



Terlet

nationaal zweefvliegcentrum

Richtlijnen voor de DDI

inclusief

Mandaatregeling havenmeesterfunctie Terlet

Statusblad

Versie-nummer	Datum	toelichting	auteur	autorisatie
1.0	5 juli 2008	1 ^e versie ter bespreking in CI overleg	havenmeester	Geen
1.1	5 sept. 2008	Toevoeging circuits, CI afspreken en versiebeheer Goedkeuring bestuur	havenmeester	Voorzitter SNZT
1.2	1 maart 2009	Aanpassing CI afspraken en toevoegingen: <ul style="list-style-type: none">• Convenant 14L• Hoogtewingebieden	havenmeester	Voorzitter SNZT
2	1 maart 2010	Aangepast voor 2010 <ul style="list-style-type: none">• aanpassing calamiteitenplan• nieuw convenant Klu• nieuwe overvlieg-regeling	havenmeester	Voorzitter SNZT
3	2 april 2011	Aangepast voor 2011 <ul style="list-style-type: none">• Convenant 14L vervalt• veldsituatie en circuits banen 14/32• transponderregeling• regeling gebruik blusmiddelen• regeling melden on-veilige situaties	havenmeester	Voorzitter SNZT
4	2 juni 2011	Aanpassing in verband met vertrek van de SZT	havenmeester	Voorzitter SNZT
5	1 maart 2012	Aanpassingen in verband met uitvoering "scenario 3"	havenmeester	Voorzitter SNZT
6	1 maart 2013	Aanpassing diverse documenten en richtlijnen	havenmeester	Voorzitter SNZT
7	1 maart 2014	Aanpassing in verband met invoering VMS (2014 proefjaar)	havenmeester	Voorzitter SNZT
8	1 maart 2015	Invoering VMS definitief Aanpassing rijroutes	havenmeester	Voorzitter SNZT
9	1 maart 2016	Aanpassing van het VMS, documenten en referenties	havenmeester	Voorzitter SNZT
10	1 januari 2017	Diverse aanpassingen Overdracht havenmeester-schap	havenmeester	Voorzitter SNZT
11	1 februari 2019	Aanpassingen a.g.v. nieuwe sectoren en nieuw convenant	havenmeester	Voorzitter SNZT

Inhoudsopgave

- Statusblad
- Inhoudsopgave
- Inleiding
- Functieomschrijving havenmeester Terlet
 - Taken
 - bevoegdheden
 - verantwoordelijkheden
- Uitvoering (dagelijks) havenmeesterschap
 - Delegatie
- Het Veiligheid Management Systeem
 - Afbakening verantwoordelijkheden
 - Rapportage van voorvallen en incidenten
- De wet en regelgeving
- Het CI overleg
- Toelichting
- Overzicht Documenten
- Overzicht Referenties

Inleiding

Tijdens de weekenden en op feestdagen wordt de luchthaven Terlet uitsluitend gebruikt door de Terletse zweefvliegclubs. Op drie parallelle strips zijn dan de diverse clubs op hun eigen strip actief met een "lierbedrijf". Op één strip is beperkt ruimte voor een sleepbedrijf, zelfstarters of enkele TMG starts en landingen van Terletvliegers.

In principe is er op die dagen weinig tot geen capaciteit meer beschikbaar voor derden.

De operationele leiding berust in handen van de dienstdoende instructeurs (DDI's) van deze clubs, waarbij één van deze DDI's optreedt als (plaatsvervangend) havenmeester.

De mandatering voor deze functie is in deze regeling verder uitgewerkt.

Op doordeweekse dagen is er meer ruimte voor "gastvliegers". Door één van deze clubs wordt naar behoefte startcapaciteit geleverd aan derden, in principe via de DDWV regeling. Clubkampen, cursussen en kennismakings-vluchten zijn op deze dagen goed mogelijk.

Indien er een clubbedrijf op doordeweekse dagen actief is, geldt de procedure voor (plaatsvervangend) havenmeester, conform het weekendgebruik. In andere gevallen treedt een bevoegd veldleider in deze functie op¹.

In deze regeling wordt eerst in algemene zin de functie van de door het SNZT bestuur aangestelde beheerder (havenmeester) omschreven met daarbij de werkwijze en procedure van mandatering voor de DDI welke optreedt als (plv.) havenmeester.

Vervolgens wordt aandacht geschonken aan het in 2015 ingestelde veiligheid management systeem (VMS)².

Tenslotte volgt nog een toelichting op de, op Terlet van toepassing zijnde, wet en regelgevingen en de wijze waarop het overleg met de chef instructeurs en veiligheidsmanagers is geregeld.

In de bijlagen is een overzicht gegeven van alle van kracht zijnde regelingen en een overzicht van de referenties.

¹ Beschrijving en afspraken betreffende dit concept voor doordeweekse dagen zijn vastgelegd in de brochure "Samen en Flexibel" (zie overzicht documenten)

² Handboek VMS-Terlet (zie overzicht documenten)

Functieomschrijving havenmeester³ Terlet

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden

Taken

Zorgen voor zo **optimaal en ongestoord** mogelijk **vliegbedrijf** voor alle Terlet gebruikers

- conform de afspraken van het SNZT bestuur met de diverse gebruikers van Terlet,
- binnen de **veiligheidsnormen** en wettelijke regelingen (Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, luchthavenregeling Terlet, luchtruim-procedures, convenant KLu, etc.)
- binnen de aan het operationele vliegbedrijf gestelde **milieueisen**.

(Veiligheid efficiency en milieu)

Bevoegdheden

- Vaststellen van **procedures, aanwijzingen, etc.** welke vereist zijn voor een optimaal, ongestoord, veilig en milieuverantwoord vliegbedrijf
- Vaststellen van de **regels** voor iedereen die bij het operationele bedrijf betrokken is of toegang heeft tot de vliegstrips.
- Vaststellen en (doen) **verwerven van de vereiste middelen** en het (laten) **uitvoeren van onderhoud** aan middelen en veld voor zover deze betrekking hebben op het operationele bedrijf en vallen onder de verantwoordelijkheid van SNZT

(mensen, middelen en procedures)

Verantwoordelijkheden

- Duidelijke afspraken en procedures voor het operationeel gebruik van Terlet, op basis van de aanwijzingen en wettelijke regelingen
- Tijdig leveren van de vereiste rapportages
- Tijdig signaleren van externe ontwikkelingen welke van invloed kunnen zijn op de operationele bedrijfsvoering.
- Een goed functionerend veiligheid management systeem (VMS), inclusief:
 - Een rapportagesysteem voor vaststellen van ongewenste of onveilige situaties..
 - Een jaarlijks risico assessment
 - Een efficiënte overlegstructuur tussen de betrokken partijen op Terlet, in het bijzonder de chef instructeurs en veiligheidsmanagers, verantwoordelijk voor het vormgeven van het veiligheidsmanagement systeem.

³ Met de introductie van de “Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen” is het begrip havenmeester vervangen door beheerder. Gezien het langjarig en ingeburgerd gebruik van de term havenmeester zal deze worden gecontinueerd voor deze functie.

Uitvoering (dagelijks) havenmeesterschap

Delegatie (mandatering)

- Dagelijkse verantwoordelijkheid voor het operationele bedrijf, met in acht name van regels en afspraken, ligt bij de DDI van de betreffende clubs (GeZC, DSA, GAE, ZHVC KZC, EZZC, ZCA) of bij de startleider indien er, buiten clubverband, startcapaciteit wordt aangeboden
- De DDI van de GeZC fungeert als plv. havenmeester.
Indien de GeZC niet vliegt dan vervult de DDI van één van de CCT clubs of van de GAE deze functie. Wordt er alleen maar startcapaciteit geleverd, dan treedt de veldleider op als plv. havenmeester.
- De plaatsvervangend havenmeester ziet toe op juist gebruik van veld en luchtruim en coördineert dit met de DDI's van de andere clubs.
- Corrigerende maatregelen binnen een vliegbedrijf zijn voorbehouden aan de DDI van de betreffende club en worden gemeld aan de havenmeester.

Het Veiligheid management systeem

Na een ruime proefperiode werd in 2015 een definitief veiligheid management systeem (VMS) ingevoerd. Het handboek⁴ geeft een duidelijk beeld van de werkwijze en de beoogde doelen van dit systeem, waarmee ook voldaan wordt aan de nieuwe EASA regelgeving⁵.

Als onderdeel van het VMS werd in het eerste jaar extra aandacht gegeven aan een goede omschrijving van de verantwoordelijkheden voor de diverse betrokkenen die gezamenlijk het vliegen op Terlet mogelijk maken.

Afbakening verantwoordelijkheden

De organisatie van een veilig bedrijf is alleen mogelijk als de verantwoordelijkheden voor iedereen duidelijk zijn.

Voor veiligheid in het luchtruim ligt de verantwoording in de allereerste plaats bij de vlieger zelf. De regels voor dit luchtruimgebruik zijn vastgelegd in de brochure "Vliegen van naar en op Terlet" en dienen bij iedereen bekend te zijn. (zie overzicht documenten)

In geval van clubbedrijven coördineert de plv. havenmeester voor aanvang vliegen met Operationeel Coördinatie Centrum Gilze Rijen (OCC EHGR) over de te gebruiken sectoren dan wel de RMZ. In het overleg met de DDI's wordt daarnaast, voor aanvang vliegen, ook de stripkeuze en de circuits voor die dag vastgesteld^{6,7}.

De DDI's zijn verantwoordelijk voor een duidelijke en volledige briefing en de leiding van het vliegbedrijf van hun club.

De veiligheid op de grond vereist een goede infrastructuur, veldconditie, vrije aanvlieg en goede afbakening van start en landingsgebieden.

De terreincommissie zorgt voor het onderhoud, maar de DDI's checken deze zaken voor aanvang vliegbedrijf en melden eventuele omissies aan de terreincommissie of havenmeester.

Alle vliegers dienen goed gewezen te worden op het houden aan de rijroute van die dag.⁸

De terreincommissie is weliswaar verantwoordelijk voor de toegangsbeveiliging middels waarschuwingsborden, afzettingen en slagbomen, maar met meer dan 1000 gebruikers is een gegarandeerd waterdicht systeem moeilijk te realiseren.

Onbekenden dienen daarom altijd te worden aangesproken om na te gaan of ze gerechtigd zijn zich op Terlet te bevinden.

⁴ **Handboek VMS-Terlet (zie overzicht documenten)**

⁵ **verplichte melding van incidenten en voorvallen: 15 november 2015 (ref. EASA verordening 376)**

⁶ **Alle taken van de plv. havenmeester zijn vastgelegd in een checklist (zie overzicht documenten)**

⁷ **De circuits zijn voor iedere baancombinatie vastgelegd (zie overzicht documenten)**

⁸ **Rijroutes en afsluitplan zijn door de terreincommissie vastgesteld (zie overzicht documenten)**

Rapportage voorvallen en incidenten

Bij een goede veiligheidscultuur wordt vooral geleerd van voorvallen en incidenten. Melding van deze voorvallen en het trekken van lessen, dient een standaard praktijk te worden. Eind 2015 is rapportage van voorvallen en incidenten door EASA verplicht gesteld. Binnen de clubs gebeurt dit als onderdeel van het VMS systeem dat als onderdeel van de ATO geïmplementeerd is.

De wet en regelgeving

De luchthaven Terlet dient te voldoen aan, door verschillende overheden, opgelegde wet en regelgeving.

