

16 april 2019
Versie 1.2
A/OPS/SRA/WA

Uitvoeringsvoorwaarden OPS Terminal

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol

Schiphol Nederland B.V. Copyright 2019

Dit document is eigendom van Schiphol Nederland B.V. (SNBV).

Gebruik hiervan, alsmede het (doen) aanbrengen van elke aanvulling/wijziging behoeft uitdrukkelijke toestemming van de SNBV. Ontstane schade anders dan door normaal gebruik/slijtage, dit ter beoordeling van de SNBV, komt voor rekening van de betreffende gebruiker/schadeveroorzaker.

SNBV sluit elke aansprakelijkheid voor schade, ontstaan door het gebruik van de in dit document gegeven informatie, nadrukkelijk uit.

Van dit document mag niets worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de SNBV.

Inhoudsopgave

Inleiding	5
1 Algemene voorwaarden	6
1.1 Beschikbaarheid en bereikbaarheid	6
1.2 Security en Safety	7
1.3 Omgeving	8
1.4 Werkgebied	8
1.5 Kosten	8
2 Passagiersvoorzieningen	9
2.1 Informatie en Wayfinding	9
2.2 Sanitaire voorzieningen	10
2.3 Transferbalies- en kiosken	10
2.4 Mindervalidevoorzieningen	10
2.5 Shoppers en bagagekarren	10
2.6 Oplaadvoorzieningen personeel en passagiers	11
2.7 Verlichting	11
2.8 Klimaat	11
2.9 Overige assets	11
3 Flowgebied	12
3.1 Beschikbaarheid en bereikbaarheid	12
4 Interne operationele vergunningen	14
4.1 De werkaanvraag (TVA) en OVA (Terminal)	14
4.2 Centraal Overleg Projecten (Bagage)	15
4.3 Werken Coördinatie Airside	15
4.4 Verklaring van geen bezwaar (gebruik van kranen)	15
4.5 Ontheffing Landside	16
4.6 Coördinatie Werken Landside	16
5 Bouw- en werkgebied	17
5.1 Algemene voorwaarden afzettingen, bouw- en stofschotten	17
5.2 Afzettingen werkgebieden	17
5.3 Stofschottenplan	20
5.4 (Demarcatie) bouwgebied	20
5.5 Bouwplaats/bouwterrein	21
5.6 Opslagruimte	21
5.7 Schaften, keten en kantoren	21
5.8 Werktijden	22
6 Logistiek	23
6.1 Aan-en afvoer van materialen	23
6.2 Routes naar Airside bouwgebied	23
6.3 Routes naar landzijdig bouwgebied	24
6.4 Elektrische voer- en werktuigen	24

6.5	Logistiek aan Airside op platformen, wegen, (rij)banen en dienstwegen	25
7	Verhuurde (kantoor)ruimtes	26
8	Bevriezen en stilleggen van werkzaamheden	27
	Definities en afkortingen	28

Inleiding

Projecten in de Terminal worden vaak uitgevoerd in een volledig operationele omgeving. De omgeving kenmerkt zich door (passagiers)drukke in het laagseizoen (van oktober tot april) en topdrukke in het hoogseizoen (van april tot oktober). Om de uitvoering van werkzaamheden en de continuïteit van de operatie samen succesvol te maken, zijn door de operationele afdelingen eisen gesteld waarbinnen de projecten uitgevoerd kunnen worden.

Duidelijk moet zijn dat de operatie daarmee concessies doet aan de kwaliteit van de dienstverlening. Om de dienstverlening en het operationele proces acceptabel en op orde te houden en de werkzaamheden toch uit te kunnen voeren, zijn de randvoorwaarden in dit document opgesteld. Daarnaast wordt aangegeven welke mitigerende maatregelen men vanuit de projectenorganisatie dient te nemen.

Het primaire passagiersproces op de luchthaven dient tijdens (ver)bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk onbelemmerd doorgang te vinden. Hierbij is het waarborgen van voldoende beschikbare passagiersruimte ten opzichte van de benodigde vierkante meters bouwgebied van belang, alsook voldoende ruimte voor (elektrische) voertuigen. Daarnaast kunnen tijdens bouwactiviteiten geluidsoverlast, schoonmaak, kwaliteit en veiligheid aandachtspunten worden.

Het doel van dit document is het inzichtelijk en overzichtelijk maken van de in diverse documenten genoemde richtlijnen aangaande (ver)bouwactiviteiten in het Terminalcomplex. Dit in relatie tot de waarborging van minimale verstoringen in het passagiersproces.

De inhoud van dit document is onder andere, maar niet enkel bestemd voor:

1. Deelnemers aan het "Operationele Vergunning Aanvraag" (OVA) overleg;
2. Medewerkers van A/OPS;
3. Werkvoorbereiders en andere projectdeelnemers, om al in een initiatief- en definitiefase van een project rekening te kunnen houden met bovengenoemde aandachtspunten, zodat achteraf tijdens de realisatie geen onvoorziene (lees niet begrote) uitgaven hoeven te worden gedaan.

Dit document is geschreven door (en in beheer bij) de afdeling Operations van Schiphol Nederland B.V. Uitvoeringsvoorwaarden betreffende installaties en aandachtsgebieden van andere afdelingen zoals Consumers, Asset Management & Security, dienen door desbetreffende afdelingen te worden geborgd.

Organisatie

Teneinde de inhoud van dit document aan te kunnen passen op wijzigingen die zich voordoen in een van de brondocumenten, zijn de betrokken afdelingen bekend met de inhoud van dit document. Wijzigingen in het brondocument dienen gemeld te worden aan de manager Passenger Proces Management (Brenghlicht).

Indien er in de voorbereidende fasen van een bouwproject sprake is van afwijkingen van de richtlijnen dienen deze afwijkingen en de gevolgen daarvan in een zo vroeg mogelijk stadium te worden besproken met de betrokken afdelingen.

Inhoudelijk verantwoordelijk

Verantwoordelijk voor de inhoud en aanpassing van dit document is de Manager van de afdeling Passenger Proces Management (A/OPS/PDC/PP).

Uitvoerend verantwoordelijk

Afwijkingen van de hier gestelde voorwaarden zonder overleg met WAP kan leiden tot het stilleggen van de werkzaamheden door de Flow Manager Passengers (A/O/DDO/AF) betreffende de Terminal en de Flow Manager Airside (A/O/DDO/AF) betreffende het Airside gebied en het Bagagegebied. Daarnaast kan het werk door de projectdirectie stilgelegd worden.

Documentbeheer

Binnen de afdeling Operations wordt het technisch beheer van dit document verzorgd door de afdeling Safety & Quality Control (SQC).

1 Algemene voorwaarden

Het primaire passagiers proces op de luchthaven dient ook tijdens (ver)bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk onbelemmerd doorgang te kunnen vinden. Hierbij is het waarborgen van voldoende beschikbare passagiersruimte ten opzichte van het benodigde bouwgebied van groot belang.

Bovendien zijn geluidsoverlast, schoonmaak, kwaliteit van voorzieningen, beleving en veiligheid belangrijke aandachtspunten. Deze voorwaarden dienen ertoe de (ver)bouwwerkzaamheden in zo goed mogelijke banen te leiden.

