

**Onderwerp: klachten over de Luchtverkeersleiding Nederland.**

**Betreft:**

- 1. De wijze waarop het plaatselijk luchtverkeer op Maastricht Aachen Airport (verder EHBK) door de plaatselijke luchtverkeersleidingdienst (verder TWR EHBK) van de Luchtverkeersleiding Nederland (verder LVNL) afgehandeld wordt,**
- 2. publicaties in het Aeronautical Information Publication (verder AIP) die in strijd zijn met ICAO "standards" en EASA EU richtlijnen,**
- 3. het geven van advies in 2004 aan het ministerie voor baangebruik dat in strijd is met de ICAO "standards" en EASA EU richtlijnen.**

Zelf ben ik ruim 30 jaar werkzaam geweest bij de LVNL en heb mijn carrière beëindigd als manager ATM OPS EHBK. Ik moet bekennen dat ook ik er nooit bij heb stilgestaan dat TWR EHBK het verkeer afhandelt op een wijze die in strijd is met de nationale en internationale wetgeving. Mijn "interesse" werd letterlijk met veel lawaai gewekt toen ik als inwoner van de woonkern Schietecoven (ik woon op 145 meter naast de 250 meter verlengde "baan") eind 2017 van de ene dag op de andere geconfronteerd werd met een explosie van lawaai (geluidbelastingen van 110 DbA pieklawaai zijn gemeten door een akoestisch bureau) veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer aangetrokken door de nieuwe exploitant en een exponentiële toename van de zogenaamde vakantievluchten.

In de afgelopen twee en een half jaar heb ik onderzoek gedaan over hoe de wijze van afhandelen van het luchtverkeer zich verhoudt tot de nationale en internationale wet en regelgeving en hoe het AIS de informatievoorziening naar luchtvaardenden verzorgt.

Mijn conclusie is dat het merendeel van het luchtverkeer door TWR EHBK wordt afgehandeld op een wijze die in strijd is met de internationale wetgeving van de "International Civil Aviation Organisation" (verder ICAO) en de "European Aviation Safety Organisation" (verder EASA) en dat AIP publicaties en operationele informatie in NOTAMS (Notice to Airmen) regelmatig inhoudelijk in strijd zijn met de ICAO "standards".

ICAO heeft bepaald dat "Contracting States" een autoriteit dienen aan te stellen die verantwoordelijk is voor het verlenen van "Air Traffic Services" (verder ATS) in het luchtruim waarover de lidstaat jurisdictie heeft. Nederland is een van de 193 lidstaten en heeft voor het verlenen van ATS de ZBO LVNL als autoriteit aangesteld.

ICAO heeft bepaald dat het verlenen van ATS en verzorgen van AIS dient te geschieden aan de hand van de zgn. "Standards en Recommended Practises" (SARPS) zoals gepubliceerd in Annex 15 (Aeronautical Information Service, verder AIS), Annex 11 (Air traffic Services), Annex 2 (Rules of the Air) and Doc. 4444 (Air traffic Management).

De LVNL is binnen Nederland verantwoordelijk voor het verlenen van ATS en verzorgen van AIS.

*Standards and Recommended Practices for Aeronautical Information Services were first adopted by the Council on 15 May 1953, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944), and were designated as Annex 15 to the Convention.*

