

DEFINITIEF

31 oktober 2024

Versie 33.0

Auteur HSE Risk &
Compliance

Schipholregels

Is er sprake van een levensbedreigende situatie waar elke seconde telt?

Bel dan meteen de Alarm Centrale Schiphol op

+31 (0)20 601 2222

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol

Inhoudsopgave

1	Documentgegevens	4
	0.1 Inleiding	4
	0.2 Leeswijzer	5
	0.3 Beheer	5
	0.4 Contact	5
	0.5 Vigerende versie van Schipholregels	5
	0.6 Deponering Schipholregels	5
2	Toepasselijkheid, Toegang Luchthavengebied, Aansprakelijkheid en Sanctienering van Schipholregels	6
	Artikel 1 – Definities	6
	Artikel 2 – Schipholregels en Bijlagen	6
	Artikel 3 – Toepasselijkheid regels	6
	Artikel 4 – Toepasselijke regelgeving	6
	Artikel 4a – Toepasselijk recht en geschillenregeling	7
	Artikel 5 – Eisen Exploitant	7
	Artikel 6 – Opvolgen aanwijzingen Exploitant	7
	Artikel 6a – Medewerkingsplicht informatieverzoeken van de Exploitant	8
	Artikel 7 – Afwijken van de Schipholregels	8
	Artikel 8 – Afwijking door Authority Officers voor de uitvoering van hun taak	8
	Artikel 9 – Wijzigingen	8
	Artikel 10 – Voorschriften met betrekking tot toegang personen en voertuigen	8
	Artikel 11 – Betreden op eigen risico	9
	Artikel 12 – Aansprakelijkheid	9
	Artikel 13 – Overtreding Schipholregels (algemeen)	10
	Artikel 14 – Sancties (algemeen)	10
	Artikel 15 – Sancties en maatregelen in relatie tot houders van Schipholpassen	11
3	ALGEMENE GEDRAGSREGELS	12
	Artikel 16 – Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties	12
	Artikel 17 – Algemene regels voor openbare orde binnen het Luchthavengebied	12
	Artikel 18 – Algemene regels voor brandveiligheid binnen het Luchthavengebied	13
	Artikel 19 – Algemene regels voor het verrichten van werkzaamheden binnen het Luchthavengebied	14
	Artikel 20 – Algemene regels voor het gebruik van bedrijfsmiddelen, apparatuur en laadvoorzieningen binnen het Luchthavengebied	14
	Artikel 21 – Nadere regels voor veilig werken	14
	Artikel 22 – Algemene regels over Vervuiling, Afval & Lekkages binnen het Luchthavengebied	15
	Artikel 23 – Algemene regels voor parkeren, opslaan of stallen van voertuigen, vliegtuigen en materieel binnen het Luchthavengebied	15
	Artikel 24 – Algemene regels voor een veilig verkeer binnen het Luchthavengebied	16
	Artikel 25 – Nadere regels voor veilig verkeer en vervoersmiddelen	17
	Artikel 26 – Verbod op commerciële activiteiten	18
	Artikel 27 – Gevonden voorwerpen	18
4	Nadere voorschriften met betrekking tot Airside	20
	Artikel 28 – Extreme weersomstandigheden	20

Artikel 29 – Nadere verkeersregels aan Airside	20
Artikel 30 – Voorschriften met betrekking tot brandstoffen, gevaarlijke stoffen en explosieven	21
Artikel 31 – Voorschriften met betrekking tot het verrichten van tankwerkzaamheden	21
Artikel 32 – Voorschriften met betrekking tot het platform	22
Artikel 33 – Voorschriften met betrekking tot het K-platform	24
Artikel 34 – Voorschriften met betrekking tot luchtvaartuigen	24
Artikel 35 – Voorschriften tot voorkoming geluidsoverlast luchtvaartuigen (specifiek H2 en H3 luchtvaartuigen)	25
Artikel 35a – Het gebruik van Hoofdstuk 4 vliegtuigen (tot Δ EPNdB -12 (dag)/-13 (nacht))	25
Artikel 36 – Voorschriften met betrekking tot leveren gegevens	25
Artikel 37 – Voorschriften met betrekking tot Collaborative Decision Making	25
Artikel 38 – (Local)Emergency Response Plan ((L)ERP)	26
5 Vaststelling & versie	27
Bijlage 1 – Begrippen- en afkortingenlijst	34
Bijlage 2 – Sanctionering in relatie tot de Schipholpas	40
Artikel 1 – Toezicht op naleving van de regels	40
Artikel 2 – Handhaving Schipholregels	40
Artikel 3 – Sancties bij niet voldoen aan de gestelde eisen en procedures	40
Artikel 4 – Leidraad	41
Artikel 5 – Overzicht sanctioneringsmaatregelen	41
Artikel 6 – Overzicht typen overtredingen en mogelijke sanctioneringsmaatregelen	42
Artikel 7 – Voorschriften Sanctioneringscommissie	45
Artikel 8 – Benoeming Sanctioneringscommissie Schiphol	45
Artikel 9 – Samenstelling Sanctioneringscommissie Schiphol	45
Artikel 10 – Zittingsperiode Sanctioneringscommissie Schiphol	46
Artikel 11 – Aftreden Sanctioneringscommissie Schiphol	46
Artikel 12 – Besluiten	46
Artikel 13 – Besluiten buiten vergadering	46
Artikel 14 – Vergaderen	46
Artikel 15 – Deskundigen inschakelen	46
Artikel 16 – Lidmaatschap	46
Bijlage 3 – Toelichting gebieden Airside	47
Bijlage 4 – HVC	52
Bijlage 5 – Criteria huren lounges	54
Servicepagina	55

1 Documentgegevens

0.1 Inleiding

Amsterdam Airport Schiphol (A.A.S.) is een zeer dynamische bedrijfsomgeving waar dagelijks duizenden mensen verblijven, reizen en werken. Om dit in goede banen te leiden, hecht Royal Schiphol Group N.V. (de Exploitant) grote waarde aan de goede orde, veiligheid (Safety), beveiliging (Security) en bescherming van het milieu (Environment) in het Luchthavengebied. Centraal staan het behoud van een gezonde en veilige (werk)omgeving, het voorkomen van ongevallen, incidenten, onveilige situaties en schade. Om in deze dynamische omgeving dit soort ongewenste situaties te voorkomen, gelden er op Schiphol bijzondere algemeen geldende voorschriften, de zogeheten Schipholregels.

Royal Schiphol Group N.V. is als Exploitant van de Luchthaven Schiphol verplicht te zorgen voor de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. In die hoedanigheid stelt zij de Schipholregels vast.

De Schipholregels beschrijven daarnaast hoe de luchthaven, de beschikbaar gestelde luchthaveninfrastructuur- en voorzieningen dienen te worden gebruikt, alsook hoe eenieder zich dient te gedragen die op de luchthaven werkt dan wel bezoekt. Naast de Schipholregels geldt (Inter)nationale wet- en regelgeving waaraan iedereen zich dient te houden op de luchthaven.

Namens de Exploitant houden de Authority Officers en Security Officers toezicht op de naleving van de Schipholregels. Bij overtreding kan de Exploitant een sanctie opleggen.

Soms kan het nodig zijn om een uitzondering toe te staan op de regels. Onder strikte voorwaarden kan een ontheffing of vrijstelling worden verleend. Een gemotiveerd verzoek tot ontheffing of vrijstelling kan worden verstuurd naar het e-mail adres: schipholregels@schiphol.nl. Na ontvangst van een gemotiveerd verzoek volgt een beoordeling en beslissing door de Toetsingscommissie (TC) Schipholregels. De ontheffing of vrijstelling wordt gepubliceerd op de website van Schiphol en heeft een geldigheidsduur.

0.2 Leeswijzer

Deze leeswijzer geeft een toelichting op de weergave van aanpassingen op de Schipholregels ten opzichte van versie 32, datum 31 oktober 2023.

Weergave aanpassingen en veranderingen:

- Nieuwe (deels) toegevoegde tekst is grijs gemarkeerd;
- Tekst inhoudelijke wijzigingen worden weergegeven in Hoofdstuk 5.

In Hoofdstuk 1 worden documentgegevens gepresenteerd en in Hoofdstuk 2 worden artikelen betrekking hebbende op de toepasselijkheid (scope), eisen, sancties en juridische aansprakelijkheid belicht. Hoofdstuk 3 omsluit artikelen die betrekking hebben op algemene gedragsregels en Hoofdstuk 4 verduidelijkt de precieze eisen met betrekking tot het Airside gebied. Hoofdstuk 5 omsluit de versiehistorie van de Schipholregels, inclusief bijlagen.

Tot slot zijn er (vijf) bijlagen, zijnde:

- 1) Begrippen- en afkortingenlijst
- 2) Sanctionering in relatie tot de Schipholpas
- 3) Toelichting gebieden Airside
- 4) HVC
- 5) Criteria voor het huren van lounges.

Als laatste is er een servicepagina met een overzicht van belangrijke links.

0.3 Beheer

De Schipholregels zijn in beheer bij de afdeling HSE Risk & Compliance van de Exploitant.

0.4 Contact

Vragen, opmerkingen en suggesties met betrekking tot dit document kunt u mailen naar schipholregels@schiphol.nl.

0.5 Vigerende versie van Schipholregels

De vigerende versie van de Schipholregels is te vinden op <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-regulations/>.

0.6 Deponering Schipholregels

De Schipholregels zijn gedeponereerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 34029174.

2 Toepasselijkheid, Toegang Luchthavengebied, Aansprakelijkheid en Sanctienering van Schipholregels

Paragraaf 1: Toepasselijkheid

Artikel 1 – Definities

Bijlage 1 bevat definities van begrippen uit de Schipholregels.

Artikel 2 – Schipholregels en Bijlagen

Om de openbare orde en veiligheid te borgen en de belangen van A.A.S. te bewaken zijn deze Schipholregels opgesteld. Het gaat daarbij om:

- De regels zoals hieronder verwoord;
- De bijlagen bij de Schipholregels;
- Nader beleid ter uitvoering van de Schipholregels. Dit is te vinden in separate bedrijfsdocumenten. Hierin kan de Exploitant een nadere concretisering geven hoe de beschikbaar gestelde luchthaveninfrastructuur- en voorzieningen volgens de Schipholregels dienen te worden gebruikt. Bij eventuele tegenstrijdigheden in de bewoordingen zijn de Schipholregels leidend.

De verwijzingen en links naar de verschillende documenten zijn te vinden op de servicepagina (*pagina 55*).

Artikel 3 – Toepasselijkheid regels

De Schipholregels zijn van toepassing op het gehele Luchthavengebied en voor alle personen en organisaties die zich daarin bevinden.

Artikel 4 – Toepasselijke regelgeving

Eenieder is verplicht alle op het Luchthavengebied geldende wet- en regelgeving in acht te nemen, waaronder doch niet uitsluitend:

- de Wet luchtvaart;
- de Luchtvaartwet;
- de Arbowetgeving;
- de Europese Verordeningen (EU) No 2015/1998 en (EU) No 2014/139;
- het Aerodrome Certificate van 11 december 2014 en daarmee samenhangende documenten;
- de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmermeer;
- de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- de Wet milieubeheer alsmede die vergunningen genoemd in overige (milieu)wetgeving;
- de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

En de door de Exploitant gestelde Schipholregels, alsmede:

- de Tarieven en Voorwaarden;
- Toegangsbeleid en uitvoeringsvoorwaarden;
- Aerodrome Manual;
- Handboeken en bedieningsvoorschriften in beheer bij AAS;
- Het Aeronautical Information Publication (AIP).

Artikel 4a – Toepasselijk recht en geschillenregeling

1. Op alle uit 'Schipholregels' voortvloeiende rechten, verplichtingen en geschillen is bij uitsluiting van andere rechtstelsels Nederlands Recht van toepassing.
2. Binnen de wettelijke gestelde periode kunnen gebruikers of representatieve organisaties een aanvraag doen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om vast te stellen of enige bepaling uit 'Schipholregels' in strijd is met bij of krachtens de Wet Luchtvaart gestelde regels.
3. Overige geschillen worden onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter van de rechtbank te Amsterdam.

Artikel 5 – Eisen Exploitant

1. Medewerkers en/of medewerkers van opdrachtnemers van gebruikers van het Luchthavengebied, toeleveranciers, organisaties die op het Luchthavengebied voor de Exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het Luchthavengebied zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, zijn verplicht te voldoen aan de eisen die door de Exploitant zijn gesteld ten aanzien van goede orde en veiligheid op, alsmede het veilig en milieubewust gebruik van het Luchthavengebied.
2. Medewerkers en/of medewerkers van opdrachtnemers van gebruikers van het Luchthavengebied en organisaties die binnen het Luchthavengebied voor de Exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die binnen het Luchthavengebied zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, zijn verplicht mee te werken aan het programma ter bevordering van de goede orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van het Luchthavengebied. In dat kader kan het gebruik van centrale voorzieningen of het gedeeld gebruik van materiaal bestemd voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten verplicht worden gesteld.
3. De leden 1 en 2 van dit artikel zijn ook van toepassing op medewerkers van gebruikers en/of andere personen door gebruikers ingezet teneinde werkzaamheden te verrichten in het Luchthavengebied.

Artikel 6 – Opvolgen aanwijzingen Exploitant

Eenieder die zich binnen het Luchthavengebied bevindt, is verplicht:

- Zich overeenkomstig de bepalingen van de Schipholregels te gedragen, alsmede overeenkomstig de inhoud van nadere beleidsdocumenten;
- Zich te gedragen overeenkomstig het gestelde door de Exploitant in communicatie-uitingen, zoals borden, flyers, displays, etc.;
- Aanwijzingen op te volgen die door of namens de Exploitant door middel van woorden, gebaren of tekens worden gegeven;
- Informatie te geven die door of namens de Exploitant wordt gevraagd.

Bij het niet opvolgen van de aanwijzingen gegeven door de Exploitant, is de Exploitant bevoegd om sancties op te leggen overeenkomstig de artikelen 14 en 15 van de Schipholregels.

Artikel 6a – Medewerkingsplicht informatieverzoeken van de Exploitant

Gebruikers van het Luchthavengebied waaronder begrepen, toeleveranciers, afnemers, huurders, alsmede overige organisaties die binnen het Luchthavengebied werkzaamheden of diensten verrichten, zijn verplicht om op eerste verzoek van de Exploitant alle medewerking te verlenen die naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant nodig is om te voldoen aan geldende wet- en regelgeving (inclusief de verplichtingen volgend uit de Schipholregels of uit vergunning of ontheffingen) of die de Exploitant nodig acht voor het maken van een beoordeling van of een gebruiker hieraan voldoet. Deze medewerkingsplicht kan bijvoorbeeld betrekking hebben op het verstrekken van informatie en/of documentatie, dan wel het laten opstellen van documenten, zoals een *Corrective Action Plan (CAP)*.

Artikel 7 – Afwijken van de Schipholregels

1. De Exploitant kan tijdelijk van deze regeling afwijken in het belang van de goede orde en veiligheid, of na een aanwijzing van het bevoegd gezag.
2. De Exploitant kan op verzoek van eenieder ontheffing of vrijstelling verlenen van één of meer bepalingen uit de Schipholregels.
3. De Exploitant kan aan een ontheffing of vrijstelling voorwaarden verbinden.
4. De Exploitant is bevoegd een ontheffing of vrijstelling in te trekken indien:
 - a. De daaraan verbonden voorwaarden niet worden nageleefd;
 - b. Deze niet langer in overeenstemming is met geldende wet- en regelgeving;
 - c. Het belang van de goede orde en veiligheid zich daartegen verzet.

Artikel 8 – Afwijking door Authority Officers voor de uitvoering van hun taak

De Authority Officers hebben tijdens de uitoefening van hun taak ontheffing van voor die taak relevante artikelen uit de Schipholregels, mits:

- De veiligheid van anderen en henzelf niet in gevaar komt;
- De ontheffing uitsluitend wordt gebruikt voor zover dit voor de uitoefening van de (dringende) taken noodzakelijk is;
- De ontheffing zo beperkt als mogelijk wordt ingezet.

Artikel 9 – Wijzigingen

De Exploitant is te allen tijde gerechtigd wijzigingen in deze regeling aan te brengen. Deze wijzigingen treden niet eerder in werking dan op het daarvoor aangekondigde tijdstip.

Paragraaf 2: Toegang Luchthavengebied

Artikel 10 – Voorschriften met betrekking tot toegang personen en voertuigen

1. Het publiek toegankelijke gebied is voor eenieder toegankelijk.
2. De beperkt toegankelijke en beschermde gebieden zijn alleen toegankelijk met een geldige Schipholpas Personen, voorzien van de juiste autorisaties. De beperkt toegankelijke en beschermde gebieden zijn alleen toegankelijk voor voertuigen met een geldige Schiphol Voertuigpas, voorzien van de juiste autorisaties. Zonder Schipholpas Personen kunnen de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden alleen worden betreden onder begeleiding van een houder van een geldige Schipholpas Personen, voorzien van de juiste autorisaties die hiervoor begeleidingsbevoegdheid en een bezoekerspas heeft aangevraagd, en verleend heeft gekregen.
3. Toegang tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden is alleen mogelijk bij functionele noodzaak daartoe.

4. Toegang tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden is uitsluitend mogelijk via de aangewezen doorgangen.
5. Bij de toegang tot, het bevinden in en het verlaten van de publiek toegankelijke, beperkt toegankelijke en beschermde gebieden dient een ieder medewerking te verlenen aan een eventuele toegangs- en/of beveiligingscontrole van personen, goederen en voertuigen door of namens de Exploitant. Bij deze controles is een ieder verplicht om de aanwijzingen op te volgen die door of namens de Exploitant door middel van woorden, gebaren of tekens worden gegeven.
6. Binnen de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden is het zichtbaar dragen van de Schipholpas Personen of een bezoekerspas verplicht.



Security gebieden

Paragraaf 3: Aansprakelijkheid en Sanctionering

Artikel 11 – Betreden op eigen risico

Betreden van het Luchthavengebied geschiedt op eigen risico.

Artikel 12 – Aansprakelijkheid

1. De Exploitant is niet aansprakelijk voor schade en/of persoonlijk letsel ontstaan door of tijdens verblijf binnen het Luchthavengebied. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van de Exploitant.

2. De Exploitant is te allen tijde bevoegd wijzigingen aan te brengen in de inrichting van en de voorzieningen binnen de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden, waaronder in ieder geval begrepen, maar niet beperkt tot wijzigingen aan de infrastructuur, gebouwen en banen en andere voorzieningen. De Exploitant zal tijdig zoveel mogelijk informatie verstrekken over deze (voornemens tot) wijzigingen dan wel, indien de wijzigingen daartoe aanleiding geven, overleg plegen met de gebruikers ervan. De Exploitant is nimmer gehouden tot enige schadevergoeding in verband met dergelijke wijzigingen behoudens opzet of grove nalatigheid.
3. Degene door wiens handelen of nalaten de Exploitant directe dan wel indirecte schade lijdt, is hiervoor volledig aansprakelijk. Onder indirecte schade wordt onder meer verstaan gederfde winst, stagnatieschade, alsmede de kosten van administratiefrechtelijke- en strafrechtelijke boetes en maatregelen.