1.1 Beschikbaarheid en bereikbaarheid

- 1 De werkaanbieder dient werkzaamheden af te stemmen met andere projecten om onnodige buitengebruikstelling van operationele middelen te voorkomen. Plannen dienen op elkaar afgestemd te worden om de impact en overlast op de operatie en het passagiersproces zoveel mogelijk te beperken.
- 2 De werkaanbieder dient te streven naar een minimale buitengebruikstelling van routes, bedrijfsmiddelen en/of voorzieningen tijdens de realisatie, zoals voor:
 - Primaire processtappen: Check-in, Reclaim, Security lanes, KMar, (de-)boarding, etc.
 - Routes voor passagiers, personeel, crew, logistiek, KMar (incl. personeelsdoorgangen, expeditiestraat);
 - Liften, rolpaden, (rol)trappen, deuren voor passagiers en ondersteunende diensten (zoals karrenregulatie);
 - Systemen (informatievoorziening, planning, besturing, meten, etc.).
 - Bagage-installaties;
 - Toiletten.
- 3 Indien bedrijfsmiddelen en/of voorzieningen tijdens de uitvoering buiten dienst gesteld dienen te worden, dient rekening te worden gehouden met de beschikbaarheid en bruikbaarheid van overeenkomstige voorzieningen in de directe nabijheid en het maximum in aantal van de buiten gebruik te stellen voorzieningen.
De verantwoordelijkheid voor afzetting en verwijzing (bijv. bebording of verwijzing naar alternatieve voorzieningen) ligt bij de opdrachtgever/uitvoerder.
- 4 Tijdelijke buitengebruikstelling, verplaatsing en/of tijdelijke voorzieningen dient altijd in een plan te worden vastgelegd en vastgesteld door het OVA, inclusief de installatie eigenaar. Dit in verband met contractuele verplichtingen van de installatie eigenaren aan derden.
- 5 De werkaanbieder dient erin te voorzien dat bestaande functies (incl. bevoorrading) beschikbaar en bereikbaar zijn tijdens de bouwwerkzaamheden met logische looproutes en bewegwijzering.
- 6 De werkaanbieder dient tijdens de werkzaamheden de verstoring ten aanzien van de operationele en ondersteunende processen in bedrijfsvoering van Schiphol, tot een minimum te beperken.
- 7 Werkgebieden en ondersteunende ruimtes dienen bereikbaar te blijven voor personeel.

- 8 Indien logistieke processen worden geraakt door werkzaamheden, dient dit in kaart te worden gebracht. Hierbij dient duidelijk aangegeven te worden hoe deze logistieke processen in stand worden gehouden. Operationele maatregelen dienen daarop te worden afgestemd met OPS. Het gaat hierbij onder meer om processen van voertuigen, passagiers, bagage, vliegtuigen, personeel, crew, bevoorrading, PRM-afhandeling en karrenregulatie.
- 9 Raakvlakprojecten dienen inzichtelijk gemaakt te worden en er dient een integrale afstemming te zijn zodat de overlast voor het operationele proces, de passagiers en personeel wordt geminimaliseerd.
- 10 Voor grotere werkzaamheden is een faseringsplan benodigd. In dat geval dient de werkaanbieder minimaal 25 werkdagen voorafgaand aan de start van de eerste fase en in afstemming met OPS een faseringsplan op te stellen, met per fase:
 - Planning;
 - Plan voor de tijdelijke flow en bedrijfsvoering maatregelen;
 - Capaciteitstoets om alle capaciteit gerelateerde impact (incl. de operationele maatregelen om deze op te lossen) te kunnen toetsen;
 - Operationele maatregelen die beschrijven op welke wijze de impact van de werkzaamheden opgevangen worden. Hierbij dient een plattegrond met flowstromen e.d. te worden toegevoegd;
 - Veiligheidstoets om alle veiligheid gerelateerde impact te kunnen toetsen.

1.2 Security en Safety

- 1 De werkaanbieder dient te werken conform de veiligheidsvoorschriften van Schiphol zoals te vinden op <http://www.schiphol.nl/Reizigers/OverSchiphol/Schipholregels.htm> en op www.schiphol.nl/veiligheid. Deze link wordt op gezette tijden gecheckt door A/OPS/SRA/WAP.
- 2 Alle betrokken aannemers dienen vooraf, door de werkaanbieder, schriftelijk op de hoogte gesteld te worden van de geldende veiligheidsprocedures in het kader van ARBO, dan wel VGM.
- 3 Gevaarlijke stoffen zoals b.v. acetyleen- en gasflessen dienen in overleg met Preventie op een vaste plek te worden geplaatst of te worden afgevoerd. Deze, al dan niet tijdelijke, plek moet wel voldoen aan de bijbehorende veiligheidseisen.
- 4 Het onvoorwaardelijke gebruik van vluchtroutes-/doorgangen en nooduitgangen, voor zowel de passagiers als voor de op de bouwlocatie aanwezige personen, dient geborgd te zijn conform de eisen binnen het kader van brandveiligheid.
- 5 BHV-kasten, AED's en brancards dienen beschikbaar te blijven.
- 6 Het functioneren van flow - en beveiligingscamera's dient gewaarborgd te zijn in zicht en functionaliteit.

1.3 Omgeving

- 1 Inval van (dag)licht blijft maximaal gewaarborgd (in Terminal, bagagekelder e.a.).
- 2 De werkaanbieder dient overlast als gevolg van trillingen, geluid, tocht, kou en hemelwater zoveel als mogelijk te voorkomen. Speciale aandacht is nodig voor verblijfsruimtes zoals zitgebieden, gates, kantoren, operationele werkruimtes, horeca e.d. waarbij tijdig informeren/afstemmen belangrijk is. De verantwoordelijkheid ligt bij A/OPS/SRA/WAP en kan per werk afwijken. Het informeren kan in de vorm van bijv. een OPS-memo, e-mail en/of nieuwsbrief.
- 3 Tijdelijke voorzieningen moeten daar waar nodig worden getroffen om geluid-, stof- tocht-, kou- en hemelwateroverlast tijdens de uitvoering te voorkomen c.q. tot een minimum te beperken. Ook trilling overlast dient tot een minimum te worden beperkt.
- 4 Structurele geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden zullen in overleg met alle betrokkenen moeten worden ingepland op tijdstippen waarop de overlast minimaal is. Indien geen maatregelen kunnen worden getroffen om de overlast te beperken kunnen activiteiten die hinder ondervinden worden verplaatst op kosten van de veroorzaker c.q. de opdrachtgever.

1.4 Werkgebied

- 1 De werkterreinen dienen door de aannemer te worden afgeschermd van de operationele gebieden. Een voorstel tot afbakening en ontsluiting van het werkterrein (inclusief werkplan) dient ter goedkeuring vooraf te worden ingediend bij A/OPS/SRA/WAP. Middels bijvoorbeeld foto's dient inzichtelijk gemaakt te worden welke bedrijfsmiddelen, assets, etc. beïnvloed worden door het bouwgebied.
- 2 De bouwlocatie dient voorzien te zijn van een A4 formaat kliklijst met hierin een goedgekeurde OVA lijst met het volgende opschrift: naam opdrachtgever, tel/naam aanspreekpunt. Kliklijst dient bij voorkeur aangebracht te worden op de toegangsdeur van het bouwgebied. Bij de toegangsdeur dient een uitloopmat aanwezig te zijn in publiekstoegankelijke gebieden. De geldigheidsduur van de OVA is erg belangrijk. Indien deze verstreken is, is Floormanagement bij machte om de werkzaamheden stil te leggen.
- 3 Men dient zich bewust te zijn van het effect op het functioneren van assets welke zich mogelijk buiten de fysieke projectdemarcatie bevindt. Als er bijvoorbeeld water wordt afgesloten binnen de projectdemarcatie, dient dit buiten de projectdemarcatie nog wel beschikbaar te zijn. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor elektra.
- 4 Gereedschappen (met name boorhamers, zaagapparaten, snij-apparaten, schietapparaten of nietapparaten) mogen niet onbeheerd worden achtergelaten op plaatsen bereikbaar voor passagiers, noch onbeheerd in het stopcontact worden achtergelaten.
- 5 Al het gereedschap dient na gebruik te worden opgeborgen in afgesloten gereedschapskisten, onbereikbaar voor de passagiers, in een afgesloten ruimte waar passagiers/onbevoegden niet bij kunnen komen.

1.5 Kosten

- 1 Toename van operationele kosten voor Schiphol en co-makers als gevolg van werkzaamheden van de werkaanbieder dient te worden voorkomen.
Als extra kosten onvermijdelijk zijn, worden deze gedragen door de werkaanbieder.
- 2 Investeringskosten in bedrijfsmiddelen voor Schiphol en co-makers nodig als gevolg van werkzaamheden van de werkaanbieder dienen te worden voorkomen.
Als extra kosten onvermijdelijk zijn, worden deze gedragen door de werkaanbieder.

2 Passagiersvoorzieningen

2.1 Informatie en Wayfinding

Informatievoorzieningen

Onder informatievoorzieningen verstaan we, onder andere, statische en dynamische bebording, vluchtinformatieschermen, wayfinding, informatiebalie en -kiosk, klokken, de omroep en ontruiming.