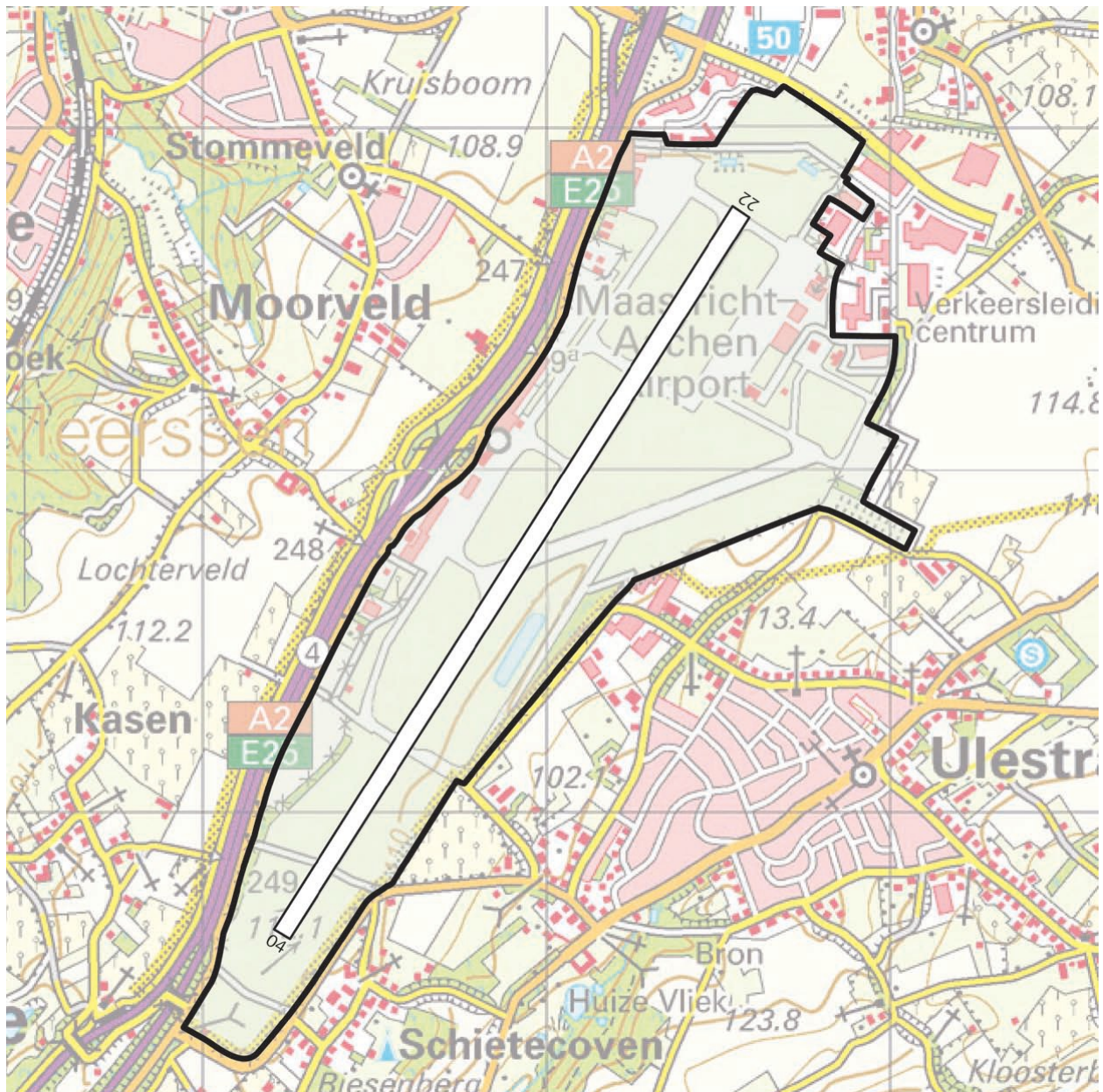
### **KLACHT 1 en 2:**

TWR EHBK wijkt bij het afhandelen van het luchtverkeer structureel af van de ICAO "standards", de EASA EU richtlijnen en de Regeling Toezicht Luchtvaart (verder RTL) en hanteert haar eigen regels die in strijd zijn met deze internationale en nationale wet en regelgeving.

Zo luidt de ICAO definitie van een baan (runway):

A runway is a " <u>defined</u> " rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and takeoff of aircraft"
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

TWR EHBK is verantwoordelijk voor het afhandelen van het plaatselijke luchtverkeer op de baan van EHBK. Uit de ICAO definitie blijkt dat de ligging van een baan gedefinieerd moet zijn en in de Aanwijzing 2004 (vergunning), geactualiseerd 2006, staat vermeld dat Maastricht Aachen Airport een baan heeft van 2500 meter zoals ook op de bijlage van de aanwijzing hieronder te zien is.



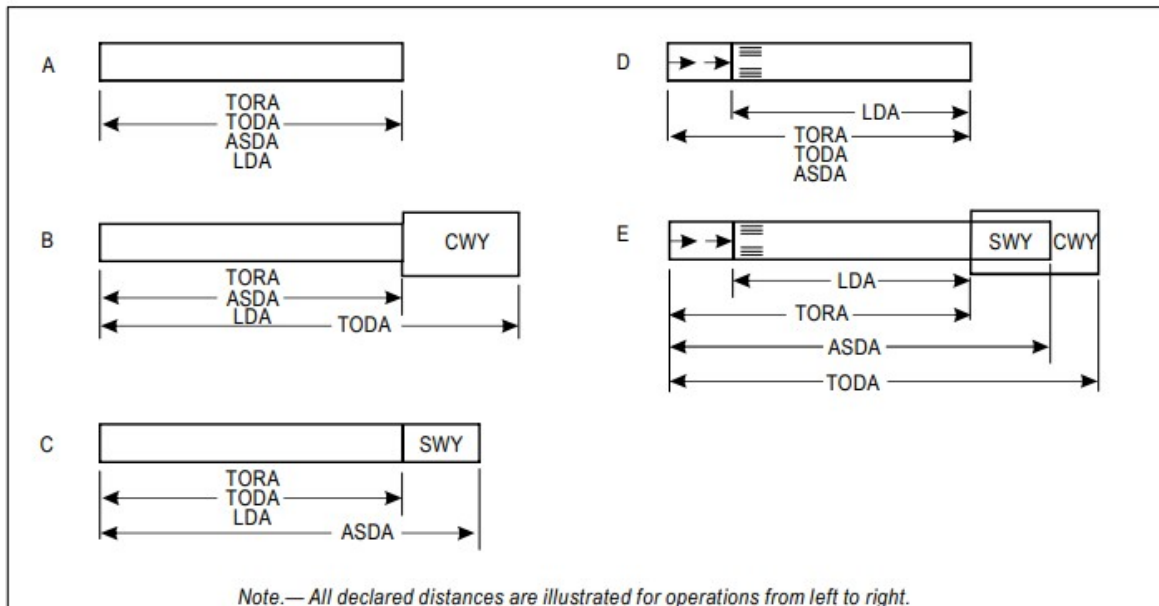
Het startend en landend verkeer zou dus plaats moeten vinden binnen een gedefinieerde strook beton van 2500 meter. TWR EHBK is in overtreding door niet alleen verkeer te laten landen en starten buiten de baan op de zuidelijkste 250 meter van de strook beton van 2750 meter, maar ook vliegtuigen te laten taxiën op deze strook beton.