Artikel 13 – Overtreding Schipholregels (algemeen)

Overtreding van de Schipholregels wordt aangemerkt als een onrechtmatige daad jegens de Exploitant, evenals overtreding van door de overheid gestelde regels die de Exploitant raken. Afhankelijk van de aard en de omvang van de overtreding zal de Exploitant overgaan tot civiele aansprakelijkstelling van de overtreder, op wie alle kosten worden verhaald.

Artikel 14 – Sancties (algemeen)

1. Bij overtreding van een bepaling van deze Schipholregels is de Exploitant bevoegd de volgende sancties op te leggen:
 - Het (tijdelijk) stilleggen van de operatie;
 - Het melden van bepaalde (onveilige, onordelijke of (milieu)bedreigende) situaties en het constateren en bij het bevoegd gezag melden van overtredingen;
 - Een activiteit laten onderbreken of stopzetten;
 - Een voertuig of materieel waarmee de overtreding plaatsvindt, verplaatsen, doen laten verplaatsen of verwijderen;
 - Ontzeggen van de rijbevoegdheid van de overtreder door middel van het (tijdelijk) intrekken van het Rij- en/of Veldbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 24, vierde lid, onder c en d, van de Schipholregels;
 - De overtreder verwijderen van het Luchthavengebied of doen laten verwijderen;
 - De overtreder te verbieden het Luchthavengebied of bepaalde delen daarvan te betreden;;
 - Civiele aansprakelijkstelling overeenkomstig artikel 13.
2. Bij overtreding van één of meerdere bepalingen van de Schipholregels, die naar het uitsluitende oordeel van Royal Schiphol Group N.V. de goede orde en/of de veiligheid van de luchthaven kan schaden of in gevaar kan brengen, kan de Exploitant naast één of meer van de in het eerste lid genoemde sancties, een boete opleggen van maximaal 1.000 euro.
3. Voor handelingen die naar het uitsluitende oordeel van Royal Schiphol Group N.V. de bescherming van de burgerluchtvaart ernstig kunnen schaden of in gevaar kunnen brengen, kan de Exploitant naast het opleggen van één of meer van de in het eerste lid genoemde sancties, een boete van maximaal 500.000 euro opleggen.
4. Eenieder die betrokken is bij een door de Exploitant ingesteld onderzoek naar een handeling als bedoeld in voornoemde leden, voorziet de Exploitant op eerste verzoek van alle relevante informatie ten behoeve van dat onderzoek.

Artikel 15 – Sancties en maatregelen in relatie tot houders van Schipholpassen

1. Aan houders van een Schipholpas kan in aanvulling op artikel 14 een maatregel worden opgelegd op basis van Bijlage 2 van de Schipholregels, in verband met overtreding van de Schipholregels, de Regeling Toelating Schiphol, de Voorwaarden Schipholpas Personen en/of de Voorwaarden Schipholpas Voertuigen.
2. Indien een Schipholpashouder verdachte is van een strafbaar feit, waaronder in ieder geval ondermijnende criminaliteit wordt begrepen, waardoor naar het oordeel van de Exploitant de Safety en/of Security op Schiphol redelijkerwijs in gevaar kan worden gebracht, is deze bevoegd om in afwachting van de uitkomst van een strafrechtelijk proces de Schipholpas tijdelijk te blokkeren.

3 ALGEMENE GEDRAGSREGELS

Artikel 16 – Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties

1. Eenieder is verplicht de volgende zaken direct te melden bij de Exploitant:
 - a. Incidenten met betrekking tot veiligheid, milieu en/of gevaarlijke stoffen;
 - b. Iedere constatering van lekkages uit luchtvaartuigen, voertuigen, materieel, installaties en/of opgeslagen materiaal;
 - c. Onveilige situaties;
 - d. Beschadigingen van het terreinoppervlak, de daarop geplaatste installaties of voorzieningen.
2. Voor eenieder die betrokken is bij een (verkeers)ongeval is het niet toegestaan de plaats van het ongeval te verlaten voordat door de Exploitant of overheidsinstantie de identiteit van de betrokkenen en gegevens van het (de) betrokken voertuig(en) zijn vastgesteld.
Link naar website: <https://www.schiphol.nl/nl/werken-op-schiphol/pagina/meldpunt-ongevallen-incidenten-en-onveilige-situaties/>
3. Eenieder is verplicht mogelijke criminele activiteiten en/of verdachte situaties te melden aan:
 - a. Operatiecentrum OPSCENT van de Koninklijke Marechaussee via: 088 – 958 0444; of
 - b. Anoniem via 0800-7000 (Meld misdaad anoniem).

Artikel 17 – Algemene regels voor openbare orde binnen het Luchthavengebied

1. Het is binnen het Luchthavengebied in het algemeen niet toegestaan om iets te doen of na te laten, waardoor de orde of veiligheid binnen het Luchthavengebied wordt verstoord of waardoor lichamelijk letsel van personen of schade aan zaken binnen het Luchthavengebied zou kunnen worden veroorzaakt, of om overlast te veroorzaken.
2. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan:
 - a. Zich samen met anderen in de richting van een samenscholing of van een andere tot toeloop van publiek aanleiding gevende gebeurtenis te begeven;
 - b. Een stof of voorwerp bij zich te hebben waarvan op grond van de omstandigheden aannemelijk is dat die stof of dat voorwerp is meegebracht dan wel aanwezig is om de orde te verstoren, schade aan zaken dan wel letsel aan personen toe te brengen;
 - c. Een tas en/of jas in de nabijheid van winkels te vervoeren of bij zich te hebben die er kennelijk toe is uitgerust om het plegen van winkeldiefstal te vergemakkelijken;
 - d. zaken weg te nemen die geplaatst zijn in de afvalstroom.
3. Het is binnen het Luchthavengebied, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant, niet toegestaan:
 - a. In het openbaar redevoeringen te houden of enige handeling van propagandistische aard te verrichten;
 - b. Enige openbare inzameling of collecte te houden;
 - c. Evenementen, vermakelijkheden, bijeenkomsten en demonstraties te houden of te organiseren.
4. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan:
 - a. Alcoholhoudende drank te nuttigen in het publiek gebied of het beperkt publiek gebied, buiten de hiervoor als zodanig aangewezen horecapunten;
 - b. Zich in kennelijke staat van dronkenschap te bevinden, dan wel onder de invloed te zijn van enig verdovend middel;
 - c. Een stof bij zich te hebben, waarvan de pashouder weet of redelijkerwijze moet weten dat het gebruik daarvan, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, de vaardigheid voor het verrichten van werkzaamheden binnen het Luchthavengebied kan verminderen waardoor hij niet in staat moet worden geacht die werkzaamheden naar behoren te verrichten.

5. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan:
 - a. Zich zonder noodzaak buiten de gebaande wegen of paden te bevinden;
 - b. Afzettingen te (ver)plaatsen;
 - c. Een met hekken en/of andere markeringen afgezet gebied te betreden;
 - d. Zich te begeven of te bevinden op die delen van het Luchthavengebied die door of vanwege de Exploitant in het belang van de goede orde en veiligheid of ter voorkoming van wanordelijkheden zijn afgezet;
 - e. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant in het Terminalcomplex te rolschaatsen, te skaten, te skateboarden, te steppen, te rijden met elektrisch aangedreven voertuigen en (brom)fietsen;
 - f. Rolstoelen en andere hulpmiddelen die nodig zijn voor personen met beperkte mobiliteit te gebruiken anders dan voor het beoogde doel van de specifieke uitrusting;
 - g. Een wedstrijd met voertuigen te houden of daaraan deel te nemen.
6. Het is binnen het Luchthavengebied verboden dieren te hebben en te houden anders dan ten behoeve van transport.
7. Dieren zijn te allen tijde kort aangelijnd, vastgelegd of gekooid. Uitgezonderd hiervan zijn honden die door de Exploitant of overheid worden gebruikt door het uitoefenen van de functie. Ontlasting van dieren dient door de eigenaar of begeleider direct te worden opgeruimd.
8. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan om te vogels voeren.
9. Op Schiphol is het niet toegestaan foto-, video- en/of filmopnames te maken van Securitypersoneel, Authority Officers en personeel van opsporingsdiensten van de overheid, waaronder, maar niet uitsluitend, de Koninklijke Marechaussee, Politie en Douane, tijdens het uitvoeren van hun werkzaamheden.
10. Voor het maken, openbaar maken en delen van foto-, video- en/of filmopnames voor een breder publiek binnen het Luchthavengebied is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist via press@schiphol.nl. De Exploitant kan voorwaarden verbinden aan haar schriftelijke goedkeuring.
11. Voor het maken, openbaren en delen van foto-, video- en/of filmopnames voor andere doeleinden - zoals camerabewaking door particuliere organisaties binnen openbaar toegankelijk gebied - binnen het Luchthavengebied is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist via cameradiensten@schiphol.nl, tenzij:
 - a. Er sprake is van niet-commercieel, persoonlijk gebruik en het betreffende materiaal naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant niet lijdt tot (reputatie)schade aan personen en/of bedrijven;
 - b. Het betreffende materiaal wordt gemaakt om te dienen als feitelijk bewijs in een voorvallenonderzoek en mits dit uitsluitend voor dat doel wordt gebruikt;
 - c. Het voorgaande is niet van toepassing indien de foto-, video- en/of filmopnames worden gemaakt of gevorderd door de bevoegde instanties, waaronder begrepen – maar niet beperkt tot – de Koninklijke Marechaussee en de Onderzoeksraad voor Veiligheid.Schriftelijke goedkeuring kan worden gevraagd via press@schiphol.nl. De Exploitant kan voorwaarden stellen aan haar schriftelijke goedkeuring.

Artikel 18 – Algemene regels voor brandveiligheid binnen het Luchthavengebied

Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan:

- a. Vluchtwegen of andere voorzieningen, die dienen om in geval van nood ontvluchting mogelijk te maken of te vergemakkelijken, te blokkeren of anderszins onbruikbaar te maken;
- b. Open vuren te ontsteken of aan te houden, dan wel vuurwerk te ontsteken;
- c. Feest- en sfeerversiering te gebruiken die niet afdoende brandwerend is (aan te tonen door middel van een keurmerk en/of certificaat);
- d. Gevaarlijke stoffen op te slaan met uitzondering van door de Exploitant aangewezen en goedgekeurde locaties;
- e. Te roken op Airside, in het Terminalcomplex en rondom de ingangen daarvan, en op bouwgebieden. Uitgezonderd hiervan zijn de door de Exploitant goedgekeurde en als zodanig aangeduide plekken. Dit geldt ook voor het gebruik van vervangende middelen voor roken, zoals de elektronische sigaret en soortgelijke producten met nicotine of welke andere substantie dan ook.

Artikel 19 – Algemene regels voor het verrichten van werkzaamheden binnen het Luchthavengebied

1. Het is niet toegestaan binnen het Luchthavengebied werkzaamheden te verrichten zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant.
2. Het is niet toegestaan om binnen het Luchthavengebied werkzaamheden te verrichten zonder de hiertoe benodigde en aantoonbare vakbekwaamheid te bezitten.
3. De Exploitant kan aan de schriftelijke toestemming voorwaarden verbinden die onverkort dienen te worden toegepast en/of nageleefd.
4. Eenieder die (bouw)werkzaamheden uitvoert binnen het Luchthavengebied houdt zich aan de HSE-standaarden en de daarbij behorende Golden Rules of Safety. De Golden Rules of Safety zijn te vinden op: <https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/golden-rules-of-safety/>

Artikel 20 – Algemene regels voor het gebruik van bedrijfsmiddelen, apparatuur en laadvoorzieningen binnen het Luchthavengebied

1. Het is niet toegestaan:
 - a. Gebruik te maken van bedrijfsmiddelen van de Exploitant voor een ander doel of op een andere wijze dan door de Exploitant is voorgeschreven;
 - b. Branddetectie-, brandbeveiligings- of brandblusapparatuur zonder noodzaak in werking te stellen, dan wel de werking daarvan te verminderen of de bereikbaarheid van deze apparatuur te bemoeilijken;
 - c. Apparatuur in werking te stellen of te hebben, waardoor de radiocommunicatie op of in de omgeving van het Luchthavengebied kan worden verstoord;
 - d. Onbevoegd enige apparatuur, inrichting of motoren van luchtvaartuigen of voertuigen in werking te stellen of te doen stellen;
 - e. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant vaste en/of mobiele apparatuur met een antenne te plaatsen en/of te gebruiken;
 - f. (Mobiele) Aggregaten te gebruiken zonder de (schriftelijke) toestemming van de Exploitant;
 - g. Op de Aircraft Stand gebruik te maken van bedrijfsmiddelen die worden aangedreven door fossiele brandstof (o.a. diesel en HVO100) als er een zero emissie alternatief operationeel beschikbaar is.
2. Voor het gebruik van drinkwater via brandkranen is de toestemming van de Exploitant vereist.
3. De Exploitant kan aan het gebruik van bedrijfsmiddelen en apparatuur nadere voorwaarden verbinden die onverkort dienen te worden toegepast en/of nageleefd.
4. Ten aanzien van laadvoorzieningen gelden de volgende regels:
 - a. Laadvoorzieningen moeten voldoen aan de eisen die de Exploitant stelt;
 - b. Het is niet toegestaan om zonder toestemming van de Exploitant laadvoorzieningen te plaatsten; en
 - c. Het is alleen toegestaan om de door de Exploitant geplaatste laadvoorzieningen te gebruiken of die waarvoor de Exploitant toestemming heeft verleend.

Artikel 21 – Nadere regels voor veilig werken

1. Eenieder die zich aan Airside en in de bagagegebieden bevindt, dient hoge zichtbaarheidskleding (HVC) van minimaal klasse 2, conform EN ISO 20471:2013 en/of ANSI 107-2015 en bijlage 4 bij deze Schipholregels, zichtbaar en gesloten te dragen. Uitgezonderd hiervan zijn:
 - a. Medewerkers die zich bevinden in de regieruimten of de afgesloten verblijfsruimten;
 - b. Passagiers en bemanningsleden die van en naar een vliegtuig worden vervoerd/ begeleid. Voor bemanningsleden blijft de afhandelaar te allen tijde verantwoordelijk.
2. Eenieder die in de bagagegebieden of op de Aircraft Stand aanwezig is dient geschikte veiligheidsschoenen te dragen. Uitgezonderd hiervan zijn:
 - a. passagiers;
 - b. bemanningsleden voor zover zij niet op enigerlei wijze betrokken zijn bij grondafhandelings-activiteiten;

- c. personen die de bagagegebieden doorkruisen om van en naar hun werkplek, omkleedruimte of operator ruimte te gaan.
3. Voetgangers in de bagagegebieden maken verplicht gebruik van de door gele stippen aangegeven looproutes, indien aanwezig. Voetgangers hebben in de bagagegebieden nooit voorrang.
4. Eenieder die aan Airside en in de bagagegebieden werkzaam is, dient voor de taakuitvoering geschikte werkkleding te dragen.

Artikel 22 – Algemene regels over Vervuiling, Afval & Lekkages binnen het Luchthavengebied

1. Alle stoffen, materialen en producten dienen zodanig te worden behandeld, opgeslagen, verpakt en getransporteerd, dat verspreiding buiten de daartoe bestemde opslagen, verpakkingen en transportmiddelen niet kan plaatsvinden.
2. Afval:
 - a. Dient direct te worden opgeruimd door de veroorzaker van het afval;
 - b. Dient gescheiden aangeleverd te worden;
 - c. Van bedrijven dient te worden afgevoerd in gesloten vuilniszakken die voorzien zijn van het bedrijfslogo van het desbetreffende bedrijf.
3. Het is niet toegestaan:
 - a. Om op Airside gebruik te maken van plastic of folie voor verpakkingen met uitzondering van geseald materiaal dat dusdanig geseald en afgedekt is met een palletnet dat het plastic of folie niet los kan raken en ongeopend het vliegtuig in gaat;
 - b. Om op Airside plastic en folie voor verpakkingen achter te laten. Dit ter voorkoming van Foreign Object Debris (FOD);
 - c. Vuilnis, afval, gevaarlijke stoffen of andere stoffen te deponeren of achter te laten op andere dan de daarvoor door de Exploitant bepaalde plaatsen;
 - d. Zonder toestemming van de Exploitant stoffen te lozen op de rioleringsstelsels van de Exploitant of op het binnen het Luchthavengebied aanwezige oppervlaktewater.
4. De eventueel uit lekkages van luchtvaartuigen, voertuigen, materieel, installaties en/of opgeslagen materiaal voortvloeiende schade dient zoveel mogelijk te worden beperkt met inachtneming van de eigen veiligheid.
5. Wanneer bij of uit een vliegtuig brandstoflekkage wordt geconstateerd, vindt het (opnieuw) starten van de motoren niet eerder plaats, dan na overleg met de Exploitant.
6. Kosten die de Exploitant maakt als het gevolg van niet of niet juist opgeruimd afval, vervuiling en/of lekkages kan de Exploitant verhalen op de veroorzaker.

Artikel 23 – Algemene regels voor parkeren, opslaan of stallen van voertuigen, vliegtuigen en materieel binnen het Luchthavengebied

1. Parkeren, laden en lossen en zonder noodzaak stilstaan is alleen toegestaan in de daarvoor bestemde vakken.
2. Door de Exploitant kan worden gelast dat geparkeerde of gestalde luchtvaartuigen, voertuigen of materieel worden verplaatst, indien hij dit uit het oogpunt van goede orde en veiligheid noodzakelijk acht.
3. Parkeren is alleen toegestaan op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Tenzij daar voor andere locaties schriftelijke toestemming is verleend door de Exploitant.
4. In aangegeven laad- en losgebieden is het alleen toegestaan om direct goederen te laden en te lossen. Parkeren van voertuigen kan alleen wanneer daarvoor schriftelijke toestemming is verleend door de Exploitant.
5. Het is niet toegestaan om op andere dan de daartoe door de Exploitant aangewezen plaatsen voertuigen, materieel of goederen, op te slaan, te stallen, te reinigen of te repareren.

6. Het is niet toegestaan om zonder de toestemming van de Exploitant een voertuig of materieel langer dan zeven achtereenvolgende dagen in de daarvoor bestemde vakken **of vergelijkbare parkeer- of stallinglocatie** te parkeren of te stallen.
7. Het is niet toegestaan voertuigen of materieel te parkeren of op te slaan binnen een afstand van drie meter aan weerszijden van een periferiehek.
8. De afstand tussen geparkeerde luchtvaartuigen en de grens van het voor publiek toegankelijke terreingedeelte dient tenminste 7 meter te bedragen.
9. Luchtvaartuigen, voertuigen en materieel dienen dusdanig te worden geparkeerd of opgeslagen dat het risico op weggrollen of wegwaaien te allen tijde wordt voorkomen.
10. Het opstellen, parkeren en stallen van, alsmede het verrichten van reparaties aan luchtvaartuigen is slechts na van de Exploitant verkregen toestemming toegestaan op of in de daarvoor bestemde of aangewezen locaties.
11. Parkeervakken voor specifieke type voertuigen en/of materieel mogen alleen door betreffend type afhandelingsvoertuigen en/of materieel worden gebruikt.
12. **Stallen van afhandelingsmaterieel ULD dient plaats te vinden op aangewezen stallinglocaties (racking).**
13. Parkeren van een Elektrisch Voer- en Werktuig (EVW) dient op de voorgeschreven wijze in de toegewezen oplaad- parkeerposities en/of laadstations te geschieden.
14. Het is met een elektrisch voer- of werktuig niet toegestaan om in de Terminal langer dan 20 minuten te parkeren buiten de toegewezen oplaad- parkeerposities en/of laadstations.

