distributie

DOCUMENT DISTRIBUTIE	
GROEP/ROL	NAAM
Luchthavengemeenschap	