Volgens Annex 14 (Airports) dient elke 14 CFR part 139 luchthaven, waaronder ook EHBK, de zogenaamde "Declared Distances" (verder DD's) te bepalen voor elke baan en voor beide baanrichtingen.

Annex 14, 3.1 The declared distances to be calculated for each runway direction comprise: the take off run available (TORA), take-off distance available (TODA), accelerate-stop distance available (ASDA), and landing distance available (LDA).

Uit bovenstaande ICAO Annex 14 "standard" blijkt dat voor elke baanrichting 4 DD's gepubliceerd dienen te zijn: de TORA, de TODA, de ASDA en de LDA. EHBK heeft 1 juridische baan van 2500 meter en de luchthaven is verplicht om de DD's voor beide baanrichtingen vast te stellen. De in totaal 8 DD's dienen gepubliceerd te worden in

het AIP zodat luchtvaarders zich hiervan op de hoogte kunnen stellen bij de vluchtvoorbereiding. Elke ICAO lidstaat is verplicht een AIP te publiceren. Een AIP publicatie valt onder het AIS en de LVNL is verantwoordelijk voor de juistheid van deze publicatie en dient pas tot publicatie over te gaan na verificatie of de voorgestelde publicatie niet strijdig is met nationale en/of internationale wet en regelgeving. Voor elke DD geldt dat dit een gedeelte van de (gedefinieerde) baan is. DD's zijn dus onlosmakelijk verbonden met de gedefinieerde baan. Voor de volledigheid: EHBK kent geen "stopway" en/of "clearway". TWR EHBK is in overtreding door bij het afhandelen van het plaatselijke verkeer DD's te hanteren die niet binnen de baan vallen en door de luchthaven niet berekend zijn zoals in ICAO "standard" is bepaald.



Binnen een runway gelden zogeheten "declared distances", dit zijn.

1. TORA: Takeoff Run Available - The length of runway declared available and suitable for the ground run of an airplane taking off.
2. TODA: Takeoff Distance Available (TODA) - the length of the TORA plus the length of the clearway, if provided.
3. ASDA: Accelerate-Stop Distance Available (ASDA) - the TORA plus the length of the stopway, if provided for the acceleration and deceleration of an airplane aborting a takeoff.
4. LDA: Landing Distance Available - The length of runway declared available and suitable for the ground run of an airplane landing.

**Discrepancies met ICAO "standards" bij de wijze waarop het plaatselijke verkeer door TWR EHBK wordt afgehandeld en bij operationele informatie die in het AIP wordt gepubliceerd.**

1. TWR EHBK hanteert een soort van schuifbaan constructie waarop het landende en startende verkeer wordt afgehandeld, het ene moment ligt de 2500meter baan hier en het volgende moment ergens anders. Gelet op de ICAO en EASA definitie van een baan is dit onmogelijk.
2. Gelet op de bijlage bij de aanwijzing 2006 (kaartje van het luchtvaartterrein, bladz. 2) zijn de noordelijkste gelegen 2500 meter van de 2750 meter strook beton, de juridische baan maar vinden we in het AIP gepubliceerde DD's die gedeeltelijk buiten (ten zuiden van) deze gedefinieerde baan vallen. Aangezien DD's onderdeel uitmaken van een baan, is ook dit onmogelijk.



3. Het AIP vermeldt (EHBK AD 2.12) op dit moment (eff 16 juli 2020) dat de baan op EHBK een lengte heeft van 2750 meter. Dit is in strijd met de aanwijzing uit 2004, geactualiseerd in 2006.