Artikel 24 – Algemene regels voor een veilig verkeer binnen het Luchthavengebied

1. Het is niet toegestaan dat betrokkenen bij een verkeersongeval de plaats van het ongeval verlaten voordat door de Exploitant of overheidsinstantie de identiteit van de betrokkenen en de gegevens van het (de) betrokken voertuig(en) zijn vastgesteld. (*Zie ook Artikel 16 - Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties*).
2. Verkeersdeelnemers dienen zich **binnen het Luchthavengebied** zodanig te gedragen dat zij geen gevaar op de weg, platformen of in de Terminal veroorzaken of dat het overige verkeer wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
3. Weggebruikers die aan het verkeer op de wegen van de niet voor publiek opengestelde delen van het Luchthavengebied deelnemen, dienen zich te gedragen overeenkomstig de voorschriften als vervat in het 'Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990' (RVV 1990)¹.
4. Bestuurders van motorvoertuigen dienen minimaal te beschikken over een geldig rijbewijs B en daarnaast:
 - a. Voor motorvoertuigen ingeschreven bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) een geldig rijbewijs zoals bedoeld in artikel 15 tot en met 25 van het Reglement Rijbewijzen als onderdeel van de Wegenverkeerswet; Dan wel een bewijs dat de bestuurder een adequate, specifieke opleiding voor dit voertuig heeft gevolgd;
 - b. Voor motorvoertuigen niet ingeschreven of geschorst bij de RDW een bewijs dat de bestuurder een adequate, specifieke opleiding voor dit voertuig heeft gevolgd;
 - c. Een Rijbevoegdheid platformen (apron), indien de bestuurder een voertuig bestuurt op een platform;
 - d. Een *Veldbevoegdheidsbewijs*, indien de bestuurder een voertuig bestuurt in de manoeuvring area.
5. Het is degene die binnen het Luchthavengebied een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.
6. Bestuurders van een (gemotoriseerd) voertuig en hun passagiers dienen gebruik te maken van een beschikbare veiligheidsgordel en dienen de deuren van het voertuig (indien aanwezig) gesloten te houden. Met uitzondering van bestuurders en bijrijders van de bagagetrekkers, transportbanden en ULD

¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2019-07-01>
Interne classificatie: Publiek

transporters, gedurende de afhandeling van een vliegtuig, waarbij zij op één Aircraft Stand blijven en waarbij zij veelvuldig in- en uitstappen.

7. De onder het zesde uitgezonderde categorie bestuurder dienen op de Aircraft Stand niet harder dan stapvoets rijden.
8. Motorvoertuigen dienen te allen tijde dimlicht te voeren.
9. Men dient gebruiksklare voertuigen niet onbeheerd en/of met onnodig werkende motor achter te laten.
10. Voertuigen zijn uitgerust met een deugdelijke parkeerrem, die in werking is gesteld indien het bedienend personeel zich niet in of op het voertuig bevindt.
11. Voetgangers dienen gebruik te maken van de voetgangerspaden en trottoirs. Voetgangers aan airside hebben nooit voorrang en maken verplicht gebruik van de gele stippen om over te steken, indien aanwezig. Kruis de weg nooit diagonaal.
12. Bestuurders van voertuigen dienen zich aan de volgende maximale snelheden te houden:
 - a. In de Terminal geldt een maximumsnelheid van 8km per uur voor EVW's;
 - b. In bagagegebieden geldt een maximumsnelheid van 10km per uur;
 - c. In bagagegebieden **inclusief de volledige bijbehorende in- en uitritten** dient de snelheidsbegrenzer te allen tijde op de (motor) voertuigen zichtbaar (middels de groene lamp) te zijn ingeschakeld op de toegestane maximumsnelheid;
 - d. Op platformen wordt stapvoets gereden met een maximumsnelheid van 10km per uur;
 - e. Op platformen dient, voor zover aanwezig in of op een voertuig, de snelheidsbegrenzer te allen tijde op de (motor) voertuigen zichtbaar (middels de groene lamp) te zijn ingeschakeld op de toegestane maximumsnelheid;
 - f. Het is niet toegestaan met voertuigen met gevolg van bagagekarren, palletwagens of dolly's sneller te rijden dan 15 kilometer per uur bij het naar beneden rijden van:
 - De afritten van de viaducten RH-weg over de A4;
 - De toerit tot de Kaagbaantunnel;
 - De toerit tot de tunnel bij het R-platform.
 - g. Op randwegen geldt een maximumsnelheid van 30km per uur;
 - h. Op rijbanen en dienstwegen geldt een maximumsnelheid van 60km per uur.

Artikel 25 – Nadere regels voor veilig verkeer en vervoersmiddelen

1. Het is niet toegestaan op niet voor publiek toegankelijke wegen deel te nemen aan het verkeer in een voertuig dat niet is gekeurd. De onderhoudsstatus dient overhandigd te kunnen worden op aanvraag van de Exploitant.
2. Het is niet toegestaan deel te nemen aan het verkeer in een voertuig dat:
 - a. Niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rij-technisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert; en/of
 - b. Niet voldoet aan de eisen zoals gesteld in 'Deel 1.1.2 - Voertuigeisen aan Airside' van '1.1 Handboek Airside algemeen'.
3. Het is de bestuurder van een voertuig niet toegestaan gebruik te maken van optische en/of geluidssignalen, met uitzondering van bestuurders van:
 - Voertuigen van de Exploitant;
 - Voertuigen van hulpdiensten;
 - Voertuigen in het landingsterrein;
 - Sleep- en pushback-voertuigen tijdens het uitvoeren van een sleep- of pushbackbeweging.
4. Het is niet toegestaan een combinatie van bagagekarren, palletwagens en containerdolly's te trekken, tenzij:
 - a. De maximale treinlengte inclusief trekker niet langer is dan 30 meter;
 - b. De maximale treinlengte in de bagagegebieden, inclusief trekker, niet langer is dan 27,5 meter;
 - c. Deze niet meer dan zes bagagekarren of containerdolly's bedraagt;
 - d. Deze niet meer dan vijf palletwagens bedraagt;
 - e. De volgorde bij combinaties van groot naar klein is.
5. Het is niet toegestaan bagagekarren te gebruiken zonder afdichting.

6. In de Terminal is het gebruik van EVW's slechts toegestaan indien:
 - a. Voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant is verkregen;
 - b. Voldaan wordt aan de 'Regels en eisen voor gebruik EVW's in en om de Terminal';
 - c. Men voetgangers altijd voorrang verleend;
 - d. Er geen akoestisch signaal wordt gebruikt;
 - e. Er niet meer personen vervoerd worden dan het aantal zitplaatsen per EVW.
7. Het is niet toegestaan om EVW's te gebruiken in het beperkt publiek gebied tussen 06:00 - 10:00 uur, 12:30 - 14:00 uur en 18:00 - 19:30 uur (piekuren) anders dan voor primair gebruik.
Onder primair gebruik wordt verstaan:
 - Vervoer van mindervaliden;
 - Ambulance Vervoer;
 - Vervoer van alleenreizende kinderen;
 - Transport van bagagekarren; en
 - Uitvoering van wettelijk toezicht.
8. In de bevoorradingskelders aan Landside gelden maximale toegestane voertuiglengtes. Het is niet toegestaan de bevoorradingskelder te betreden, tenzij:
 - a. in de Laadloskade de voertuiglengte niet langer is dan 9 meter;
 - b. in de Expeditiestraat de voertuiglengte niet langer is dan 12 meter; en
 - c. in de Transportstraat de voertuiglengte niet langer is dan 9 meter.

Algemene regels voor commerciële activiteiten binnen het Luchthavengebied

Artikel 26 – Verbod op commerciële activiteiten

1. Het is binnen het Luchthavengebied, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant, niet toegestaan: Reclameborden, aanplakbiljetten e.d. aan te (laten) brengen en vlugschriften, drukwerken, circulaires of afbeeldingen te (laten) verspreiden of op andere wijze reclame te maken.
2. Het is binnen het Luchthavengebied, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant, niet toegestaan commerciële activiteiten te verrichten, te doen of laten verrichten, waaronder in ieder geval begrepen:
 - a. Het aanbieden van taxidiensten anders dan door aanwezigheid met de taxi op de weg in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 en overige in het Luchthavengebied geldende regels en met vergunning in de zin van de Wet personenvervoer 2000;
 - b. Het aanbieden van auto's of andere vervoermiddelen voor de verhuur;
 - c. Het aanbieden van parkeerdiensten;
 - d. Venten en colporteren;
 - e. De verkoop van drink- en etenswaren alsmede genotmiddelen.

Artikel 27 – Gevonden voorwerpen

1. Met betrekking tot gevonden voorwerpen is de Exploitant aangewezen als gemeente in de zin van het Burgerlijk Wetboek boek 5, artikel 12. Op grond van Titel 2 van het Burgerlijk Wetboek 5 rusten op de Exploitant en de vinder de volgende rechten en plichten:
 - a. De vinder van een zaak is verplicht met bekwame spoed, in ieder geval binnen 24 uur, aangifte te doen bij de afdeling 'Gevonden Voorwerpen' van de Exploitant;
 - b. De vinder dient de zaak in bewaring te geven aan de Exploitant, tenzij de Exploitant anders vordert;
 - c. De vinder dient de zaak in de toestand zoals deze werd gevonden, zonder onderdelen van de zaak te scheiden of anderszins veranderingen aan de zaak aan te brengen, aan te geven en in bewaring te geven conform sub a en b;
 - d. De eigenaar verkrijgt het gevonden voorwerp indien dit voor de hieronder genoemde termijnen wordt opgeëist. Degene die de zaak opeist kan een bewaarsom in rekening worden gebracht;

- e. De Exploitant is gerechtigd gevonden voorwerpen anders dan waardevolle zaken, die niet binnen 3 maanden zijn opgeëist en die anders dan op haar vordering aan de Exploitant in bewaring zijn gegeven, voor haar rekening te verkopen, of haar om niet aan een derde over te dragen of te vernietigen;
- f. Waardevolle zaken worden voor een termijn van 12 maanden door de Exploitant in bewaring gehouden. Indien deze zaken niet binnen deze termijn zijn opgeëist, kan de vinder gedurende 1 maand na het verstrijken van bovengenoemde termijn van 12 maanden hierop aanspraak maken;
- g. Indien de vinder zich niet meldt, mag de zaak na 13 maanden door de Exploitant voor haar rekening worden verkocht.
- h. Degene die bagage of luchtvracht aantreft op de rijbaan, dient dit indien mogelijk op een veilige wijze naast de rijbaan te plaatsen en direct de Havendienst hierover te informeren.

4 Nadere voorschriften met betrekking tot Airside

Artikel 28 – Extreme weersomstandigheden

1. Het is na afkondiging door de Exploitant van een afhandelingsverbod voor (delen van) het Luchthavengebied niet toegestaan afhandelingsactiviteiten te verrichten in een onbeschermd omgeving met uitzondering van afhandelingsactiviteiten in een aan de passagiersbrug aangesloten vliegtuig.
2. Personen die zich tijdens een afhandelingsverbod in een niet aan de passagiersbrug aangesloten vliegtuig bevinden, dienen in het vliegtuig te blijven totdat het verbod is opgeheven.
3. Bij (te verwachten) extreme weersomstandigheden kan de Exploitant opdracht geven extra maatregelen te treffen om het weggrollen of wegwaaien van vliegtuigen, materieel en voertuigen te voorkomen. Bij nalatigheid zal de Exploitant, op kosten van degene die nalatig is geweest, dit alsnog (laten) uitvoeren.
4. Lid 3 is ook van toepassing op Schiphol Oost. Mocht er buiten kantoortijden geen afhandelaar of eigenaar aanwezig zijn, dan zal de Exploitant de juiste maatregelen (laten) treffen.

Artikel 29 – Nadere verkeersregels aan Airside

1. Het is niet toegestaan:
 - a. Bij een rood BZO-licht over te steken zonder bevoegde begeleiding;
 - b. Vliegtuigrijbanen te betreden, tenzij gebruik wordt gemaakt van de daartoe bestemde oversteekplaatsen;
 - c. Bij een rood verkeerslicht en/of gesloten slagboom het tracé van de Kaagbaantunnel te betreden;
 - d. Voor en achter een vliegtuig langs te gaan indien de anti-collision lights branden, met uitzondering van voertuigen die betrokken zijn bij de-icing activiteiten;
 - e. De 60 cm brede rode klaringslijn te overschrijden zonder de juiste autorisatie en toestemming van de Exploitant.
2. Verkeer op de wegen rond de pieren heeft voorrang op het verkeer afkomstig van de platformen en verkeer op een vliegtuigrijbaan heeft voorrang op het verkeer op een oversteek.
3. In het landingsterrein en op het platform hebben de hieronder genoemde categorieën gebruikers ten opzichte van elkaar voorrang in de daarbij vermelde volgorde:
 - a. Startende of landende luchtvaartuigen;
 - b. Motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere hulpverleningsdiensten, voor zover zij optische en geluidssignalen voeren;
 - c. Taxiënde vliegtuigen en hoverende helikopters, evenals de motorvoertuigen die deze begeleiden;
 - d. Passagiers die te voet van en naar de luchtvaartuigen worden begeleid;
 - e. Gesleepte luchtvaartuigen;
 - f. Andere voertuigen.
4. De maximale doorrijhoogte op randwegen en dienstwegen, inclusief Kaagbaantunnel, bedraagt 3,80 meter. Voertuigen hoger dan 3,80 meter dienen (door de bestuurder) vooraf te worden aangemeld bij de Havendienst in verband met begeleiding van/naar de werkpositie.
5. Voor de Kaagbaantunnel geldt een maximale toegestane breedte van 3,80 meter. Voertuigen die, met inbegrip van lading, breder zijn dan 3,80 meter dienen door de bestuurder vooraf te worden aangemeld bij de Havendienst in afwachting van begeleiding. Vrijgesteld is verkeer afkomstig van Schiphol-centrum via de Lampenistenstraat naar het Romeo-platform en vice versa.
6. Vanwege het tunnelveiligheidsysteem is het niet toegestaan om te stoppen of te parkeren in de Kaagbaantunnel. Bij afgevalen lading, overmacht of andere noodzaak dient direct de tunneloperator in kennis te worden gesteld via het telefoonnummer 020 601 2333.

Artikel 30 – Voorschriften met betrekking tot brandstoffen, gevaarlijke stoffen en explosieven

1. Het is niet toegestaan:
 - a. (Vliegtuig)brandstoffen binnen het Luchthavengebied op te slaan op andere dan de daarvoor door de Exploitant aangewezen opslagplaatsen;
 - b. (Vliegtuig)brandstoffen of andere gevaarlijke en/of milieubelastende stoffen op te slaan of te vervoeren zonder vooraf verkregen toestemming van de Exploitant, met inachtneming van de wettelijke bepalingen ter zake;
 - c. (Vliegtuig)brandstoffen te vervoeren met voertuigen die niet voorzien zijn van een geschikte en goedgekeurde brandblusser.
2. Het is niet toegestaan gevaarlijke stoffen als luchtvracht verpakt:
 - a. Langer dan 5 uur op het platform te laten staan;
 - b. Onbeheerd en zonder toezicht op het platform te laten staan;
 - c. Op het platform om te pakken, over te tappen of af te vullen.
3. Het vervoer van gevaarlijke stoffen aan Airside is slechts toegestaan indien:
 - a. Tijdens het vervoer de scheiding van gevaarlijke stoffen volgens Europese regels² worden aangehouden;
 - b. De transporteenheid is uitgerust met een voorziening om de lading droog te houden;
 - c. Aan minimaal één zijde van de transporteenheid Dangerous Goods-tags (DG-tags) zijn aangebracht;
 - d. De transporteenheid voorzien is van een geschikte en goedgekeurde brandblusser.
4. Vliegtuigen met explosieven aan boord worden geparkeerd op de daartoe door de Exploitant aangewezen plaatsen.

Artikel 31 – Voorschriften met betrekking tot het verrichten van tankwerkzaamheden

1. Het is niet toegestaan tijdens het tanken van vliegtuigen:
 - a. Een startwagen of Ground Power Unit (GPU) te starten;
 - b. Een startwagen of GPU aan te sluiten of af te koppelen;
 - c. Personen, afhandelingsmaterieel of voertuigen binnen de tankzone toe te laten die niet rechtstreeks bij het tankproces betrokken zijn;
 - d. Flitslampjes of elektronenflitsers te gebruiken binnen de tank- en afhandelingszone.
2. Het is niet toegestaan:
 - a. Een vliegtuig te tanken met passagiers aan boord indien niet wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in 'Aerodrome Manual hoofdstuk 15.2 Handhaving veiligheidsmaatregelen tijdens tanken - Tanken met passagiers aan boord'.
 - b. Een hefschroefvliegtuig te tanken met:
 - Passagiers aan boord;
 - Draaiende rotor(s); en/of
 - Draaiende motor(en) zonder toestemming van de Exploitant.
 - c. Tankwerkzaamheden te verrichten bij een vliegtuig met een in bedrijf zijnde motor.
 - d. Tankwagens, met uitzondering van dispensers, zodanig bij een vliegtuig op te stellen dat deze niet onder alle omstandigheden onbelemmerd vooruit naar een veilige zone kan rijden.
 - e. Afhandelingsmaterieel of voertuigen voor een tankwagen te plaatsen, met uitzondering van dispensers, dat hierdoor weggrijden wordt belemmerd.
 - f. De aanwezige noodstopknoppen van een tank- of hydrantensysteem te blokkeren. Een noodstop dient te allen tijde bereikbaar te blijven om bij een noodsituatie de noodstopdrukker te kunnen activeren. Hiervoor dient een vrije ruimte van minimaal 1 meter gehanteerd te worden.

² Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen & RICHTLIJN 2008/68/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land en ICAO annex 18.

- g. Te tanken voor zover geen maatregelen zijn getroffen ter vermindering van milieuverontreiniging.
- h. Te tanken in hangars:
 - Zonder brandweertoezicht;
 - Zonder dit 60 minuten van tevoren te melden aan het Regiecentrum Schiphol.
- i. Te tanken wanneer boven of in de onmiddellijke omgeving van het Luchthavengebied de weersomstandigheden daartoe aanleiding geven.

Artikel 32 – Voorschriften met betrekking tot het platform

Op Schiphol worden binnen het Luchthavengebied verschillende typen locaties onderscheiden waar luchtvaartuigen aankomen, zich opstellen en/of vertrekken, met als doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten. Voor verdere toelichting op de locaties, zie bijlage 3b.

Op het platform dienen onderstaande regels te worden gevolgd.