- Het zicht op deze informatievoorzieningen mag niet worden verhinderd door obstakels.
- Klokken dienen zichtbaar en functioneel te blijven. Indien dit niet het geval is, dienen deze te worden voorzien van een hoes waardoor de tijdsnotering niet meer zichtbaar is en de klok niet kan beschadigen.
- Het functioneren van luchthaven gebonden systemen: vluchtinformatieschermen, brandmelding systemen (ASM) en omroep dient gewaarborgd te blijven.
- Informatiebalie en -kiosken dienen in gebruik, zichtbaar en bereikbaar te blijven. Indien nodig dienen deze herplaatst te worden, of anders dient er een tijdelijke voorziening beschikbaar gesteld te worden.

Wayfinding

In een aantal gevallen is het noodzakelijk om maatregelen te treffen wanneer de geplande werkzaamheden invloed hebben op de wayfinding. Mogelijke redenen zijn:

- Het vervallen van routes omdat het gebied werkgebied wordt;
- Het instellen van omleidingen omdat de flow een andere route moet nemen in verband met werkzaamheden;
- Het instellen van nieuwe routes vanuit het definitieve ontwerp.

De opdrachtgever dient voor de gehele fasering een bewegwijzeringsplan op te stellen als onderdeel van het uitvoeringsplan. Dit bewegwijzeringsplan dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de afdeling A/OPS/PDC/PPM.

Als tijdelijke maatregelen zijn er een aantal opties:

- Bebording die (tijdelijk) niet nodig is, wordt in geval van verlichte bebording uitgeschakeld en afgeplakt op een dusdanige wijze dat de bebording niet beschadigd. Dit geldt ook in het geval van een informatiebord waar een onderdeel van afgeplakt kan worden;
- Voor omleidingen kan volstaan worden met onverlichte borden. Ontwerp, afmetingen en locaties worden door Schiphol bepaald en dienen in het werkproject te worden meegenomen.
- Tijdelijke bebording wordt aangebracht in opdracht van de luchthaven. De coördinatie van de werkzaamheden is de verantwoordelijkheid van de coördinerend aannemer. Rekening dient te worden gehouden met ontwerp- en levertijd van de hiervoor aangewezen partij Reklaspits.
- Bebording in bouwgebied dient in opdracht van PLUS door Reklaspits verwijderd te worden en in opslag te worden genomen. Dit in verband met het risico op beschadigingen.

Zicht

- Zicht van de passagier vanuit de hoofdfloor op de eerstvolgende en de laatste primaire processtap dient te worden gewaarborgd.
- Zicht van de passagier vanuit de hoofdfloor op de secundaire processtappen (sanitair, horeca, Retail voorzieningen e.d.) dient te worden gewaarborgd.
- Zicht van de passagier vanuit de hoofdfloor op de stijg- en daalpunten dient te worden gewaarborgd.

2.2 Sanitaire voorzieningen

- De werkaanbieder dient ervoor te zorgen dat tijdens de bouwwerkzaamheden geen verminderde capaciteit (ten opzichte van de bestaande capaciteit) is van de sanitaire voorzieningen.
- Wanneer dit écht niet mogelijk is en er (een deel van) sanitaire voorzieningen buiten gebruik gesteld moeten worden, dient er een tijdelijke maatregel genomen te worden in de directe nabijheid van de oorspronkelijke voorziening.
Daarbij dient een aparte unit voor vrouwen en voor mannen beschikbaar te zijn.
Hierop dient informatievoorziening aanwezig te zijn met betrekking tot de tijdelijkheid.

2.3 Transferbalies- en kiosken

Transferbalies en transferkiosken dienen zichtbaar en in gebruik te blijven, of anderszins dient er een tijdelijke voorziening beschikbaar gesteld te worden.

2.4 Mindervalidevoorzieningen

- Voorzieningen voor mindervaliden dienen tijdens de bouw gewaarborgd te blijven. Dit betreft sanitaire voorzieningen, assistentiepalen, rolstoellocaties, PRM-assistentiebalies, PRM-zitplaatsen en parkeer- en opstapplaatsen voor Courtesy cars (in combinatie met oplaadpunten).
- Indien dit niet mogelijk is, dienen er in de nabijheid van de op te heffen locaties tijdelijke voorzieningen getroffen te worden, minimaal voorzien van een vloermarkering.
- De werkaanbieder dient ervoor te zorgen dat de routes voor Courtesy cars in stand blijven en er wordt gezorgd voor voldoende manoeuvreerruimte, rekening houdend met de voertuigafmetingen en draaicirkels.
- Bij werkzaamheden moet de vloer altijd gelijkvloers zijn, rekening houdend met rolstoel en Courtesy cars vervoer.

2.5 Shoppers en bagagekarren

- In bouwgebieden mogen nooit bagagekarren en shoppers worden meegenomen, noch gebruikt worden voor de aan- of afvoer van materialen voor de uit te voeren werkzaamheden.
- Tijdens bouwwerkzaamheden dient gebruik en regulering van bagagekarren onverminderd mogelijk te blijven. Indien de bouwactiviteiten effect hebben op de op-/afstelvakken van de shoppers en bagagekarren, inclusief de routing, dienen hier alternatieven voor beschikbaar gesteld te worden.
- De oplaadlocaties c.q. parkeerplaatsen van de 'trekkers' (elektrische voertuigen die de lange rijen met shoppers en bagagekarren vervoeren) dienen zoveel mogelijk beschikbaar te blijven, dan wel in de nabijheid beschikbaar gesteld te worden.

2.6 Oplaadvoorzieningen personeel en passagiers

- Oplaadvoorzieningen zoals stopcontacten voor het opladen van telefoons en laptops van passagiers, dienen zoveel mogelijk beschikbaar te blijven, dan wel in de nabijheid van een algemeen zitgebied beschikbaar gesteld te worden.
- Oplaadvoorzieningen (inclusief eventuele opstelplaatsen) ten behoeve van elektrische voertuigen ten nutte van de operatie dienen zoveel mogelijk beschikbaar te blijven, dan wel in de nabijheid beschikbaar gesteld te worden. Denk hierbij aan oplaadpunten ten behoeve van Courtesy cars ondersteunend aan het PRM-proces.

2.7 Verlichting

Tijdens werkzaamheden waarbij verlichting geheel of gedeeltelijk uitgeschakeld moet worden geldt dat:

- Noodverlichting en reguliere verlichting niet gelijktijdig afgeschakeld mogen worden.
- Het schakelen van verlichting zonder dat de lichtopbrengst gecompenseerd wordt door daglicht of tijdelijke maatregelen, in de nacht uitgevoerd dient te worden;
- De lichtopbrengst van tijdelijke verlichting dient ten minste 85% van de reguliere verlichting te zijn.
- Gebruikers dienen in bovenstaande gevallen tijdig van deze afwijkingen op de hoogte gesteld worden.

2.8 Klimaat

Tijdens werkzaamheden waarbij verwarming/klimaat geheel of gedeeltelijk uitgeschakeld/afgesloten wordt, moet voorkomen worden dat klachten ontstaan in verband met warmte/kou/tocht.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- Maximaal geaccepteerde temperatuurstijging of -daling is 3°C*;
- De circulatie van het ventilatiesysteem dient op niveau te blijven, tijdelijke uitval (<3 uur) is acceptabel om een eventueel tijdelijk systeem aan te sluiten.

*Zie bijlage 2A voor de tabel met de verschillende waarden voor zomer en winter in de verschillende functiegebieden. Hier wordt gesproken van een operationele temperatuur (d.w.z. het gemiddelde van de luchttemperatuur en de gemiddelde stralingstemperatuur). Vb. is de eis minimaal 20 °C 's winters, dan kan dit bereikt worden met een luchttemperatuur van 18,5 °C en een gemiddelde stralingstemperatuur van 21,5 °C (bijvoorbeeld wanneer men bij een venster zit).

2.9 Overige assets

Overige assets zoals bijvoorbeeld VITT- en SDD-schermen, omroep, reclame-uitingen, brandslanghaspels, nooddrukknoppen, Blip- en wifisensoren en nooduitgangen dienen te alle tijden beschikbaar en geborgd te blijven, inclusief aanduiding. Indien Blip- en wifisensoren niet beschikbaar zijn, dienen ze wel weer teruggehangen te worden in overleg met de eigenaar van de Blip-of wifisensor.