De provincie geeft middels de "**Luchthavenregeling Terlet**" gebruiksrecht aan Terlet voor het zweefvliegen. Welke luchtvaartuigen zijn toegestaan en onder welke voorwaarden, wordt hierin vastgesteld.

Met de provincie is afgesproken dat het **veldreglement** de aanvullende details voor dit gebruik vaststelt. Dit veldreglement dient bij alle individuele gebruikers van Terlet bekend te zijn. Clubbesturen en instructeurs dienen daarop toe te zien.

Met de Luchtmacht, als beheerder van het luchtruim boven Terlet, is een convenant afgesloten waarin het Terletse medegebruik van dit luchtruim is geregeld. Ook is in de "**Regeling Luchtverkeersdienstverlening**" bepaald dat er op doordeweekse dagen zonder transponder boven Terlet mag worden gevlogen. Om te voorkomen dat er bij ter beschikkingstelling van sectoren of CTR, onnodig radiocontact met Dutch Mil gaat ontstaan, is een **beschikking** uitgevaardigd die de Terletvliegers, in die gevallen, vrijstelt van een oproepverplichting.

De overheid stelt eisen aan de inrichting en gebruik van luchthavens middels de "**Regeling veilig gebruik Luchthavens en andere terreinen**".

Terlet wordt ook vermeld in de **AIP**, waar bezoekers alle relevante informatie kunnen vinden voor een vluchtje naar Terlet. In de praktijk komt dit slechts sporadisch voor.

Wel is van belang dat daarin duidelijk staat aangegeven dat deze bezoekers vooraf toestemming dienen te verkrijgen van de plv havenmeester.

Het CI en VM overleg

Teneinde invulling te geven aan de ambitie om te komen tot een optimaal, ongestoord en veilig vliegbedrijf, houdt een team van chef instructeurs samen met de havenmeester een vinger aan de pols. In een periodiek overleg (minimaal 3 maal per jaar) wordt nagegaan of de afspraken en regelgeving voldoende zijn, worden incidenten besproken en zo nodig maatregelen getroffen om herhaling te voorkomen.

Met de veiligheidsmanagers van de clubs worden mogelijke risico's geïnventariseerd en worden maatregelen vastgesteld om deze risico's tegen te gaan.

Jaarlijks wordt een bijeenkomst georganiseerd voor alle instructeurs om de richtlijnen en de wijzigingen daarop te bespreken en toe te lichten.

Deze werkwijze is in meer detail beschreven in het VMS handboek Terlet⁹

Door het CI team is voor calamiteiten een calamiteitenplan opgesteld met een quick checklist. (zie overzicht documenten)

Dit plan en checklist dient op iedere startplaats aanwezig te zijn. De chef instructeurs zien voor aanvang vliegseizoen toe op de juiste versie en de telefoonnummers welke specifiek voor hun club van toepassing zijn.

⁹ zie overzicht documenten

Toelichting

Als onderdeel van de gewenste samenwerking tussen de clubs op Terlet werd in het bestuurlijke gebruikersoverleg (GPT) afgesproken om de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de havenmeester duidelijk te formuleren en vast te leggen.

Uit gesprekken met de diverse clubbesturen en het bestuur van de SNZT werd duidelijk dat de gewenste rol van havenmeester vooral gezocht dient te worden in verbetering van de samenwerking tussen de clubs en het onderhouden van de relaties met de externe beleidsmakers en toezichthouders

De dagelijkse vliegpraktijk wordt gezien als verantwoordelijkheid van de dienstdoende instructeurs (DDI) van de diverse clubs. Voor de afstemming tussen de vliegbedrijven op dagen dat meerdere clubs actief zijn is één van de DDI's verantwoordelijk.

De rol van de havenmeester spitst zich hierbij toe op een compleet en goed toegankelijk geheel van daarbij te hanteren regels en procedures voor de DDI's, teneinde de wettelijk beoogde veiligheids- en milieueisen te waarborgen. Deze richtlijnen worden zo nodig in een periodiek te houden overleg (CI overleg) aangepast en up to date gehouden.

Uitvoering, inclusief de eventueel benodigde corrigerende maatregelen naar leden is voorbehouden aan de club DDI's c.q. de clubbesturen zelf.

Teneinde de eindverantwoording van de havenmeester (beheerder) te borgen is in 2010 een rapportagesysteem geïntroduceerd voor "onveilige of ongewenste situaties". Met de ervaring die hierbij is opgedaan wordt vanaf 2015 gewerkt met een veiligheid management systeem (VMS) waarbij nauw wordt samengewerkt met de veiligheidsmanagers van de Terletclubs.

Verantwoordelijkheid voor het veld (vliegstrips, toegangswegen, parkeerplaatsen voor aanhangers en gemonteerde kisten) is gedelegeerd aan de terreincommissie. Ook hier is de rol van havenmeester vooral gericht op de vertaling van wet en regelgeving naar aan het veld en omgeving te stellen eisen.

Externe ontwikkelingen welke van invloed kunnen zijn/worden op het vliegbedrijf, worden door de havenmeester nauwlettend gevolgd en bijtijds gemeld. De met alle besturen afgestemde strategie bij deze ontwikkelingen wordt door de havenmeester gecoördineerd.

Overzicht documenten

Naam	datum	versie	auteur	toelichting
Veldreglement Terlet	01-01-2019		havenmeester	Verplicht voor iedere vlieger op Terlet
Calamiteitenplan/ Alarmering plus checklist	28-11-2017		havenmeester	De bij het plan bijgevoegde checklist dient door elke club zelf te worden aangevuld en beschikbaar te zijn in het starthok.
Checklist voor de plv. havenmeester	01-02-2019	versie 8	havenmeester	
Circuits 22R, 22C en 22L Circuits 04R, 04C en 04L Circuits 12, 14R en 14L Circuits 30, 32R en 32L	01-03-2012	def.	Peter Lengkeek	Deze circuits zijn verplicht ingeval meerdere clubs gelijktijdig actief zijn. Indien er maar één club actief is kan de DDI van deze circuits afwijken
Brochure "Vliegen van, naar en op Terlet", inclusief de hoogtewingebieden.	21-2-2019	versie 6	havenmeester	
Plaatsing hek/pionnen	1-1-2015		terreincie	
Rijroutes	1-1-2015		terreincie	
Brandweerregeling	1-2-2018	versie 2	havenmeester	
Samen en flexibel	1-1-2016	versie 5	SNZT	
Handboek "Veiligheid Management Systeem"	1-1-2015	def. versie 1	havenmeester	
Deelen CTR, RMZ en de Terlet sectoren	1-2-2019		havenmeester	
Afspraken hangaar gebruik	01-01-2917	Versie 1	havenmeester	

Referenties

Naam	datum	versie	auteur	toelichting
Coördinatie-overeenkomst AOCS NM/Vib Deelen/ZC Terlet	1-4-2019	def	KLu MATCC Nw Milligen OCC EHGR	Beschrijving sectoren en procedures
AIP/VFG Terlet		def	AIS	
Aanwijzing TFZ (artikel 9 en bijlage 4 uit de regeling Lucht-Verkeersdienst verlening)	01-07-2016	def	Min.v.Infra-structuur en milieu	http://wetten.overheid.nl/B-WBR0009899/2016-07-01#Artikel9
Regeling veilig gebruik Luchthavens en andere terreinen	01-07-2015	def	Min.v.Infra-structuur en milieu	http://wetten.overheid.nl/B-WBR0026570/2015-07-01
Beschikking ontheffing oproepverplichting	29 april 2014	def	Min v. def. MLA	stcrt-2014-11835 (2)
Luchthavenregeling Terlet	6 april 2012	def	Provincie Gelderland	http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLOutput/Actueel/Gelderland/159244.html