Regels met betrekking tot de veiligheid

1. Voor aankomst van een luchtvaartuig en voordat vliegtuigmotoren bij vertrek van een luchtvaartuig in werking worden gesteld worden stoffen en/of afhandelingsmaterieel die gevaar of schade kunnen opleveren opgeruimd, dan wel uit de onmiddellijke omgeving van het vliegtuig verwijderd.
2. Het is niet toegestaan het zicht tussen het vliegtuig en de Marshaller of degene die het Visual Docking Guidance System (VDGS) bedient, te belemmeren.
3. Het is niet toegestaan dat personen, vracht, voertuigen, afhandelingsmaterieel zich, bij het in- of uitrijden van een luchtvaartuig, binnen de rode belijning van de Equipment Restraint Area (ERA) bevinden. Met uitzondering van:
 - a. Materieel binnen het daarvoor bestemde én gemarkeerde vak;
 - b. Personen en voertuigen die activiteiten verrichten voor de parkeerprocedure van het luchtvaartuig.
4. Het is niet toegestaan dat personen zich onder de vliegtuigvleugel begeven met uitzondering van personen die zich bezighouden met de vluchtuitvoering, de vluchtafhandeling of inspecties van het betreffende luchtvaartuig.
5. Het is niet toegestaan dat personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel zich rondom het luchtvaartuig op de ERA bevinden als de anti-collision lampen branden en/of de motoren in werking zijn. Uitgezonderd hiervan zijn personen die assisteren bij de parkeerprocedure van het luchtvaartuig.
6. Na het parkeren van het luchtvaartuig mogen alleen personen, afhandelingsmaterieel en voertuigen die betrokken zijn bij de afhandeling van dat luchtvaartuig of de vluchtuitvoering, zich op de ERA bevinden.
7. Bij een in gebruik gestelde Aircraft Stand (Vliegtuigopstelplaats) dient een geschikte en goedgekeurde brandblusser op de daartoe gemarkeerde plaats aanwezig te zijn.
8. Brandblussers dienen na gebruik weer op de gemarkeerde plaatsen te worden teruggezet en de Luchthavenbrandweer Schiphol dient via de Havendienst onmiddellijk in kennis te worden gesteld van het gebruik van de brandblusser.
9. Het is niet toegestaan:
 - a. Afhandelingsmaterieel hoger dan 2,25 meter te plaatsen op (delen van) de (opstel)plaatsen:
 - C04, C06, C08, C10, C13;
 - tussen C07 en C09;
 - tussen C09 en C11;
 - tussen C12 en C14;
 - tussen E02, E03, E04, E06; en
 - tussen de opstelplaatsen aan de oneven zijde van de B-pier.
 - b. Afhandelingsmaterieel te plaatsen tussen de opstelplaatsen aan de oneven zijde van de B-pier dat niet bestemd is voor de eerstvolgende afhandeling.
 - c. Afhandelingsmaterieel hoger dan 3,50 meter te plaatsen grenzend aan de opstelplaatsen op de E-pier, de F-pier, de G-pier, het R-platform en het S-platform.

10. Het is niet toegestaan in rood gearceerde gebieden te stoppen of te parkeren.
 - a. Uitzonderd hiervan zijn catering-, service- of waterwagens die ten behoeve van de afhandeling verplicht zijn aan de kant van de passagiersbrug op het luchtvaartuig aan te sluiten.
 - b. Het rood gearceerde bewegingsgebied van de passagiersbrug mag uitsluitend gebruikt worden door deze voertuigen indien:
 - Het zwaailicht en geluidssignaal van de passagiersbrug uit zijn;
 - Er voldoende ruimte aanwezig is.

Regels met betrekking tot passagiers

11. Degenen die zijn belast met de afhandeling van passagiers zien erop toe dat:
 - a. Alleen geautoriseerde personen Airside betreden. Wanneer zij constateren dat een ongeautoriseerd persoon Airside betreedt via de Lounge of het wachtgebied bij de gate, dan dienen diegenen direct het Security Control Center te informeren.
 - b. De passagiers zich slechts in groepen en onder begeleiding van ten minste één afhandelaar en/of luchtvaartmaatschappij via de kortst mogelijke en veilige route over de Aircraft Stand begeven.
12. Het is niet toegestaan personen zonder begeleiding in of uit een vliegtuig met een in werking gestelde motor te laten stappen.
13. Het vorige lid geldt niet ten aanzien van meermotorige vliegtuigen voor zover het de motor of motoren aan de andere zijde van het vliegtuig betreft dan waar het in- en uitstappen plaatsvindt en deze personen bij het verlaten of het naderen van het vliegtuig de in werking zijnde motor of motoren niet hoeven te passeren.
14. De begeleidende persoon dient tenminste 18 jaar of ouder te zijn.
15. Het is niet toegestaan dat passagiers te voet oversteken naar een naastgelegen Aircraft Stand. Een uitzondering geldt voor passagiers die bij een vliegtuigwissel op het B-platform door de afhandelaar worden begeleid. Hiervoor dient vooraf door de Exploitant toestemming verleend te zijn.

Regels met betrekking tot een veilige afhandeling

16. Het is niet toegestaan een Aircraft Stand over te steken met uitzondering van:
 - a. Personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel voor het verrichten van werkzaamheden in de aangrenzende Aircraft Stand .
 - b. Tankwagens op de C-pier; deze mogen achter de luchtvaartuigen langs meerdere opstelplaatsen kruisen onder de volgende voorwaarden:
 - De chauffeur dient zich ervan te overtuigen dat er voldoende ruimte aanwezig is om achter de luchtvaartuigen de opstelplaatsen te kruisen;
 - De chauffeur dient zo dicht mogelijk tegen de brede rode klaringslijn achter de luchtvaartuigen langs te rijden.
 - c. Vanaf BZO-fase C is het voor tankwagens niet toegestaan om achter de luchtvaartuigen langs te rijden.
17. Bestuurders van voertuigen en afhandelingsmaterieel dienen voor het op- en afrijden van een Aircraft Stand gebruik te maken van de als zodanig gemarkeerde in- en uitrit met uitzondering van:
 - de pushbacktrekkerchauffeur;
 - de Marshaller;
 - de bestuurder van de passagiersbus.Die de Aircraft Stand ook voor de neus van het vliegtuig op en af mogen rijden.
18. Het gebruik van wingwalkers is niet toegestaan, behoudens toestemming van de Exploitant na een schriftelijk verzoek daartoe van een grondafhandelaar of een luchtvaartmaatschappij.
19. Gebruik van het ESA is alleen toegestaan als de voorafgaande afhandeling gereed is.
20. Het opstellen van voertuigen en/of materieel in een ESA mag niet eerder dan 30 minuten voor aankomst (EIBT) gepositioneerd worden in deze vakken, tenzij de Exploitant voor bepaalde aanvalsvakken een andere tijd bepaald.
21. Zodra alle afhandelingsactiviteiten uitgevoerd zijn dient de ESA direct ontruimd te worden.
22. Het is niet toegestaan lading en/of afhandelingsmaterieel op de Aircraft Stand op te stellen buiten de daartoe aangegeven ESA. Een uitzondering hierop is wachten met je voertuig en afhandelingsmateriaal op de in- en uitrit van de Aircraft Stand waar je de binnenkomende vlucht gaat afhandelen.

Artikel 33 – Voorschriften met betrekking tot het K-platform

1. Het is niet toegestaan:
 - a. Te taxiën met vliegtuigen in BZO-fase C (RVR <350m.) en D (RVR <200m). De FMA kan, in uitzonderlijke situaties, taxiënde vliegtuigen onder begeleiding van een Operations voertuig op het K-platform toestaan;
 - b. Zich op de platformrijbaan van het K-platform te bevinden met uitzondering van personeel dat rechtstreeks betrokken is bij de afhandeling van een zich op de platformrijbaan bevindend luchtvaartuig;
 - c. Met voertuigen de platformrijbanen over te steken, tenzij dat plaats vindt op gemarkeerde oversteekplaatsen;
 - d. Dat personeel van de afhandelaar zonder bevoegd verklaring van de Exploitant aanwijzingen geeft aan de piloten over de locatie van de aangewezen opstelplaatsen en stoppunten;
 - e. Dat piloten vertrekken zonder actuele taxi-informatie van de afhandelaar over het K-platform. Voor het geven van de taxi-informatie stelt de afhandelaar vast dat het voorgenomen vertrek niet conflicteert met andere bewegingen.
2. De Exploitant kan personeel van de afhandelaar bevoegd verklaren voor het geven van aanwijzingen aan piloten op het K-platform, indien een door de Exploitant goedgekeurde opleiding met succes is doorlopen.
3. Het omdraaien van vliegtuigen op de opstelplaatsen op het K-platform dient altijd plaats te vinden door middel van sleep- en pushbackbewegingen en nooit op eigen vermogen van het luchtvaartuig. Uitgezonderd hiervan zijn toestellen van het type C130 Hercules deze toestellen mogen op motorvermogen gedraaid worden op K35, gebruik makend van K36 en begeleid door een daarvoor door de Exploitant tot marshalling bevoegd verklaard personeelslid van afhandelaren (*zie lid 2 van dit artikel*).
4. Sleepbewegingen met vliegtuigen op het K-platform tussen verschillende opstelplaatsen en tussen hangars en opstelplaatsen dienen met Apron Control te worden afgestemd.
5. Voertuigen die betrokken zijn bij het begeleiden, marshallen of slepen van luchtvaartuigen dienen een amberkleurig zwaailicht te voeren.
6. Afhandelaren zijn verplicht om de door hen afgehandelde vliegtuigen aanwijzingen te geven voor correct gebruik van de stopposities voor de GA-Terminal.
7. Wanneer meerdere afhandelaren op het K-platform actief zijn, zal de Exploitant één afhandelaar aanwijzen die namens de afhandelaren de volgende handelingen verricht:
 - Het coördineren van de opstelplaats-planning met de Exploitant;
 - Het contact onderhouden met aankomende en vertrekkende vluchten voor wat betreft toekenning van opstelplaatsen en bewegingen op het platform. Voor dit doel wordt door de Exploitant een communicatiekanaal ter beschikking gesteld;
 - Het contact onderhouden met de Exploitant met betrekking tot aankomende en vertrekkende sleepbewegingen;
 - Het contact onderhouden met afhandelingspersoneel voor zover dat voor de veiligheid van dat personeel in verband met aankomende en vertrekkende vluchten van belang is.

Artikel 34 – Voorschriften met betrekking tot luchtvaartuigen

1. Luchtvaartuigen:
 - a. Landen of stijgen op van de daartoe bestemde en als zodanig door de Exploitant beschikbaar gestelde baan;
 - b. Taxiën op de daarvoor bestemde rijbanen of daartoe bestemde gedeelten van het landingsterrein, zoals deze zijn gepubliceerd in de betreffende luchtvaartpublicaties (Aeronautical Information Publication);
 - c. Worden verplaatst en geparkeerd overeenkomstig de door de Exploitant of de luchtverkeersleiding gegeven aanwijzingen.
2. Het is niet toegestaan zonder sleep- of pushbackbevoegdheid van de Exploitant sleep- of pushbackbewegingen uit te voeren.

3. Sleep- of pushbackbewegingen dienen te worden uitgevoerd volgens de regels en procedures van 'Deel 1.2.4 – Uitvoeren sleepbewegingen' en 'Deel 1.2.5 – Uitvoeren push- backbewegingen' van '1.2 Handboek landingsterrein'.
4. De- en anti-icingactiviteiten dienen te worden uitgevoerd volgens de regels en procedures van 'Deel 1.5.2 Winteroperatie: Waterkwaliteit & De-icing' van '1.5 Handboek Sneeuw, gladheid en de-icing'.
5. Proefdraaien en aanpikken dient plaats te vinden conform de regels en procedures van de 'Deel 1.2.12 – Proefdraaien en aanpikken' van '1.2 Handboek landingsterrein'.
6. Het is niet toegestaan:
 - a. Te compenseren buiten de compenseerplaats;
 - b. Een powerback uit te voeren.
7. Het is, zonder toestemming van de Exploitant, niet toegestaan:
 - a. Te proefdraaien;
 - b. Te compenseren;
 - c. Nose-out te parkeren.
8. Het aanpikken van vliegtuigmotoren op de opstelplaatsen is slechts toegestaan
 - a. Na toestemming van de Exploitant;
 - b. Tot ground idle;
 - c. Voor maximaal 2 motoren;
 - d. Gedurende maximaal tien minuten.
9. De afhandelaar dient te beschikken over towbars die geschikt zijn voor de types vliegtuigen die worden afgehandeld.

Artikel 35 – Voorschriften tot voorkoming geluidsoverlast luchtvaartuigen (specifiek H2 en H3 luchtvaartuigen)

1. Starts en landingen met Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
2. Nieuwe vluchten met onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
3. Uitgezonderd van de bovengenoemde eisen zijn:
 - a. Luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist;
 - b. Militaire luchtvaartuigen;
 - c. Regeringsvluchten;
 - d. Luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist.

Artikel 35a – Het gebruik van Hoofdstuk 4 vliegtuigen (tot Δ EPNdB -12 (dag)/-13 (nacht))

Het is niet toegestaan om met Hoofdstuk 4 vliegtuigen tot een geluidswaarde van Δ EPNdB -12 (gedurende de dag) en Δ EPNdB -13 (gedurende de nacht) op de luchthaven Schiphol te opereren. Dit geldt voor vliegtuigtypen waarvan 100% van de IATA subtypen lawaaiiger zijn dan Δ EPNdB -12 (gedurende de dag) en/of Δ EPNdB -13 (gedurende de nacht).

Artikel 36 – Voorschriften met betrekking tot leveren gegevens

Luchtvaartmaatschappijen verschaffen de Exploitant tijdig gegevens die noodzakelijk zijn voor de planning van de inzet van bedrijfsmiddelen. De gegevens dienen te voldoen aan de voorschriften zoals deze zijn opgesteld in het document '[Schiphol Tarieven en Voorwaarden](#)'

Artikel 37 – Voorschriften met betrekking tot Collaborative Decision Making

Enieder die betrokken is bij Collaborative Decision Making (CDM) dient te werken volgens de afspraken, regels en procedures. Deze informatie is te vinden op de websitepagina [CDM](#).

Artikel 38 – (Local)Emergency Response Plan ((L)ERP)

Voor airlines en afhandelaren die passagiers en/of vracht afhandelen en/of vervoeren is het hebben van een (L)ERP vereist.

Het (L)ERP zorgt voor de samenhang tussen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de airline/handlers met alle partijen die betrokken zijn in de verschillende crisissituaties met als doel een betere gezamenlijke en gecoördineerde aanpak. Het (L)ERP moet tenminste voldoen aan de aanbevelingen vermeld in het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart (NCP-L).

Daarnaast kunnen de volgende bronnen worden gebruikt:

- <https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/verstoringen-en-calamiteiten/>
- <https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/nationaal-crisisplan-luchtvaartongevallen-burgerluchtvaart/>

5 Vaststelling & versie

5.0 Datum vaststelling

Datum vaststelling: 31 Oktober 2024
Ingangsdatum: 1 Januari 2025

Aldus vastgesteld te Schiphol.

De directie van Royal Schiphol Group N.V.

5.1 Versie historie

In onderstaand overzicht staan de wijzigingen t.o.v. de voorgaande versie van de Schipholregels en de Regeling Toelating Schiphol (RTS; *zie bijlage 2*). Met betrekking tot de RTS betreft het de onderwerpen handhaving en sancties.

Hoofdstuk	Omschrijving wijziging
Alle	<p>Algemene (tekstuele) wijzigingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daar waar Platform staat kan ook de Engelse vertaling 'Apron' worden gelezen en andersom; • Stand is aangepast naar Aircraft Stand; • Positie is aangepast naar Vliegtuigopstelplaats en kan ook worden gelezen als Aircraft Stand; • Voor EPA, ESA en ERA is besloten de Nederlandse benaming niet meer te gebruiken.
2	<p>Artikel 10 - Titel</p> <p>Voorschriften met betrekking tot toegang personen en voertuigen voor Schipholpashouders</p> <p>Vervangen door:</p> <p>Voorschriften met betrekking tot toegang personen en voertuigen</p>
2	<p>Artikel 10</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Voor de afgifte van een Schipholpas personen is het verplicht om de e-learning Safety & Security met succes te hebben afgerond. Deze e-learning is tevens de voorbereiding op de Safety & Security Test. 4. Voor de afgifte van een Schipholpas personen is het verplicht om op locatie de Safety & Security Test met succes te hebben afgerond. 5. Alle gebruikers van de Luchthaven met toegang tot Airside, dus in het bezit van een blauwe of oranje Schipholpas, moeten op operationeel niveau Nederlands of Engels kunnen verstaan. Deze vaardigheid wordt getoetst op niveau A1/A2 in combinatie met de Safety & Security Test. Als een kandidaat zakt voor de taaltoets gelden dezelfde voorwaarden als voor de Safety & Security Test. <p>Verwijderd. Deze regels zijn opgenomen in het Toegangsbeleid.</p>
2	<p>Artikel 14</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij overtreding van een bepaling van deze Schipholregels is de Exploitant bevoegd de volgende sancties op te leggen: <p>...</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Een voertuig waarmee de overtreding plaatsvindt, verplaatsen of doen laten verplaatsen; ... - De overtreder te verbieden het Luchthavengebied of bepaalde delen daarvan te betreden voor de duur van maximaal 12 maanden; ... <p>Vervangen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij overtreding van een bepaling van deze Schipholregels is de Exploitant bevoegd de volgende sancties op te leggen: <ul style="list-style-type: none"> ... - Een voertuig of materieel waarmee de overtreding plaatsvindt, verplaatsen, doen laten verplaatsen of verwijderen; ... - De overtreder te verbieden het Luchthavengebied of bepaalde delen daarvan te betreden; ...
3	<p>Artikel 17</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het is binnen het Luchthavengebied in het algemeen niet toegestaan om iets te doen of na te laten, waardoor de orde of veiligheid binnen het Luchthavengebied wordt verstoord of waardoor lichamelijk letsel van personen of schade aan eigendommen zou kunnen worden veroorzaakt, of om overlast te veroorzaken. <p>Vervangen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het is binnen het Luchthavengebied in het algemeen niet toegestaan om iets te doen of na te laten, waardoor de orde of veiligheid binnen het Luchthavengebied wordt verstoord of waardoor lichamelijk letsel van personen of schade aan zaken binnen het Luchthavengebied zou kunnen worden veroorzaakt, of om overlast te veroorzaken.
3	<p>Artikel 17</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Voor het maken, openbaren en delen van foto-, video- en/of filmopnamen binnen het Luchthavengebied is voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant vereist, tenzij: <ol style="list-style-type: none"> a. Er sprake is van niet-commercieel, persoonlijk gebruik en het betreffende materiaal naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant niet lijdt tot (reputatie)schade aan personen en/of bedrijven; b. Het betreffende materiaal wordt gemaakt om te dienen als feitelijk bewijs in een voorvallenonderzoek en mits dit uitsluitend voor dat doel wordt gebruikt; c. Het voorgaande is niet van toepassing indien de foto-, video- en/of filmopnamen worden gemaakt of gevorderd door de bevoegde instanties, waaronder begrepen – maar niet beperkt tot – de Koninklijke Marechaussee en de Onderzoeksraad voor Veiligheid. <p>Schriftelijke goedkeuring kan worden gevraagd via press@schiphol.nl. De Exploitant kan voorwaarden stellen aan haar schriftelijke goedkeuring.</p> <p>Wordt lid 11 en is vervangen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Voor het maken, openbaren en delen van foto-, video- en/of filmopnamen voor andere doeleinden - zoals camerabewaking door particuliere organisaties binnen openbaar toegankelijk gebied - binnen het Luchthavengebied is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist via cameradiensten@schiphol.nl, tenzij: <ol style="list-style-type: none"> a. Er sprake is van niet-commercieel, persoonlijk gebruik en het betreffende materiaal naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant niet lijdt tot (reputatie)schade aan personen en/of bedrijven; b. Het betreffende materiaal wordt gemaakt om te dienen als feitelijk bewijs in een voorvallenonderzoek en mits dit uitsluitend voor dat doel wordt gebruikt;