3 Flowgebied

3.1 Beschikbaarheid en bereikbaarheid

- De werkaanbieder dient tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden de volgende minimale netto flowbreedte voor hoofdverkeersruimten te hanteren:

Flowbreedte (meters)	Norm (pax/per meter/per minuut)	Ondergrens
Primaire flow in lounge	$19 + 2 \times 0,5 \text{ meter}^* + 1 \text{ meter}$ (in het geval van tweerichtingsverkeer) (*t.b.v. vrijhouden obstakels)	12 meter
Secundaire flow in de lounge + primaire flow overige gebieden (o.a. pieren en corridors):	$19 + 2 \times 0,5 \text{ meter} + 1 \text{ meter}$ (in het geval van tweerichtingsverkeer)	6,2 meter
Eénrichtingsverkeer	$19 + 2 \times 0,5 \text{ meter} + 1 \text{ meter}$ (in het geval van tweerichtingsverkeer)	5,2 meter
Tweerichtingsverkeer	$19 + 2 \times 0,5 \text{ meter} + 1 \text{ meter}$ (in het geval van tweerichtingsverkeer)	6,2 meter

Oppervlakte (vierkante meter)		
Zitnorm / passagiers	1,7 m ²	1,2 m ²
Stanorm / passagiers	1,2 m ²	0,8 m ²
Flow / passagiers	2,5 m ²	1,5 m ²

Zit- en staanplaatsen gate (aantallen)	
Zitten	Max pax CAT x loadfactor 70% zitten
Staan	Max pax CAT x loadfactor 30% staan

Paxverdeling lounges (percentages)	
Flow	33%
Vrij zitten	19%
Horeca zitten	15%
Retail	33%

- De werkaanbieder dient, van de twee rolpaden in dezelfde richting die direct in elkaars verlengde liggen, nooit twee rolpaden in dezelfde richting buiten gebruik te stellen wegens (ver)bouwwerkzaamheden. Indien men hier gedurende de verbouwperiode van afwijkt, dienen er in overleg met WAP alternatieve vormen van flowregulatie afgestemd te worden op kosten van de werkaanbieder. Hierbij kan gedacht worden aan het inzetten van een asset oplossing zoals stoplichten en schermen. Indien dat niet mogelijk is of het gewenste effect niet heeft, kan Floormanagement worden ingezet op kosten van de werkaanbieder.
- De werkaanbieder dient in geval van omleidingen van de primaire hoofdstroom de loopafstand c.q. loopduur zo kort als mogelijk te realiseren. Dit teneinde afbreuk aan de comfort- en kwaliteitsbeleving bij de passagier teniet te doen.
- De werkaanbieder dient tijdens het bouwproces rekening te houden met de logica van de passagiersflow. Een vrije en een zo recht mogelijke primaire flow en verkeersruimte dient te worden gewaarborgd.
- De werkaanbieder dient de flow naar overstap / overige vervoersvoorzieningen zoals taxi, bus en trein te waarborgen tijdens de bouwwerkzaamheden.

4 Interne operationele vergunningen

Voor het uitvoeren van werkzaamheden op Schiphol is het hebben van een goedgekeurde vergunning noodzakelijk. Per deelgebied (Terminal, Airside, Landside en het bagagegebied) is een andere vergunning benodigd.

Controle op het bezit van een (juiste) vergunning wordt continu uitgevoerd door Flowmanagement (FLM), PAOT of WAP. De FMP (Floor Manager Passengers) heeft als enige bevoegdheid om het werk stil te leggen, indien niet wordt gewerkt conform de afspraken in de vergunning en/of bij ontbreken van de vergunning.

4.1 De werkaanvraag (TVA) en OVA (Terminal)

Voor aanvang van bouwwerkzaamheden in de Terminal dienen er in ieder geval twee vergunningen aanwezig te zijn; de werkaanvraag (TVA) en de OVA.

Technische Vergunning Aanvraag (TVA) Asset Management

De werkaanvraag wordt aangevraagd en afgegeven op basis van het bestek en definitieve tekeningen (DO of TO). Deze vergunning is de goedkeuring op de realisatie van de eindsituatie. Deze vergunning wordt door PLUS aangevraagd. De werkaanvraag is een inhoudelijke technische toetsing van de werkzaamheden en het te realiseren werk. Dit is een proces van de afdeling Asset Management.

Operationele Vergunning Aanvraag (OVA)

De OVA wordt verleend op basis van het werkplan van de werkaanbieder. De vergunning wordt aangevraagd door PLUS via het intranet. Vanuit de afdeling WAP (Works & Asset Planning) van Operations wordt deze aanvraag ter beoordeling verstuurd aan de betreffende stakeholders. De stakeholders beoordelen de OVA-aanvraag op basis van hun specialisme. Als alle stakeholders de OVA goedkeuren wordt de permit verstrekt. In enkele gevallen zal de stakeholder aangeven dat aanvullende informatie is gewenst. Als deze informatie/verduidelijking akkoord is zal de OVA worden goedgekeurd. Indien van toepassing dient er per (deel) werkplan een aparte OVA te worden aangevraagd.

Voor het aanvragen van de OVA vult de werkaanbieder het document in Bijlage 4A in en verstuurt dit als Excel bestand aan PLUS. PLUS draagt zorg voor het tijdig aanvragen van de vergunning. Er wordt naar gestreefd de aanvraag binnen vijftien werkdagen af te handelen.

De OVA dient zichtbaar te worden opgehangen in een daarvoor bestemde kliklijst die in Bijlage 4B is weergegeven. Bij werkzaamheden in de flow of binnen Frans hekwerk dient de OVA in ieder geval in hardcopy aanwezig te zijn. Het heeft echter de voorkeur de vergunning op de afzetting te bevestigen. De kliklijsten dienen bij iedere toegang tot een bouwgebied gemonteerd te worden. Dit geldt ook voor de toegang tot opslagruimtes e.d. De bouwboarden worden door AAS ter beschikking gesteld aan de aannemers.

Binnen de geldigheidsduur van de OVA dienen de werkzaamheden voor aanvang aangemeld te worden bij het Regiecentrum. Na afloop van de werkzaamheden dienen deze ook hier afgemeld te worden.

4.2 Centraal Overleg Projecten (Bagage)

Indien er werkzaamheden plaatsvinden in het bagage afhandelingsgebied en/of aan bagagesystemen, dient men een COP (Centraal Overleg Projecten) aanvraag in te dienen. De COP-vergunning dient minimaal 28 dagen van tevoren aangevraagd te worden, op basis van het definitief (deel)werkplan van de werkaanbieder. De coördinerend aannemer vraagt de COP-vergunning aan via www.copin.nl, volgens Bijlage 4C. Om autorisatie te krijgen om COP-vergunningen aan te mogen vragen dient de aanvrager een introductie/presentatie bij te wonen. Zie Bijlage 4D voor een procesbeschrijving van COP-aanvraag en Bijlage 4E voor de Operationele randvoorwaarden voor Bagage Projecten.

Binnen de geldigheidsduur van de COP dienen de werkzaamheden voor aanvang aangemeld te worden bij de BASS-regie. Na afloop van de werkzaamheden dienen de werkzaamheden afgemeld te worden. Indien in de COP is aangegeven dat er wordt gewerkt, terwijl daarvan geen sprake is, dienen de werkzaamheden te worden afgemeld bij een OCW'er (Operationeel Coördinator Works) van WAP.

4.3 Werken Coördinatie Airside

Voor werken aan Airside en bouwlogistiek over Airside is een OVA-vergunning benodigd. De OVA dient minimaal zes weken van tevoren aangevraagd te worden door de opdrachtnemer via het vergunningensysteem Kermit. Voor het indienen van een OVA is onder andere nodig:

- Een korte omschrijving van de werkzaamheden;
- Een planning met start- en einddatum en tijden voor de verschillende fases;
- De contactpersonen voor de voorbereiding en tijdens de uitvoering van het werk;
- Tekeningen met het benodigde werkgebied, eventueel met afzettingen en hekken;
- De transportbewegingen door de poort aan Airside;

Binnen de geldigheidsduur van de OVA dienen de werkzaamheden voor aanvang aangemeld te worden bij de Havendienst. Na afloop van de werkzaamheden dienen de werkzaamheden afgemeld te worden. Voor de duur van de geldigheid van de OVA geldt dat, als er niet gewerkt wordt terwijl dit in de WCA wel is aangegeven, de werkzaamheden afgemeld moeten worden bij Havendienst.