Er ligt weliswaar een betonstrook met een lengte van 2750 meter en een breedte van 45 meter die eventueel geschikt zou zijn als runway (baan), echter is, gelet op de aanwijzing, uitsluitend de noordelijkste 2500 meter van deze strook vergund om vliegtuigen te laten landen en starten. Publicaties in een AIP (overigens is het voeren van een AIP ook een "standard" van ICAO) dienen informatie te bevatten die: van belang is voor luchtvaarders, niet in strijd is met ICAO "standards" en zeker niet tot verwarring en gevaarstelling kunnen leiden.

#### EHBK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

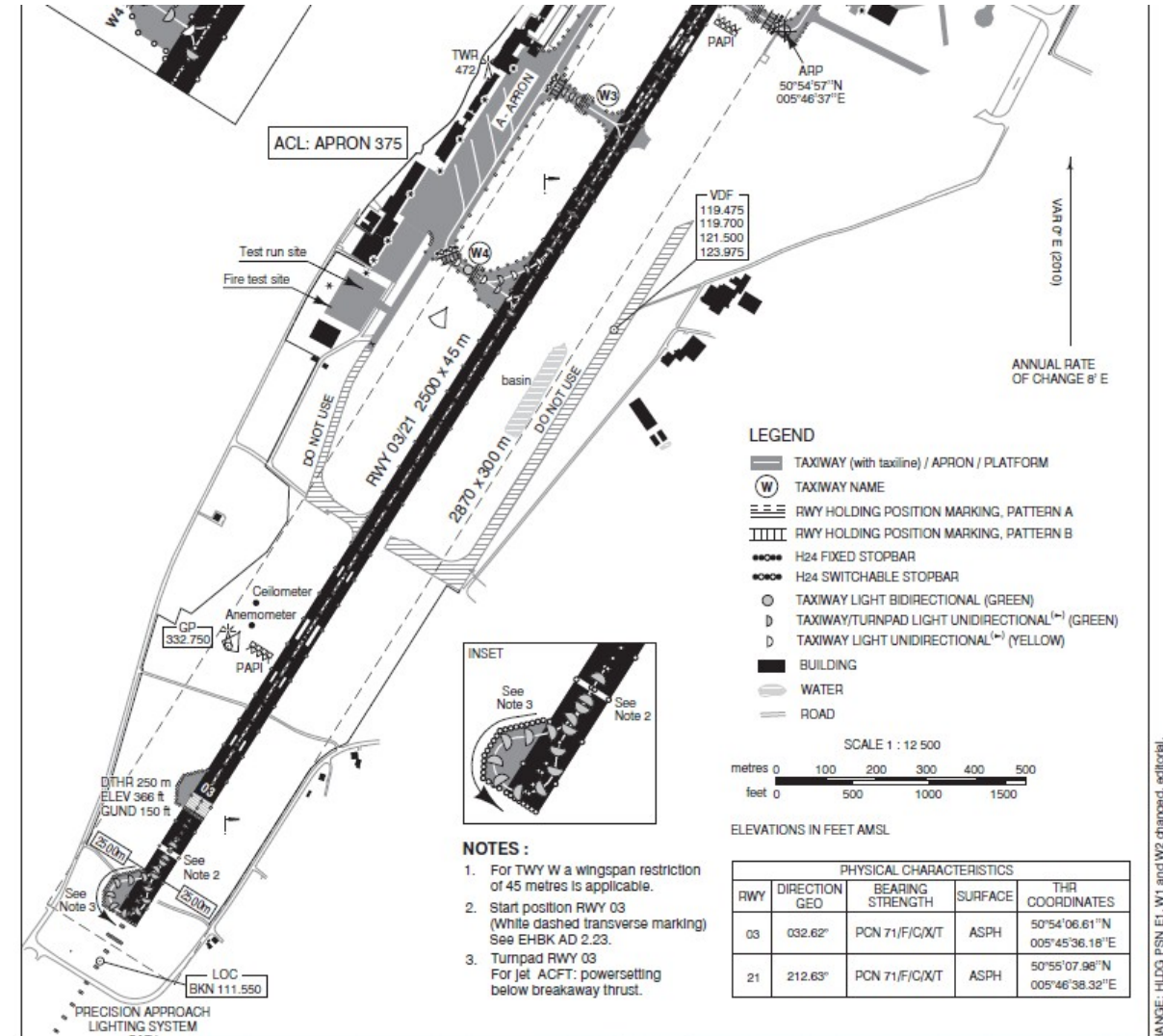
Designations RWY NR	True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR co-ordinates RWY end co-ordinates THR GUND
1	2	3	4	5
03	032.62°	2750 x 45	59/F/A/W/T ASPH	50°54'06.65"N 005°45'36.21"E 50°55'14.79"N 005°46'45.21"E 150 FT
21	212.63°	2750 x 45	59/F/A/W/T ASPH	50°55'07.97"N 005°46'38.31"E 50°53'59.84"N 005°45'29.31"E 150 FT

Dit terwijl het AIP in ieder geval in 2013 (AD 2.EHBK-ADC en AD EHBK 2.4) nog de correcte baanlengte van 2500m publiceerde (bladz. 5). De AIP publicatie (eff 7 febr. 2013), waar de LVNL verantwoordelijk voor is, is ergens na 2013 aangepast in strijd met de geldende vergunning. De huidige AIP versie publiceert zowel op de Aerodrome Chart (AD2.EHBK-ADC) als bij de RWY Physical Characteristics (EHBK AD 2.12) een baanlengte van 2750 meter. Dit is een zeer kwalijke zaak waarvoor binnen de LVNL het AIS (Aeronautical Information Service) verantwoordelijk is.

*Aeronautical Information Publication (AIP). A publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation.*

Kern van de zaak is dat de LVNL door het niet hanteren van de definitie van een baan en van de DD's, in een situatie is beland waarbij onmogelijk aan een aantal essentiële (ICAO "standards" kan worden voldaan, zoals bijv. baanverlichting installeren op de juiste positie.

Designations RWY NR	True BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and sur- face of RWY and SWY	THR co-ordinates RWY end co-ordinates THR GUND
1	2	3	4	5
21	212.63°	2500 x 45	71/F/C/X/T ASPH	50°55'07.98"N 005°46'38.32"E INFO not AVBL 150 ft



4. Volgens het AIP (eff. 16 juli 2020) geldt voor alle 4 DD's van baan(richting) 21 een lengte van 2500meter. Gelet op het feit dat DD's onderdeel zijn van een baan en dat voor baan 21 sprake is van een met 250 meter verschoven landingsdrempel is ook dit onmogelijk. De LDA baan 21 is namelijk nog maar 2500-250=2250 meter.

Annex 14, 3.5 Where a runway has a displaced threshold, **then the LDA will be reduced by the distance the threshold is displaced**, as shown in Figure A-1 (D). A displaced threshold affects only the LDA for approaches made to that threshold; all declared distances for operations in the reciprocal direction are unaffected.

Annex 14,11.2.3 However, displacement of the threshold from the runway extremity will inevitably cause reduction of the landing distance available, and this may be of greater operational significance than penetration of the approach surface by marked and light obstacles

5. Voor starts van baan(richting) 03 (in noordelijke richting) is een startpositie in het AIP gepubliceerd die gelegen is op 150 meter uit de zuidelijke betonrand en 100 meter (of vv, niet duidelijk in de tekst) zuidelijk van de 2500 meter juridische baan. Gelet op ICAO Annex 14 is ook dit onmogelijk; de definitie luidt dat een DD onderdeel uitmaakt van de baan, de DD's zijn daarom onlosmakelijk verbonden met de baan waarvoor zij berekend zijn.



6. Vliegtuigen die naar baan 03 moeten taxiën om te kunnen starten in noordelijke richting, kunnen niet anders dan taxiën over de in gebruik zijnde start en landingsbaan waarbij aan het einde op de "kop"03 gedraaid moet worden om de "take-off" positie te bereiken. Afgezien van het feit dat het wettelijk (RTL, begripsbepalingen: *een baan is uitsluitend bestemd om te landen en te starten*) niet is toegestaan om over een baan te taxiën, gebruikt TWR EHBK 150 meter beton die zelfs niet met de "schuifbaan constructie" tot de baan kan behoren.
7. ICAO en EASA bepalen dat de "RWY end" verlichting niet verder dan 3m na het einde baan, dus niet aan het einde van een DD en zeker niet aan het einde van een DD die buiten de baan is berekend, geïnstalleerd mag zijn (zie art. 5.3.11.2 van ICAO Annex 14). Op de baan van MAA bevindt deze verlichting zich echter niet op 3 meter maar op 250 meter na het einde van de juridische baan 21. De AIP publicatie hierover is niet correct in die zin dat wordt vermeld (EHBK AD 2.14) dat "*for runways for landing the RWY end lgts are situated at the end of the LDA*". Dat de "RWY END LGT" op 250 meter na het einde van de baan is geïnstalleerd en de "LDA RWY 21" gedeeltelijk (250 meter) buiten de gedefinieerde baan ligt, wordt gemakshalve niet vermeld. Echter rammelt deze gehele AIP publicatie aan alle kanten want ook de RWY "edge" en RWY "centre line" verlichting (zie schets pagina 8) voldoen niet aan de ICAO "standards" en EASA EU richtlijn CS ADR-DSN.M.685. Ook is voor



vertrekkend verkeer niet gepubliceerd dat er geen RWY END LGTS beschikbaar zijn, die liggen immers 250 meter buiten de baan terwijl piloten in de veronderstelling zullen zijn dat voor vertrekkend verkeer de RWY END LGTS aan het einde 2500 meter baan geïnstalleerd zijn. RWY END LGTS moeten aan beide uiteinde van een baan geïnstalleerd zijn en hebben zowel voor startend als voor landend verkeer dezelfde functie: de piloot opmerkzaam maken dat de baan daar eindigt.

**EHBK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

RWY Designator	APCH LGT type, length, INTST	THR LGT colour, WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT length	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT length, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour, WBAR	SWY LGT length, colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
03	CAT I 608 m LIH	G -	PAPI left/3° (66 ft)	NIL	2500 m 15 m 1) LIH	2500 m 60 m 2) LIH	R -	NIL
21	CAT III 855 m LIH	G -	PAPI left/3° (67 ft)	900 m	2500 m 15 m 1) LIH	2500 m 60 m 2) LIH	R -	NIL

Remarks
10
1) White from THR to 900 m from RWY-end; white/red from 900 m from RWY-end to 300 m from RWY-end; red from 300 m from RWY-end to RWY-end. 2) Red BTN beginning of RWY pavement and <u>D</u> THR; white BTN <u>D</u> THR and 600 m from RWY-end; last 600 m to RWY-end yellow.
<b>Note:</b> For runways for landing, RWY end LGT are situated at the end of <u>LDA</u> .

**De EASA richtlijn luidt:**

CS ADR-DSN.M.685 Runway end lights (a) Applicability: Runway end lights should be provided for a runway equipped with runway edge lights. (b) Location and positioning: (1) Runway end lights should be placed on a line at right angles to the runway axis as near to the end of the runway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the end.

**ICAO “standard” Annex 14, 5.3.11 zegt hierover:**

*Annex 14 — Aerodromes*

*Volume I*

5.3.11 Runway end lights  
(see Figure 5-22)

**Application**

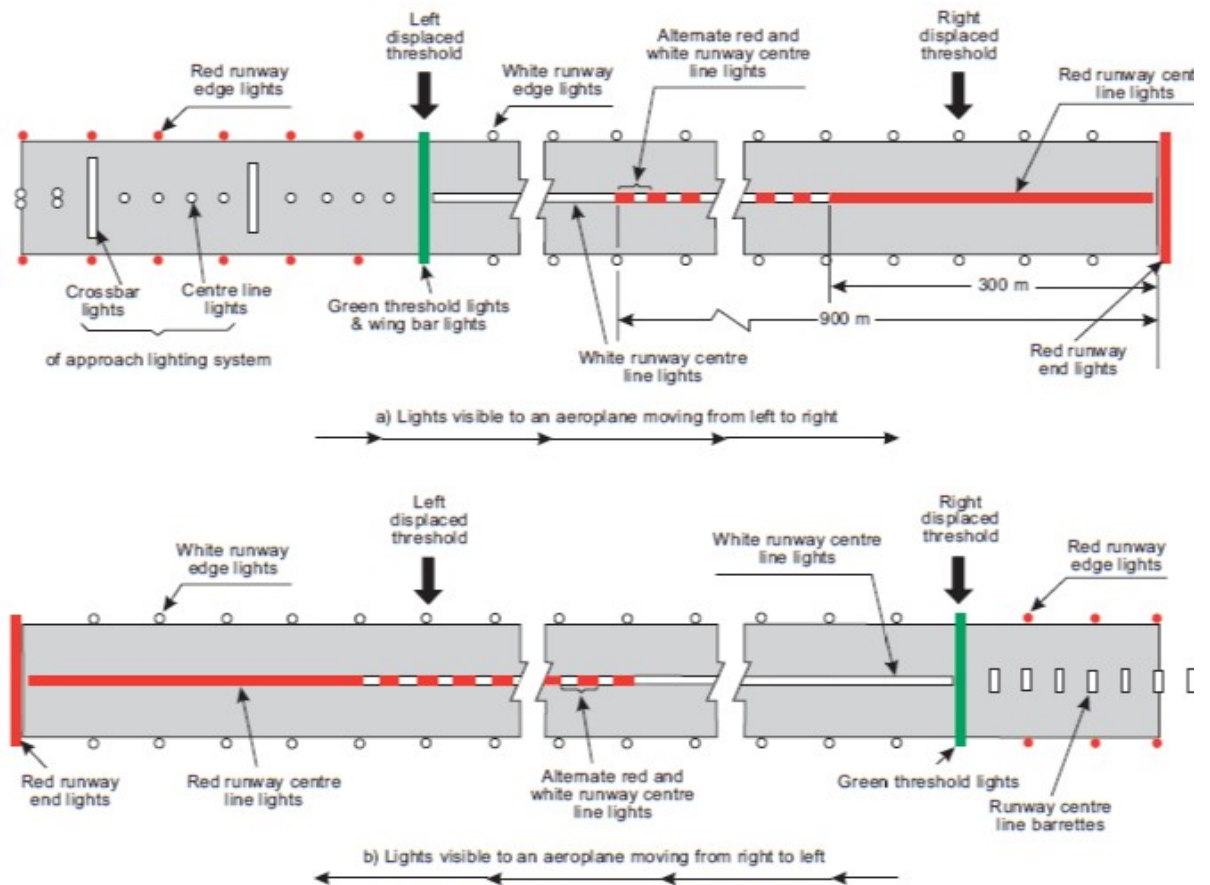
5.3.11.1 Runway end lights shall be provided for a runway equipped with runway edge lights.

*Note.*— When the threshold is at the runway extremity, fittings serving as threshold lights may be used as runway end lights.

**Location**

5.3.11.2 Runway end lights shall be placed on a line at right angles to the runway axis as near to the end of the runway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the end.





Example shows lighting on a runway having displaced thresholds at each end and a precision approach category I lighting system serving the left displaced threshold

8. De startpositie op baan 03 (gelegen buiten de juridische baan) is op de baan gemarkeerd en in het AIP gepubliceerd met een witte stippellijn (*white dashed line*). Deze markering is geen ICAO of EASA baanmarkering evenmin als de bebording naast de start positie die een afstand indicatie aangeven van 2500m. Deze afstandindicatie is een taxibaanmarkering en gebruik hiervan op een baan is gevaarzettend en daarom niet toegestaan.
9. Het gehele baangebruik op EHBK in strijd is met nationale en internationale wet en regelgeving. Zo is het ook dubieus of het verkeer wel de start rol van baan 03 beperkt tot 2500 meter omdat eerst na de draai 150 meter getaxied moet worden en er voor taxiën geen snelheidslimiet bestaat. Uit mijn observaties blijkt dat het verkeer al snelheid begint te maken op die eerste 150 meter, die overigens geen onderdeel uitmaakt van de juridische baan en zelfs niet van de illegale schuifbaan constructie waarop TWR EHBK het plaatselijke verkeer afhandelt.
10. De "manoeuvring area" is dat gedeelte van een luchthaven waarop vliegtuigen mogen landen, starten en taxiën (Annex 14 definities). Concreet betekent dit dat de "manoeuvring area" bestaat uit de start/landingsbaan en de taxibanen. Er mag niet gestart, geland of getaxied worden op een stuk beton dat niet tot de "manoeuvring area" behoort. De zuidelijkste 150 meter beton is geen baan of taxibaan en behoort daarom niet tot de "manoeuvring area" en mag daarom niet, zoals bij TWR EHBK gebruikelijk is, gebruikt worden om verkeer af te handelen.
11. TWR EHBK geeft klaringen aan vliegtuigen om over de baan te taxiën nadat verkeer is geland op baan 21 en voordat verkeer gaat starten van baan 03. Dit

is in strijd met ICAO, EASA en de RTL. De RTL geeft in haar definitie van een baan aan dat deze UITSLUITEND bestemd is om vliegtuigen te laten landen of starten.

### **KLACHT 3:**

Bij de aanwijzing van 2004, geactualiseerd 2006 horen een aantal bijlagen. Een van deze bijlagen behelst een advies van de LVNL aan de luchthavendirectie om de startpositie voor baan 03 aan te passen en te definiëren op 100 meter zuidelijk van de gedefinieerde baan. Tevens adviseert de LVNL om de landingsdrempel voor baan 21 met 250 meter in zuidelijke richting te verschuiven en daarbij de LDA te handhaven op 2500 meter. Beide adviezen zijn, zoals hierboven al toegelicht, volledig in strijd met ICAO "standards". Ook het geven van een dergelijk advies, waarbij internationale ICAO wet en regelgeving met handen en voeten getreden wordt, is een uitermate kwalijke zaak. Een organisatie als de LVNL moet op de hoogte zijn van ICAO "standards" maar ook van de veiligheidsdoelstellingen van ICAO en EASA waarbij uniformiteit de belangrijkste rol speelt. ICAO is destijds opgericht om ervoor te zorgen dat uniforme regelgeving binnen de lidstaten geïmplementeerd wordt en dan kan het niet zo zijn dat LVNL de positie van ICAO en EASA denkt in te kunnen nemen en zijn eigen regeltjes gaat hanteren om het plaatselijke luchtverkeer af te handelen. Een baan en een "declared distance" hebben voor elke lidstaat dezelfde betekenis. Mocht een lidstaat om eender welke reden niet aan een ICAO "standard" kunnen voldoen, dient verplicht de ICAO Council te worden ingelicht en de Artikel 38 procedure gevolgd te worden.

#### **Annex 14 volume 1 XIII**

a) Standards and Recommended Practices adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:

Standard: Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38.

Recommended Practice: Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interest of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.

c) Definitions of terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary meanings. A definition does not have independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.

#### **ICAO convention: Article 38**

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standards or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard.

In the case of amendments to international standards.

Any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

De motivatie voor deze aanpassingen (hinderbeperkend voor inwoners van Geverik, een dorpje gelegen direct voor de baan 21) kan ik begrijpen, niet waarom de ICAO "standards" niet gerespecteerd worden en ook niet waarom geen rekening is gehouden is met het feit dat er haaks op de zuidelijke baankop op 150 meter een woonkern ligt waarvan de bewoners onevenredig hard getroffen worden door dit illegale baangebruik. Met name taxiënde vrachtvliegtuigen zorgen voor zeer veel geluid en kerosine stankoverlast.

Persoonlijk heb ik de LVNL als organisatie en de professionaliteit van de VKL's hoog in het vaandel staan en ik kan mij dan ook niet voorstellen dat de LVNL de maatregelen van verschoven baandrempel en opgeschoven startpunt niet geheel te goeder trouw, zonder zich hierbij te realiseren dat dit in strijd is met de ICAO "standards" en EASA richtlijnen, bij de luchthaven MAA heeft voorgesteld en geïmplementeerd.

Gevolg is wel dat TWR EHBK al sinds 2004 door haar eigen onzorgvuldige en onprofessionele wijze van optreden, verkeer afhandelt op een wijze die in strijd is met ICAO en EASA "standards" en de RTL.

Punt van aandacht is ook dat de LVNL aansprakelijk zal zijn mocht er bijv. een ongeluk op de baan plaatsvinden als gevolg van het taxiën over de baan terwijl er op hetzelfde moment een vliegtuig op diezelfde baan landt. Denk terug aan de Tenerife ramp waarbij 2 B747's botsten omdat er geen taxibanen beschikbaar waren en 583 mensen om het leven kwamen.

**Verzoek tot de volgende maatregelen om de huidige illegale wijze van afhandelen van het luchtverkeer door TWR EHBK te beëindigen en evenals de AIP publicaties volgens ICAO "standards" en EASA EU richtlijnen te laten plaatsvinden:**

1. Per direct NOTAM's uitgeven met de volgende punten:
  - o Startpositie baan 03 aanpassen naar het begin juridische baan (2500 meter zuidelijk gerekend van de noordelijke betonrand).
  - o Een LDA RWY 21 publiceren van 2250 meter.
  - o De correcte DD's voor beide baanrichtingen publiceren waarbij deze alle 8 binnen de 2500 meter gedefinieerde baan vallen.
  - o Een baanlengte op EHBK publiceren van 2500 meter.
  - o Baandrempel RWY 03 publiceren zonder de "verschoven" indicatie.
  - o Publiceren dat de laatste 900 meter baanverlichting voor baan 21 niet betrouwbaar is (niet in gebruik nemen bij het afhandelen van het plaatselijke verkeer).
  - o Publiceren dat de RWY END verlichting niet beschikbaar is voor baan 21.
  - o Categorie baan 21 aanpassen naar non precision approach. *Annex 14, 5.3.9 Runway edge lights Application 5.3.9.1 Runway edge lights shall be provided for a runway intended for use at night or for a precision approach runway intended for use by day or night.*
  - o Publiceren dat TP2 niet langer beschikbaar is.
2. Genoemde "NOTAM" punten op de eerstvolgende AIRAC datum (13 aug. 2020) in het AIP publiceren.
3. Per direct stoppen met het taxiën over de zuidelijkste 150 m + TP2 beton, het aan de zuidzijde verlengde baangedeelte met een lengte van 250 meter en a.s.a.p. ook over het overige gedeelte van de baan tot waar een taxibaanafslag beschikbaar is (W4).
4. Per direct MAA duidelijk maken dat er zo snel mogelijk een taxibaan aangelegd dient te worden westelijk van de baan en aansluitend aan TP 1

(turnpad 1) zodat er een einde komt aan het illegaal taxigebbruik van de start landingsbaan en de inwoners van Schietecoven van deze overlast verlost worden. Zoals al gezegd vermeldt de Nederlandse Wet (RTL) hierover dat een baan uitsluitend bestemd is om te starten en te landen, maar ook ICAO en EASA geven in hun definitie over een baan aan dat dit een strook beton is om vliegtuigen te laten landen en starten. Zelfs ICAO Doc. 4444 geeft als enige mogelijkheid om over een baan te taxiën met het doel "expediting traffic", of te wel het snel vrij maken van een baan. Het moge duidelijk zijn dat het hier om incidenten gaat wanneer bijv. een vliegtuig na de landing net een taxibaan afslag heeft gemist en de volgende afslag bijv. 1000 meter verder ligt en niet zoals op EHBK structureel als gevolg van het ontbreken van een taxibaan.

5. Per direct MAA duidelijk maken dat de baanverlichting aangepast dient te worden.

J. Huizinga  
(adresgegevens verwijderd door redactie SchipholWatch)