	<p>c. Het voorgaande is niet van toepassing indien de foto-, video- en/of filmopnamen worden gemaakt of gevorderd door de bevoegde instanties, waaronder begrepen – maar niet beperkt tot – de Koninklijke Marechaussee en de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Schriftelijke goedkeuring kan worden gevraagd via press@schiphol.nl. De Exploitant kan voorwaarden stellen aan haar schriftelijke goedkeuring.</p>
3	<p>Artikel 18</p> <p>e. Het is niet toegestaan te roken op Airside en in het Terminalcomplex en rondom de ingangen daarvan. Uitgezonderd hiervan zijn door de Exploitant goedgekeurde en als zodanig aangeduide plekken;</p> <p>f. Vervangende middelen voor roken, zoals de elektronische sigaret en soortgelijke producten met nicotine of welke andere substantie dan ook, te gebruiken op Airside, in het Terminalcomplex en rondom de ingangen daarvan alsmede in de door de Exploitant goedgekeurde en als zodanig aangeduide plekken om te roken.</p> <p>Samengevoegd en vervangen door:</p> <p>e. Te roken op Airside, in het Terminalcomplex en rondom de ingangen daarvan, en op bouwgebieden. Uitgezonderd hiervan zijn de door de Exploitant goedgekeurde en als zodanig aangeduide plekken. Dit geldt ook voor het gebruik van vervangende middelen voor roken, zoals de elektronische sigaret en soortgelijke producten met nicotine of welke andere substantie dan ook.</p>
3	<p>Artikel 21</p> <p>1. Eenieder die zich aan Airside en in de bagagegebieden bevindt dient hoge zichtbaarheidskleding (HVC) van minimaal klasse 2, conform EN ISO 20471:2013 en/of ANSI 107-2015, en bijlage 4 bij deze Schipholregels, zichtbaar en op correcte wijze te dragen:</p> <p>a. Uitgezonderd hiervan zijn medewerkers die zich bevinden in de regieruimten of de afgesloten verblijfsruimten;</p> <p>b. Uitgezonderd hiervan zijn passagiers en bemanningsleden die van en naar een vliegtuig worden vervoerd/ begeleid. Voor deze bemanningsleden blijft de afhandelaar te allen tijde verantwoordelijk.</p> <p>2. Een ieder die in de bagagegebieden of op de Vliegtuigopstelplaats (VOP) aanwezig is, met uitzondering van passagiers en bemanningsleden voor zover zij niet op enigerlei wijze betrokken zijn bij grondafhandelingsactiviteiten die op deze plaatsen worden verricht, dient op correcte wijze veiligheidsschoenen en passende werkkleding te dragen.</p> <p>3. Onderhouds- en technisch personeel dat werkzaam is in de technische gebieden van de bagagegebieden dient zich te houden aan de gestelde eisen uit de HSE standaard.</p> <p>Vervangen door:</p> <p>1. Eenieder die zich aan Airside en in de bagagegebieden bevindt, dient hoge zichtbaarheidskleding (HVC) van minimaal klasse 2, conform EN ISO 20471:2013 en/of ANSI 107-2015 en bijlage 4 bij deze Schipholregels, zichtbaar en gesloten te dragen. Uitgezonderd hiervan zijn:</p> <p>a. Medewerkers die zich bevinden in de regieruimten of de afgesloten verblijfsruimten;</p> <p>b. Passagiers en bemanningsleden die van en naar een vliegtuig worden vervoerd/ begeleid. Voor bemanningsleden blijft de afhandelaar te allen tijde verantwoordelijk.</p> <p>2. Eenieder die in de bagagegebieden of op de Aircraft Stand aanwezig is dient geschikte veiligheidsschoenen te dragen. Uitgezonderd hiervan zijn:</p> <p>a. passagiers;</p> <p>b. bemanningsleden voor zover zij niet op enigerlei wijze betrokken zijn bij grondafhandelingsactiviteiten; en</p>

	<p>c. personen die de bagagegebieden doorkruisen om van en naar hun werkplek, omkleedruimte of operator ruimte te gaan.</p> <p>3. Voetgangers in de bagagegebieden maken verplicht gebruik van de door gele stippen aangegeven looproutes, indien aanwezig. Voetgangers hebben in de bagagegebieden nooit voorrang.</p> <p>4. Eenieder die aan Airside en in de bagagegebieden werkzaam is, dient voor de taakuitvoering geschikte werkkleding te dragen.</p>
3	<p>Artikel 23</p> <p>11. Parkeren van voertuigen en/of afhandelingsmateriaal in een parkeervak dat is voorzien van een elektrische oplaadvoorziening is enkel toegestaan voor elektrisch aangedreven voertuigen en/of elektrisch aangedreven afhandelingsmateriaal.</p> <p>Vervangen door:</p> <p>11. Parkeervakken voor specifieke type voertuigen en/of materieel mogen alleen door betreffend type afhandelingsvoertuigen en/of materieel worden gebruikt.</p>
3	<p>Artikel 24</p> <p>3. Bestuurders van motorvoertuigen dienen minimaal te beschikken over een geldig rijbewijs B en daarnaast:</p> <p>...</p> <p>c. Bestuurders die een voertuig besturen op de platformen dienen in het bezit te zijn van een Rijbevoegdheid platformen, wanneer hun Schipholpas is uitgegeven na 1 januari 2023 (verloopdatum 1 januari 2028). Vanaf 1 januari 2025 geldt voor alle bestuurders die een voertuig besturen op de platformen dat zij in het bezit moeten zijn van een Rijbevoegdheid platformen.</p> <p>Vervangen door:</p> <p>c. Een Rijbevoegdheid platformen (apron), indien de bestuurder een voertuig bestuurt op een platform;</p>
3	<p>Artikel 24</p> <p>5. Het is degene die aan Airside een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.</p> <p>Vervangen door:</p> <p>5. Het is degene die binnen het Luchthavengebied een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.</p>
3	<p>Artikel 24</p> <p>11. Voetgangers dienen gebruik te maken van de voetganger paden, trottoirs en de gele stippen op de weg, indien aanwezig. Voor de gele stippen op de weg geldt dat voetgangers daar géén voorrang hebben. Wanneer deze niet aanwezig zijn dient de veiligste en kortst mogelijke route over de weg te worden gekozen.</p> <p>Vervangen door:</p>

	11. Voetgangers dienen gebruik te maken van de voetgangerspaden en trottoirs. Voetgangers aan airside hebben nooit voorrang en maken verplicht gebruik van de gele stippen om over te steken, indien aanwezig. Kruis de weg nooit diagonaal.
4	Artikel 32 – Titel Voorschriften met betrekking tot vliegtuigposities en vliegtuigopstelplaatsen Vervangen door: Voorschriften met betrekking tot het Platform
4	Artikel 32 Inleidende tekst deels verwijderd. Toelichting op het platform in bijlage 3. Algemene wijziging: <ul style="list-style-type: none"> • Stand is aangepast naar Aircraft Stand; • Positie is aangepast naar Vliegtuigopstelplaats, wordt gelezen als Aircraft Stand; • Daar waar Platform staat kan ook de Engelse vertaling 'Apron' worden gelezen en andersom.
4	Artikel 32 4. Het is niet toegestaan dat personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel zich, na het inrijden van het luchtvaartuig, op de ERA (vliegtuigopstelplaats) bevinden voordat: <ul style="list-style-type: none"> – De wielblokken zijn geplaatst; – De motoren van het luchtvaartuig zijn uitgezet; – De GPU/Fixed Power Unit (FPU) is aangesloten (indien van toepassing); en – De anti-collision lights van het luchtvaartuig zijn gedoofd. <p>Wordt lid 5 en is vervangen door:</p> 5. Het is niet toegestaan dat personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel zich rondom het luchtvaartuig op de ERA bevinden als de anti-collision lampen branden en/of de motoren in werking zijn. Uitgezonderd hiervan zijn personen die assisteren bij de parkeerprocedure van het luchtvaartuig.
4	Artikel 32 5. Na het parkeren van het luchtvaartuig mogen alleen personen, afhandelingsmaterieel en voertuigen die betrokken zijn bij de afhandeling van dat luchtvaartuig, zich op de ERA (vliegtuigopstelplaats) bevinden. Aanvullend geldt dit ook voor : <ol style="list-style-type: none"> a. Personen die reparaties verrichten aan het luchtvaartuig; b. Personen die inspecties uitvoeren of toezicht houden namens de Exploitant of de overheid; c. Passagiers te voet, die van en naar het luchtvaartuig worden begeleid en hun begeleiders. <p>Wordt lid 6 en is vervangen door:</p> 6. Na het parkeren van het luchtvaartuig mogen alleen personen, afhandelingsmaterieel en voertuigen die betrokken zijn bij de afhandeling van dat luchtvaartuig of de vluchtuitvoering, zich op de ERA bevinden.
4	Artikel 32 10. Degenen die zijn belast met de afhandeling van passagiers zien erop toe dat: <ol style="list-style-type: none"> a. Alleen geautoriseerde personen Airside betreden. Wanneer zij constateren dat een ongeautoriseerd persoon Airside betreedt via de Lounge of het wachtgebied bij de gate, dan dienen diegenen direct de Koninklijke Marechaussee en de Security Officer en/of Airside Authority te informeren.

	<p>b. De passagiers zich slechts in groepen en onder begeleiding van ten minste één afhandelaar en/of luchtvaartmaatschappij veilig via de kortst mogelijke route over de Stand (positie) begeven.</p> <p>Wordt lid 11 en is vervangen door:</p> <p>11. Degenen die zijn belast met de afhandeling van passagiers zien erop toe dat:</p> <p>a. Alleen geautoriseerde personen Airside betreden. Wanneer zij constateren dat een ongeautoriseerd persoon Airside betreedt via de Lounge of het wachtgebied bij de gate, dan dienen diegenen direct het Security Control Center te informeren.</p> <p>b. De passagiers zich slechts in groepen en onder begeleiding van ten minste één afhandelaar en/of luchtvaartmaatschappij via de kortst mogelijke en veilige route over de Aircraft Stand begeven.</p>
4	<p>Artikel 35</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Starts en landingen met Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan. 2. Nieuwe vluchten met onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan. 3. Onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen met een By-Pass-Ratio ≤ 3 mogen niet starten en landen tussen 18:00 en 08:00 LT (baantijden). 4. Voor onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen met een By-Pass-Ratio > 3 is het niet toegestaan starts te plannen tussen 23:00 en 07:00 LT (baantijden). 5. Uitgezonderd van de bovengenoemde eisen zijn: <ol style="list-style-type: none"> a. Luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist; b. Militaire luchtvaartuigen; c. Regeringsvluchten; d. Luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist. <p>Vervangen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Starts en landingen met Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan. 2. Nieuwe vluchten met onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan. 3. Uitgezonderd van de bovengenoemde eisen zijn: <ol style="list-style-type: none"> a. Luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist; b. Militaire luchtvaartuigen; c. Regeringsvluchten; d. Luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist.
Bijlage 2	<p>Algemene (tekstuele) wijzigingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Security is vervangen door Schiphol Airport Authority (SAA) en/of de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB; • Tabel 'Mogelijke Sanctioneringsmaatregelen' vervangen door 3 aparte tabellen voor 1) Bedrijfsovertredingen, 2) Persoonlijke safety overtredingen en 3) Security overtredingen; • Tabel 'Meest voorkomende type overtredingen Schipholregels en/of RTS' vervangen door 2 aparte tabellen voor 1) Meest voorkomende type safety overtredingen Schipholregels en/of RTS en 2) Meest voorkomende type Security overtredingen Schipholregels en/of RTS. <p>Let op: Nieuwe (deels) toegevoegde tekst is grijs gemarkeerd.</p>
Bijlage 2	<p>Artikel 7</p> <p>De Sanctioneringscommissie Schiphol is bevoegd een besluit te nemen ten aanzien van overtreding van de Schipholregels, inclusief de Regeling Toelating Schiphol. De Sanctioneringscommissie Schiphol neemt een besluit ten aanzien van een overtreding die door de afdeling Security van SNBV wordt voorgelegd.</p>

	<p>De Sanctineringscommissie Schiphol neemt een besluit indien een verzoek wordt gedaan ten aanzien van een beslissing van de afdeling Security van SNBV met betrekking tot een overtreding.</p> <p>Vervangen door: De Sanctineringscommissie Schiphol is bevoegd een besluit te nemen ten aanzien van overtreding van de Schipholregels, inclusief de Regeling Toelating Schiphol. De Sanctineringscommissie Schiphol neemt een besluit ten aanzien van een overtreding die door de afdeling SAA of Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV wordt voorgelegd.</p>
Bijlage 2	<p>Artikel 10</p> <p>De benoeming geldt voor drie (3) jaar en elk lid kan slechts eenmaal worden herbenoemd. Hiervan kan worden afgeweken indien in het belang van de continuïteit, anders wordt geoordeeld en de herbenoeming wordt gemotiveerd in het (her)benoemingsbesluit.</p> <p>Vervangen door: De benoeming geldt voor drie (3) jaar en elk lid kan worden herbenoemd.</p>
Bijlage 3	<p>Algemene (tekstuele) wijzigingen:</p> <p>A - Tabel 'gebieden' Airside is vervangen en (deels) opnieuw beschreven;</p> <p>B - Aircraft Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daar waar Platform staat kan ook de Engelse vertaling 'Apron' worden gelezen en andersom; • Stand is aangepast naar Aircraft Stand; • Positie is aangepast naar Vliegtuigopstelplaats en kan ook worden gelezen als Aircraft Stand; • Voor EPA, ESA en ERA is besloten de Nederlandse benaming niet meer te gebruiken. <p>Let op: Nieuwe (deels) toegevoegde tekst is grijs gemarkeerd.</p>
Bijlage 3	<p>C Parkeren op de Stand – Equipment Parking Area (EPA)</p> <p>De Stand is ingericht en bedoeld voor de veilige afhandeling van luchtvaartuigen. Dat betekent ook dat de aanwezige parkeervakken bedoeld zijn voor voertuigen en materieel dat nodig is bij de afhandeling van een vliegtuig. Bij voorkeur gaat het om voertuigen en materieel dat nodig is bij de eerstvolgende vlucht en, als het niet anders kan, voertuigen en materiaal dat op een later moment wordt ingezet bij een afhandeling op die Stand. Voertuigen en materieel van aannemers, kantoorpersoneel, afhandelaren tijdens een pauze en/of bezoekers dienen dus niet geparkeerd te worden op de Stand, maar een plaats verderop langs de pier te zoeken.</p> <p>Vervangen door: De Aircraft Stand is ingericht voor de veilige afhandeling van Luchtvaartuigen. Het is niet toegestaan om binnen de EPA te parkeren. Uitgezonderd hiervan zijn afhandelingsmaterieel en voertuigen die nodig zijn voor afhandeling van de huidige of eerstvolgende vlucht.</p>

Bijlage 1 – Begrippen- en afkortingenlijst

Begrip	Omschrijving
Aanwijzing(en)	Aanwijzingen, eisen, instructies en voorwaarden als bedoeld in artikel 37b van de Luchtvaartwet en artikel 16 van de Regeling grondaandeling luchtvaarterreinen.
A.A.S.	Amsterdam Airport Schiphol
ACM	Autoriteit Consument en Markt
Aanpikken	Het in werking hebben van maximaal twee vliegtuigmotoren gelijktijdig op het laagste niveau (ground idle), niet bedoeld voor vluchtuitvoering en voor een maximale duur van 10 minuten. Aanpikken vindt plaats op een vliegtuigopstelplaats (VOP) of een voorterrein van een hangar.
Afhandelen	Het uitvoeren van grondaandelingdiensten.
Afhandelingmateriael	Materiael noodzakelijk voor het uitvoeren van afhandelingdiensten.
Afhandelingzone	Gebied dat begrensd wordt door de omtrek van het vliegtuig vermeerderd met twee meter.
Aircraft Stand (Nederlands: Vliegtuigopstelplaats)	Gehele locatie ingericht voor de afhandeling van 1 luchtvaartuig.
Airside	Dat deel van het Luchthavengebied dat wordt gebruikt voor het landen, starten, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen, inclusief rand- en dienstwegen, en gerelateerde andere verharde en onverharde delen, en waarvoor een daartoe specifieke bevoegdheid op de Schipholpas of een Crew ID benodigd is.
Airside Demarcated Area's (ADA)	Beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de Exploitant als afgebakende zone zijn aangewezen, die niet openbaar zijn en waarvoor volledige controle op toegangsverlening geldt.
Airside Secured Area (ASA)	Het door de Exploitant aangewezen gebied, gebaseerd op de wettelijke verplichtingen van de Exploitant om slechts toegang te verlenen aan personen die over een geldig ticket, Crew-ID of luchthavenidentiteitskaart beschikken.
Anti-collision light	Knipperende waarschuwingslamp(en) rood of wit, onder en/of boven op het vliegtuig.
Apron/Platform	Een gedeelte van een luchthaven, dat bestemd is voor het opstellen en afhandelen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.
Apron Control (Koepel)	Coördinatiecentrum van de Exploitant in de verkeerstoren (koepel), die verantwoordelijk is voor het faciliteren en regisseren van het verkeer op de platformen.
APV	Algemeen Plaatselijke Verordening
Authority Officer (AO)	Functionaris welke namens de Exploitant belast is met toezicht en handhaving op wet en regelgeving.

Autorisatie	Aan de Schipholpas voor personen/voertuigen toegekende bevoegdheid op basis waarvan de pashouder toegang kan verkrijgen tot verschillende onderdelen van de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden.
Bagagegebied	Ruimte die door de Exploitant is aangewezen voor het afhandelen van bagage.
Bedrijfsbeveiliging A/S/BB	Onderdeel van de afdeling Security.
Begeleidingsbevoegdheid	Kenmerk verbonden aan een Schipholpas voor personen op grond waarvan de pashouder een persoon met een Schiphol Bezoekerspas in beperkt toegankelijke en beschermde gebieden mag begeleiden.
Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO)	Situatie met beperkt zicht door bijvoorbeeld mist, onderverdeeld in fasen A tot en met D.
Corrective Action Plan (CAP)	Verbeterplan
CDM	Collaborative Decision Making: gezamenlijke besluitvorming die tot doel heeft het vliegverkeer op Schiphol in samenwerking met alle betrokken partijen op een efficiëntere manier af te handelen.
Derden	Door wederpartij ingeschakelde personen die niet in dienst van wederpartij zijn en die bij de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van wederpartij een Schipholpas voor personen/voertuigen behoeven.
DG-tags	Identificatieplaten/labels met Dangerous Goods symbolen.
Dienstwegen	De wegen aan Airside, gelegen in de manoeuvring area, bedoeld voor specifiek gebruik door veldbevoegden.
EASA	European Aviation Safety Agency
EIBT	Estimated In Blocks Time
Equipment Restraint Area (ERA)	Daar waar luchtvaartuigen staan. Dit is met een 20cm brede rode lijn afgebakend gebied.
Equipment Staging Area (ESA)	Een met een witte onderbroken lijn afgebakend vak waar voertuigen en/of materieel opgesteld kunnen worden ('voorpositioneren'), met de bedoeling het eerstvolgende luchtvaartuig af te handelen
Equipment Parking Area (EPA)	Een met een witte doorgetrokken lijn afgebakend vak waar voertuigen of materieel geparkeerd kunnen worden t.b.v. afhandeling.
EVW	Elektrische Voer- en Werktuig
Exploitant	De naamloze vennootschap Royal Schiphol Group N.V. en de door deze aangewezen (rechts)personen.
Extreme weersomstandigheden	IJzel, zware sneeuwval, wolkbreuk, aanhoudend zware regen, zware hagel, zwaar onweer, zware tot zeer zware storm of orkaan, zeer zware windstoten, hitte, droogte, etc.
FOD	Foreign Object Debris
FPU	Fixed Power Unit
GPU	Ground Power Unit
GPU vakken	Vak waar alleen een GPU mag staan. Aangegeven door witte onderbroken lijn met de tekst GPU erin.