4.4 Verklaring van geen bezwaar (gebruik van kranen)

Voor het gebruik van kranen is een "Verklaring van geen bezwaar" van de LVNL noodzakelijk. Dit in verband met de zichtlijnen vanuit de verkeerstoren op het platform en een eventuele verstoring van de communicatieapparatuur tussen de verkeerstoren en de operationele diensten. Toetsing van de plannen door LVNL heeft een doorlooptijd van ca. drie werkweken. Voor aanvraag van deze verklaring dient de coördinerend aannemer een kranen-plan in via de OVA. Dit plan dient in ieder geval te bevatten:

- Omschrijving materieel, afmetingen, etc.;
- Gedetailleerde (kranen)planning.

4.5 Ontheffing Landside

Voor het gebruik van de dienstenbaan vertrekpassage ten behoeve van transport is een ontheffing nodig. Deze ontheffing dient minimaal 48 uur vóór aanvang van de werkzaamheden per mail aangevraagd te worden bij de desk van de parkeervergunning via parkeervergunning@schiphol.nl. Per project worden maximaal twee ontheffingen per dag verstrekt. De dienstenbaan is alleen bruikbaar om te laden en te lossen, direct na afloop van deze acties dient het betreffende voertuig van de dienstenbaan verwijderd te worden. Het aanvraagformulier is toegevoegd als Bijlage 4F.

Overige opmerkingen:

- Het koeriersplein is GEEN parkeerplaats, maar een laad en los gebied
- Aanvragen die ad-hoc binnen komen, krijgen geen voorrang
- Alle aanvragen worden naar binnenkomst beoordeeld en in behandeling genomen
- Tevens zijn er kosten verbonden aan het gebruik van de voorrijwegen/koeriersplein en overige Schipholwegen, welke worden teruggekoppeld door de

4.6 Coördinatie Werken Landside

Bij wijze van uitzondering kan getransporteerd worden via de dienstenbaan vertrekpassage (Voorrijweg) Deze transporten dienen minimaal 48 uur van tevoren aangevraagd te worden via parkeervergunning@schiphol.nl, inclusief opgave van chauffeur, kentekenbewijs, merk en type van de auto en het tijdstip en duur van laden/lossen.

Let op: Vanwege herziening van deze procedures kunnen wijzigingen hierin optreden in 2019.

5 Bouw- en werkgebied

De bouwgebieden en bouwterreinen dienen te voldoen aan diverse voorwaarden binnen én buiten de Terminal, hoofdzakelijk op het gebied van (brand)veiligheid, security en afzettingen.

5.1 Algemene voorwaarden afzettingen, bouw- en stofschotten

- Het bouwgebied (bouwactiviteiten c.q. onderhoudsactiviteiten) dient afgeschermd te worden conform het PvE "Afzetting(en) rond werkterreinen in de Terminal" te vinden in Bijlage 5A.
- Het bouwgebied dient, na beëindiging van de dagelijkse werkzaamheden, feitelijk afgesloten te worden. Dit geldt in ieder geval, maar niet enkel voor locaties op (Security) grenzen.
- Stofschotten ter afscheiding van bouwgebieden in publiekstoegankelijke ruimten dienen voorzien te zijn van een waterwerende plint. Dit ter voorkoming van vervuiling en beschadiging door het langsrijden van schoonmaakmachines.
- Op de stofschotten dient een verwijzing aangebracht te worden bij afwijkende routing, alsmede een verwijzing naar omliggende voorzieningen zoals roltrappen, hellingbanen, liften en sanitair.
- De stofschotten dienen voorzien te worden van informatie aan de passagier waarom er werkzaamheden plaatsvinden.
- Een OVA-vergunning dient in kliklijst aanwezig te zijn, in de nabijheid van de toegangsdeur. Zie pagina 14 hiervoor.
- In publieksgebied dient er bij de toegang van het bouwgebied een schoonloopmat geplaatst te worden.

5.2 Afzettingen werkgebieden

Werkzaamheden mogen alleen binnen afzettingen uitgevoerd worden. In het algemeen geldt dat grotere werkgebieden voorzien moeten zijn van voldoende vluchtgelegenheid.

Schiphol kent een aantal opties waarbij geldt dat de afzettingen robuust en stabiel geplaatst dienen te worden. De opties zijn als volgt:

- Banklining

Met banklining wordt bedoeld de afzettingen die door de operatie geplaatst zijn ter sturing en geleiding van de passagiersstroom (meestal RVS). Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen diverse vormen van banklining:

- Tensa Barriers: dit zijn RVS palen met afzetting van lint (zie Figuur 1)
- Flexibele banklining: verplaatsbare RVS-hekwerken op voetplaat (zie Figuur 2)

Gebruik van deze afzetting gaat altijd in overleg met de operatie (Flowmanagement) via PLUS. Het is daarentegen niet toegestaan bouw- of werkgebieden af te zetten met deze banklining.



Figuur 1: Rvs-paal



Figuur 2: Verplaatsbare rvs-hekwerken

– Lage afzettingen

Lage afzettingen, bijvoorbeeld Frans hekwerk (ca. 1,00 meter hoog) mogen toegepast worden bij werkzaamheden in werkgebieden die minder dan 24 uur doorlooptijd kennen. Ook werkzaamheden op variabele locaties vallen hieronder. Te denken valt hierbij aan kabels trekken, tegel herstel etc. Zie Figuur 3 als voorbeeld van een geaccepteerde afzetting voor dit type werkzaamheden.



Figuur 3: Frans hekwerk of lage afzetting

– Middelhoge afzettingen

Middelhoge afzettingen (ca. 1,40 meter hoog, zie Figuur 4) zijn toepasbaar voor werkzaamheden met een langere doorlooptijd. Er dient zorg te worden gedragen dat passagiers niet in de werkgebieden kunnen komen door toepassing van zelfsluitende en afsluitbare deuren. Operationele diensten dienen, ook buiten werktijden, toegang te krijgen tot de werkgebieden. Toegang kan geborgd worden door het toepassen van codesloten.

Opslag van materieel en gereedschap in de werkgebieden is alleen mogelijk als deze onderdelen dusdanig worden opgeborgen dat ze onbereikbaar zijn voor onbevoegden. Gereedschappen mogen niet onbeheerd achtergelaten worden en dienen in afgesloten gereedschapskarren buiten bereik van onbevoegden te worden gehouden.



Figuur 4: Middelhoge afzetting

– Hoge afzettingen

Hoge afzettingen (zie Figuur 5) worden toegepast rondom werkgebieden waar werkzaamheden uitgevoerd worden die impact hebben op het casco. Te denken valt hierbij onder andere aan de sloop en realisatie van toiletgroepen. De werkgebieden dienen voorzien te zijn van zelfsluitende afsluitbare deuren en naar buiten open te draaien in geval van vluchtend bouw personeel. Dit zal zichtbaar worden gemaakt door middel van markeringen op de grond. Tot slot dienen de afsluitbare deuren voorzien te zijn van codesloten.

Op de hoge afzettingen worden door Schiphol uitingen aangebracht. Voor het bestellen en plaatsen van deze uitingen moet minimaal twee weken voor plaatsing een plattegrond van de hoge afzettingen voorzien van maatvoering, het exacte moment van plaatsen en het verwachte moment van demontage worden ingediend bij PLUS. Er worden door Schiphol vervolgens doeken of stickers geproduceerd die worden bevestigd op de afzettingen. Twee weken voor demontage moet het exacte moment van demontage worden aangegeven zodat Schiphol voldoende gelegenheid heeft de doeken veilig te stellen voor eventueel hergebruik. Hieronder een afbeelding van doeken ter informatie. Het ontwerp, montage en demontage van de uitingen wordt door Schiphol verzorgd, de coördinatie wordt verzorgd door de coördinerend aannemer. Zie Bijlage 5B "Bekleden van stofschotten" voor een uitleg van de procedure.



Figuur 5: Hoge afzettingen

- Brandwerende stofschotten

Brandwerende stofschotten dienen gemaakt te zijn van brandvertragend materiaal, zoals brandvertragend MDF of brandvertragend spaanplaat, dat voldoet aan brandklasse B-s2,d0 volgende de norm NEN-EN 13501-1.

5.3 Stofschottenplan

- Als onderdeel van de aanvraag van de operationele vergunning dient men een stofschottenplan bij de te voegen. Hierop dient (inclusief maatvoering) de grootte van het bouwgebied zichtbaar te zijn. Daarnaast dient men aan te geven welke assets binnen de projectdemarcatie vallen, alsmede de assets/bedrijfsmiddelen waar deze activiteiten impact op hebben. Dit kan middels het maken van foto's. Daarnaast dient men een impressie/omschrijving toe te voegen van de werkzaamheden, alsook van het eindresultaat.
- Flexibiliteit stofschottenplan: gebied verkleinen wanneer een deel alweer teruggegeven kan worden aan de DDO. Dit kan in overleg met Floormanagement.

5.4 (Demarcatie) bouwgebied

- Houdt zelf rekening met de toegang tot het bouwgebied: bijv. sleutelkluisje, codeslot en sleutel bij brandweer of security.
- Natdekking dient gewaarborgd te zijn, eventueel met blussers. Deze voorwaarden zijn gesteld vanuit de Fire Safety Office (FSO).
- Tijdelijke ondersteunende ruimtes mogen niet in de flow geplaatst worden of deze beperken. Deze ruimtes mogen ook niet ten koste gaan van karrenopstelvakken, oplaadpunten, etc.
- Voor werkzaamheden die meer dan 24 uur doorlooptijd hebben dient een afzetting geplaatst te worden zodanig dat onbevoegden deze ruimte niet ongehinderd kunnen betreden.
- Voor werkzaamheden die korter dan 24 uur duren, kan volstaan worden met een lage afzetting van ca. 1 meter hoog. Bijvoorbeeld Frans hekwerk.
- Gereedschap dient na elke shift en tijdens pauzes opgeborgen te worden in bijvoorbeeld afsluitbare gereedschapskarren, het dient in ieder geval buiten het bereik van onbevoegden gehouden te worden
- Klimmaterieel dient zodanig opgeborgen te worden dat onbevoegden hier geen misbruik van kunnen maken of kunnen ontvreemden.
- Materiaal dient buiten bereik van onbevoegden opgeslagen te worden, bij voorkeur binnen het bouwgebied.
- Afzettingen rondom werkzaamheden waarbij het aannemelijk is dat stof vrijkomt, dienen dusdanig afgeschermd te worden zo dat de veiligheid en gezondheid van passagiers en medewerkers niet in gevaar komt.

5.5 Bouwplaats/bouwterrein

Met een bouwplaats/bouwterrein wordt bedoeld een gebied dat aan de aannemer ter beschikking wordt gesteld, waarbinnen de aannemer bepaalde activiteiten mag verrichten. Afzettingen van dit gebied moeten afgestemd worden met de adviseur van het Desbetreffende deelgebied (Airside, Landside, Terminal of Bagagegebied) binnen de afdeling WAP. Hiervoor is een specifieke vergunning nodig. In de Terminal bestaat de optie om een gevelopening te creëren waardoor goederen aangevoerd kunnen worden. Dit dient altijd binnen het OVA (Terminal) en WCA (Airside) afgestemd te worden gezien het feit dat beide deelgebieden geraakt worden.

5.6 Opslagruimte

De opslag van goederen voor de uitvoering van een werk door de werkaanbieder vindt alleen plaats binnen de afzettingen van het bouwgebied of de daarvoor in te richten opslagruimtes en wordt gecoördineerd door de hoofdaannemer. De opslag van materieel of andere ondersteunende ruimtes mag niet in publiektoegankelijke ruimten worden geplaatst.

Bij opslag van materialen moet voorkomen worden dat (verpakkings-)materialen los op het terrein of in de Terminal liggen om het risico op ongelukken te verminderen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de brandlast op de bouwlocatie. Bouwmaterialen en verpakkingsmaterialen mogen geen extra brandlast veroorzaken, als dit wel het geval is dan dienen aanvullende brandveiligheidsmaatregelen genomen te worden. Deze maatregelen dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de bouwdirectie.

De opslagruimte dient te voldoen aan minimaal de volgende eisen:

- Samengesteld uit hoge witte bouwschotten, naden afgeplakt met witte tape; voorzien van een zelfsluitende, naar binnen draaiende deur met codeslot;
- Afhankelijk van de afmetingen van de ruimte dient deze voorzien te zijn van voldoende vluchtdeuren conform wet- en regelgeving;
- Voor plaatsing dient een OVA-vergunning per locatie aangevraagd te worden, hiervoor dient een plattegrond aangeleverd te worden waarop de locatie en de omgeving duidelijk herkenbaar is;
- De OVA dient zichtbaar te worden opgehangen in de daarvoor geëigende kliklijsten conform schipholvoorwaarden, zie Bijlage 4B.

5.7 Schaften, keten en kantoren

Schaften dient te gebeuren conform de wettelijke kaders die hieraan gesteld zijn. Het gebruik van zitgebieden en horeca in de Terminal als schaftruimte is niet toegestaan. Daarnaast is schaften in het bouwgebied of de opslagruimte niet toegestaan, tenzij binnen deze ruimtes een ruimte afgescheiden wordt met hoge wanden die uitsluitend voor dit doeleinde wordt ingericht. Deze voorzieningen dienen ingericht en onderhouden (orde en netheid) te worden door de coördinerend aannemer. Het gebruik van publiekelijke rookruimten is niet toegestaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden en bij het dragen van een Schipholpas/werkbedrijfskleding. Als toiletvoorziening kunnen de publieke voorzieningen gebruikt worden.

5.8 Werktijden

Alle werkzaamheden dienen volgens procedure te zijn aangemeld en geaccordeerd in het vergunningensysteem. Sloopwerkzaamheden en/ of geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden mogen uitsluitend worden gepland tijdens de nachtelijke uren (22.00 - 05.00). Let op: dit is een uitgangspunt, tijden kunnen per periode en per gebied verschillen. Voorafgaand aan de uitvoering (een week vooraf) dient in overleg met planningsafdelingen een definitieve planning te worden gemaakt wat betreft de uitvoering.

6 Logistiek

6.1 Aan-en afvoer van materialen

- Aan- en afvoer van bouw materiaal dient, zoveel als mogelijk, buiten de passagiersgebieden om plaats te vinden.
- Het plannen van de aan- en afvoer van materialen is onderdeel van de aanvraag van de OVA.
- Aan- en afvoer van materialen via Airside dient altijd afgestemd te worden met de afdeling A/OPS/SRA/WAP. Middels een WCA-aanvraag, later te noemen OVA-Airside. (doorlooptijd hiervan is zes weken).

6.2 Routes naar Airside bouwgebied

Route naar Airside bouwgebied door Terminal

- Het werk kan deels worden uitgevoerd binnen de beveiligde Airside omgeving van de Luchthaven en deels in het publieke, landzijdige gedeelte van de luchthaven. Voor alle goederen en materieel dat naar Airside gebieden aangevoerd wordt, geldt dat deze een 100% goederencontrole moeten ondergaan.
- Om transport via de Terminal toe te kunnen laten, dienen aanleverroutes en aanlevertijden van bouw materiaal en –materieel in overleg met betrokken partijen te worden afgestemd. Uitgangspunt voor dit bouwverkeer is dat de route naar de Terminal vanuit de Transportstraat of de Expeditiestraat via de goederenfilters loopt. Bijlage 6A toont de entree van de Expeditie- en de Transportstraat en de locatie van de goederenfilters.
- Toegang tot de transportstraat is alleen toegestaan als men in het bezit is van een door Schiphol uitgegeven milieukeurmerk. Dit kenmerk is aan te vragen door indiening van het formulier "Toegang milieuzone". Na positieve toetsing van het voertuig en na akkoord van de luchthaven wordt het kenmerk verstrekt. In het algemeen geldt dat het kenmerk verstrekt wordt als het voertuig voldoet aan "Dieselauto euroklasse 4" of hoger. Auto's die zich in de milieuzone begeven zonder het door Schiphol uitgegeven milieukeurmerk, lopen het risico door Schiphol voorzien te worden van een wielklem. Het laten verwijderen van de wielklem kost €100,-.
- Personeel kan, als zij een beperkte hoeveelheid meenemen (bijv. 1 tas of koffer) gebruik maken van de personeelsfilters, zie Bijlage 6A.

Route naar Airside bouwgebied via randweg

- Transport van goederen via Airside van en naar de bouwlocatie kan op verschillende manieren gedaan worden. Dit is onder meer afhankelijk van de security status van de goederen en de registratie van het voertuig waarmee de goederen over Airside vervoerd worden. Voorwaarde is dat alle voertuigen, die voor transport over Airside worden ingezet, geregistreerd zijn en dat iedere chauffeur in het bezit is van een Schipholpas en een Schipholvoertuigpas. De goederen kunnen via hek 60 (mits bekende leverancier) of hek 90 naar de bouwplaats worden getransporteerd. Er dient wel rekening te worden gehouden met de hoogte van het vervoer: Op de randweg van Airside mogen transporten niet hoger zijn dan 3,80 meter. Speciaal transport en transporten die hoger zijn dan 3,80 meter, die over de rijbanen vervoerd worden, moeten altijd onder begeleiding van Airside Support plaatsvinden. Begeleiding over Airside moet altijd aangevraagd worden via het WCA. Voor een overzicht van de doorgangshekwerken zie Bijlage 6A.
- Als het voertuig, waarmee goederen vervoerd worden niet geregistreerd is en/of de chauffeur niet in het bezit is van een Schipholpas, dient het transport onder begeleiding van Airside Support (AS) vervoerd te worden. Voor de chauffeur geldt dat, als hij niet in het bezit is van een Schipholpas hij begeleid moet worden door iemand met begeleidingsbevoegdheid. Aan het begeleiden van transport en personen over Airside zijn kosten verbonden. Zonder uitdrukkelijke toestemming van de directievoerder mag geen begeleiding aangevraagd worden. Begeleiding dient twee weken vooraf aangevraagd te worden.

6.3 Routes naar landzijdig bouwgebied

- Bij wijze van uitzondering kan getransporteerd worden via de dienstenbaan vertrekpassage(Voorrijweg). Deze transporten dienen minimaal twee werkdagen van tevoren aangevraagd te worden bij het CWL (Coördinatie Werken Landside), inclusief opgave van chauffeur, kentekenbewijs, merk en type van de auto en het tijdstip en duur van het laden/lossen.
- Uitgangspunt is "just in time (JIT)" met aan/afvoer van goederen tijdens de avond- en nachturen. De procedure voor het aanvragen voor deze ontheffing is beschreven in Paragraaf 4.5 'Ontheffing Landside'.

6.4 Elektrische voer- en werktuigen

In een select aantal gevallen is het toegestaan om in de Terminal gebruik te maken van elektrische voer- en werktuigen(EVW). Voor gebruik van een EVW dient hier vooraf schriftelijk toestemming voor te worden gevraagd (en verkregen) bij de opdrachtgever. Aan het gebruik van EVW's zijn randvoorwaarden gesteld. Deze randvoorwaarden zijn toegevoegd in Bijlage 6B: [Regels en eisen voor gebruik elektrische voer- en werktuigen in en om de Terminal]. In Bijlage 6C is een aanvraagformulier EVW toegevoegd. De aanvraag wordt getoetst door de afdeling Equipment & Information Management (EIM) van Operations.

6.5 Logistiek aan Airside op platformen, wegen, (rij)banen en dienstwegen

De onderstaande operationele uitgangspunten/randvoorwaarden worden voor (onderhouds-) werkzaamheden aan Platformen, RH-weg, Randwegen, Banen, Rijbanen, en Dienstwegen gesteld. Alle werkzaamheden kunnen pas beginnen wanneer ze via het WCA zijn afgestemd en zijn goedgekeurd. Voor start van de werkzaamheden dienen werkzaamheden altijd aangemeld te worden bij de Havendienst. Voor de afzetting van randwegen geldt dat de werkzaamheden pas kunnen starten als de Airport Authority de afzettingen heeft goedgekeurd.

- 1 Randweg pieren: 1x één weghelpt afsluiten is mogelijk tussen 14:00 - 05:30 uur over een maximale lengte van 20 meter.
- 2 RH-weg: 1x één weghelpt afsluiten is mogelijk tussen 22:00 – 05:30 uur over een maximale lengte van 20 meter.
- 3 RH-weg & randweg pieren: 1x geheel afsluiten is mogelijk tussen 22:00 - 05:00 uur, mits alternatieve route beschikbaar. Omdat een mogelijk alternatieve route via de VOP's loopt dienen deze vroegtijdig uitgepland te worden. De doorlooptijd van dit WCA-traject is >13 weken.
- 4 Randwegen pieren: minimaal 1 onderdoorgang operationeel beschikbaar per pier tussen 05:30-22:00 uur.
- 5 Hijswerkzaamheden waarvoor de RH-weg of Randwegen pieren afgezet moeten worden, kunnen alleen plaatsvinden tussen 22.00 - 05.30 uur met de restricties zoals vermeld in punt 1 & 2.
- 6 Op basis van het schema VOP-planning (= max. aantal VOP's/gates buiten gebruik ten behoeve van werkzaamheden), worden werkzaamheden ingepland door AO/OPS/SRA/WAP. Deze afdeling doet tevens de laatste controle ten aanzien van mogelijke conflicten met andere werkzaamheden en onderzoekt/bepaalt mogelijke clustering hiervan. Indien werkzaamheden niet binnen eerder genoemd schema uitgevoerd kunnen worden, zullen zij samen met de werkaanbieder alternatieven onderzoeken.
- 7 Werk waarbij bagage in- en uitritten kunnen worden geblokkeerd mag alleen tussen 22.00 - 04.00 uur worden uitgevoerd en alleen na overleg met de Works Advisor of Operationeel Coördinator Works van Bagage binnen de afdeling WAP. Voor deze werkzaamheden moet een COP worden aangevraagd. Er dient een alternatief aangeboden te worden aan de DDO en WAP dient hierover tijdig te communiceren d.m.v. een OPS Memo naar alle gebruikers van dit gebied, inclusief bijvoorbeeld de hulpdiensten in verband met mogelijke afwijkingen op de aanvalsroutes.
- 8 Alle dienstwegen moeten altijd beschikbaar te zijn voor de DDO, brandweer, hulpdiensten, eventueel via alternatieve routes.
- 9 Parkeren van bedrijfsvoertuigen alleen op de daarvoor beschikbare parkeerplekken.

Bron:

<https://snbv.sharepoint.com/sites/intranet/services-informatie/Paginas/Bedrijfshandboek-AAS.aspx>

7 Verhuurde (kantoor)ruimtes

Voor de uitvoering van werkzaamheden in verhuurde (kantoor)ruimtes, dient rekening te worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- Ruimtes blijven operationeel;
- Uitvoering van werkzaamheden dient plaats te vinden tussen 22:00 – 05:00 uur;
- Indien plafonds worden geopend, dagelijks sluiten;
- Dagelijks afdekken van inventaris en vloeren bij aanvang van werkzaamheden en verwijderen aan het eind van de dag, zodat het werkgebied schoon wordt opgeleverd;
- Werkzaamheden op basis van een detailplanning/dag/urenplanning dienen te zijn afgestemd met de gebruikers;
- Rekening houden met een intensief voortraject qua afstemming en toelichting met de gebruikers.

8 Bevriezen en stilleggen van werkzaamheden

Tijdens de uitvoering kan het voorkomen dat er aanleiding is voor de operatie om in te grijpen tijdens de werkzaamheden. Redenen hiervoor kunnen zijn:

- 1 Een calamiteit;
- 2 Een onveilige situatie;
- 3 Uitvoeren van werkzaamheden afwijkend van of zonder vergunning.

In dergelijke gevallen kan het werk door een van de volgende functionarissen tijdelijk opgeschort worden (bevriezen):

- Projectmanager;
- Toezichthouder;
- TMO / Floormanagement;
- SSM (of gedelegeerde hiervan).

Nadat aan de randvoorwaarden met betrekking tot de reden van stillegging voldaan is, kan het werk in overleg met de operatie hervat worden. In bepaalde gevallen kunnen de werkzaamheden géén verdere doorgang vinden en wordt het werk stilgelegd.

Het stilleggen van werk kan alléén gedaan worden door:

- De FMP (Flow Manager Passengers) betreffende de Terminal;
- De FMA (Flow Manager Airside) betreffende Airside en het Bagagegebied;
- De projectdirectie.

In alle gevallen van zowel bevriezen als stilleggen dient zowel de toezichthouder als de projectmanager van PLUS per omgaande geïnformeerd te worden. Een rapportage van het hoe en waarom dient de volgende werkdag voor 10:00 uur ingediend te worden bij zowel de toezichthouder als projectmanager. Zonder deze tijdig ingediende rapportage kan geen verrekening van eventuele stagnatiekosten plaatsvinden.

Definities en afkortingen

AMS	A irport M edical S ervices. Medische & geneeskundige hulpverlening bij incidenten op het Schipholterrein.
ARBO	A rbeidsomstandigheden. De zgn. Arbowet verplicht bedrijven in de bouw (en andere bedrijfstakken) maatregelen te nemen om veiligheidsrisico's voor werknemers te beperken. Een voorbeeld hiervan is het opstellen van een Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E).
ASM	A sset M anagement. De afdeling die verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van assets gedurende de hele levenscyclus. Opdrachtgever in assetprojecten en in projecten is verantwoordelijk en betrokken vanaf de initiatieffase.
BASS-regie	B agage a fhandeling s ysteem S chiphol.
BHV	B edrijfs h ulp v erlening. Amsterdam Airport Schiphol heeft als exploitant van het luchthaventerrein de wettelijke verplichting invulling te geven aan een BHV-organisatie Terminal samen met de andere gebruikers. Het invullen van de BHV-organisatie Terminal wordt gedaan door Hoofd BHV Terminal van Amsterdam Airport Schiphol in samenwerking met Hoofden BHV van andere organisaties actief in de Terminal.
BRW	B rand w eer. Emergency Response is de repressieve dienst van Brandweer Schiphol. Schiphol is verantwoordelijk voor de vliegtuigbrandbestrijding ingevolge internationale wet- en regelgeving. Op basis van een Convenant met de Veiligheidsregio Kennemerland, voert Schiphol de basisbrandweezorg uit op de locatie Schiphol. Dit omvat ook gebouwenbrandbestrijding en hulpverlening.
Casco	C asco. De dragende constructie van een gebouw plus de buitenafwerking ofwel de romp van een gebouw.
CAT	C ategorie. Staat voor het type/grootte vliegtuig dat afgehandeld kan worden.
CCM	C ompliance & C ontinuity M anagement. CCM staat voor license to operate en license to grow. We zorgen ervoor dat binnen de OPS-organisatie adequate veiligheidseisen worden nageleefd en dat de performance van OPS steeds kan blijven toenemen. We ondersteunen een betrouwbare operatie voor klanten, stakeholders en regulators.
COP	C entraal O verleg P rojecten. Een operationele vergunning van Operations, benodigd om projecten in de bagagekelder en aan de bagagesystemen uit te mogen voeren.
CWL	C oördinatie W erken L andside. Afdeling binnen Operations waar toestemming gevraagd dient te worden bij werkzaamheden met impact op de Landzijdige operatie.
DDO	D ay 2 Day O perations. DDO bestaat uit vier afdelingen die gericht zijn op de uitvoering van de operatie: make it happen! Er wordt samengewerkt aan één gemeenschappelijk doel waarin de klantwens centraal staat. <i>Flow management</i> heeft het overzicht over de Aircraft- en Passenger flow en stuurt 'End-to-End' op de luchthaven prestatie op de dag. <i>Continuous Improvement</i> zorgt hierbij voor de verbeteringen in de operatie; "elke dag een beetje beter". <i>Airport Control</i> monitort elk proces nauwkeurig op basis van inzichten uit data en feiten. Door middel van een rechtstreekse lijn naar de uitvoerende teams kan proactief actie worden genomen wanneer

	er een afwijkingen op het proces wordt gesignaleerd. <i>Aircraft- en Passenger Operations</i> hebben de slagkracht en het mandaat op de vloer om het verschil te maken voor de klanten.
DO/TO	D efinitief O ntwerp / T echnisch O ntwerp. In projecten is het Technisch Ontwerp een verdere uitwerking van het Definitief ontwerp door de (Technisch) adviseurs.
EVW	E lektrische V oer- en W erktuigen. Elektrische voertuigen welke in het Terminal complex gebruikt worden door verschillende partijen om goederen door de Terminal te transporteren.
FLM	F loormanager. Uitvoerend projectmanager die op de productie vloer rondloopt en het overzicht heeft over de taken die de verschillende productiemedewerkers moeten uitvoeren.
FMP/FMA	F low M anagement P assengers / F low M anagement A ircraft. De oren en ogen van Operations op de vloer.
FSO	F ire S afety O fficer. Afdeling die verantwoordelijk is voor de brandveiligheid op Schiphol.
IATA	I nternational A ir T ransport A ssociation. Opgericht in 1945 als handelsorganisatie met als doel om te functioneren als een samenwerkingsorgaan tussen alle aangesloten luchtvaartmaatschappijen. De samenwerking moet zorgen voor veilige, betrouwbare luchtvaartdiensten en economische voordelen. Tegenwoordig is IATA uitgegroeid tot een internationale handelsorganisatie die als aanspreekpunt en vertegenwoordiger dient voor (bijna) de volledige luchtvaartindustrie.
IV	I nvesterings v oorstel. Een document dat gezamenlijk met Asset Management (ASM) wordt opgesteld in de initiatief fase van een project om deze verder te mogen brengen.
NCTV	N ationaal C oördinator T errorisme b estrijding en V eiligheid. Een instantie van de Nederlandse overheid die in 2012 werd ingesteld om Nederland te beschermen tegen bedreigingen die de maatschappij kunnen ontwrichten.
PAOT	P assenger A uthority O fficer T erminal. Toezichthouder op veiligheid in de Terminal.
PLUS	P rojectbureau L uchthaven S chiphol. De interne projectmanagement afdeling van Schiphol.
PRM	P erson with R educed M obility, ofwel een persoon met beperkte mobiliteit.
SSM	S chiphol S ecurity M anager.
SRA	S upport & R esource A llocation. SRA bestaat uit zes afdelingen die samen komen in het Operational Support Office ('OSO'). Het <i>Operational Support Office</i> is de schakel in de centrale informatiestroom tussen PDC en de operatie ('DDO') en terug. De feedback van DDO (debriefing) pakken zij op en zorgen dat het opgelost wordt, binnen OPS of wanneer nodig daarbuiten, bijvoorbeeld Assetmanagement of ICT. Niet alleen maakt SRA de operatie mogelijk door te plannen en informatie te delen. Zij beheren ook de onderdelen die nodig zijn om de operatie te draaien.
S/NS	S chengen / N on-schengen. Een scheiding tussen landen (in de Terminal gebieden) waar vrij verkeer van personen mogelijk is en waar niet.
SQC	S afety & Q uality C ontrol. Een van de afdelingen binnen SRA, verantwoordelijk voor het bewaken van veiligheid en kwaliteit binnen projecten.
EIM	E quipment & I nformation M anagement beheert alle OPS materialen, ICT applicaties en de content daarvan.

TMB	T echnical M anagement B agage waarborgt de continuïteit van het bagagesysteem, zowel de hardware als de software.
TMO	T eam M anager O perations. Op dienst functioneel verantwoordelijk voor flow management, in de breedste zin van het woord.
VGM	V eiligheid, G ezondheid & M ilieu. Een veilige en gezonde (werk)omgeving is een verantwoordelijkheid van iedereen. Management en medewerkers hebben daarin een voorbeeldfunctie en van hen wordt verwacht dat zij het belang van veiligheid, gezondheid en milieu (VGM) intern en extern uitdragen, veiligheidsvoorschriften opvolgen, onveilige situaties melden en elkaar en derden aanspreken op ieders individuele verantwoordelijkheid.
WA	W erkaanvraag. Een vergunning van Asset Management welke volgt na een inhoudelijke technische toetsing van een project.
WAP	W orks & A ssets P lanning. Een van de afdelingen binnen SRA die verantwoordelijk is voor het operationeel plan, de haal- en maakbaarheid hiervan en de bijbehorende projecten / werkzaamheden.
WCA	W erken C oördinatie A irside. Een operationele vergunning van Operations, benodigd om projecten aan Airside te mogen uitvoeren.
OVA	O perationele V ergunning A anvraag. Een operationele vergunning van Operations, benodigd om projecten in de Terminal uit te voeren.

Colofon

16 april 2019

Versie 1.2

A/OPS/SRA/WA

Welcome to Amsterdam Airport

Schiphol