Grondafhandelingsdienst(en)	Conform (EU)2018/1139: Grondafhandelingsdienst is een dienst die wordt verleend op luchtvaartterreinen en die bestaat uit veiligheidsgerelateerde activiteiten op de gebieden toezicht op de grond, controle op de operationele vluchtondersteuning en op de belading, passagiersafhandeling, bagageafhandeling, vracht- en postafhandeling, platformafhandeling van luchtvaartuigen, diensten voor luchtvaartuigen, brandstof- en olieafhandeling, en het aan boord brengen van catering, met inbegrip van het geval waarin een luchtvaartuig Exploitant deze grondafhandelingsdiensten aan zichzelf verleent (zelfafhandeling).
Handhaving	Het als Exploitant door toezien, controleren en toepassen van sancties bevorderen dat geldende gedragsregels en voorschriften binnen het Luchthavengebied door personen worden nageleefd.
Havendienst	Het bedrijfs onderdeel van de Exploitant, dat belast is met het dagelijkse toezicht op de goede orde en veiligheid binnen het Luchthavengebied, de installaties en de gebouwen en de toelating en coördinatie in het landingsterrein, de platformen en de randwegen.
Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen	Typen luchtvaartuigen welke staan beschreven in ICAO Annex 16, Environmental protection, Volume 1 - Aircraft Noise, Chapter 2.
Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen	Typen luchtvaartuigen welke staan beschreven in ICAO Annex 16, Environmental protection, Volume 1 - Aircraft Noise, Chapter 3.
HSE	Health Safety Environment
HVC	High Visibility Clothing; Hoge zichtbaarheidskleding
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IATA	International Air Transport Association
Incident (ook wel bijna ongeval)	Een ongewilde gebeurtenis dat zich voordoet onder omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zou hebben geleid.
K-platform	Het gebied op Schiphol-Oost dat de rijbanen en opstelplaatsen definieert, met als entry point GL en als exit point GD.
Landingsterrein	Het gedeelte van een luchthaven, met uitzondering van platforms, dat bestemd is voor het opstijgen, het landen en het taxiën van luchtvaartuigen.
Landside Restricted Area (LRA)	Beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de Exploitant zijn aangewezen en vanuit het oogpunt van de continuïteit van de bedrijfsvoering van RSG worden beveiligd, anders dan vanuit het oogpunt van het waarborgen van de veiligheid van de burgerluchtvaart.
(L)ERP	Local Emergency Response Plan
Luchthaven	Een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van: <ol style="list-style-type: none"> 1. De daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond, 2. De afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer, of bedrijfsmatige activiteiten die samenhangen met de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer.
Luchthavengebied	Het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven.
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	Organisatie voor het verlenen van luchtverkeersdiensten op Schiphol.
Marshaller	Functionaris die een vliegtuig aanwijzingen geeft bij het parkeren.
Motorvoertuigen	Alle gelede en ongelede voertuigen, behalve Invalidevoertuigen uitgerust met een motor, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan dit voertuig zelf aanwezig.
NCP-L	Nationaal Crisis Plan Luchtvaartongevallen
Noodgeval	Situatie waarbij dringend (medische) hulp nodig is.
NPA	Non Parking Area

Ongeval	Een voorval dat heeft geleid tot (ernstige) verwonding, overlijden, schade of milieuverontreiniging.
Ontheffing	Een ontheffing van een voorschrift uit de Schipholregels wordt door Schiphol verleend voor een specifieke situatie of omstandigheid en wordt op naam gesteld van een (individuele) rechtspersoon of een natuurlijk persoon. Een ontheffing wordt voor bepaalde of onbepaalde tijd verleend. In voorkomend geval wordt iedere twee jaar opnieuw beoordeeld of gronden voor een ontheffing nog steeds aanwezig zijn.
Pashouder	De natuurlijke persoon aan wie een Schipholpas Personen is verstrekt.
Periferiehek	Het hekwerk dat de grens tussen landzijde en de Security Restricted Area- Critical Part aangeeft.
Platform/Apron	Een gedeelte van een luchthaven, dat bestemd is voor het opstellen en afhandelen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.
Platformrijbaan	Gedeelte van het K-platform ontworpen als taxibaan, maar alleen bedoeld om te voorzien in toegang tot de opstelplaatsen.
Proefdraaien	Het in werking hebben van maximaal twee vliegtuigmotoren gelijktijdig op het laagste niveau (ground idle) voor een langere duur dan 10 minuten, of een hoger stuwdrukniveau dan ground idle met een beperkte tijdsduur, niet bedoeld voor de vluchtuitvoering.
Power-back	Het in werking hebben van de vliegtuigmotoren, op een hoger stuwdrukniveau dan ground idle, bedoeld om het vliegtuig in achterwaartse richting te verplaatsen.
Publiek gebied	De delen van het Luchthavengebied die voor het publiek toegankelijk zijn.
Randwegen	De wegen, gelegen langs de platformen en de Rinse Hofstraweg in zijn totaliteit.
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer (Dienst Wegverkeer)
Regeling Toelating Schiphol (RTS)	Voorwaarden voor bedrijven en organisaties die toegang willen verkrijgen tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden op de Luchthaven Schiphol.
Regiecentrum Schiphol	Het bedrijfsonderdeel van de Exploitant dat belast is met de regie van de processen in het Terminalcomplex, de voorrijwegen en de parkeerterreinen en de alarmering van brandweer en ambulances tijdens een incident of calamiteit binnen het Luchthavengebied.
Rijbaan	Een al dan niet verhard gedeelte van het landingsterrein, bestemd voor het zich op de grond voortbewegen van luchtvaartuigen.
RVR	Runway Visual Range
RVV	Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens
Schiphol Airport Authority (SAA)	Afdeling die namens de Exploitant door toezien, controleren en toepassen van sancties bevorderen dat geldende gedragsregels en voorschriften binnen het Luchthavengebied door personen of bedrijven worden nageleefd.
Schipholpas voor Personen	Een door de Exploitant uitgegeven toegangsbewijs voor toegang tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden. Onder Schipholpas Personen wordt mede verstaan een door de Exploitant verstrekte Schiphol Daggas Personen, Schiphol Bezoekerspas Personen en een Schipholprojectpas.
Schipholpas voor Voertuigen	Toegangsbewijs, als bedoeld in Europese Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 VAN DE COMMISSIE van 5 november 2015.
Security	De afdeling Security draagt zorg voor de veiligheid op de luchthaven in de breedste zin van het woord. De activiteiten van Security komen allemaal voort uit een wettelijk kader en richten zich op het reduceren van risico's op het gebied van veiligheid.

Security Officer (SO)	Functionaris welke namens de Exploitant belast is met toezicht en handhaving op wet en regelgeving.
Security Restricted Area – Critical Parts (SRA-CP)	De kritieke delen van SRA, te weten: - Alle delen van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan toegang hebben, en - Alle delen van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft.
Sleepbeweging	Verplaatsing van een sleepvoertuig met of zonder vliegtuig als sleep.
Stallen	Het langer dan 7 dagen op één positie plaatsen/parkeren van een voertuig en/of materieel.
Tankzone	Een gebied met een straal van 1,5 meter, gerekend vanaf het complete tankmaterieel (tankwagens en dispensers), appendages (brandstofslang, lanyard, aardkabel en/of fuel- arm) en vanaf de vul- en ventilatieopening van het vliegtuig.
Tarieven en Voorwaarden	Tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de Exploitant van de luchthaven.
Technische ruimte	Een besloten ruimte, bestemd voor de plaatsing van apparatuur en/of installaties.
Technisch gebied bagage	Een afgesloten gebied waar zich draaiende systeemdelen bevinden t.b.v. het Bagage Afhandelings Systeem Schiphol (BASS). Alleen te betreden met juiste bevoegdheden en veiligheidskleding.
Terminalcomplex	Het stationsgebouw van de Luchthaven Schiphol met in ieder geval de aankomst- en vertrekhallen, lounges en pieren, alsmede Plaza, passage WTC, de Expeditie- en Transportstraat, de bagagegebieden en het bemanningencentrum.
Toetsingscommissie Schipholregels (TC)	De TC is verantwoordelijk voor het beoordelen van wijzigingsvoorstellen en vrijstellingen en/of ontheffingen t.a.v. de Schipholregels. De TC zorgt ervoor dat besluiten aangaande de Schipholregels op een uniforme wijze worden genomen. Tevens zorgt de TC ervoor dat betrokkenheid van alle stakeholders is geborgd.
ULD	Unit Load Device
Vakken met een hoogtebeperking	Deze zijn gemarkeerd door schuine witte strepen.
Visual Docking Guidance System (VDGS)	Een parkeersysteem voor vliegtuigen.
Vliegtuigopstelplaats (Aircraft Stand)	Gehele locatie ingericht voor de afhandeling van 1 luchtvaartuig.
Voertuigen	Alle gelede en ongelede motorvoertuigen en andere rij of voertuigen, met uitzondering van die welke bestemd zijn om langs spoorstaven te worden voortbewogen, waaronder tevens is begrepen al het rijdend of rollend verplaatsbaar, al dan niet gemotoriseerd, materieel, dat als hulpmiddel bij de afhandeling van vliegtuigen en passagiers wordt gebruikt.
Voorval	Gebeurtenis of afwijking op wet- en regelgeving, op- of rond het bedrijfsproces van Schiphol of op de locatie Schiphol, met (kans op) letsel aan personen, dieren en milieu.
Voorwaarden Schipholpas voor Personen	De aan pashouder verstrekte en geldende voorwaarden waaraan deze zich dient te onderwerpen.
Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen	De aan wederpartij verstrekte en geldende voorwaarden waaraan deze zich dient te onderwerpen.
Vrijstelling	Een vrijstelling van een voorschrift uit de Schipholregels wordt door Schiphol verleend en geldt voor eenieder die voldoet aan de voorwaarden voor die vrijstelling. Een vrijstelling wordt voor bepaalde of onbepaalde tijd verleend. In voorkomend geval wordt iedere twee jaar opnieuw beoordeeld op of gronden voor een vrijstelling nog steeds aanwezig zijn.
Wederpartij	Bedrijf of organisatie aan wiens werknemers of derden, door SNBV Schipholpassen voor personen/voertuigen worden verstrekt.

Wegen	De verharde of onverharde rijstroken met inbegrip van de middenberm of middengeleiding, de parkeerstroken, parkeerhavens en vluchtstroken, alsmede de in die weg gelegen bruggen en de naast de rijbaan gelegen paden, bermen en zijkanten.
Werknemer(s)	Werknemer(s) in loondienst van wederpartij.

Bijlage 2 – Sanctionering in relatie tot de Schipholpas

Paragraaf 1: Voorschriften met betrekking tot Handhaving en Sancties

Artikel 1 – Toezicht op naleving van de regels

De Exploitant ziet toe op de naleving van deze regels. Indien daartoe aanleiding bestaat, heeft de Exploitant te allen tijde het recht om bij vermoeden van een strafbaar feit aangifte te doen in verband met een mogelijke strafrechtelijke vervolging. Voorts houdt de Exploitant zich uitdrukkelijk het recht voor om een separate actie tot schadevergoeding in te stellen.

Artikel 2 – Handhaving Schipholregels

1. De afdeling SAA en de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV zijn belast met het toezicht op- en de handhaving van de Schipholregels. Alsmede de voorwaarden die staan in de Regeling Toelating Schiphol, de Voorwaarden Schipholpas Personen en/of de Voorwaarden Schipholpas Voertuigen.
2. Een overtreding kan administratief door de Exploitant worden afgehandeld of in een zitting van de door de Exploitant ingestelde Sanctioneringscommissie Schiphol.

Artikel 3 – Sancties bij niet voldoen aan de gestelde eisen en procedures

1. Naast de sancties zoals benoemd in deze bijlage 2 heeft SNBV ook andere bevoegdheden, zoals onder meer het geven van aanwijzingen, het (tijdelijk) stilleggen van de operatie, het melden van bepaalde (onveilige, onordelijke of (milieu)bedreigende) situaties en het constateren en bij het bevoegd gezag melden van overtredingen. Deze bevoegdheden komen voort uit de Wet luchtvaart, de Luchtvaartwet, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en de Schipholregels.
2. Naast deze bevoegdheden en naast de specifieke sancties die in deze bijlage 2 staan verwoord, kan SNBV ook algemene sancties opleggen.
 - Het door wederpartij doen opstellen en overleggen van verbetermaatregelen en/of een (periodieke) rapportage in overeenstemming met door SNBV te bepalen eisen;
 - Het onder toezicht stellen van de uitvoering van de activiteiten van wederpartij door een door SNBV te bepalen persoon of instantie;
 - Het tijdelijk ontzeggen aan wederpartij van de toegang tot (delen van) de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden ('het blokkeren van autorisaties en/of kenmerken');
 - Het blijvend ontzeggen aan de wederpartij van de toegang tot (delen) van de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden ('het blokkeren van Schipholpassen');
 - Het niet toekennen van nieuwe autorisaties en/of kenmerken aan werknemers en/of derden van wederpartij;
 - Het niet uitgeven van nieuwe Schipholpassen aan werknemers en/of derden van wederpartij;
 - Kosten die de Exploitant maakt om situatie te herstellen kunnen worden doorberekend aan de veroorzaker.
3. SNBV kan alle in dit artikel genoemde sancties, alsmede het recht op nakoming en/of vergoeding van door haar geleden schade en eventuele overige rechten, naast elkaar invoeren. SNBV is daarbij vrij om te kiezen voor de combinatie van sancties die haar het meest passend voorkomen.
4. Het in dit artikel bepaalde laat onverlet de bevoegdheid van SNBV om individuele medewerkers de toegang te ontzeggen conform de 'Voorwaarden Schipholpas voor Personen'.

Paragraaf 2: Voorschriften met betrekking tot sanctinerings-maatregelen

Artikel 4 – Leidraad

De afdelingen SAA en Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV, maar ook de Sanctineringscommissie Schiphol hanteren onderstaande overzichten van sanctineringsmaatregelen als leidraad, maar zijn bevoegd hiervan af te wijken indien:

- De ernst van de overtreding in relatie tot de mogelijke gevolgen van de gedraging hiertoe aanleiding geeft;
- Er verzachtende omstandigheden van individuele aard aanwezig zijn, waaronder het direct zelfstandig en uit eigen beweging melden van een overtreding en de bereidheid om medewerking te verlenen aan het identificeren van een eventueel leereffect voor processen en procedures;
- Er verzwarende omstandigheden van individuele aard aanwezig zijn, waaronder recidive..

Sanctinerings bij veiligheidsovertredingen (safety) vindt plaats binnen de kaders van Just Culture. Just Culture betekent dat bij de sanctinerings van een veiligheidsovertreding rekening wordt gehouden met de intentie van betrokkenen, hun gedrag voorafgaand, ten tijde en na de overtreding en wat er van hen verwacht mag worden op grond van hun training, kennis en ervaring.

Bij de voorbereiding van het sanctiebesluit worden altijd de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart.

Artikel 5 – Overzicht sanctineringsmaatregelen

In onderstaande drie overzichten staan de sanctineringsmaatregelen die door de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV, de afdeling SAA of de Sanctineringscommissie Schiphol kunnen worden opgelegd aan pashouders, bedrijven en organisaties die de Schipholregels en/of het RTS overtreden.

Nr.	Mogelijke sanctineringsmaatregel bij Bedrijfsovertredingen
1	Versturen van handhavingsbrieven of een e-mail (advies tot actie).
2	Compliance gesprek tussen vertegenwoordiger van de backoffice van de afdeling SAA en de betreffende organisatie.
3	De backoffice SAA stelt dat de betreffende organisatie een Corrective Action Plan moet maken. Hierbij moet er een verbeterplan worden opgesteld of eerdere verbeterplannen moeten adequaat zijn opgevolgd door de betreffende organisatie.
4	Sanctie nader te bepalen (bijv. financiële sancties).

Nr.	Mogelijke sanctineringsmaatregel bij Persoonlijke Safety overtredingen
1	Waarschuwingbrief of e-mail (verstuurd aan werkgever; advies tot actie).
2	Handhavingsbrief of e-mail en het opnieuw en met goed gevolg laten afleggen van één of meerdere verplichte testen zoals: S&S test, rijbevoegdheid, veldbevoegdheid, etc.
3	Gesprek met overtreder, leidinggevende van overtreder en vertegenwoordiger van de backoffice SAA (dwingend advies tot actie).
4	Tijdelijke of definitieve pasblokkade/inname.

Letter	Mogelijke sanctieringsmaatregel bij Security overtredingen
A	Versturen handhavingsbrief en het laten afleggen van een S&S test bij het Badge Center.
B	Uitnodiging tot interview/ handhavingsgesprek/ aanvullend onderzoek (dwingend advies tot actie) en/of tijdelijk/ definitief niet verstrekken van (nieuwe) Schipholpas(sen).
C	(tijdelijk) Blokkeren/ innemen huidige Schipholpas(sen).
D	Sanctie nader te bepalen door Sanctieringscommissie.

De afdelingen SAA en Bedrijfsbeveiliging A/S/BB behouden zich bij zowel persoonlijke als bedrijfsovertredingen het recht voor, zich proactief tot de sanctieringscommissie te wenden voor een bindend advies.

Klachtenprocedure:

De backoffice SAA of de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB kan een sanctie opleggen waar het bedrijf of persoon het niet mee eens is. In dat geval kan de overtreder hierover een klacht indienen bij de afdeling die de sanctieringsmaatregel heeft opgelegd.

- De klacht dient binnen twee weken na dag van verzending van de sanctieringsmaatregel zijn ingediend bij de afdeling die de sanctie heeft opgelegd.
- Voor Safety overtredingen is dit saa_handhaving@schiphol.nl en voor Security overtredingen kan dit via securityhandhaving@schiphol.nl.
- Binnen twee weken na ontvangst van de klacht zal de betreffende afdeling met een (eerste) reactie komen richting de overtreder. Tijdens de klachtenprocedure zal de opgelegde sanctie van toepassing blijven op de overtreder. Op basis van de klacht zijn er drie uitkomsten mogelijk:
 1. De klacht wordt ongegrond verklaard, de sanctie blijft onveranderd;
 2. De klacht wordt gedeeltelijk gegrond verklaard de sanctie wordt aangepast;
 3. De klacht wordt geheel gegrond verklaard, de registratie van de overtreding komt te vervallen.

Indien overtreder het niet eens is met de uiteindelijke beslissing op de klacht, kan deze ervoor kiezen om in beroep te gaan bij de Sanctieringscommissie

Het overzicht op pagina 42 is een procesflow die het sanctieringsproces weergeeft bij zowel Safety als Security overtredingen.

Artikel 6 – Overzicht typen overtredingen en mogelijke sanctieringsmaatregelen

Bij sanctionering maakt SNBV een onderscheid tussen het type overtreding: (beveiligingsovertredingen (Security), veiligheidsovertredingen (Safety)) , en het type overtreder (medewerker of organisatie).

In onderstaande twee overzichten staan de meest voorkomende type overtredingen van de Schipholregels of de RTS en de mogelijk te nemen sanctieringsmaatregelen door SAA of de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV bij een eerste, tweede of derde overtreding. De nummers of letters in de laatste drie kolommen corresponderen met de nummers of letters in de eerste kolom van de drie bovenstaande tabellen (in artikel 5) met mogelijke sanctierings-maatregelen.

Wanneer een overtreder voor de tweede keer een overtreding begaat in 12 maanden, maakt het niet uit of de overtreding gerelateerd is aan veiligheid (Safety) of beveiliging (Security). Het totale aantal overtredingen wordt hierbij in zijn geheel meegerekend, wat betekent dat zowel Safety- als Security-overtredingen samen worden geteld. Dit betekent dat zelfs als het een eerste Security -overtreding betreft, deze als tweede overtreding gesanctioneerd kan worden, als de overtreder daarvoor een Safety overtreding heeft begaan. Deze benadering benadrukt dat de sancties niet alleen van toepassing zijn op herhaling van dezelfde overtreding, maar op herhaling van elke vorm van overtreding van de regels.

Het is ook mogelijk dat de Schipholpas van een Schipholpashouder tijdelijk wordt ingenomen voor onderzoeksdoeleinden. De daadwerkelijke sanctioneringsmaatregel wordt vastgesteld na afronding van het onderzoek. Op dat moment wordt bepaald of een persoon de Schipholpas per direct terugkrijgt of weer kan gebruiken, of dat de Schipholpas voor langere tijd of definitief wordt ingenomen of een andere sanctie wordt toegepast.

Meest voorkomende type Persoonlijke Safety overtredingen Schipholregels en/of RTS	1 ^e	2 ^e	3 ^e
Onjuist / onbevoegd gebruik bedrijfsmiddelen c.q. luchthavenvoorzieningen	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. verrichten van werkzaamheden	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. platform(en)	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. luchtvaartuigen	1/2	3/4	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. vliegtuigopstelplaats	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. brandveiligheid	1/2	3/4	3/4
Overtreden rookverbod	1/2/3/4	2/3/4	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. parkeren	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. verkeersregels	1	2	3/4
Overtreden voorschriften m.b.t. milieu	1	2	3/4
Overtreden gedragsregels Luchthavengebied	1/2/3/4	2/3/4	3/4

De ernst van de overtreding(en) en het eventueel daarmee gepaard gaande risico is altijd mede bepalend voor de zwaarte van de sanctie. Daarnaast behoudt Schiphol zich het recht voor om af te wijken van bovenstaande tabel met inachtneming van de leidraad zoals beschreven in artikel 4 van bijlage 2.

De inzet van de mogelijke sanctioneringsmaatregelen bij bedrijfs-overtredingen zoals omschreven in artikel 5 van bijlage 2 van deze Schipholregels is volledig ter beoordeling van Schiphol Airport Authority.

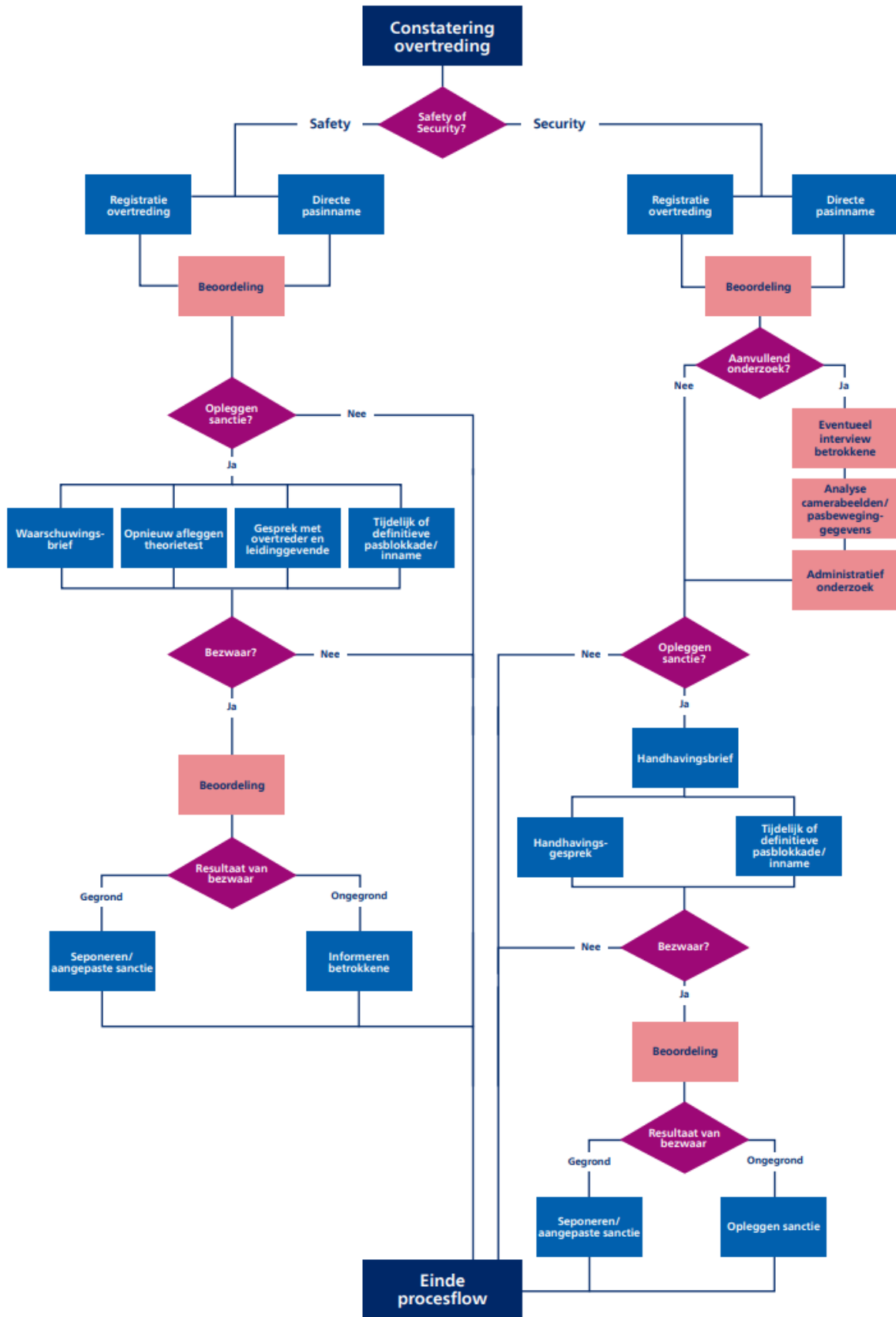
Meest voorkomende type Security overtredingen Schipholregels en/of RTS	1 ^e	2 ^e	3 ^e
Niet-correcte informatie verstrekking van actuele bedrijfsgegevens	A	B	C/D
Niet tijdig inleveren van Schipholpassen	A	B	C/D
Werknemer niet officieel werkzaam bij werkgever	C	D	
Toebrengen van schade of vernielingen aan zaken binnen het Luchthavengebied	B	C	D
Niet (correct) gebruiken van Schipholpassen	A	B	D
Onjuist gebruik/verwijderen Schipholpas voertuigen	A	B	D
Niet opvolgen aanwijzingen door of namens Exploitant	B	C	D
Overtreden gedragsregels Luchthavengebied	A/B	B/C	C/D
Overtreden regels m.b.t. goede orde en veiligheid	A/B	C	D
Overtreden algemene gedragsregels(*)	A/B	B/C	C/D
Misbruik Schipholpas	A/B	C	D
Niet meewerken aan (toegangs)controle	C	D	
Verdacht van een strafbaar feit waardoor de Safety en/of Security op Schiphol in gevaar kan worden gebracht.	C	D	

() bij ernstige overtredingen van de algemene gedragsregels wordt opgeschaald naar type overtreding 'veroorzaken onveilige situatie (hoog)'.*

De ernst van de overtreding(en) en het eventueel daarmee gepaard gaande risico is altijd mede bepalend voor de zwaarte van de sanctie. Daarnaast behoudt Schiphol zich het recht voor om af te wijken van bovenstaande tabel met inachtneming van de leidraad zoals beschreven in artikel 4 van bijlage 2.

MAATREGELLEN T.B.V. NIET GERETOURNEERDE VERVALLEN SCHIPHOLPASSEN

De afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/B is verantwoordelijk voor het terughalen van niet ingeleverde Schipholpassen.



Procesflow Sanctieneringsproces

Paragraaf 3: Voorschriften met betrekking tot de Sanctioneringscommissie Schiphol

Artikel 7 – Voorschriften Sanctioneringscommissie

De Sanctioneringscommissie Schiphol is bevoegd een besluit te nemen ten aanzien van overtreding van de Schipholregels, inclusief de Regeling Toelating Schiphol. De Sanctioneringscommissie Schiphol neemt een besluit ten aanzien van een overtreding die door de afdeling SAA of Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV wordt voorgelegd.

De Sanctioneringscommissie Schiphol heeft per jaar een zittingsagenda waarbij elke maand een zitting is ingepland. Indien de ernst van een overtreding daartoe aanleiding geeft, dan kan de Sanctioneringscommissie Schiphol ertoe besluiten om, op voorstel van de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB van SNBV of de afdeling SAA, tussentijds een zitting te beleggen.

Op de zitting van de Sanctioneringscommissie Schiphol wordt de overtreding toegelicht door een vertegenwoordiger van de afdeling Bedrijfsbeveiliging A/S/BB of van de afdeling SAA van SNBV als materiedeskundige, waarna de overtreder de gelegenheid krijgt daarop te reageren in hoor en wederhoor. Indien beelden in relatie tot de overtreding beschikbaar zijn, dan worden die alleen tijdens de zitting getoond aan de overtreder (en diens vertegenwoordiger(s)). Nadrukkelijk worden beelden niet vooraf noch achteraf aan de overtreder (en diens vertegenwoordiger(s)) ter beschikking gesteld. De materiedeskundige blijft tijdens de gehele zitting aanwezig om de benodigde informatie te verschaffen.

De Sanctioneringscommissie Schiphol is bevoegd elk besluit te nemen dat past binnen de kaders van de Schipholregels, inclusief de Regeling Toelating Schiphol. Dat besluit wordt gemotiveerd neergelegd in een schriftelijke uitspraak op een redelijke termijn na de zitting. De Sanctioneringscommissie Schiphol heeft de bevoegdheid om indien de omstandigheden van het geval daartoe aanleiding geven, van artikel 5 af te wijken en andere dan wel aanvullende sancties op te leggen waarbij kan worden geput uit de bevoegdheden die in de Schipholregels aan de Exploitant zijn verbonden.

De uitspraak van de Sanctioneringscommissie Schiphol is bindend en niet vatbaar voor hoger beroep.

Paragraaf 4: Samenstelling, (her)benoeming, zittingsperiode en aftreden Sanctioneringscommissie Schiphol

Artikel 8 – Benoeming Sanctioneringscommissie Schiphol

De Sanctioneringscommissie Schiphol bestaat per zitting uit vier leden, waaronder een onafhankelijke externe voorzitter. De leden worden benoemd door de Directie van Royal Schiphol Group (RSG)/SNBV.

Artikel 9 – Samenstelling Sanctioneringscommissie Schiphol

De Sanctioneringscommissie Schiphol bestaat per zitting uit:

- Onafhankelijke externe voorzitter die beschikt over bewezen expertise en ervaring op het gebied van veiligheid en milieu in een complexe bedrijfsomgeving;
- Senior Security Officer, Senior Safety Officer of Senior Manager SNBV als procesverantwoordelijke;
- Bedrijfsjurist Schiphol Group;
- Onafhankelijk lid van een externe organisatie met kennis van Schiphol en de daar geldende wet- en regelgeving.

Artikel 10 – Zittingsperiode Sanctioneringscommissie Schiphol

De benoeming geldt voor drie (3) jaar en elk lid kan worden herbenoemd.

Artikel 11 – Aftreden Sanctioneringscommissie Schiphol

Het lidmaatschap van de Sanctioneringscommissie Schiphol komt tot een eind, indien:

- a. Een lid ophoudt te werken voor de desbetreffende organisatie dan wel een andere functie vervult die onverenigbaar is met het lidmaatschap;
- b. Een lid uit eigen beweging stopt;
- c. Op voorstel van een meerderheid van de Sanctioneringscommissie Schiphol, de Sanctioneringscommissie Schiphol een lid ontheft van zijn taak.

Paragraaf 5: Vergaderen en besluiten Sanctioneringscommissie Schiphol

Artikel 12 – Besluiten

De Sanctioneringscommissie Schiphol neemt een besluit op basis van unanimiteit.

Indien unanimiteit niet bereikt kan worden, dan kan elk lid verzoeken om stemming. Besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen in een vergadering waaraan alle leden deelnemen of vertegenwoordigd zijn. Er wordt net zolang beraadslaagd en gestemd totdat zich een meerderheid heeft gevormd. Indien de stemmen blijven staken, dan wordt geen sanctioneringsmaatregel getroffen en wordt de eventueel eerder getroffen sanctie niet geregistreerd als overtreding en daarmee niet meegenomen in recidive check.

Artikel 13 – Besluiten buiten vergadering

Besluiten buiten vergadering kunnen alleen schriftelijk (dan wel per email) worden genomen waarbij elk lid zijn stem dient te hebben uitgebracht.

Artikel 14 – Vergaderen

De Sanctioneringscommissie Schiphol bespreekt minstens eenmaal per jaar het eigen functioneren van de Sanctioneringscommissie Schiphol. Binnen zes (6) maanden dan wel na tien (10) zittingen na inwerkingtreding van het huidige reglement zal de eerste evaluatie aanvangen.

Artikel 15 – Deskundigen inschakelen

De Sanctioneringscommissie Schiphol kan deskundigen inschakelen als zulks past bij de vervulling van haar taak.

Artikel 16 – Lidmaatschap

Het lidmaatschap van de Sanctioneringscommissie Schiphol is onbezoldigd. De voorzitter van de Sanctioneringscommissie Schiphol ontvangt een schadeloosstelling van 250,- euro per bijgewoonde zitting.

Bijlage 3 – Toelichting gebieden Airside

Deze bijlage geeft een overzicht van de verschillende locaties en gebieden die benoemd zijn op Airside (a), hun primaire functie en specifieke bijzonderheden die daar gelden. Hiermee wordt een verdere toelichting gegeven op hoofdstuk 4 van de Schipholregels.

Deze toelichting geldt bij elk gebied voor het normale gebruik. De Exploitant kan daarvan afwijken als de omstandigheden daar om vragen.

Later volgt een schematische weergave (b) van de inrichting van een Aircraft Stand (Vliegtuigopstelplaats). Dit past bij **artikel 32** van de Schipholregels. Deze schematische weergave is niet exact van toepassing op iedere Aircraft Stand. Gezien de bijzondere vorm van Schiphol en de beperkte ruimte aan Airside, zijn er Aircraft Stands waar de inrichting niet geheel volledig is: bv. geen Equipment Staging Area vakken (ESA) of minder Equipment Parking Area vakken (EPA). Voor parkeren op de Aircraft Stand gelden daarom bepaalde afspraken (c).

a. Gebieden

Vanuit een operationeel perspectief bestaat Airside uit de volgende gebieden:

Airside			
Movement Area		Other Operational Areas	Non-operational Areas
1. Manoeuvring Area (NL: Landingsterrein)	2. Aprons (NL: Platformen)		
<i>Gebiedsdeel t.b.v. vluchtafhandeling:</i> <ul style="list-style-type: none"> Start- en landingsbanen Rijbanen Remote holding positions Dienstwegen t.b.v. vluchtafhandeling Proefdraaiplaats Overige delen zonder functie 	<i>Gebiedsdeel t.b.v. vliegtuigafhandeling</i> <ul style="list-style-type: none"> Aircraft Stands (NL: Vliegtuigopstelplaats) Dienstwegen (t.b.v. vliegtuigafhandeling: deze kruisen een taxiway of een lead-in line) Overige delen zonder functie 	<i>Gebiedsdeel t.b.v. ondersteunende activiteiten:</i> <ul style="list-style-type: none"> Randwegen Parkeerplaatsen voor voertuigen of GSE-materieel Opslaggebieden Aircraft Operations/ Brandweer/ VTC terrein 	<i>Overig gebiedsdeel zonder functie</i>

Gebieden Airside

Movement area

In de movement area gaat het om vluchtafhandeling (flight-process) van een luchtvaartuig (taxiën, startklaar maken, starten en landen) en vliegtuigafhandeling (ground-process) rondom een luchtvaartuig.

1. Manoeuvring area

Banen voor start- en landingsoperaties, en rijbanen voor taxiënde en gesleepte vliegtuigen.

- Start- en landingsbaan (runway)** – gebruik: voor startende en landende vliegtuigen.
- Rijbaan (taxiway)** – gebruik: voor zelfstandig taxiënde en gesleepte vliegtuigen.

- **Remote holding** – is een locatie waar een vliegtuig tijdelijk kan wachten in het landingsterrein, bijvoorbeeld vanwege een bezette Aircraft Stand. Locaties: P1, P2, P3 (P-holding), P4, P5 (nabij kop 36C), P6, P7 (parallel aan rijbaan V), P20, P21, P22, P23 (R-platform). Zie basiskaart.
- **Dienstweg (service road)** – gebruik: voor voertuigen die zich in de movement area moeten verplaatsen.
- **Proefdraaiplaats** – gebruik: op dit speciale platform kunnen vliegtuigen om technische redenen één of meerdere motoren voor een bepaalde tijd laten draaien. Locatie: Proefdraaiplaats nabij kop 27

2. Aprons (Platformen)

Vliegtuigafhandeling vindt plaats op platformen en op die platformen op specifieke Aircraft Stands. De typen vliegtuigafhandeling die worden onderscheiden zijn:

- **Passagiersafhandeling** – dit is de volledige afhandeling van een passagiersvlucht en alles in het vliegtuig (ook vracht). Een Aircraft Stand die passagiersafhandeling faciliteert, ondersteunt alle aspecten van de vliegtuig-omdraai (turnaround). Als een Aircraft Stand passagiersafhandeling ondersteunt, is vrachtafhandeling, bufferen en parkeren ook mogelijk.
- **Vrachtafhandeling** – dit is de volledige afhandeling van een vrachtlucht. Het laden en lossen van passagiers en bagage wordt op deze Aircraft Stands niet ondersteund en is niet zonder meer toegestaan. Als een Aircraft Stand vrachtafhandeling ondersteunt, is bufferen en parkeren ook mogelijk.
- **Bufferen** – dit is het proces waarbij een vliegtuig op haar vertrek wacht. Bij bufferen is het laden en lossen van passagiers, bagage en vracht uit het vliegtuig niet zonder meer toegestaan. Een aantal andere processen van vliegtuigafhandelingen is wél toegestaan. Op sommige platformen zijn er restricties op tanken en/of het gebruik van vloeistoffen. Als een Aircraft Stand bufferen ondersteunt, is parkeren ook mogelijk.
- **Parkeren** – feitelijk is dit geen afhandelproces, maar het stoppen van alle afhandelprocessen. Dit is het proces waarbij een vliegtuig op haar volgende vlucht wacht. Anders dan bij bufferen, staat het toestel vaak voor langere tijd aan de grond. Activiteiten die toegestaan zijn op platformen die dit faciliteren zijn minimaal en beperken zich normaal gesproken tot werkzaamheden binnen in het vliegtuig en/of technische inspecties.

In onderstaand overzicht zijn verschillende platformen op Schiphol benoemd. Voor het meest actuele gebruik, verwijzen we hier naar onderstaande websites. Hierin zijn per platform alle Aircraft Stands weergegeven en de locaties van de verschillende platformen:

- [Aircraft Stand Table \(0.3 MB .pdf\)](#)
- [Zoning structure \(0.4 MB .pdf\)](#)

A Platform – gebruik: voor passagiers afhandeling, non-connected. Bijzonderheid: self docking.

Platform rondom de B Pier (B pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, connected. Bijzonderheid: B-pier zuidzijde = passagiersafhandeling semi-connected en self docking.

Platform rondom de C Pier (C pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, connected. Bijzonderheid gebruik afhandeling C04 geen hydranten, tanken d.m.v. tankwagen.

Platform rondom de D Pier (D pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, connected.

D platform – gebruik: voor passagiersafhandeling, non-connected. Bijzonderheid: te bereiken via dienstweg vanaf RH-weg. Alleen bestemmingsverkeer. Voor deze "oversteek" is geen veldbevoegdheid nodig.

Platform rondom de E Pier (E pier) – primair gebruik: voor passagiersafhandeling, connected.

E platform – gebruik: voor passagiersafhandeling, non-connected. Bijzonderheid: te bereiken via dienstweg vanaf RH-weg. Alleen bestemmingsverkeer. Voor deze "oversteek" is geen veldbevoegdheid nodig.

Platform rondom de F Pier (F pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, connected.

Platform rondom de G Pier (G pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, connected.

G platform – gebruik: voor passagiersafhandeling, non-connected. Bijzonderheid: Op G71 is een zogenaamde 'push and hold area' gelegen.

Platform rondom de H/M Pier (H/M pier) – gebruik: voor passagiersafhandeling, semi-connected.

J platform – gebruik: voor passagiersafhandeling, non-connected.

P platform – gebruik: Central De-icing Facility (CDF) in winter, anders bufferen.

Y platform – gebruik: voor passagiersafhandeling, non-connected.

R platform – gebruik: voor vrachtafhandeling en deel passagiersafhandeling non-connected.

S platform – gebruik: voor vrachtafhandeling.

U platform – gebruik: voor bufferen en parkeren van vliegtuigen. Te bereiken via dienstweg vanaf RH-weg. Met begeleiding indien geen veldbevoegdheid.

K platform – gebruik: voor passagiersafhandeling General Aviation (GA).

M platform – gebruik: voor bufferen en parkeren.

Other Operational Areas

Met de term Other Operation Areas wordt bedoeld het deel van Airside dat operationeel wordt gebruikt door met name voertuigen, maar noch kwalificeert als manoeuvring area, noch als apron (platform), en daarmee per definitie ook niet als movement area.

Randwegen: De wegen gelegen langs de aprons (platformen) en de Rinse Hofstraweg in zijn geheel.

Rinse Hofstra weg – gebruik: hoofdverkeersader Schiphol Airside t.b.v. verkeersafhandeling van al het gemotoriseerde verkeer.

Wegen rond de pieren – gebruik: bestemmingsverkeer en ontsluiting Stands, kantoren.

Kaagbaantunnel – gebruik: verbinding Schiphol-Centrum en S-platform.

Parkeerplaatsen voor voertuigen of GSE-materieel – gebruik: alle aangegeven parkeerplaatsen voor voertuigen en materieel dat wordt gebruikt voor de vliegtuigafhandeling.

Opslaggebieden – gebruik: gebieden waar materieel t.b.v. de vliegtuigafhandeling mag worden opgeslagen, specifiek:

- gebieden waar brandstof of andersoortig brandbaar materiaal wordt opgeslagen;
- gebieden voor het tijdelijk opslaan van kapot materieel. Bijzonderheid: A.A.S. laat dit op gezette tijden legen.

Aircraft Operations/ Brandweer/ VTC terrein – gebruik: in gebruik door A.A.S.. Bijzonderheid: afgesloten terrein.

Non-Operational Areas

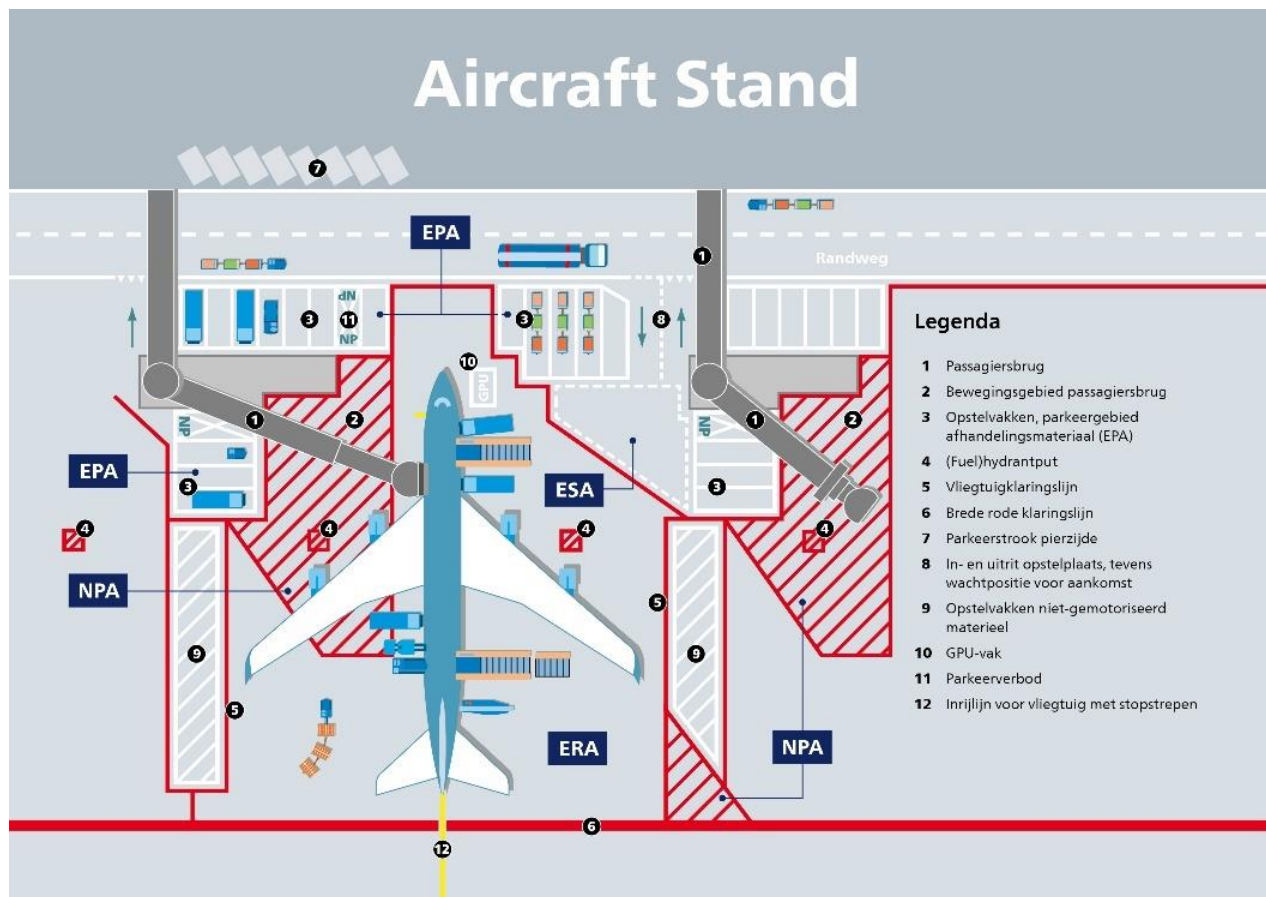
Met de term Non-Operational Areas wordt bedoeld het deel van Airside dat onderdeel uitmaakt van Airside, maar niet classificeert als manoeuvring area, apron (platform) of als Other Operational Area. Het betreft derhalve de overige gebiedsdelen zonder functie.

b. Inrichting Aircraft Stand

In dit gedeelte gaan we dieper in op de Aircraft Stand (Vliegtuigopstelplaats). In **artikel 32** van de Schipholregels wordt daarover het volgende gezegd:

Op Schiphol worden binnen het Luchthavengebied verschillende typen locaties onderscheiden waar luchtvaartuigen aankomen, zich opstellen en/of vertrekken, met als doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten:

- **Apron (Nederlands: Platform):** Gebied met meerdere locaties waarop luchtvaartuigen kunnen worden afgehandeld.
 - **Aircraft Stand (Nederlands: Vliegtuigopstelplaats):** Gehele locatie ingericht voor de afhandeling van 1 luchtvaartuig. De Aircraft Stand bestaat uit de volgende 'areas' (gebieden). De Exploitant kan nadere regels stellen voor elke area.
 - **Equipment Restraint Area (ERA):** Daar waar luchtvaartuigen staan. Dit is met een 20cm brede rode lijn afgebakend gebied.
 - **Equipment parking area (EPA).** Een met een witte doorgetrokken lijn afgebakend vak waar voertuigen of materieel geparkeerd kunnen worden t.b.v. afhandeling. De Exploitant kan nadere regels stellen voor elk parkeervak, zie bijlage 3c.
 - **Equipment Staging Area (ESA):** Een met een witte onderbroken lijn afgebakend vak waar voertuigen en/of materieel opgesteld kunnen worden ('voorpositioneren'), met de bedoeling het eerstvolgende luchtvaartuig af te handelen.
 - **Opstellvakken tussen ERAs:** Bedoeld voor het opstellen van niet-gemotoriseerd materieel. Deze zijn gemarkeerd door schuine, witte strepen.
 - **GPU vakken:** Vak waar alleen een GPU mag staan. Aangegeven door witte onderbroken lijn met de tekst GPU erin.
 - **Non Parking Area (NPA):** Niet parkeren. Aangegeven door schuine rode strepen, een wit kruis of door borden. Let op! De NPA kan op meerdere plekken op de Aircraft Stand worden toegepast.



Aircraft Stand

c. Parkeren op de Aircraft Stand – Equipment Parking Area (EPA)

De Aircraft Stand is ingericht voor de veilige afhandeling van Luchtvaartuigen. Het is niet toegestaan om binnen de EPA te parkeren. Uitzonderd hiervan zijn afhandelingsmaterieel en voertuigen die nodig zijn voor afhandeling van de huidige of eerstvolgende vlucht.

Bijlage 4 – HVC

De regel is dat 50% fluorescerend geel, oranje of oranje-rood is en dikke reflecterende banden heeft.

Wijze van dragen:

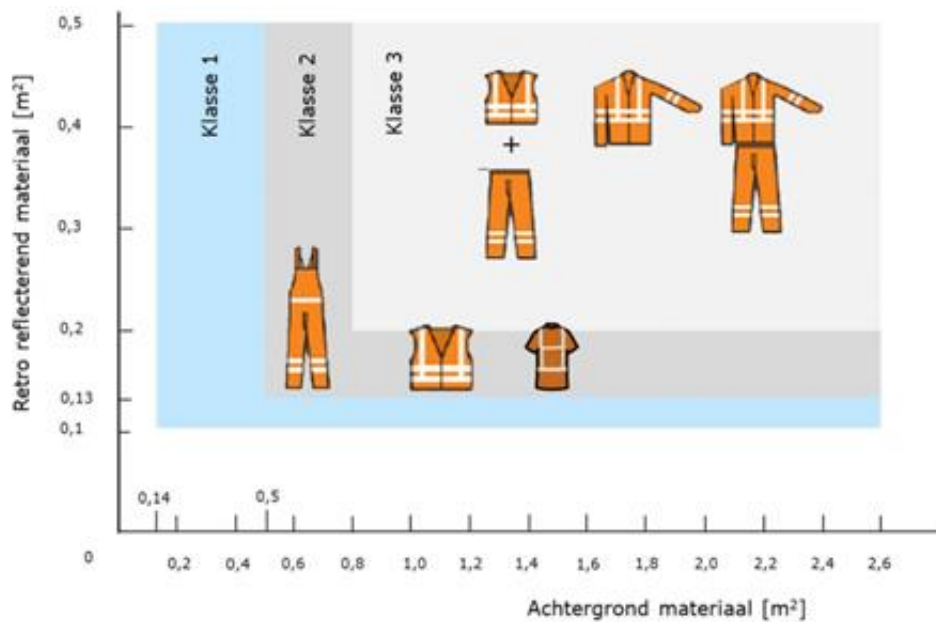
Het doel van het dragen van HVC is dat je als persoon goed zichtbaar bent voor ander verkeer en zeker voor gemotoriseerd verkeer wat jou dan eerder ziet. Om die reden dien je je HVC niet te bedekken met tassen/ rugzakken en of andere kleding.

Hieronder staan daarvoor de voorwaarden die uit de ISO norm komen en die primair van belang zijn op Schiphol. Het dragen van HVC vesten en jassen met ANSI 107-2015 is ook toegestaan.

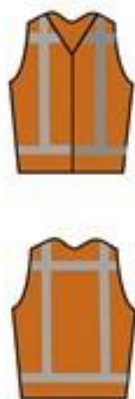
1. Kleuren fluorescerend materiaal

- Geel
- Oranje-rood
- Oranje

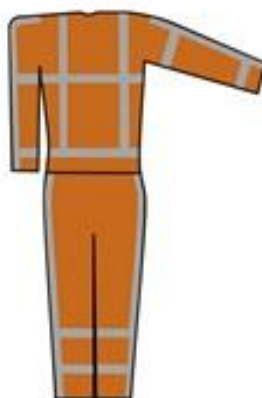
2. Soorten kleding



Figuur 1: indeling van voorbeelden van veiligheidskleding in klassen



Figuur 2
Figuratie voor veiligheidsvesten,
voor- en achterzijde



Figuur 3
figuratie voor pakken, jassen en
broeken

3. Oppervlakte kleding

De minimum oppervlakken (m²) van het zichtbare materiaal (achtergrondmateriaal en retroreflecterende banden) zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	Klasse 2 kleding	Klasse 3 kleding
Fluorescerend materiaal Geel, Oranje, Oranje - Rood	≥0,5m ² (50%)	≥0,8m ²
Retroreflecterend materiaal	≥0,13m ²	≥0,2m ²

Bijlage 5 – Criteria huren lounges

Royal Schiphol Group (RSG) zal aanvragen voor het huren van een lounge door gebruikers van Amsterdam Airport Schiphol (AAS) behandelen overeenkomstig de criteria voor “diensten op maat” als bedoeld in artikel 8.25ea Wet luchtvaart. In dat verband heeft RSG de volgende relevante, objectieve, transparante en non-discriminatoire criteria opgesteld op basis waarvan een aanvraag wordt behandeld.

RSG voert een open dialoog met de (potentiële) aanvragende partij(en) en inventariseert hun commerciële wensen.

Een aanvraag voor een nieuwe lounge aan Airside kan worden ingediend door de volgende gebruikers van de AAS: luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren van passagiers van luchtvaartmaatschappijen en allianties van luchtvaartmaatschappijen. RSG verhuurt lounges aan deze gebruikers van AAS, mits daar ruimte voor is en onder marktconforme voorwaarden. Deze criteria laten onverlet dat RSG mag onderhandelen over de verdere invulling van betreffende een lounge.

Conform artikel 8.25ea, derde lid, Wet luchtvaart kan RSG aanvullende criteria hanteren indien de inhoud van de aanvraag daartoe noodzaakt.

Het verhuren van lounges aan Landside kan een commerciële afweging zijn.

Servicepagina

In dit deel staat een overzicht van belangrijke links bij de Schipholregels.

Hoofdwebsite: [Schiphol | Airport Operations](https://www.schiphol.nl/nl/operations/)<https://www.schiphol.nl/nl/operations/>

Veiligheid: [Schiphol | Veilig werken op Schiphol](#)

Melden veiligheidsincidenten: [Schiphol | Ongevallen en incidenten melden](#)

➤ **Overzichtskaarten/ plattengronden Schiphol:**

Schiphol basis kaart, Sleepoverzicht, Pushbackkaart, remote Aircraft Stands, gates, busgates & runway system: Schiphol-Oost & Markeringen en belijningen op het platform:

<https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/plattegronden/>

➤ **Handleidingen en voorschriften**

Via website link: <https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/handleidingen-en-voorschriften/>

kan inzage worden verkregen in de volgende documenten:

- Schipholregels
- Regeling Toelating Schiphol (bijlage 1 bij het Toegangsbeleid)
- Aerodrome Manual
- Handboeken Business Area Aviation
- Beleid toestemming Airport Operations
- Beleid Terminal logistiek
- Handboek Milieu-eisen bij opruimen lekkages op Schiphol

➤ **Voorwaarden en sancties Schipholpas:**

Voorwaarden waaraan de houder van een Schipholpas voor personen zich dient te onderwerpen. De vigerende versie van de 'Voorwaarden Schipholpas Personen' staat op internet onder:

<https://www.schiphol.nl/nl/werken-op-schiphol/pagina/voorwaarden-en-sancties/>.

De regels met betrekking tot het zich bevinden op het terrein van de luchthaven Schiphol zijn gebaseerd op de toepasselijke Nederlandse en Europese luchtvaartwetgeving.

➤ **Hoe te handelen bij een crisis - Verstoringen en calamiteiten**

Bevat de volgende documenten en linken:

- Alert Service Airport Community App
- Company Instruction Manual
- Flight reduction procedure
- Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart

Te vinden via website: <https://www.schiphol.nl/nl/operations/pagina/verstoringen-en-calamiteiten/>

➤ **Voorzieningen gas, elektriciteit, drink- en bluswater, afvoer van vuilwater, beheeren en onderhouden we een uitgebreid netwerk van kabels, leidingen en installaties**

Website van Airport Utilities, netwerkbeheerder van Schiphol. Bevat versnelde melding bij netwerkstoring en geven advies bij aansluiting aanvragen, opzeggen of wijzigen.

Te vinden via link: <https://www.schiphol.nl/nl/airport-utilities/>

➤ **Wet & Regelgeving:**

Europese eisen tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen

[EU Commission Regulation \(EU\) No 139/2014](#)

[EASA Easy Access Rules Easy Access Rules for Aerodromes \(Regulation \(EU\) No 139/2014\)](#)

[Wet luchtvaart](#)

[Overzicht EU regelgeving voor ATM/ANS & Luchthavens](#)

Colofon
Oktober 2024
Versie 33

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol