Schipholregels 2027

Ingangsdatum 1 januari 2027

AMS Schiphol

DEFINITIEF
30 Oktober 2026
Versie 35.0
Auteur A/SE/HSE
Classificatie: Publiek

Inhoudsopgave

Inleiding **4**

1 Algemene regels **5**
Paragraaf 1: Toepasselijkheid **5**
Artikel 1 – Definities 5
Artikel 2 – Schipholregels en toepasselijkheid 5
Artikel 3 – Toepasselijk recht en geschillenregeling 5
Artikel 4 – Eisen Exploitant 5
Artikel 5 – Opvolgen aanwijzingen Exploitant 6
Artikel 6 – Afwijken van de Schipholregels 6
Artikel 7 – Ontheffing Authority Officers en Security Officers 6
Artikel 8 – Wijzigingen 6

Paragraaf 2: Toegang Luchthavengebied **7**
Artikel 9 – Toegang tot beperkt toegankelijke en beschermde gebieden voor geautoriseerde personen en passagiers 7

Paragraaf 3: Aansprakelijkheid **7**
Artikel 10 – Betreden op eigen risico 7
Artikel 11 – Aansprakelijkheid 7

Paragraaf 4: Gedragsregels **8**
Artikel 12 – Melden noodgeval, incidenten, onveilige situaties, security incidenten, lekkages, schade en storingen 8
Artikel 13 – Regels voor openbare orde 8
Artikel 14 – Regels voor brandveiligheid 10
Artikel 15 – Regels over vervuiling, afval & lekkages 10
Artikel 16 – Regels voor het gebruik van bedrijfsmiddelen, apparatuur en laadvoorzieningen 10
Artikel 17 – Regels voor het verrichten van werkzaamheden 11
Artikel 18 – Regels voor parkeren, opslaan of stallen van voertuigen en materieel 11
Artikel 19 – Regels voor veilig verkeer 11
Artikel 20 – Verbod op commerciële activiteiten 11
Artikel 21 – Gevonden voorwerpen 12

2 Aanvullende regels voor Schipholpashouders en Rechtspersonen **13**
Artikel 22 – Regels voor veilig werken 13
Artikel 23 – Aanvullende regels over vervuiling, afval & lekkages 13
Artikel 24 – Aanvullende regels voor parkeren, opslaan of stallen van luchtvaartuigen, voertuigen en materieel 14
Artikel 25 – Aanvullende regels voor veilig verkeer 14
Artikel 26 – Extreme weersomstandigheden 17
Artikel 27 – Regels met betrekking tot brandstoffen, gevaarlijke stoffen en explosieven 17
Artikel 28 – Regels met betrekking tot het verrichten van tankwerkzaamheden 18
Artikel 29 – Regels met betrekking tot het platform 18
Artikel 30 – Regels met betrekking tot het K-platform 20
Artikel 31 – Regels tot voorkoming geluidsoverlast luchtvaartuigen (specifiek Hoofdstuk 2 en -3 luchtvaartuigen) 21
~~Artikel 31a – Regels voor het gebruik van Hoofdstuk 4 vliegtuigen (tot ΔEPNdB -12 (dag)/ -13 (nacht))~~ 21
Artikel 32 – Regels met betrekking tot leveren gegevens 21
Artikel 33 – Regels met betrekking tot Collaborative Decision Making 22
Artikel 34 – (Local)Emergency Response Plan 22

3 Toezicht, Handhaven en Sanctioneren 23
Paragraaf 1: Toezicht en Handhaving 23
Artikel 35 – Toezicht en handhaving 23
Artikel 36 – Overtreding Schipholregels 23
Artikel 37 – Klachtenprocedure 23
Artikel 38 – Privacy statement 24

Paragraaf 2: De Sanctioneringscommissie Schiphol 24
Artikel 39 – Sanctioneringscommissie Schiphol 24
Artikel 40 – Werkwijze Sanctioneringscommissie 24
Artikel 41 – Besluitvorming Sanctioneringscommissie 25
Artikel 42 – Vergaderen 25

Bijlage 1 – Vaststelling, leeswijzer en historie 26
1.1 Datum vaststelling 26
1.2 Leeswijzer 26
1.3 Beheer 26
1.4 Contact 26
1.5 Vigerende versie van Schipholregels 26
1.6 Deponering Schipholregels 26
1.7 Versie historie 27

Bijlage 2 – Sancties 28
Artikel 2.1 – Algemene sancties en/of maatregelen voor eenieder 28
Artikel 2.2 – Sancties bij overtreding van de Schipholregels door Rechtspersonen 28
Artikel 2.3 – Financiële sancties bedrijfsovertredingen 29
Artikel 2.4 – Sancties bij overtreding van de Schipholregels door Schipholpashouders 31
Artikel 2.5 – Puntensysteem 31
Artikel 2.6 – Leidraad sanctionering Schipholpashouders 33
Artikel 2.7 – Leidraad sanctionering natuurlijke personen (niet zijnde Schipholpashouders) 38

Bijlage 3 – Begrippen- en afkortingenlijst 40

Bijlage 4 – Toelichting gebieden Airside 46
4.1 Gebieden 46
4.2 Inrichting aircraft stand 48
4.3 Parkeren op de aircraft stand – Equipment Parking Area (EPA) 49
4.4 Oversteken van de aircraft stand 50

Servicepagina 52

Inleiding

Amsterdam Airport Schiphol (A.A.S. of Luchthaven Schiphol) 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 Luchthaven Schiphol bijzondere algemeen geldende voorschriften, de zogeheten Schipholregels.

Royal Schiphol Group N.V. (Schiphol) 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 hij 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 binnen het Luchthavengebied.

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-mailadres: schipholregels@schiphol.nl. Na ontvangst van een gemotiveerd verzoek volgt een beoordeling en beslissing door de Toetsingscommissie Schipholregels. De ontheffing of vrijstelling wordt indien nodig gepubliceerd op de website van Schiphol en heeft een beperkte geldigheidsduur.

1 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden algemene regels beschreven voor eenieder die aanwezig is binnen het Luchthavengebied. **Let op: voor Schipholpashouders en Rechtspersonen gelden naast deze algemene regels ook nog aanvullende regels.** Deze aanvullende regels zijn terug te vinden in hoofdstuk 2.

Paragraaf 1: Toepasselijkheid

Artikel 1 – Definities
Bijlage 3 bevat definities van begrippen uit de Schipholregels.

Artikel 2 – Schipholregels en toepasselijkheid
1. Deze Schipholregels hebben tot doel om de openbare orde en veiligheid, alsmede het veilig en milieubewust gebruik van het Luchthavengebied op de Luchthaven Schiphol te borgen en het luchthavenbelang van de Exploitant te dienen.
2. Deze Schipholregels gelden binnen het gehele Luchthavengebied en zijn van toepassing op de privaatrechtelijke relatie tussen de Exploitant en alle personen en rechtspersonen die zich daarin bevinden.
3. De bijlagen bij de Schipholregels en nader beleid ter uitvoering van de Schipholregels maken integraal onderdeel uit van de Schipholregels zelf. Bij eventuele tegenstrijdigheden in de bewoordingen tussen de Schipholregels en de bijlagen of het nader beleid, zijn de Schipholregels leidend.
4. Naast de Schipholregels is eenieder verplicht alle op het Luchthavengebied nadere regels als ook de geldende wet- en regelgeving in acht te nemen, zoals:
   - de Tarieven en Voorwaarden;
   - het Toegangsbeleid Beperkt toegankelijke en Beschermde gebieden Amsterdam Airport Schiphol;
   - het Aerodrome Manual;
   - de Handboeken en bedieningsvoorschriften in beheer bij Schiphol Nederland B.V. (SNBV);
   - de Aeronautical Information Publication (AIP);
   - de License to Operate (LtO) Schiphol; en
   - specifieke aanwijzingen van Schiphol in woord en schrift;
5. Verwijzingen en links naar de verschillende documenten zijn te vinden op de servicepagina (pagina 52).

Artikel 3 – Toepasselijk recht en geschillenregeling
1. Op alle uit de Schipholregels voortvloeiende rechten, verplichtingen en geschillen is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
2. Binnen de gestelde wettelijke termijn kunnen gebruikers of representatieve organisaties zoals bedoeld in de Wet luchtvaart een aanvraag indienen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om vast te stellen of enige voorwaarde, indien die kwalificeert als operationele voorwaarde, uit deze Schipholregels in strijd is met de Wet Luchtvaart.
3. Overige geschillen die voortvloeien uit deze Schipholregels en de hierin genoemde voorwaarden en reglementen worden, tenzij de Exploitant en wederpartij anders overeenkomen, onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter in het arrondissement Noord-Holland.

Artikel 4 – Eisen Exploitant
1. Eenieder die direct dan wel indirect activiteiten en/of werkzaamheden (laat) verricht(en) dan wel gebruik (laat) ma(a)k(en)(t) van materieel en/of voertuigen bij werkzaamheden op het Luchthavengebied, is verplicht te voldoen aan de eisen die door de Exploitant zijn gesteld.
2. Eenieder die direct dan wel indirect activiteiten en/of werkzaamheden (laat) verricht(en) binnen het Luchthavengebied, is verplicht mee te werken aan programma's ter bevordering van

de goede orde en veiligheid op, alsmede het veilig en milieubewust 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.

Artikel 5 – Opvolgen aanwijzingen Exploitant

1. Eenieder die zich binnen het Luchthavengebied bevindt of die binnen het Luchthavengebied activiteiten verricht of zal verrichten, is - in aanvulling op deze Schipholregels - eveneens verplicht:
   - zich te gedragen overeenkomstig het gestelde door de Exploitant in communicatie uitingen, zoals borden, flyers, displays, website, app, etc.;
   - aanwijzingen op te volgen die door of namens de Exploitant door middel van woorden, gebaren of tekens worden gegeven. Deze aanwijzingen kunnen onder andere in woord of op schrift in fysieke dan wel digitale vorm worden gegeven; in algemene zin dan wel gericht aan (een) specifiek(e) (rechts)perso(o)n(en);
   - informatie te geven die door of namens de Exploitant wordt gevraagd.
2. Bij het niet opvolgen van de aanwijzingen gegeven door de Exploitant, is de Exploitant bevoegd om sancties op te leggen overeenkomstig bijlage 2 van de Schipholregels.
3. In aanvulling op het voorgaande lid, dienen alle Gebruikers van het Luchthavengebied die binnen het Luchthavengebied werkzaamheden of diensten verrichten, op eerste verzoek van de Exploitant alle medewerking te verlenen die naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant nodig is om te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en deze Schipholregels, of die de Exploitant nodig acht voor het maken van een beoordeling of een Gebruiker hieraan voldoet. Een voorbeeld van de medewerkingsplicht is bijvoorbeeld het verstrekken van informatie en/of documentatie, dan wel het laten opstellen van documenten, zoals een Corrective Action Plan (CAP).

Artikel 6 – Afwijken van de Schipholregels

1. De Exploitant kan tijdelijk van deze Schipholregels 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 een 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, veiligheid en milieu zich tegen de ontheffing of vrijstelling verzet;
   d. gewijzigde inzichten daartoe aanleiding geven.

Artikel 7 – Ontheffing Authority Officers en Security Officers

De Authority Officers en Security Officers zijn ontheven tijdens de uitoefening van hun taak 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.

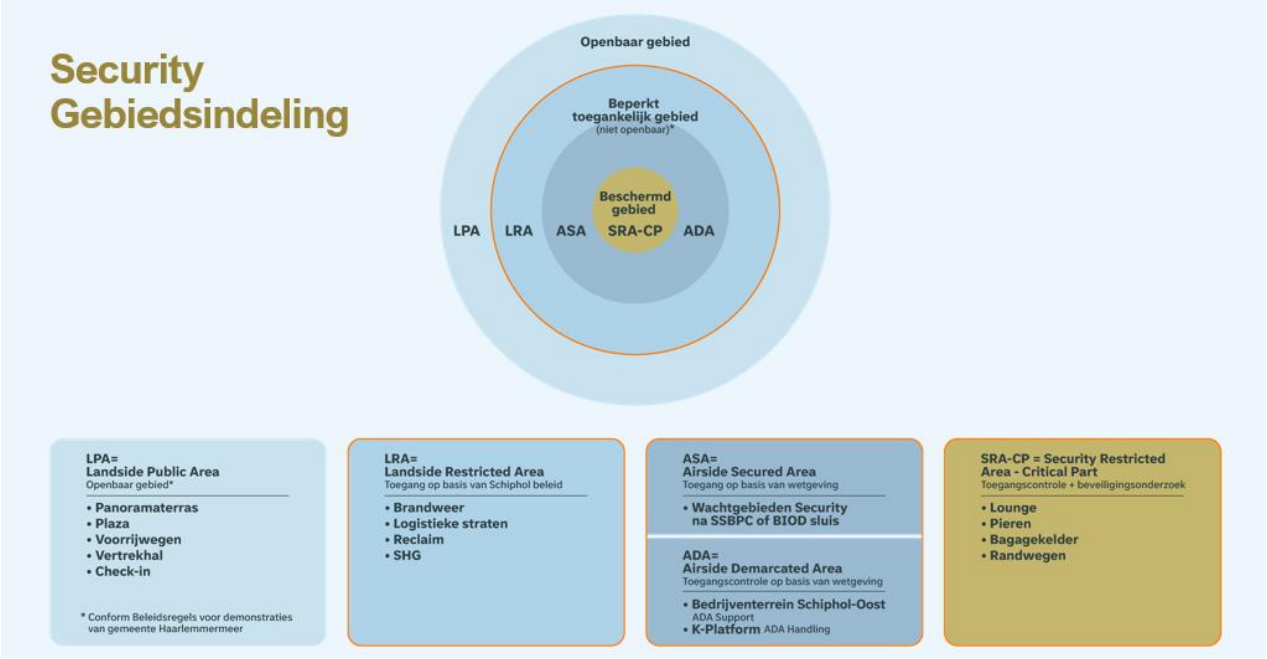
Artikel 8 – Wijzigingen

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

Paragraaf 2: Toegang Luchthavengebied

Artikel 9 – Toegang tot beperkt toegankelijke en beschermde gebieden voor geautoriseerde personen en passagiers

1. Toegang tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden via de door de Exploitant aangewezen doorgangen is uitsluitend mogelijk voor:
   a. geautoriseerde personen en voertuigen die in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs[1] en een functionele noodzaak hebben voor de toegang tot dit gebied;
   b. passagiers die in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs[1] en een geldige reden hebben - die uitsluitend gelegen is in het hebben en houden van een daadwerkelijk reisdoel - voor de toegang tot dit gebied.
2. Voordat de toegang tot de beschermde gebieden wordt verleend, wordt er een toegangscontrole en indien van toepassing een beveiligingsonderzoek uitgevoerd op alle personen, meegebrachte voorwerpen, luchthavenbenodigdheden en voertuigen. De toegangscontrole laat onverlet dat toegang alleen is toegestaan in de in het eerste lid genoemde gevallen.
3. Bij de toegang tot, het bevinden in en het verlaten van de publiek toegankelijke, beperkt toegankelijke en beschermde gebieden dient eenieder medewerking te verlenen aan een eventuele toegangs- en/of beveiligingscontrole van personen, goederen en voertuigen door of namens de Exploitant.
4. Het is niet toegestaan om het beperkt toegankelijke en beschermde gebied in strijd met dit artikel, dan wel de overige Schipholregels, te betreden of daartoe een poging te doen.



Figuur 1: Security gebieden

Paragraaf 3: Aansprakelijkheid

Artikel 10 – Betreden op eigen risico

Betreden van het Luchthavengebied geschiedt op eigen risico.

Artikel 11 – Aansprakelijkheid

1. De Exploitant is niet aansprakelijk voor schade en/of persoonlijk letsel ontstaan door of tijdens verblijf binnen het Luchthavengebied, behoudens schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van de Exploitant.

[1] *Zie de vigerende versie van het Toegangsbeleid Beperkt toegankelijke en Beschermde gebieden Amsterdam Airport Schiphol voor wat de door de Exploitant aangewezen toegangsbewijzen zijn.*

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.

Paragraaf 4: Gedragsregels

Artikel 12 – Melden noodgeval, incidenten, onveilige situaties, security incidenten, lekkages, schade en storingen

1. Eenieder is verplicht de volgende zaken direct te melden bij de Exploitant:
   a. Noodgeval;
      - telefoonnummer: 020 - 601 2222 (Alarmcentrale Schiphol)
      - link naar website: Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties
   b. Incidenten met betrekking tot veiligheid, milieu en/of gevaarlijke stoffen;
      - telefoonnummer Airside: 020 - 601 2116 (Havendienst)
      - telefoonnummer Terminal, Landside en Bagagehallen: 020 - 601 2555 (Regiecentrum)
      - link naar website: Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties
   c. Onveilige situaties;
      - link naar website: Melden noodgeval, incidenten en onveilige situaties
   d. Security incidenten;
      - telefoonnummer: 020 - 601 3000 (Security Control Centre)
   e. Iedere constatering van lekkages uit luchtvaartuigen, voertuigen, materieel, installaties en/of opgeslagen materiaal, of de infrastructuur in het algemeen;
      - telefoonnummer Airside: 020 - 601 2116 (Havendienst)
      - telefoonnummer Terminal, Landside en Bagagehallen: 020 - 601 2555 (Regiecentrum)
   f. Beschadigingen van de infrastructuur, de daarop geplaatste installaties en/of voorzieningen;
      - telefoonnummer: 020 - 601 2550 (ASM Bedrijfsvoering)
      - link naar website: ASM Bedrijfsvoering
   g. Storingen aan bedrijfsmiddelen van de Exploitant.
      - telefoonnummer: 020 - 601 2550 (ASM Bedrijfsvoering)
      - link naar website: ASM Bedrijfsvoering
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.
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 13 – Regels voor openbare orde

1. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan om iets te doen of na te laten, waardoor de openbare orde of veiligheid binnen het Luchthavengebied wordt verstoord, 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. zaken weg te nemen die geplaatst zijn in de afvalstroom;
   b. zich zonder noodzaak buiten de gebaande wegen of paden te bevinden;
   c. afzettingen te (ver)plaatsen;
   d. een met hekken en/of andere markeringen afgezet gebied te betreden;
   e. zich te begeven of te bevinden op die delen van het Luchthavengebied die door of in overeenstemming met de Exploitant in het belang van de goede orde en veiligheid of ter voorkoming van wanordelijkheden zijn afgezet;
   f. zich zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant in het Terminalcomplex en/of aan Airside te verplaatsen met rolschaatsen, skates, skateboards, (elektrische) steps, (elektrisch) aangedreven voertuigen, (brom)fietsen; of enig ander gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd voertuig;
   g. rolstoelen en andere hulpmiddelen die nodig zijn voor personen met beperkte mobiliteit te gebruiken anders dan voor het beoogde doel van de specifieke uitrusting;
   h. een wedstrijd met voertuigen te houden of daaraan deel te nemen;
   i. 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;
   j. deel te nemen aan een samenscholing;
   k. demonstraties in het beperkt toegankelijke en beschermde gebied te houden, te organiseren of daaraan deel te nemen, of kennelijk daartoe bestemde materialen bij zich te dragen;
   l. drugs of andere verdovende middelen te bezitten, gebruiken of verhandelen;
   m. alcoholhoudende drank te nuttigen in publieke, beperkt toegankelijke en beschermde gebieden, buiten de hiervoor als zodanig aangewezen horecapunten;
   n. zich in kennelijke staat van dronkenschap te bevinden, dan wel onder de invloed te zijn van enig verdovend middel of onder invloed te zijn van enig geneesmiddel dat de bekwaamheden zodanig kan beïnvloeden dat dit onveilig is.
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 of bijeenkomsten te houden of te organiseren;
   d. demonstraties in het openbaar gebied te houden, te organiseren of daaraan deel te nemen.
4. Het is binnen het Luchthavengebied verboden dieren te hebben en te houden anders dan ten behoeve van transport.
5. Dieren zijn te allen tijde kort aangelijnd, vastgelegd of gekooid. Uitgezonderd hiervan zijn honden die door de Exploitant of overheid worden gebruikt voor het uitoefenen van de functie. Ontlasting van dieren dient door de eigenaar of begeleider direct te worden opgeruimd.
6. Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan om vogels te voeren.
7. Het is binnen het luchthavengebied niet toegestaan enige vorm van opnamen in bijvoorbeeld beeld- en/of geluid te maken van personeel tijdens de uitvoering van hun werkzaamheden, tenzij daarvoor voorafgaand expliciet toestemming is verleend door of namens de Exploitant of de betrokken organisatie.
8. Het maken van enige vorm van opnamen in bijvoorbeeld beeld en/of geluid binnen het Luchthavengebied voor uitsluitend privégebruik anders dan met professionele apparatuur is toegestaan, met inachtneming van artikel 13.7 van deze Schipholregels en de bepalingen in de AVG. Voor het uitzenden, openbaar maken of anderszins delen van beeld- en/of geluidsmateriaal dat binnen het luchthavengebied is opgenomen, waaronder via sociale media of livestreaming, is voor eenieder voorafgaande schriftelijke toestemming vereist via press@schiphol.nl, ongeacht het gebruikte middel, de techniek of het doel van openbaarmaking. De Exploitant kan aan deze toestemming voorwaarden verbinden en behoudt zich het recht voor om, onder meer om operationele redenen, geen toestemming te verlenen.
9. Voor het maken, gebruiken en verwerken van enige vorm van opnamen in bijvoorbeeld beeld en/of geluid binnen het Luchthavengebied voor andere dan privédoeleinden,

waaronder structurele of bedrijfsmatige doeleinden zoals camerabewaking door particuliere organisaties binnen publiek toegankelijke ruimten, is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist via cameradiensten@schiphol.nl. De Exploitant kan aan deze toestemming voorwaarden verbinden.

Artikel 14 – Regels voor brandveiligheid

Het is binnen het Luchthavengebied niet toegestaan:

a. vluchtwegen of andere voorzieningen 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 (brandwerendheid moet worden aangetoond 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. 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;
f. te roken in de publiek toegankelijke en beperkt toegankelijke delen van de Terminal, en ook de beschermde gebieden zowel in als buiten het Terminalcomplex. Uitgezonderd hiervan zijn de door de Exploitant goedgekeurde en als zodanig aangeduide rookplekken. Dit verbod geldt tevens voor het gebruik van vervangende middelen voor roken, zoals de elektronische sigaret en soortgelijke producten met nicotine of welke andere substantie dan ook.

Artikel 15 – Regels over vervuiling, afval & lekkages

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. Het is niet toegestaan:
   a. vuilnis, afval, gevaarlijke stoffen of andere stoffen te deponeren of achter te laten op andere dan de daarvoor door de Exploitant bepaalde plaatsen;
   b. zonder toestemming van de Exploitant stoffen te lozen in de rioleringsstelsels van de Exploitant of in het binnen het Luchthavengebied aanwezige oppervlaktewater.
3. 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 16 – Regels voor het gebruik van bedrijfsmiddelen, apparatuur en laadvoorzieningen

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. apparatuur te plaatsen en/of in werking te stellen of te hebben zonder toestemming van de Exploitant[2], waardoor de radiocommunicatie binnen of in de omgeving van het Luchthavengebied kan worden verstoord;
   c. zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant vaste en/of mobiele apparatuur met een (geïntegreerde) antenne te plaatsen en/of te gebruiken.
2. De Exploitant kan aan het gebruik van bedrijfsmiddelen en apparatuur nadere voorwaarden verbinden die onverkort dienen te worden toegepast en/of nageleefd.
3. Voor het gebruik van drinkwater via brandkranen is de toestemming van de Exploitant vereist.
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 plaatsen; en
   c. Het is alleen toegestaan om de door de Exploitant geplaatste laadvoorzieningen te gebruiken of laadvoorzieningen waarvoor de Exploitant toestemming heeft verleend.

[2] *Toetsing en schriftelijke toestemming via de afdeling Ether Control Schiphol (ECS)*

Artikel 17 – Regels voor het verrichten van werkzaamheden

1. Het is niet toegestaan binnen het Luchthavengebied werkzaamheden te verrichten zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant. De Exploitant kan aan de schriftelijke toestemming voorwaarden verbinden die onverkort dienen te worden toegepast en/of nageleefd.
2. Eenieder die (bouw)werkzaamheden uitvoert binnen het Luchthavengebied houdt zich aan de Health, Safety en Environment (HSE)-standaarden en de daarbij behorende Golden Rules of Safety.

Artikel 18 – Regels voor parkeren, opslaan of stallen van voertuigen en materieel

1. Parkeren, inladen en lossen en zonder noodzaak stilstaan is alleen toegestaan in de daarvoor bestemde vakken. Tenzij daar voor andere locaties schriftelijke toestemming is verleend door de Exploitant.
2. Door de Exploitant kan worden gelast dat geparkeerde of gestalde voertuigen of materieel worden verplaatst, indien hij dit uit het oogpunt van goede orde en veiligheid noodzakelijk acht.
3. Voertuigen en materieel dienen dusdanig te worden geparkeerd of opgeslagen dat het risico op wegrollen of wegwaaien te allen tijde wordt voorkomen.
4. In aangegeven laad- en losgebieden is het alleen toegestaan om direct goederen te laden en te lossen.
5. Het is niet toegestaan om op andere dan de daartoe door de Exploitant aangewezen plaatsen (defecte) voertuigen, (defect) materieel of goederen, op te slaan, te stallen, te reinigen of te repareren.
6. Het is niet toegestaan om:
   a. zonder toestemming van de Exploitant een voertuig of materieel langer dan 7 achtereenvolgende dagen in de daarvoor bestemde vakken of vergelijkbare parkeer- of stallinglocatie te parkeren of te stallen;
   b. defecte voertuigen en/of defect materieel langer dan 1 werkdag in de daarvoor bestemde vakken of vergelijkbare parkeer- of stallinglocatie te parkeren of te stallen, tenzij in overleg met de Exploitant anders is bepaald.
7. Het is niet toegestaan voertuigen of materieel te parkeren of op te slaan binnen een afstand van 3 meter aan weerszijden van een periferiehek.

Artikel 19 – Regels voor veilig verkeer

1. Verkeersdeelnemers dienen zich binnen het Luchthavengebied zodanig te gedragen dat zij geen gevaar op de weg veroorzaken of dat het overige verkeer wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
2. Verkeersdeelnemers dienen zich te gedragen overeenkomstig de voorschriften als vervat in het ‘Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990’ (RVV 1990)[3].

Artikel 20 – 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:
   - 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’;
   - Het aanbieden van auto’s of andere vervoermiddelen voor de verhuur;
   - Het aanbieden van parkeerdiensten;

[3] https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2019-07-01

- Venten en colporteren;
- De verkoop van drink- en etenswaren alsmede genotmiddelen.

Artikel 21 – Gevonden voorwerpen

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, tenzij hij terstond na de vondst daarvan mededeling heeft gedaan aan degene die hij als eigenaar of als tot ontvangst bevoegd mocht beschouwen;
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 volgens 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 zijn vordering aan de Exploitant in bewaring zijn gegeven, voor zijn rekening te verkopen, of om niet aan een derde over te dragen of te vernietigen;
f. In afwijking van sub e geldt voor gevonden voorwerpen die in één van de volgende categorieën vallen een termijn van 1 maand: sport-items, kleding, schoenen, jassen, alledaagse items (bijvoorbeeld een toilettas, make-up tas of nekkussen), souvenirs, speelgoed, koptelefoons en overige voorwerpen met een geschatte nieuwwaarde van minder dan 50 euro.
g. 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;
h. Indien de vinder zich niet meldt, mag de zaak na 13 maanden door de Exploitant voor zijn rekening worden verkocht;
i. Het bepaalde in sub e is niet van toepassing op personen die in de uitoefening van hun functie werkzaam zijn binnen het Luchthavengebied. Zij kunnen geen aanspraak maken op gevonden voorwerpen die tijdens diensttijd zijn aangetroffen.

2 Aanvullende regels voor Schipholpashouders en Rechtspersonen

In dit hoofdstuk staan aanvullende regels beschreven voor Schipholpashouders en Rechtspersonen die aanwezig zijn binnen het Luchthavengebied. **Let op: deze aanvullende regels gelden naast de algemene regels.** De algemene regels zijn terug te vinden in hoofdstuk 1.

Artikel 22 – Regels voor veilig werken

1. Eenieder die zich aan Airside en in de Bagagehallen bevindt, dient hoge zichtbaarheidskleding (HVC) van minimaal klasse 2, conform EN ISO 20471:2013 en/of ANSI 107-2015, zichtbaar en gesloten te dragen. De HVC dient te zijn voorzien van een herkenning van de werkgever van de pashouder, zodat de werkgever zowel aan de voor- als aan de achterzijde direct herkenbaar en herleidbaar is. Onder werkgever wordt in dit artikel verstaan: de herkenning van de organisatie waarvoor de pashouder op Schiphol de feitelijke werkzaamheden verricht. Bij inleen-, uitzend-, detachering- of Multi Service Provider-constructies (MSP) betreft dit de opdrachtgever en niet de formele werkgever met wie de pashouder een arbeidsovereenkomst heeft gesloten. De werkgever draagt er zorg voor dat deze herkenning geen afbreuk doet aan de certificering van de HVC.

   Uitzondering op de verplichting tot werkgeverherkenning:
   Uitgezonderd van het verplicht dragen van HVC die herleidbaar is naar de werkgever zijn, indien gewenst, personen die gedurende de periode dat zij zich aan Airside en/of in de Bagagehallen bevinden belast zijn met handhaving en/of opsporing op grond van een wettelijke taak dan wel op grond van de Schipholregels.

   Uitgezonderd van het zichtbaar en gesloten dragen van HVC zijn:
   - medewerkers die zich bevinden in de regieruimten of de afgesloten verblijfsruimten;
   - passagiers en bemanningsleden die van en naar een vliegtuig worden vervoerd/ begeleid.
2. Eenieder die zich in de bagagehallen of op de aircraft stand bevindt, dient geschikte veiligheidsschoenen te dragen en gebruik te maken van het trottoir of de door gele stippen aangegeven looproutes, indien aanwezig.

   Uitzondering op de verplichting tot het dragen van veiligheidsschoenen zijn:
   - personen die in de bagagehallen uitsluitend doorkruisen en/of gebruik maken van het trottoir aan Airside om van of naar hun werkplek, omkleedruimte of operator ruimte te gaan;
   - passagiers; en
   - bemanningsleden, voor zover zij niet op enigerlei wijze betrokken zijn bij grondafhandelingsactiviteiten.
3. Eenieder die aan Airside en in de Bagagehallen werkzaam is, dient voor de taakuitvoering geschikte werkkleding te dragen.
4. Het is eenieder die zich bevindt aan Airside of in het Terminalcomplex (incl. Bagagehallen) verboden om gebruik te maken van zichtbeperkende of gehoorbeperkende middelen of kleding. Uitzonderingen op dit verbod zijn uitsluitend toegestaan in de volgende gevallen:
   - Het dragen van de benodigde Persoonlijke Beschermingsmiddelen (PBM) die vereist zijn voor het uitvoeren van de toegewezen werkzaamheden.
   - Gedurende het verblijf in daartoe aangewezen rustruimten, waar het gebruik van dergelijke middelen of kleding is toegestaan.
5. Eenieder die bagage afhandelt op een plek waar een correct functionerende tilhulp beschikbaar is, dient deze tilhulp te gebruiken en na gebruik terug te zetten in de parkeerpositie.

Artikel 23 – Aanvullende regels over vervuiling, afval & lekkages

1. 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.
2. 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 materiaal en/of verpakkingen achter te laten dat (mogelijk) kan resulteren in Foreign Object Debris (FOD).
3. 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.
4. 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.

Artikel 24 – Aanvullende regels voor parkeren, opslaan of stallen van luchtvaartuigen, voertuigen en materieel

1. Door de Exploitant kan worden gelast dat geparkeerde of gestalde luchtvaartuigen worden verplaatst, indien hij dit uit het oogpunt van goede orde en veiligheid noodzakelijk acht.
2. Luchtvaartuigen dienen dusdanig te worden geparkeerd of opgeslagen dat het risico op wegrollen of wegwaaien te allen tijde wordt voorkomen.
3. 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.
4. Parkeervakken voor specifieke type voertuigen en/of materieel mogen alleen door betreffend type afhandelingsvoertuigen en/of materieel worden gebruikt.
5. Stallen van afhandelingsmaterieel Unit Load Device (ULD) dient plaats te vinden op aangewezen stalling-locaties (racking).
6. De Exploitant stelt voorafgaand aan de start van ieder IATA winter- of zomerseizoen in overleg met de luchtvaartmaatschappijen een maximale voorraad aan Unit Load Devices (ULD) vast, de zogeheten “Airline Reserved Quantity” (ARQ):
   a. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om de Exploitant wekelijks te informeren over de actuele ULD-voorraad;
   b. Het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij om ervoor zorg te dragen dat de ULD-voorraad binnen het Luchthavengebied de overeengekomen ARQ niet overschrijdt.
      - Een tijdelijke afwijking van de ARQ kan uitsluitend schriftelijk worden toegestaan, na voorafgaand overleg en instemming van de Exploitant (minimaal een week voorafgaand aan afwijking).
      - Indien een luchtvaartmaatschappij de overeengekomen ARQ overschrijdt, dient zij de Exploitant hiervan op de hoogte te stellen en benodigde correctieve acties voor te stellen om de ULD-voorraad te herstellen tot de ARQ.
7. Parkeren van een (elektrisch) voertuig en/of materieel dient op de voorgeschreven wijze in de toegewezen (oplaad)parkeerposities en/of laadstations te geschieden.

Artikel 25 – Aanvullende regels voor veilig verkeer

<u>Veilig verkeer met betrekking tot verkeersdeelnemers</u>

1. Bestuurders van (motor)voertuigen dienen minimaal te beschikken over een geldig rijbewijs B en daarnaast:
   a. Voor (motor)voertuigen 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 (motor)voertuigen niet ingeschreven of geschorst bij de RDW een bewijs dat de bestuurder een adequate, specifieke opleiding voor dit voertuig heeft gevolgd;

   c. Een geldig en aantoonbare *Rijbevoegdheid platformen* (apron), indien de bestuurder een voertuig bestuurt op een platform;
   d. Een geldig en aantoonbaar *Veldbevoegdheidsbewijs*, indien de bestuurder een voertuig bestuurt in de manoeuvring area.

   Een geldig rijbewijs B dient desgevraagd ter inzage te worden getoond aan een Authority Officer.
2. Het is eenieder die 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, portofoon of een mediaspeler.
3. 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-transporteurs, gedurende de afhandeling van een vliegtuig, waarbij zij op één aircraft stand blijven en waarbij zij veelvuldig in- en uitstappen.
4. Voertuigen dienen te allen tijde dimlicht te voeren.
5. Het is niet toegestaan om gebruiksklare voertuigen onbeheerd en/of met onnodig werkende motor achter te laten.
6. Voertuigen zijn uitgerust met een deugdelijke parkeerrem, die in werking is gesteld indien het bedienend personeel zich niet in of op het voertuig bevindt.
7. Voetgangers dienen gebruik te maken van de voetgangerspaden en trottoirs. Voetgangers aan Airside en in de Bagagehallen hebben nooit voorrang en maken verplicht gebruik van de gele stippen om over te steken, indien deze aanwezig zijn. Voetgangers dienen de weg nooit diagonaal te kruisen.
8. Het is niet toegestaan om met een Elektrisch Voer- en Werktuig (EVW) een onveilige situatie te veroorzaken door de flow te hinderen of blokkeren.
9. In de bevoorradingskelders aan Landside gelden maximale toegestane voertuiglengtes. Het is alleen toegestaan de bevoorradingskelder in te rijden indien:
   a. in de Laadloskade de voertuiglengte maximaal 9 meter bedraagt;
   b. in de Expeditiestraat de voertuiglengte maximaal 9 meter bedraagt;
   c. in de Transportstraat de voertuiglengte maximaal 12 meter bedraagt.
10. 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 Bagagehallen geldt een maximumsnelheid van 10km per uur;
   c. Op platformen en de aircraft stand wordt stapvoets gereden met een maximumsnelheid van 10km per uur;
   d. 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 Rinse Hofstra (RH)-weg over de A4;
      - de toerit tot de Kaagbaantunnel; en
      - de toerit tot de tunnel bij het R-platform.
   e. Op randwegen geldt een maximumsnelheid van 30km per uur;
   f. In de manoeuvring area geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur, tenzij operationele redenen een hogere snelheid rechtvaardigen.
11. In de Bagagehallen, achter de 60 cm brede blauwe demarcatielijnen, dient de snelheidsbegrenzer te allen tijde op de (motor)voertuigen zichtbaar (middels de groene lamp) te zijn ingeschakeld op de toegestane maximumsnelheid.
12. Op platformen en aircraft stand 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.
13. Het is niet toegestaan een combinatie van bagagekarren, palletwagens en containerdolly's te trekken, zolang:
   a. de maximale treinlengte inclusief trekker niet langer is dan 30 meter;
   b. de maximale treinlengte in de Bagagehallen, inclusief trekker, niet langer is dan 27,5 meter;
   c. deze niet meer dan 6 bagagekarren of containerdolly's bedraagt, tenzij dit lokaal anders is aangegeven;

   d. deze niet meer dan 5 palletwagens bedraagt;
   e. de volgorde bij combinaties van groot naar klein is, gezien vanaf het trekkende voertuig.
14. Het vervoer van bagage, vracht en levende dieren voor in het vrachtruim (AVIH) is alleen toegestaan in een (adequaat) afgesloten (bagage)kar of dolly met afgesloten container. Een container moet met gehaakte locks vergrendeld zijn tijdens transport.
15. Het is niet toegestaan:
   a. bij een rood Beperkt Zicht Omstandigheden (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.
16. Degene die bagage of luchtvracht aantreft op de randweg, dient dit indien dit op een veilige wijze kan, naast de randweg te plaatsen (uitgezonderd in de Kaagbaantunnel) of in geval van verkeershinder direct de Havendienst hierover te informeren via 020 - 601 2116.

<u>Veilig verkeer met betrekking tot vervoersmiddelen</u>

17. 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.
18. Het is niet toegestaan deel te nemen aan het verkeer in een voertuig dan wel materieel te gebruiken dat:
   a. niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rij en/of gebruik technisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert; en/of
   b. een RDW-voertuig is, aangedreven door fossiele of biobrandstof (o.a. diesel en HVO100). Dit is van toepassing op zowel oranje als groene badges. Deze regel wordt geleidelijk ingevoerd: en/of
   c. niet voldoet aan de eisen zoals gesteld in ‘Deel 1.1.2 - Voertuigeisen aan Airside’ van ‘1.1 Handboek Airside algemeen’.
19. 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 pushbackvoertuigen tijdens het uitvoeren van een sleep- of pushbackbeweging.
20. In de Terminal is het gebruik van EVW’s slechts toegestaan indien:
   a. voorafgaand schriftelijke toestemming van de Exploitant is verkregen;
   b. voldaan wordt aan de ’Beleid Electrische Voer- en Werktuigen’;
   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.
21. Het is niet toegestaan om EVW’s te gebruiken in de lounges en de pieren 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;
   - Schoonmaakwerkzaamheden;
   - De logistieke bevoorradingsstromen en afvalstromen; en
   - Uitvoering van wettelijk toezicht.

22. 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.
23. 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. Voertuigen ten dienste van politie en brandweer, ambulances en voertuigen van andere hulpverleningsdiensten, voor zover zij optische en geluidssignalen voeren;
    c. Taxiënde vliegtuigen (incl. taxitow), hoverende helikopters, evenals de voertuigen die deze begeleiden;
    d. Passagiers die te voet van en naar de luchtvaartuigen worden begeleid;
    e. Gesleepte luchtvaartuigen;
    f. Andere voertuigen.
24. 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 via 020 - 601 2116, in verband met begeleiding van/naar de werkpositie.
25. 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 via 020 - 601 2116, in afwachting van begeleiding. Vrijgesteld is verkeer afkomstig van Schiphol-centrum via de Lampenistenstraat naar het R-platform en vice versa.
26. Vanwege het tunnelveiligheid systeem is het niet toegestaan om te stoppen of te parkeren in de Kaagbaan-tunnel. Bij afgevallen lading, overmacht of andere noodzaak dient direct de tunneloperator in kennis te worden gesteld via 020 - 601 2333.

Artikel 26 – 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 onbeschermde 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 wegrollen 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.

Artikel 27 – Regels 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 regels[4] worden aangehouden;
    b. de transporteenheid is uitgerust met een voorziening om de lading droog te houden;

[4] *Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen & Richtlijn 2008/68/EG over het vervoer van gevaarlijke goederen over land en ICAO annex 18.*

c. de lading voldoet aan de verpakkings- en markeringseisen volgens de IATA Dangerous Goods Regulations (DGR);
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 28 – Regels 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, aan te sluiten of af te koppelen;
   b. personen, afhandelingsmaterieel of voertuigen binnen de tankzone toe te laten die niet rechtstreeks bij het tankproces betrokken zijn;
   c. 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 wegrijden 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. De noodstopbebording dient te allen tijde zichtbaar te zijn;
   g. te tanken voor zover geen maatregelen zijn getroffen ter vermijding van milieuverontreiniging;
   h. te tanken in hangars:
      - zonder brandweertoezicht; en
      - zonder dit 60 minuten van tevoren te melden aan het Regiecentrum via 020 - 601 2555;
   i. te tanken wanneer boven of in de onmiddellijke omgeving van het Luchthavengebied de weersomstandigheden daartoe aanleiding geven.

Artikel 29 – Regels 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 4.

Op het platform dienen onderstaande regels te worden gevolgd.

<u>Regels met betrekking tot de veiligheid</u>

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 de brede rode klaringslijn te passeren als de docking voorzieningen niet aanwezig of geactiveerd zijn, volgens de werkwijze zoals vastgelegd in het AIP.

4. Het is niet toegestaan dat personen, vracht, voertuigen en/of 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. de Marshaller of VDGS bedienaar;
   b. materieel binnen het daarvoor bestemde en gemarkeerde vak.
5. Het is niet toegestaan dat:
   a. personen zich onder de vliegtuigvleugel begeven met uitzondering van personen die zich bezighouden met de vluchtuitvoering, de vluchtafhandeling, het oplossen van storingen of inspecties van het betreffende luchtvaartuig;
   b. voertuigen binnen het met pionnen afgezette gebied betreden, met uitzondering van de technische dienst en de tankdienst. Vanwege vliegtuigtype of lokale beperkingen kunnen uitzondergingen gelden; voorafgaande toestemming van de luchtvaartmaatschappij en informeren van de Exploitant is vereist.
6. Het is niet toegestaan dat personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel zich, na het inrijden van het luchtvaartuig, op de ERA bevinden voordat:
   - de motoren van het luchtvaartuig zijn uitgezet;
   - de anti-collision lampen van het luchtvaartuig zijn gedoofd; en
   - het chocks-on signaal is gegeven door de Marshaller of de VDGS bedienaar.

   Uitgezonderd hiervan zijn personen die assisteren bij de parkeer- of vertrekprocedure van het luchtvaartuig.
7. Na het parkeren van het luchtvaartuig mogen alleen personen, afhandelingsmaterieel en voertuigen die betrokken zijn bij de afhandeling van dat luchtvaartuig, de vluchtuitvoering of verantwoordelijk zijn voor het oplossen van storingen, zich op de ERA bevinden.
8. Het is niet toegestaan op de aircraft stand gebruik te maken van bedrijfsmiddelen die worden aangedreven door fossiele of biobrandstof (o.a. diesel en HVO100), als er een zero emissie alternatief (elektrisch of waterstof) operationeel beschikbaar is[5].
9. Het gebruik van Auxiliary Power Unit (APU) is uitsluitend toegestaan volgens de werkwijze zoals vastgelegd in het AIP.
10. Bij een in gebruik gestelde aircraft stand dient een geschikte en goedgekeurde brandblusser op de daartoe gemarkeerde plaats aanwezig te zijn.
11. Brandblussers dienen na gebruik weer op de gemarkeerde plaatsen te worden teruggezet en de Luchthavenbrandweer Schiphol dient via de Havendienst (via 020 - 601 2116) onmiddellijk in kennis te worden gesteld van het gebruik van de brandblusser.
12. Het is niet toegestaan afhandelingsmaterieel op de grens tussen twee aircraft stands te plaatsen, met uitzondering van de wit gemarkeerde hoogtebeperkingsvakken waarbij de volgende hoogtebeperkingen gelden:
   - aangrenzend aan een Cat 4 of lager beperkt tot 2,25 meter;
   - aangrenzend aan een Cat 5 of hoger beperkt tot 3,5 meter.
13. Het is niet toegestaan in rood gearceerde gebieden te stoppen of te parkeren.
   a. Uitgezonderd 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 en personen indien:
      - het zwaailicht en geluidssignaal van de passagiersbrug uit zijn;
      - er voldoende ruimte aanwezig is.
   c. Indien de Pre-Cooled Air (PCA)-slang door het rood gearceerde gebied geplaatst moet worden, mag dit uitsluitend nadat de brug aangesloten is.

<u>Regels met betrekking tot passagiers</u>

14. 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,

[5] *Er is geen directe toegang tot Airside voor waterstof, en gebruiker dient ontheffing aan te vragen bij de Exploitant voor gebruik en levering van waterstof naar Airside.*

dan dienen diegenen direct het Security Control Center via 020 - 601 3000 te informeren.
   b. de passagiers zich slechts in groepen en onder begeleiding van (een vertegenwoordiger van) ten minste één afhandelaar en/of Luchtvaartmaatschappij via de kortst mogelijke en veilige route over de aircraft stand begeven.
15. Het is niet toegestaan personen zonder begeleiding in of uit een vliegtuig met een in werking gestelde motor te laten stappen.
16. 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.
17. De begeleidende persoon dient tenminste 18 jaar of ouder te zijn.
18. Het is niet toegestaan dat passagiers te voet oversteken naar een naastgelegen aircraft stand. Een uitzondering geldt voor passagiers die bij een vliegtuigwissel op remote (A- / D- / Y-platform) en semi-connected (H-pier en zuid zijde B-pier) door de afhandelaar worden begeleid naar een vliegtuig op direct aangrenzende aircraft stand. Hiervoor dient vooraf telefonisch toestemming te worden verleend door de Havendienst.

Regels met betrekking tot een veilige afhandeling

19. Het is niet toegestaan een aircraft stand over te steken met uitzondering van personen, voertuigen en afhandelingsmaterieel voor het verrichten van werkzaamheden op de aangrenzende aircraft stand (zie voor illustratie bijlage 4.4).
20. 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 pushbacktrekker-chauffeur, de Marshaller en de bestuurder van de passagiersbus, welke de aircraft stand ook voor de neus van het vliegtuig op en af mogen rijden.
21. Het gebruik van wingwalkers is niet toegestaan, behoudens toestemming van de Exploitant na een schriftelijk verzoek daartoe van een grondafhandelaar of een luchtvaartmaatschappij.
22. Gebruik van de Equipment Staging Area (ESA) is alleen toegestaan als de voorafgaande afhandeling gereed is.
23. Het opstellen van voertuigen en/of materieel in een ESA mag niet eerder dan 30 minuten voor aankomst gedaan worden in deze vakken, tenzij de Exploitant voor bepaalde aanvalsvakken een andere tijd bepaald.
24. Zodra alle afhandelingsactiviteiten uitgevoerd zijn dient de ESA direct ontruimd te worden.
25. 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 het voertuig en afhandelingsmateriaal op de in- en uitrit van de aircraft stand waar de binnenkomende vlucht afgehandeld gaat worden.
26. Het is niet toegestaan:
   a. onbevoegd enige apparatuur, inrichting of motoren van luchtvaartuigen of voertuigen in werking te stellen of te doen stellen;
   b. (mobiele) aggregaten te gebruiken zonder (schriftelijke) toestemming van de Exploitant.

Artikel 30 – Regels 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 Flow Manager Airside kan, in uitzonderlijke situaties, taxiënde vliegtuigen onder begeleiding van een Airport 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*).
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 General Aviation 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 31 – Regels tot voorkoming geluidsoverlast luchtvaartuigen (specifiek Hoofdstuk 2 en -3 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:
   - Luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist;
   - Militaire luchtvaartuigen;
   - Regerings luchtvaartuigen;
   - Luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist.

~~**Artikel 31a – Regels voor het gebruik van Hoofdstuk 4 vliegtuigen (tot ΔEPNdB -12 (dag)/ -13 (nacht))**~~

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

Verwijderd uit de Schipholregels naar aanleiding van het besluit ACM van 27 mei 2025 (kenmerk: ACM/UIT/649810). Dit besluit is nog niet onherroepelijk.

Artikel 32 – Regels 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 Tarieven en Voorwaarden, te vinden via: 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden'

Artikel 33 – Regels met betrekking tot Collaborative Decision Making
Eenieder 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 34 – (Local)Emergency Response Plan
Voor luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren die passagiers en/of vracht afhandelen en/of vervoeren is het hebben van een (Local) Emergency Response Plan (L)ERP vereist.

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

Daarnaast kan de volgende bron worden gebruikt: Verstoringen, calamiteiten en crises.

3 Toezicht, Handhaven en Sanctioneren

Paragraaf 1: Toezicht en Handhaving

Artikel 35 – Toezicht en handhaving
De Exploitant ziet toe op de naleving van de Schipholregels en aanverwante regels en is bevoegd deze te handhaven, waaronder, maar niet uitsluitend:
- het Toegangsbeleid;
- de Tarieven en Voorwaarden;
- het Aerodrome Manual;
- de Handboeken en bedieningsvoorschriften; en
- het AIP.

De Exploitant hanteert **Bijlage 2 - Sancties** als leidraad voor sanctioneringsmaatregelen, maar is bevoegd hiervan af te wijken.

Artikel 36 – Overtreding Schipholregels
Overtreding van de Schipholregels wordt aangemerkt als een onrechtmatige daad jegens de Exploitant, en kan tevens een overtreding van overheidswetgeving behelzen. 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 37 – Klachtenprocedure
1. De Exploitant kan een overtreding vaststellen en/of een sanctioneringsmaatregel opleggen waar de (vermeende) overtreder het niet (volledig) mee eens is. Indien de (vermeende) overtreder het niet eens is met een sanctie, dan kan hij hierover een klacht indienen bij de afdeling die de sanctioneringsmaatregel heeft opgelegd.
2. De termijn voor het indienen van een klacht is twee weken na de dag van verzending van de sanctioneringsmaatregel en dient te worden ingediend bij de afdeling die de sanctie heeft opgelegd.
   a. Voor safety-overtredingen kan dit via het volgende e-mailadres: authority@schiphol.nl
   b. Voor security-overtredingen kan dit via het volgende e-mailadres: securityhandhaving@schiphol.nl

   De klacht kan gericht worden aan de afzender van het bericht van de sanctioneringsmaatregel.
3. Binnen twee weken na ontvangst van de klacht zal de betreffende afdeling hierop reageren.
4. Naar aanleiding van de klacht kan de Exploitant de volgende beslissingen nemen:
   a. De klacht wordt niet-ontvankelijk verklaard;
   b. De klacht wordt ongegrond verklaard en de geregistreerde overtreding/ sanctie blijft onveranderd;
   c. De klacht wordt geheel of gedeeltelijk gegrond verklaard, in welk geval de sanctie geheel of gedeeltelijk kan worden gewijzigd, dan wel kan komen te vervallen;
   d. De klacht wordt gegrond verklaard en de registratie van de overtreding komt te vervallen.
5. Eenieder die het oneens is met de beslissing op de klacht, kan binnen zes weken na verzending van deze beslissing tegen de beslissing om een heroverweging verzoeken bij de in artikel 39 bedoelde Sanctioneringscommissie Schiphol.
6. Het indienen van een klacht of het verzoeken van een heroverweging heeft geen schorsende werking.

Artikel 38 – Privacy statement
De Exploitant verwerkt persoonsgegevens in het kader van de uitvoering en handhaving van de Schipholregels. Meer informatie hierover is opgenomen in het privacy statement Handhaving Schipholregels.

Paragraaf 2: De Sanctioneringscommissie Schiphol

Artikel 39 – Sanctioneringscommissie Schiphol
1. De Sanctioneringcommissie Schiphol bestaat per zitting uit vier leden en is als volgt samengesteld:
   a. een onafhankelijke voorzitter;
   b. een Senior Manager van de Exploitant;
   c. een bedrijfsjurist van de Exploitant; en
   d. een onafhankelijk lid van een externe organisatie met kennis van Schiphol en de daar geldende wet- en regelgeving.
2. De leden van de Sanctioneringscommissie Schiphol worden benoemd door de Directie van de Exploitant.
3. De benoeming geldt voor een periode van drie jaren. Elk lid kan worden herbenoemd.
4. Het lidmaatschap van de Sanctioneringscommissie Schiphol is onbezoldigd.
5. Uitsluitend de voorzitter van de Sanctioneringscommissie Schiphol ontvangt een schadeloosstelling van 250,- euro per bijgewoonde zitting.
6. Het lidmaatschap van de Sanctioneringscommissie Schiphol eindigt, indien:
   a. een lid ophoudt te werken voor Schiphol of de onder het eerste lid, sub d genoemde externe organisatie, dan wel een andere functie vervult die onverenigbaar is met het lidmaatschap;
   b. een lid uit eigen beweging stopt;
   c. een lid, op voorstel van een meerderheid van de Sanctioneringscommissie Schiphol, wordt ontheven van zijn taak.
7. De Sanctioneringscommissie Schiphol is bevoegd een beslissing te nemen op het verzoek tot heroverweging van de beslissing op een klacht.

Artikel 40 – Werkwijze Sanctioneringscommissie
1. De Sanctioneringscommissie Schiphol stelt een jaarlijkse zittingsagenda vast, waarin elke maand een zitting wordt gepland. Indien de aard of ernst van een overtreding daartoe aanleiding geeft, kan de Sanctioneringscommissie Schiphol besluiten om tussentijds een zitting te beleggen.
2. Op de zitting van de Sanctioneringscommissie Schiphol wordt de overtreding en de sanctie eerst toegelicht door een vertegenwoordiger van de Exploitant, waarna de pashouder of vertegenwoordiger van 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.
3. De Sanctioneringscommissie Schiphol is bevoegd elk advies te geven of besluit te nemen dat past binnen de kaders van de Schipholregels, inclusief de Regeling Toelating Schiphol (RTS). Dat besluit wordt gemotiveerd neergelegd in een schriftelijke uitspraak binnen een redelijke termijn na de zitting.
4. De Sanctioneringscommissie Schiphol kan deskundigen inschakelen indien dat naar haar oordeel noodzakelijk is voor de vervulling van haar taak.
5. In geval de Sanctioneringscommissie een advies heeft gegeven aan de afdeling Schiphol Airport Authority en/of Bedrijfsbeveiliging over het opleggen van een sanctie en/of maatregel naar aanleiding van een overtreding, zal zij in gewijzigde samenstelling besluiten op een verzoek tot heroverweging van de beslissing op een klacht met betrekking tot diezelfde overtreding.

Artikel 41 – Besluitvorming Sanctioneringscommissie

1. Besluiten worden genomen op basis van unanimiteit.
2. Indien geen unanimiteit kan worden bereikt, wordt een besluit genomen met gewone meerderheid van stemmen in een vergadering waaraan alle bij die vergadering betrokken leden deelnemen of vertegenwoordigd zijn.
3. Besluiten buiten vergadering kunnen alleen schriftelijk (dan wel per e-mail) worden genomen, waarbij elk lid betrokken bij de zitting zijn stem dient te hebben uitgebracht.
4. De uitspraak van de Sanctioneringscommissie Schiphol is bindend en niet vatbaar voor hoger beroep.

Artikel 42 – Vergaderen

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

Bijlage 1 – Vaststelling, leeswijzer en historie

1.1 Datum vaststelling

Datum vaststelling: 30 Oktober 2026
Ingangsdatum: 1 Januari 2027

Aldus vastgesteld te Schiphol.

De Directie van Royal Schiphol Group N.V.

1.2 Leeswijzer

Deze leeswijzer geeft een toelichting op de weergave van aanpassingen op de Schipholregels ten opzichte van de voorgaande versie.

Weergave aanpassingen en veranderingen:

- Nieuwe (deels) toegevoegde tekst en/of regels, en significante aanpassingen zijn grijs gemarkeerd;
- Na nieuw toegevoegde paragrafen, artikelen en/of leden, kan opvolgende nummering gewijzigd zijn i.v.m. doornummeren;
- Tekstuele wijzigingen worden weergegeven in 1.7.

Herziening Schipholregels:

Tijdens de herziening van de Schipholregels is er gekeken naar het samenvoegen en/of herschrijven van bestaande regels ten behoeve van verduidelijking en leesbaarheid, en is de samenhang bepaald ten opzichte van overige (beleids)documenten. Er is een splitsing gemaakt tussen ‘Algemene regels’ die gelden voor iedereen die aanwezig is in het Luchthavengebied (**H1**) en ‘Aanvullende regels’ die ook gelden voor Schipholpashouders en Rechtspersonen (**H2**). Daarnaast is de procesgang van toezicht, handhaven en sanctioneren uitgebreid beschreven (**H3**), met daarbij toegelicht op basis waarvan sancties worden toebedeeld als er een overtreding plaatsvindt en welke gevolgen dat met zich meebrengt (**Bijlage 2**). In **bijlage 3** is een overzicht van begrippen en afkortingen opgesteld en **bijlage 4** geeft een toelichting op de verschillende gebieden die aan Airside te vinden zijn. Op de **servicepagina** zijn een aantal handige links terug te vinden als referentie.

In de versie historie (**1.7**) is een (globaal) overzicht van wijzigingen weergegeven. Dit betreft voornamelijk tekstuele aanpassingen, toevoegingen en/of (inhoudelijke) regel wijzigingen.
Let op: bij het invoegen van nieuwe regels kan het voorkomen dat opvolgende artikel nummers en/of leden zijn veranderd.

1.3 Beheer

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

1.4 Contact

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

1.5 Vigerende versie van Schipholregels

De vigerende versie van de Schipholregels is hier te vinden.

1.6 Deponering Schipholregels

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

1.7 Versie historie

Artikel nr.	Betreft	Omschrijving
Document	Aanpassing	Bagagegebied(en) is door het gehele document vervangen door Bagagehal(len).
4 + 5	Toevoeging	Naast werkzaamheden is 'activiteiten' toegevoegd.
5	Toevoeging	Aanvulling op uitgifte van een aanwijzing.
13.7 – 13.9	Aanpassing	Aanscherping van voorwaarden omtrent het maken van beeld en geluidsopnamen.
18	Toevoeging	Verwijderen defect voertuig of materieel binnen 1 werkdag, tenzij anders bepaald i.o.m. de Exploitant.
21	Nieuw	Voorwaarden voor medewerkers t.a.v. gevonden voorwerpen tijdens diensttijd.
22.1	Nieuw	Verplicht dragen van naar de werkgever herken- en herleidbaar HVC.
22.2	Aanpassing	Verduidelijking van de regel t.a.v. verplicht dragen veiligheidsschoenen in de Bagage hallen en op de aircraft stand.
22.4	Toevoeging	Verbod op het dragen van zicht- en gehoorbeperkende middelen of kleding in het Terminalcomplex.
25.1	Nieuw	Een geldig rijbewijs B moet kunnen worden getoond aan de Authority Officer.
25.9	Correctie	Correctie op de aangegeven maximale lengtes. Deze werden foutief weergegeven.
25.11	Nieuw	Plaatsing van blauwe demarcatielijn bij de in- en uitrit van de bagagehallen voor gebruik van snelheidsbegrenzer.
25.13	Toevoeging	Maximaal 6 bagagekarren, behalve als het anders wordt aangegeven.
25.14	Toevoeging	• AVIH dient op adequate wijze te worden getransporteerd. • Containers dienen te worden bevestigd met gehaakte locks.
25.18	Nieuw	Verbod op deelname in het verkeer met een voertuig wat rijdt op fossiele of biobrandstof. Deze regel wordt geleidelijk ingevoerd.
27.3	Aanpassing	Transport van DG moet voldoen aan IATA DGR.
28.2	Toevoeging	De hydrant noodstop bebording dient t.a.t. zichtbaar te zijn.
29.5	Nieuw	Geen voertuigen binnen het met pylonen afgezette gebied op de aircraft stand, gedurende de vliegtuigafhandeling.
29.6	Toevoeging	'Vertrekprocedure' toegevoegd aan de uitzondering.
29.13	Toevoeging	PCA slang door rood gearceerd gebied.
29.18	Aanpassing	Locaties.
38	Nieuw	Privacy statement.
Bijlage 2	Aanpassing	Nummering van artikelen en tabellen is overeenkomstig aangepast.
Bijlage 2.1	Toevoeging	Voorwaarden omtrent handhaving van natuurlijke personen.
Bijlage 2.1	Aanpassing	Voorwaarden voor het verhalen van kosten op de overtreder.
Bijlage 2.3	Aanpassing	Aanscherping voorwaarden financieel sanctioneren bedrijven.
Bijlage 2.5	Toevoeging	Max. puntenaantal naar 16 i.p.v. 12.
Bijlage 4.4	Aanpassing	Mogelijkheid voor gebruik naastgelegen aircraft stand (zie afbeelding).

Bijlage 2 – Sancties

Artikel 2.1 – Algemene sancties en/of maatregelen voor eenieder

1. Een overtreding van een bepaling uit de Schipholregels en/of bijbehorende documenten kan schriftelijk of in overleg met of middels een zitting van de Sanctioneringscommissie Schiphol door de Exploitant worden afgehandeld.
2. Indien dit noodzakelijk is voor het opleggen, uitvoeren of handhaven van een sanctie en/of maatregel als bedoeld in dit artikel, kan de Exploitant de betrokkene verzoeken een geldig identiteitsbewijs ter inzage te tonen om diens identiteit vast te stellen. Van het identiteitsbewijs wordt geen kopie, scan of foto gemaakt, tenzij inzage aantoonbaar onvoldoende is en een kopie noodzakelijk is om de identiteit met voldoende zekerheid vast te stellen. In dat geval wordt uitsluitend een afgeschermde kopie gemaakt of gevraagd, waarbij in ieder geval het burgerservicenummer en overige niet-noodzakelijke gegevens worden afgeschermd.
3. Bij overtreding van een bepaling uit de Schipholregels en/of bijbehorende documenten is de Exploitant bevoegd om onder meer, maar niet uitsluitend, aan eenieder de volgende sancties op te leggen en/of maatregelen te nemen:
   a. Het geven van aanwijzingen;
   b. De overtreding op kosten van de overtreder te (doen) beëindigen en/of de maatregelen te (doen) treffen die naar het oordeel van de Exploitant nodig zijn om de gevolgen van de overtreding weg te nemen dan wel te beperken, bijvoorbeeld door het (doen) verplaatsen, verwijderen of innemen van objecten of materialen waarmee een overtreding wordt gepleegd;
   c. De overtreder (laten) verwijderen van het Luchthavengebied;
   d. Het bij het bevoegd gezag melden van bepaalde (onveilige, onordelijke of (milieu)bedreigende) situaties en/of overtredingen;
   e. Het opleggen van een financiële sanctie;
   f. Een activiteit laten onderbreken of stopzetten;
   g. Het (tijdelijk) stilleggen van de operatie;
   h. Het civielrechtelijk aansprakelijk stellen en/of het vorderen van schadevergoeding;
   i. De overtreder verbieden (bepaalde delen van) het Luchthavengebied (tijdelijk) te betreden;
   j. Het doen van aangifte vanwege (het vermoeden van) een strafbaar feit.
4. De sancties en/of maatregelen zoals genoemd in het tweede lid kunnen gelijktijdig worden opgelegd of genomen.
5. Bij overtreding van één of meerdere bepalingen van de Schipholregels, die naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant 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 tweede lid genoemde sancties, een boete opleggen van maximaal 1.000 euro.
6. Voor handelingen van rechtspersonen die naar het uitsluitende oordeel van de Exploitant 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 tweede lid genoemde sancties, een boete van maximaal 500.000 euro aan een rechtspersoon opleggen.
7. 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.
8. Alvorens enige sanctie en/of maatregel op te leggen, kan de Exploitant de overtreder horen.
9. De Exploitant kan zich wenden tot de Sanctioneringscommissie voor advies alvorens enige sanctie en/of maatregel op te leggen.

Artikel 2.2 – Sancties bij overtreding van de Schipholregels door Rechtspersonen

1. Naast de in artikel 2.1, tweede lid bij deze bijlage genoemde sancties en/of maatregelen, kunnen aan een rechtspersoon onder meer, maar niet uitsluitend, de volgende sancties en/of maatregelen worden opgelegd:
   a. Het opstellen en overleggen van verbetermaatregelen (CAP) en/of een (periodieke) rapportage in overeenstemming met door de Exploitant te bepalen eisen;

b. Het onder verscherpt toezicht stellen van de uitvoering van de activiteiten van de rechtspersoon door een door de Exploitant te bepalen persoon of instantie;
c. Het tijdelijk of blijvend ontzeggen aan de rechtspersoon van de toegang tot (delen van) de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden van het Luchthavengebied;
d. Het niet toekennen van nieuwe Schipholpassen, autorisaties en/of kenmerken aan werknemers, opdrachtnemers en/of derden van de rechtspersoon;
e. Het verhalen van kosten die de Exploitant heeft gemaakt in verband met het herstel van de overtreding veroorzaakt door de rechtspersoon;
f. Het opleggen van een financiële sanctie.

2. De sancties en/of maatregelen zoals genoemd in het eerste lid kunnen gelijktijdig worden opgelegd of genomen.
3. Artikel 2.3 bevat een indicatief overzicht van algemene en veelvoorkomende bedrijfsovertredingen en de daarbij behorende financiële sancties zoals bedoeld in artikel 2.2 eerste lid, onder f. De Exploitant is bevoegd om van dit indicatieve overzicht af te wijken. De Exploitant behoudt zich het recht voor om tevens op andere overtredingen met financiële sancties te handhaven.
4. Bedrijfsovertredingen worden geregistreerd en (waar mogelijk) gecommuniceerd naar de overtredende partij.
5. Waar nodig (ter beoordeling van de Exploitant) worden overtredingen (periodiek) besproken in een compliance gesprek met het verantwoordelijke bedrijf.
6. De Exploitant kan in geval van klemmende redenen op verzoek van degene aan wie een sanctie of maatregel is opgelegd hiervan een (tijdelijke) ontheffing verlenen.

Artikel 2.3 – Financiële sancties bedrijfsovertredingen
In geval van onvoldoende vermindering van het aantal overtredingen, heeft de Exploitant de mogelijkheid om, naast de dialoog, financiële sancties op te leggen voor bedrijfsovertredingen, zowel in algemene zin (2.3.1) als met betrekking tot specifieke onderwerpen en overtredingen (2.3.2 t/m 2.3.4).

2.3.1 Financiële sancties bedrijfsovertredingen algemeen
Voor algemene bedrijfsovertredingen geldt onderstaande staffel. De staffel wordt ieder kwartaal bepaald op grond van het aantal overtredingen per (sub)artikel dan wel categorie.

Aantal overtredingen	Financiële sanctie
1-20 overtredingen:	EUR 100 per overtreding
21-50 overtredingen:	EUR 250 per overtreding
>50 overtredingen:	EUR 500 per overtreding

Tabel 1: financiële sanctie bedrijfsovertreding algemeen

2.3.2 Voertuigen en materieel
Verzoeken van Exploitant om materieel en/of voertuigen te verplaatsen, te verwijderen of vast te zetten, dienen binnen een redelijke termijn te worden opgevolgd. Indien dit niet gebeurt, behoudt de Exploitant zich het recht voor dit materieel en/of voertuigen te verwijderen, af te voeren, te verkopen, te vernietigen of anderszins te vervreemden, zonder dat daarover enige aanspraak door de oorspronkelijke eigenaar of betrokken partij kan worden gemaakt.
De Exploitant zal voor het afvoeren van materieel en/of voertuigen naar een locatie buiten het Luchthavengebied en het aldaar opslaan van dit materieel en/of voertuigen gebruik maken van een externe partij. De daarmee gemoeide kosten zullen, inclusief een opslag voor kosten die zijn gemaakt door de Exploitant, worden doorbelast aan de eigenaar van het betreffende materieel en/of voertuigen.

a. Ongewenst materieel
Bij constatering van een overtreding van artikel 5.1 (niet opvolgen aanwijzing Exploitant) of artikel 18.2 (verstoren van de orde of veiligheid) van de Schipholregels, is de Exploitant bevoegd het voertuig of materieel te (doen laten) verplaatsen of verwijderen en hier een financiële sanctie voor op te leggen.

b. Niet goed gezekerde en losliggende Unit Load Devices
Bij constatering van een overtreding van artikel 5.1 (niet opvolgen aanwijzing Exploitant), artikel 18.3 (voorkomen wegrollen of wegwaaien) of artikel 24.6 (ARQ) van de Schipholregels, is de Exploitant bevoegd het voertuig of materieel te (doen laten) verplaatsen of verwijderen en hier een financiële sanctie voor op te leggen.

Unit Load Devices	Financiële sanctie
Verplaatsen ULD naar dedicated area op Airside[6] met een maximale stalling van twee weken:	EUR 100
Extra stalling per ULD per (deel van een) week	EUR 100

Tabel 2: financiële sanctie voor overtreding t.a.v. Unit Load Devices

c. Stallen van materieel
Bij constatering van een overtreding van artikel 5.1 (niet opvolgen aanwijzing Exploitant) of artikel 18.6 (zonder toestemming Exploitant een voertuig of materieel langer dan 7 achtereenvolgende dagen in de daarvoor bestemde vakken of vergelijkbare parkeer- of stallinglocatie parkeren of stallen) van de Schipholregels, is de Exploitant bevoegd het voertuig of materieel te (doen laten) verplaatsen of verwijderen en hier een financiële sanctie voor op te leggen.

2.3.3 Ongeautoriseerde self-dockings

Wanneer een gebruiker zich niet houdt aan de gestelde eisen ten aanzien van docken met VDGS of Marshaller[7] (artikel 29 en AIP), is de Exploitant bevoegd hier na herhaaldelijke waarschuwingen een financiële sanctie voor op te leggen.

Per kalenderjaar zullen er tot maximaal drie waarschuwingsbrieven uitgestuurd worden ten aanzien van ongeautoriseerde self-dockings, alvorens de Exploitant met terugwerkende kracht een financiële sanctie per overtreding oplegt. Voor deze financiële sanctionering is de volgende staffel van toepassing per kalenderjaar:

Aantal overtredingen	Financiële sanctie
1-20 overtredingen:	EUR 100 per overtreding
21-50 overtredingen:	EUR 250 per overtreding
>50 overtredingen:	EUR 500 per overtreding

Tabel 3: financiële sanctie t.a.v. self-dockings

2.3.4 APU-misbruik
Wanneer een gebruiker zich niet houdt aan de gestelde eisen ten aanzien van APU-gebruik (artikel 29 en AIP), is de Exploitant bevoegd hier na herhaaldelijke waarschuwingen een financiële sanctie voor op te leggen.

Per kalenderjaar zullen er tot maximaal drie waarschuwingsbrieven uitgestuurd worden ten aanzien van APU-misbruik, alvorens de Exploitant met terugwerkende kracht een financiële sanctie per overtreding oplegt. Voor deze financiële sanctionering is de volgende staffel van toepassing per kalenderjaar:

Aantal overtredingen	Financiële sanctie
1-20 overtredingen:	EUR 100 per overtreding
21-50 overtredingen:	EUR 250 per overtreding
>50 overtredingen:	EUR 500 per overtreding

Tabel 4: financiële sanctie t.a.v. APU-misbruik

[6] *Deze kosten worden te allen tijde doorbelast aan de eigenaar van de ULD. Facturering vindt plaats per kwartaal.*
[7] *Met uitzondering van locaties op de Luchthaven waar self-docking is toegestaan.*

Artikel 2.4 – Sancties bij overtreding van de Schipholregels door Schipholpashouders

1. Naast de in artikel 2.1, tweede lid, genoemde sancties en/of maatregelen, kunnen aan een Schipholpashouder bij een overtreding van de Schipholregels strafpunten worden opgelegd. Het totaal aantal openstaande strafpunten van een Schipholpashouder bepaalt of, en zo ja welke, sanctie aan de Schipholpashouder wordt opgelegd. Dit puntensysteem wordt nader toegelicht in artikel 2.5.
2. Bij overtreding van een bepaling uit de Schipholregels of aanverwante regelgeving is de Exploitant bevoegd om onder meer, maar niet uitsluitend, aan een Schipholpashouder de volgende sancties op te leggen en/of maatregelen te nemen:
   a. Het versturen van een waarschuwingsbrief aan de Schipholpashouder en/of werkgever en/of opdrachtgever van de Schipholpashouder;
   b. Het binnen een door de Exploitant gestelde termijn opnieuw en met goed gevolg afleggen van één of meerdere verplichte testen, zoals de Safety & Security (S&S) test, rijbevoegdheidstest, veldbevoegdheidstest of enige andere relevante test;
   c. Het ontzeggen van de rijbevoegdheid van de overtreder door middel van het (tijdelijk) intrekken van het rij- en/of veldbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder c en d van de Schipholregels;
   d. Het verplicht voeren van een gesprek tussen de Schipholpashouder, diens leidinggevende en een vertegenwoordiger van de Exploitant;
   e. Het (tijdelijk of blijvend) blokkeren of innemen van de Schipholpas.
3. De sancties en/of maatregelen zoals genoemd in het tweede lid kunnen gelijktijdig worden opgelegd of genomen.
4. Het aantal op te leggen strafpunten is mede afhankelijk van de aard en ernst van de overtreding, de mate van gevaarzetting van de overtreding en de vraag of al eerder een overtreding is gepleegd.
5. Artikel 2.5 bevat een toelichting op het puntensysteem en een indicatief overzicht van veelvoorkomende overtredingen met het daarbij behorende aantal strafpunten. De Exploitant is bevoegd om van dit indicatieve overzicht af te wijken.
6. 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 veiligheid en/of beveiliging op Schiphol redelijkerwijs in gevaar kan worden gebracht, is de Exploitant bevoegd om in afwachting van de uitkomst van een strafrechtelijk proces de Schipholpas (tijdelijk) te blokkeren.

Artikel 2.5 – Puntensysteem

Voor de opvolging van persoonlijke overtredingen hanteert de Exploitant een puntensysteem. Dit systeem verschaft inzicht in de status van de Schipholpas en de mogelijke consequenties bij overtredingen. Dit geldt zowel voor de werkgever of het bedrijf waarvoor de Schipholpashouder werkzaam is, als voor de Schipholpashouder zelf (via de eigen werkgever).

- **Strafpunten:**

Elke geconstateerde overtreding leidt in beginsel tot strafpunten, waarbij de hoeveelheid strafpunten afhankelijk is van aard van de overtreding en de ernst en de mogelijke gevaarzetting van de overtreding.

- **Sancties:**

Het totale aantal punten bepaalt of, en zo ja welke, sanctie wordt opgelegd. Herhaalde overtredingen (recidive) kunnen leiden tot hogere puntentotalen en strengere sancties.

- **Kwijtschelding strafpunten**:

Voor elke periode van zes maanden zonder overtredingen wordt één strafpunt kwijtgescholden. Na het opleggen van een pasblokkade als sanctie (dus niet hangende een onderzoek) wordt het aantal punten van de laatst opgelegde sanctie gehalveerd.

2.5.1 Houdbaarheid strafpunten

Strafpunten en de bijbehorende overtredingen worden uitsluitend gebruikt als recidive informatie zolang dit noodzakelijk is voor het sanctioneringsproces. Zodra een pashouder weer op 0 strafpunten staat, worden eerdere overtredingen en bijbehorende strafpunten niet langer

meegewogen bij eventuele volgende overtredingen. Strafpunten kunnen alleen worden afgebouwd op actieve Schipholpassen.
Als een pashouder (tijdelijk) geen actieve Schipholpas heeft, wordt de puntenafbouw opgeschort. De afbouw hervat zodra de pas weer geactiveerd is.

Uitzondering:
Wanneer er in totaal 16 of meer strafpunten zijn opgebouwd. In dit geval is het, vanwege de ernst van de overtreding(en) en/of de omvang van het puntenaantal, gerechtvaardigd om eerdere overtredingen en bijbehorende strafpunten beschikbaar te houden ter referentie tot het 70ste levensjaar van de pashouder.

2.5.2 Sancties persoonlijke overtredingen

Na een persoonlijke overtreding wordt de sanctie bepaald door het totaal aantal strafpunten. Het aantal strafpunten per overtreding is opgebouwd volgens de tabel in artikel 2.6 - Leidraad in combinatie met een eventuele toekenning van extra punten op basis van de ernst/gevaarzetting van de overtreding. Om tot het totaal aantal strafpunten (en de sanctie na de meest recente overtreding) te komen wordt het aantal punten van de overtreding opgeteld bij eventuele openstaande strafpunten op basis van eerdere overtredingen.
De punten van de meest recente overtreding en een eventueel openstaand strafpuntenaantal worden dus bij elkaar opgeteld om te komen tot de sanctie, hierbij is ***de zwaarste, corresponderende sanctie in tabel 5 leidend***. De Exploitant behoudt zich het recht voor om, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, aanvullende of afwijkende sanctiemaatregelen (zie artikel 2.4) op te leggen naast of in afwijking van de in het onderstaande overzicht genoemde maatregelen. Dit kan onder meer, maar niet uitsluitend, inhouden dat naast een pasblokkade tevens een verplicht gesprek wordt opgelegd.

Hieronder een overzicht van mogelijke sancties oplopend in zwaarte:
1. **Waarschuwingsbrief**: een notificatie van de overtreding inclusief het aantal toegekende punten.
2. **S&S test**: het opnieuw met goed gevolg afleggen van één of meerdere verplichte testen (minimaal de S&S test) binnen twee weken na dagtekening van de sanctie.
3. **(On)bepaalde pasblokkade**: een pasblokkade voor een (on)bepaalde duur waarbij het binnen die termijn niet toegestaan is om werkzaamheden binnen het Luchthavengebied uit te voeren. Na een pasblokkade voor bepaalde tijd of inname van de pas, kan deze opgehaald en gedeblokkeerd worden op het Badge Center na het overleggen van een schriftelijk verzoek van her-afgifte Schipholpas en het met goed gevolg afleggen van de S&S test.

Totaal aantal punten	Corresponderende sanctie
1 punt	Waarschuwingsbrief
2 punten	Waarschuwingsbrief
3 punten	S&S test
4 punten	Pasblokkade 7 dagen
5 punten	Waarschuwingsbrief
6 punten	S&S test
7 punten	Waarschuwingsbrief
8 punten	Pasblokkade 14 dagen
9 punten	Waarschuwingsbrief
10 punten	S&S test
11 punten	Waarschuwingsbrief
12 punten	Pasblokkade 21 dagen
13 punten	Waarschuwingsbrief
14 punten	S&S test
15 punten	Waarschuwingsbrief
16 punten	Pasblokkade 28 dagen

Tabel 5: sancties bij persoonlijke overtredingen

Het kan voorkomen dat de Schipholpas van een pashouder tijdelijk wordt ingenomen ten behoeve van een onderzoek. De definitieve sanctie wordt pas bepaald nadat het onderzoek is afgerond. Op dat moment wordt besloten of de pashouder de Schipholpas direct terugkrijgt en weer mag gebruiken, of dat de pas voor langere tijd – of zelfs definitief – wordt ingenomen, of dat er een andere maatregel wordt opgelegd.

Voor meer gedetailleerde informatie met betrekking tot het puntensysteem voor persoonlijke overtredingen en de werking hiervan, zie Puntensysteem Schipholpas.

Artikel 2.6 – Leidraad sanctionering Schipholpashouders
De Exploitant en de Sanctioneringscommissie Schiphol hanteren onderstaande overzichten van sanctioneringsmaatregelen voor Schipholpashouders als leidraad, maar zijn bevoegd hiervan af te wijken indien:

a. De ernst van de overtreding in relatie tot de mogelijke gevolgen van de gedraging hiertoe aanleiding geeft;
b. 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;
c. Er verzwarende omstandigheden van individuele aard aanwezig zijn, waaronder recidive.

Sanctionering bij Safety overtredingen vindt plaats binnen de kaders van Just Culture. Just Culture betekent dat bij de sanctionering van een Safety overtreding 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 een sanctiemaatregel wordt altijd de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

2.6.1 Puntenoverzicht Safety overtredingen

a. Hieronder volgt in tabel 6a een overzicht van de meest voorkomende Safety overtredingen met als **gevolg 1 strafpunt**:

Schipholregel	Omschrijving overtreding
Artikel 5	Defect materieel/materiaal in operatie laten
Artikel 14.f	Roken buiten rookruimte
Artikel 15.1	Overvolle en/of open vuilcontainer
Artikel 15.1 / 15.2	Afval/ Zwerfvuil
Artikel 17.1	Werkvergunning niet aanwezig
Artikel 17.1	Werkzaamheden niet volgens werkvergunning
Artikel 17.2	Niet voldoen aan de HSE-standaarden, Golden Rules of Safety
Artikel 18.1	Parkeren buiten vakken EPA
Artikel 18.1	Parkeren, laden en/of lossen buiten de bestemde vakken
Artikel 19.1	Gevaarlijk gedrag voetganger
Artikel 19.2	Negeren regelgeving RVV 1990
Artikel 19.2	Parkeerverbod negeren
Artikel 19.2	Voetgangersverbod negeren
Artikel 20.1	Reclame maken zonder toestemming van de Exploitant
Artikel 22.1	Niet dragen HVC
Artikel 22.2	Niet dragen veiligheidsschoenen
Artikel 22.4	Gebruik zichtbeperkende middelen of kleding
Artikel 22.4	Gebruik gehoorbeperkende middelen of kleding
Artikel 24.4	Hoogtebeperking parkeervak overschrijden

Artikel 25.3	Niet dragen veiligheidsgordel
Artikel 25.3	Rijden met open deur
Artikel 25.4	Dimlicht niet voeren
Artikel 25.7	Niet volgen looproute
Artikel 25.11 / 25.12	Niet voeren snelheidsbegrenzer/groene lamp
Artikel 25.13	Maximale treinlengte overschrijden en/of volgorde groot naar klein onjuist
Artikel 25.16	Niet melden bij de Havendienst van bagage/luchtvracht op de rand-weg
Artikel 25.17	Rijden in ongekeurd voertuig
Artikel 25.18. a / c	Rijden met voertuig dat niet voldoet aan geldende eisen
Artikel 25.20.e	Maximumaantal zitplekken overschreden
Artikel 25.24 / 25.25	Hoogte en/of breedtebeperking negeren
Artikel 29.1	400 Hz kabel niet opgerold
Artikel 29.13	Parkeren in rood gearceerd gebied
Artikel 29.25	Blokkeren in- en uitrit aircraft stand

Tabel 6a: Safety overtreding – 1 punt

b. Hieronder volgt in tabel 6b een overzicht van de meest voorkomende Safety overtredingen met als **gevolg 2 strafpunten**:

Schipholregel	Omschrijving overtreding
Artikel 2.4	Onbevoegd uitvoeren van sleep- of pushback beweging
Artikel 2.4	Uitvoeren van sleep- of pushback beweging niet volgens regelgeving
Artikel 12	Niet melden voorval
Artikel 13.1	Iets doen of nalaten waardoor de orde of veiligheid wordt verstoord en/of waardoor lichamelijk letsel, schade of overlast kan worden ver-oorzaakt
Artikel 13.2.c / d / e	Onbevoegd betreden en/of verplaatsen afzetting
Artikel 13.8	Foto en/of filmopnamen maken zonder toestemming van de Exploi-tant
Artikel 14.a	Blokkeren nooduitgang
Artikel 14.a	Blokkeren BHV/AED voorziening
Artikel 14.a	Blokkeren brandblusmiddel
Artikel 14.a	Blokkeren vluchtwegen
Artikel 14.c	Feest- en sfeerversiering niet (afdoende) brandwerend
Artikel 14.e	Brandscheiding niet effectief/geblokkeerd
Artikel 14.e	Ongeoorloofd activeren of belemmeren branddetectie-/brandbeveili-gingsapparatuur
Artikel 16.1.a	Onbevoegd of onjuist gebruik bedrijfsmiddelen/voorzieningen van de Exploitant
Artikel 17.1	Werkzaamheden uitvoeren zonder schriftelijke toestemming van de Exploitant
Artikel 17.2	Bouw- en/of sloopafval achterlaten
Artikel 18.7	Parkeren voertuig of materieel bij periferiehek
Artikel 19.1	Gevaarlijk rijgedrag
Artikel 19.1	Rijden met niet goed vastgezette lading
Artikel 19.2	Verplichte rijrichting negeren
Artikel 19.2	Stopgebod negeren
Artikel 19.2	Inhaalverbod negeren

Schipholregel	Omschrijving overtreding
Artikel 19.2	Rood verkeerslicht negeren
Artikel 19.2	Inrijverbod negeren
Artikel 25.1	Onbevoegd besturen (motor)voertuig
Artikel 25.1.c	Rijden op platform zonder platform rijbevoegdheid
Artikel 25.2	Vasthouden mobiel elektronisch apparaat tijdens het rijden
Artikel 25.5	Onbeheerd achterlaten sleutel in voertuig
Artikel 25.5	Onbeheerd achterlaten voertuig met werkende motor
Artikel 25.5	Onbeheerd achterlaten gebruiksklaar voertuig
Artikel 25.6	Materieel/voertuig niet op de rem/vastgezet
Artikel 25.8	EVW veroorzaakt onveilige situatie door blokkeren/hinderen flow
Artikel 25.14	Rijden met bagagekar(ren) met bagage/containers zonder afgesloten en/of werkende afdichting
Artikel 25.15.c	Rood verkeerslicht en/of gesloten slagboom Kaagbaantunnel negeren
Artikel 25.15.d	Voor/achterlangs rijden vliegtuig met ontstoken anti-collision lights
Artikel 25.15.e	Overschrijden brede rode klaringslijn
Artikel 25.19	Onbevoegd gebruiken optische en/of geluidssignalen
Artikel 26.1 / 26.2	Afhandelverbod negeren
Artikel 27	Brandstoffen, gevaarlijke stoffen en explosieven niet conform regelgeving
Artikel 27.1.b	Gevaarlijke stoffen opslaan zonder toestemming
Artikel 28.2.d	Onveilige opstelling tankwagen bij tanken
Artikel 28.2.e	Blokkeren tankwagen
Artikel 28.2.f	Noodstop fuelhydrant blokkeren
Artikel 29.1	ERA niet vrij van materieel voor aankomst/vertrek vliegtuig
Artikel 29.2	Hinderen zicht Marshaller
Artikel 29.5	Begeven onder vleugel zonder noodzaak
Artikel 29.6	Vroegtijdige betreding ERA tijdens inrijden luchtvaartuig
Artikel 29.7	Onbevoegd betreden ERA
Artikel 29.14	Begeleiding passagiers op aircraft stand ontbreekt
Artikel 29.19	Kruisen meerdere aircraft stands

Tabel 6b: Safety overtreding – 2 punten

c. Hieronder volgt in tabel 6c een overzicht van de meest voorkomende Safety overtredingen met als **gevolg 3 strafpunten**:

Schipholregel	Omschrijving overtreding
Artikel 5	Niet opvolgen van aanwijzing(en) gegeven door en/of namens de Exploitant
Artikel 25.15.a	Negeren BZO-licht
Artikel 25.15.b	Onbevoegd betreden landingsterrein

Tabel 6c: Safety overtreding – 3 punten

d. Hieronder volgt met betrekking tot **artikel 25.10** een overzicht van strafpunten in geval van een **snelheidsovertreding** (tabel 6e), met voorafgaand een correctie op de gemeten snelheid in km/u (tabel 6d):

Gemeten snelheid in km/u	Correctie op gemeten snelheid in km/u
0 t/m 100	3
101 t/m 133	4
134 t/m 166	5
167 t/m 200	6

Tabel 6d: correctie op gemeten snelheid

	1 punt	2 punten	3 punten	Pasinname[8]
Maximumsnelheid (km/u)	Snelheid na correctie (km/u)	Snelheid na correctie (km/u)	Snelheid na correctie (km/u)	Snelheid na correctie (km/u)
8	9 t/m 10	11 t/m 12	13 t/m 15	≥ 16
10	11t/m 13	14 t/m 16	17 t/m 19	≥ 20
15	16 t/m 19	20 t/m 24	25 t/m 29	≥ 30
30	31 t/m 39	40 t/m 48	49 t/m 59	≥ 60
50	51 t/m 65	66 t/m 80	81 t/m 99	≥ 100
60	61 t/m 78	79 t/m 96	97 t/m 119	≥ 120

Tabel 6e: strafpunten na snelheidsovertreding

2.6.2 Puntenoverzicht Security overtredingen

Hieronder volgt in tabel 7 een overzicht van de meest voorkomende Security overtredingen met de bijbehorende strafpunten:

Schipholregel	Omschrijving	Punt(en)
Artikel 2.4 Artikel 9.1 Artikel 16.1.a	Blijven gebruiken van een verlopen Schipholpas	1
Artikel 5.1 / 5.2 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Schipholpas niet ingeleverd, ondanks verzoek van Security Advisor om de pas in te leveren	1
Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Vermissing Schiphol (dag-bezoekers-urgentie) pas	1
Artikel 2.4 Artikel 9.1 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Onjuiste autorisatie op de Schipholpas	2
Artikel 2.4 Artikel 16.1.a	Schipholpas onbeheerd achterlaten	2
Artikel 2.4 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Misbruik begeleidingsbevoegdheid.	2 + begeleidingsbevoegdheid ingetrokken
Artikel 2.4 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Overtreding voorwaarden bezoekerspas	2
Artikel 13	Personen waarbij een overtreding van de draagplicht Schipholpas is geconstateerd	2
Artikel 13 Artikel 22	Personen waarbij overtreding van de draagplicht van de bedrijfsnaam op HVC is geconstateerd	2
Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Pushbar zonder noodzaak gebruiken - geen opzet	2

[8] *Het aantal strafpunten en de daarbij horende sanctie wordt door de Exploitant bepaald op basis van feiten en omstandigheden.*

Schipholregel	Omschrijving	Punt(en)
Artikel 2.4 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Repressieve Dienst (autorisatie) zonder noodzaak gebruiken - geen opzet.	2
Artikel 2.4 Artikel 16.1.a	Misbruik personeel parkeerbevoegdheid	2 + tijdelijke blokkade personeel parkeren
Artikel 13.8 / 13.9	Foto's videobeelden maken/ publiceren	2 + tijdelijke blokkade Schipholpas
Artikel 13.2.a	Zaken weg te nemen die geplaatst zijn in de afvalstroom.	4
Artikel 5 Artikel 12.1.d Artikel 13.1	Onbeheerde bagage onjuist afhandelen/ onbevoegd oppakken/ niet melden.	4
Artikel 13.1	Belediging	4
Artikel 5.1 / 5.2 Artikel 13.1	Niet meewerken met een onderzoek ingesteld door de Exploitant	4
Artikel 5 Artikel 13.1	Niet opvolgen van een aanwijzing gegeven door Security/Authority.	4
Artikel 9 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Personen waarbij misbruik van de Schipholpas is geconstateerd. (bijv. pas uitlenen/meeslui-zen)	4
Artikel 9 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Oneigenlijk gebruik van de Schipholpas. (weg-brengen familie/ meenemen bagage/ buiten diensttijd enz.)	4
Artikel 13.2.i	Verboden voorwerp meevoeren - wapen/ Cat 1	4
Artikel 13.2.l	Alcohol in beschermd gebied meevoeren door een Schipholpashouder	4
Artikel 13.2.m	Alcohol nuttigen op een niet aangewezen loca-tie	4
Artikel 5 Artikel 9 Artikel 13.1	Niet tonen Schipholpas op 1e vordering	4
Artikel 13.1	Kopiëren Schipholpas	4
Artikel 13.2.l	Binnen 3 meter van periferie parkeren	4
Artikel 5 Artikel 12.2 Artikel 13.1	Schade veroorzaken en dit niet melden (plaats ongeval verlaten).	8
Artikel 5 Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Pushbar/ nooddrukker gebruiken zonder noodzaak - misbruik	8
Artikel 13.1 Artikel 16.1.a	Repressieve Dienst (autorisatie) gebruiken zonder noodzaak - misbruik	8
Artikel 13.1	Joyriding	8
Artikel 13.2.i	Wapens Cat 4 meevoeren	8
Artikel 13.2.l	Bezit drugs lijst 2 - eigen gebruik	8
Artikel 13.7	Foto's maken van personeel Handhaving/ KMar/ Douane.	8
Artikel 2 Artikel 9 Artikel 13.1	Niet meewerken met het securityproces	8
Artikel 13.7 / 13.8 / 13.9	Heimelijk filmen (o.a. meta bril)	8

Schipholregel	Omschrijving	Punt(en)
Artikel 13.2.n	Goederen heimelijk meevoeren in en uit de SRA (CP)	8
Artikel 13.1	Diefstal/ verduistering algemeen	16
Artikel 13.1.	Vernieling	16
Artikel 13.2.l	Bezit drugs lijst 1 - eigen gebruik	16
Artikel 13.1	Diefstal/ verduistering van goederen passagier	16+
Artikel 13.2.i	Wapens Cat 2 en 3 meevoeren	16+
Artikel 13.2.l	Bezit drugs - handelsvoorraad.	16+
Artikel 13.2.n	Onder invloed van enige stof	16+
Artikel 13	Overige misbruikvormen/ verstoren goede orde	1 t/m 16+
Bijlage 2 – Sancties Artikel 2.4.6	Strafbaar feit/ onderzoek OM	Blokkade Schipholpas gedurende het over-heidsonderzoek

Tabel 7: Security overtredingen puntenoverzicht

Artikel 2.7 – Leidraad sanctionering natuurlijke personen (niet zijnde Schipholpashouders)
Onverminderd de mogelijkheid van de Exploitant om op grond van artikel 2.1 van Bijlage 2 enige andere sanctie of maatregel op te leggen, aangifte te doen bij de Koninklijke Marechaussee, of de werkelijk geleden schade te verhalen, kan de Exploitant een natuurlijk persoon niet zijnde een Schipholpashouder die vanuit zijn functie binnen het Luchthavengebied aanwezig is en die handelt in strijd met de Schipholregels en/of zich schuldig maakt aan wangedrag in het Luchthavengebied, verbieden om (een deel van) het Luchthavengebied te betreden of een geldboete te betalen. De duur van dit toegangsverbod en/of hoogte van deze geldboete is afhankelijk van de omstandigheden van het geval, waaronder - maar niet uitsluitend - het risico voor verstoring van de orde en/of de veiligheid binnen het Luchthavengebied. In onderstaande tabel is voor enkele gedragingen een richtlijn voor de bijbehorende sanctie opgenomen. De Exploitant heeft het recht om van deze richtlijn af te wijken.

De Exploitant en de Sanctioneringscommissie Schiphol hanteren onderstaande overzichten van sanctioneringsmaatregelen voor niet-Schipholpashouders als leidraad, maar zijn bevoegd hiervan af te wijken indien:
a. de ernst van de overtreding in relatie tot de mogelijke gevolgen van de gedraging hiertoe aanleiding geeft;
b. er verzachtende omstandigheden van individuele aard aanwezig zijn, waaronder het direct zelfstandig en uit eigen beweging melden van een overtreding;
c. er verzwarende omstandigheden van individuele aard aanwezig zijn, waaronder recidive en het herhaaldelijk (mede)plegen van overtredingen.

Bij de voorbereiding van een sanctie en/of maatregel wordt altijd de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

Schipholregel	Gedraging	Sanctie(s)
Artikel 2	Het intimideren, bedreigen en/of beledigen van personeel.	Een toegangsverbod van 1 t/m 36 maanden
Artikel 2	Het gebruik van geweld of bedreiging met geweld tegen personeel.	Een toegangsverbod van 6 t/m 120 maanden
Artikel 2	Diefstal, vernieling en/of beschadiging van eigendom van de Exploitant.	Een geldboete van maximaal 1.000 euro of een toegangsverbod van 1 t/m 60 maanden

Schipholregel	Gedraging	Sanctie(s)
Artikel 5	Niet voldoen aan een bevel of vordering van personen die belast zijn met het handhaven van de orde en veiligheid, waaronder Schiphol Airport Authority, Security en de Koninklijke Marechaussee.	Een geldboete van maximaal 1.000 euro of een toegangsverbod van 1 t/m 36 maanden
Artikel 9	Het (doen van een poging tot het) ongeoorloofd betreden van het beperkt toegankelijke en beschermde gebied (in het Terminalcomplex).	Een toegangsverbod van 6 t/m 60 maanden
Artikel 9	Het (doen van een poging tot het) ongeoorloofd betreden platforms, rijwegen, start- en landingsbanen of overige delen van Airside (buiten het Terminalcomplex).	Een toegangsverbod van 12 t/m 120 maanden.
Artikel 13.2	Het meebrengen van verboden stoffen of voorwerpen.	Een toegangsverbod van 1 t/m 240 maanden.
Artikel 13.2	Het houden of organiseren van dan wel deelnemen aan een demonstratie in beperkt toegankelijk en beschermd gebied, of kennelijk daartoe bestemde materialen bij zich te dragen.	Een toegangsverbod van 6 t/m 60 maanden.
Artikel 13.7	Het maken van foto-, video- en/of filmopnames van personeel.	Een geldboete van maximaal 1.000 euro of een toegangsverbod van 1 t/m 6 maanden
Artikel 14.a	Het blokkeren of onbruikbaar maken van vluchtwegen of andere voorzieningen.	Een geldboete van maximaal 1.000 euro of een toegangsverbod van 1 t/m 6 maanden
Artikel 14.f	Roken in de publiek toegankelijke en beperkt toegankelijke delen van de Terminal, of in de beschermde gebieden zowel in als buiten het Terminalcomplex.	Een geldboete van maximaal 1.000 euro of een toegangsverbod van 1 t/m 3 maanden

Tabel 8: overzicht sanctie(s) natuurlijke personen niet zijnde Schipholpashouders

Bijlage 3 – Begrippen- en afkortingenlijst

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
Aanwijzing(en)	Aanwijzingen, eisen, instructies en voorwaarden als bedoeld in artikel 37b van de Luchtvaartwet en artikel 16 van de Regeling grondafhandeling luchtvaartterreinen.
A.A.S.	Amsterdam Airport Schiphol; Luchthaven Schiphol
ACM	Autoriteit Consument en Markt
ADA	Airside Demarcated Area; beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de Exploitant als afgebakende zone zijn aangewezen, die niet openbaar zijn en waarvoor volledige controle op toegangsverlening geldt.
Afhandelingszone	Gebied dat begrensd wordt door de omtrek van het vliegtuig vermeerderd met twee (2) meter.
AIP	Aeronautical Information Publication
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.
Anti-collision light	Knipperende waarschuwingslamp(en) rood of wit, onder en/of boven op het vliegtuig.
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.
APU	Auxiliary Power Unit
ARQ	Airline Reserved Quantity; afspraak tussen luchtvaartmaatschappijen en de Exploitant voor een maximale voorraad ULD.
ASA	Airside Secured Area; 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, en een geldige reden hebben voor de toegang tot dit gebied.
ASM Bedrijfsvoering	Asset Management bedrijfsvoering; ontvangt storingsmeldingen en zorgt voor een veilige en gecoördineerde afhandeling; telefoonnummer: 020 - 601 2550
Authority Officer	Functionaris welke namens de Exploitant belast is met toezicht en handhaving op wet- en regelgeving.
Autorisatie	Aan de Schipholpas personen en/of Schiphol voertuigpas toegekende bevoegdheid waarmee de pashouder en/of het voertuig functioneel noodzakelijk toegang kan krijgen tot het betreffende gebied binnen de beperkt toegankelijke en/of beschermde gebieden.
AVG	Algemene Verordening Gegevensbescherming
Bagagehal	Ruimte die door de Exploitant is aangewezen voor het afhandelen van bagage. De reclaimhal en overige ruimtes die zijn ingericht voor het ophalen van bagage door passagiers en/of

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
	bemanningsleden, maken geen deel uit van de bagagehal in de zin van deze regels.
Bedrijfsbeveiliging	Onderdeel van de afdeling Security.
Bedrijfsovertreding	Een safety of security overtreding waarbij duidelijk is welk bedrijf hiervoor verantwoordelijk/aansprakelijk is (zoals, maar niet beperkt tot, het verkeerd geparkeerd hebben staan van voertuigen of materieel van de betreffende organisatie, defect materiaal in de operatie laten of materiaal met FOD erop) maar waarbij niet (altijd) duidelijk is welke persoon dit heeft gedaan.
Beveiligingsonderzoek	De toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren.
BSN	BurgerService Nummer
BZO	Beperkt Zicht Omstandigheden; situatie met beperkt zicht door bijvoorbeeld mist, onderverdeeld in fasen A t/m D.
CAP	Corrective Action Plan; verbeterplan, inclusief actie(s), actiehouder(s) en oplostermijn(en).
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 de wederpartij zijn en die bij de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van de wederpartij een Schipholpas voor personen/voertuigen behoeven.
DG	Dangerous Goods
DGR	Dangerous Goods Regulations
Dienstwegen	De wegen aan Airside, gelegen in de manoeuvring area, bedoeld voor specifiek gebruik door veldbevoegden.
Docken	Positioneren van het vliegtuig op een platform of aircraft stand.
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECS	Ether Control Schiphol
EPA	Equipment Parking Area
ERA	Equipment Restraint Area
ESA	Equipment Staging Area
EVW	Elektrisch 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
GPU	Ground Power Unit

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
Handhaving	Het als Exploitant door toezien, controleren en toepassen van sancties bevorderen dat geldende gedragsregels en voorschriften binnen het Luchthavengebied door (rechts)personen worden nageleefd.
Havendienst	Het bedrijfsonderdeel 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; telefoonnummer: 020 - 601 2116.
Hoofdstuk 2 en -3 luchtvaartuigen	Typen luchtvaartuigen welke staan beschreven in ICAO Annex 16, Environmental protection, Volume 1 - Aircraft Noise, Chapter 3.
HSE	Health, Safety & Environment; gezondheid, veiligheid en milieu
HVC	High Visibility Clothing; hogezichtbaarheidskleding
HVO100	Hydrotreated Vegetable Oil 100%; biobrandstof
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization;
Incident	Een voorval, met uitzondering van een ongeval, die de veilige luchthavenexploitatie van Schiphol in gevaar brengt of zou kunnen brengen. **Ernstig incident: een incident dat zich voordoet onder omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zou kunnen leiden.*
Landingsterrein	Het gedeelte van een Luchthaven, met uitzondering van platforms, dat bestemd is voor het opstijgen, het landen en het taxiën van luchtvaartuigen.
Landside	De delen van het Luchthavengebied die voor het publiek toegankelijk zijn.
(L)ERP	(Local) Emergency Response Plan
LPA	Landside Public Area; publiek gebied, de delen van het Luchthavengebied die voor het publiek toegankelijk zijn.
LRA	Landside Restricted Area; 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.
LtO	License to Operate
Luchthaven	Gebied dat geschikt is voor het landen, opstijgen en het uitvoeren van andere luchtvaartactiviteiten, inclusief de bijbehorende infrastructuur en diensten.
Luchthavengebied	Gebied wat bestemd is voor gebruik als Luchthaven; op de basiskaart wordt deze omkaderd door een rode stippellijn.
Manoeuvring area	Het gedeelte van de Luchthaven dat bestemd is voor het opstijgen, landen en taxiën van vliegtuigen, met uitzondering van de platforms.
Marshaller	Functionaris die een vliegtuig kan begeleiden bij het taxiën en/of aanwijzingen geeft bij het parkeren.

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
Motorvoertuig	Alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen (inclusief snorfietsen), fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen. (*Wegenverkeerswet 1994*)
MSP	Multi Service Provider
NCP-L	Nationaal Crisis Plan Luchtvaartongevallen
Noodgeval	Situatie waarbij dringend (medische) hulp nodig is.
NPA	Non-Parking Area
Ongeval	Een voorval waarbij tenminste één persoon fataal of ernstig letsel oploopt die: - aanwezig is in het Luchthavengebied - processen uitvoert in opdracht van de Exploitant Behalve wanneer opgedaan letsel een natuurlijke oorzaak heeft, door de persoon zelf of door anderen is toegebracht.
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.
Parkeerprocedure	Alle activiteiten vanaf het moment dat het vliegtuig de aircraft stand oprijdt en tot stilstand komt.
Pashouder	Een natuurlijk persoon aan wie een Schipholpas Personen is verstrekt.
PBM	Persoonlijke Beschermings Middelen
PCA	Pre-Cooled Air
Periferiehek	Het hekwerk dat de grens tussen landzijde en de Security Restricted Area – Critical Part (SRA-CP) aangeeft.
Persoonlijke overtreding	Een safety of security overtreding waarbij duidelijk is welke Schipholpashouder de overtreding heeft begaan en hier dus persoonlijk voor kan worden aangesproken of verantwoordelijk voor kan worden gehouden.
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.
Publiek toegankelijk gebied	De delen van het Luchthavengebied die voor het publiek toegankelijk zijn.
Randwegen	De wegen gelegen langs de platformen en de Rinse Hofstra weg in zijn geheel.
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
Rechtspersonen	Organisaties en bedrijven die binnen het Luchthavengebied Luchthaven activiteiten uitvoeren.
Recidive	Herhaling van het maken van een overtreding.

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
Regiecentrum	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; telefoonnummer: 020 - 601 2555
RH-weg	Rinse Hofstra weg
Royal Schiphol Group NV	RSG NV; De Exploitant.
RTS	Regeling Toelating Schiphol; voorwaarden voor bedrijven en organisaties die toegang willen verkrijgen tot de beperkt toegankelijke en/of beschermde gebieden op de Luchthaven Schiphol.
RVR	Runway Visual Range
RVV	Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens
SAA	Schiphol Airport Authority; afdeling die namens de Exploitant door toezien, controleren en sanctioneren bevordert dat geldende gedragsregels en voorschriften binnen het Luchthavengebied worden nageleefd door Schipholpashouders en Rechtspersonen.
S&S	Safety & Security
Schipholpas voor Personen	Een door de Exploitant uitgegeven toegangsbewijs aan een persoon voor functioneel noodzakelijke toegang van personen tot de beperkt toegankelijke en/of beschermde gebieden.
Schipholpas voor Voertuigen	Een door de Exploitant uitgegeven toegangsbewijs aan een voertuig voor functioneel noodzakelijke toegang van het voertuig tot de beperkt toegankelijke en/of beschermde gebieden.
Security	De afdeling binnen Schiphol Nederland BV belast met de wettelijke en niet wettelijke taken behorende bij de Beveiliging Burgerluchtvaart (BBLV).
Security Officer	Functionaris welke namens de Exploitant belast is met toezicht en handhaving op wet- en regelgeving.
SNBV	Schiphol Nederland B.V.
SRA-CP	Security Restriced Area – Critical Part; beschermd gebied: • 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.
Stallen	Het langer 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.
Taxitow	Taxiënd vliegtuig wat wordt aangedreven door een taxibot. De combinatie van taxibot en vliegtuig valt onder ‘taxiënd vliegverkeer’.
Terminalcomplex	Het stationsgebouw van de Luchthaven Schiphol met in ieder geval de aankomst- en vertrekhallen, lounges en pieren,

Begrip/ Afkorting	Omschrijving
	alsmede Plaza, passage WTC, de Expeditie- en Transportstraat, de Bagagehallen en het bemanningencentrum.
Toegangscontrole	De toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of onbevoegde voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen.
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(s)
VDGS	Visual Docking and Guidance System
Vertrekprocedure	Alle activiteiten vanaf de voorbereiding voor vertrek tot het moment waarop de pushback aanvangt.
Voertuigen	Fietsen, bromfietsen, gehandicaptenvoertuigen, (motor)voertuigen, trams en wagens. (*RVV 1990*)
Voorval	Elke veiligheid gerelateerde gebeurtenis die, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, personen in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een (ernstig) incident omvat.
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.
WTC	World Trade Center

Bijlage 4 – Toelichting gebieden Airside

Deze bijlage geeft een overzicht van de verschillende locaties en gebieden die benoemd zijn op Airside (**4.1**), hun primaire functie en specifieke bijzonderheden die daar gelden.

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 (**4.2**) van de inrichting van een aircraft stand. Dit past bij **artikel 29** 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 gelden daarom bepaalde afspraken (**4.3**), evenals voor het op- en afrijden van de aircraft stand (**4.4**).

4.1 Gebieden

Vanuit een operationeel perspectief bestaat Airside uit de volgende gebieden:

<table>
<tr><th colspan="4">Airside</th></tr>
<tr><td colspan="2">Movement area</td><td rowspan="2">Other operational areas</td><td rowspan="2">Non-operational areas</td></tr>
<tr><td>1. Manoeuvring area
(NL: Landingsterrein)</td><td>2. Aprons
(NL: Platformen)</td></tr>
<tr><td>Gebiedsdeel t.b.v. vluchtafhandeling:

• Start- en landingsbanen
• Rijbanen
• Remote holding positions
• Dienstwegen t.b.v. vluchtafhandeling
• Proefdraaiplaats
• Overige delen zonder functie</td><td>Gebiedsdeel t.b.v. vliegtuigafhandeling

• Aircraft stands (NL:Vliegtuigopstelplaats)
• Dienstwegen (t.b.v. vliegtuigafhandeling: deze kruisen een taxiway of een lead-in line)
• Overige delen zonder functie</td><td>Gebiedsdeel t.b.v. ondersteunende activiteiten:

• Randwegen
• Parkeerplaatsen voor voertuigen of GSE-materieel
• Opslaggebieden
• Aircraft Operations/ Brandweer/ VTC terrein</td><td>Overig gebiedsdeel zonder functie</td></tr>
</table>

Tabel 9: Gebieden Airside

4.1.1 Movement area

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

a. Manoeuvring area

Banen voor start- en landingsoperaties, en rijbanen voor taxiënde (incl. taxitow) en gesleepte vliegtuigen.

- **Start- en landingsbaan (runway)** – gebruik: voor startende en landende vliegtuigen.
- **Rijbaan (taxiway) –** gebruik: voor zelfstandig taxiënde (incl. taxitow) 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), P6, P7 (parallel aan rijbaan V). 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.

b. 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 vrachtvlucht. 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 website. Hierin zijn per platform alle aircraft stands weergegeven en de locaties van de verschillende platformen: Vliegtuigproces.

- **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.
- **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.

4.1.2 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.
- **RH-weg –** gebruik: hoofdverkeersader aan Airside t.b.v. verkeersafhandeling van al het (gemotoriseerd) verkeer.
- **Wegen rond de pieren –** gebruik: bestemmingsverkeer en ontsluiting aircraft 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: de Exploitant laat dit op gezette tijden legen.
- **Aircraft Operations/ Brandweer/ VTC terrein** – gebruik: in gebruik door de Exploitant. Bijzonderheid: afgesloten terrein.

4.1.3 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.

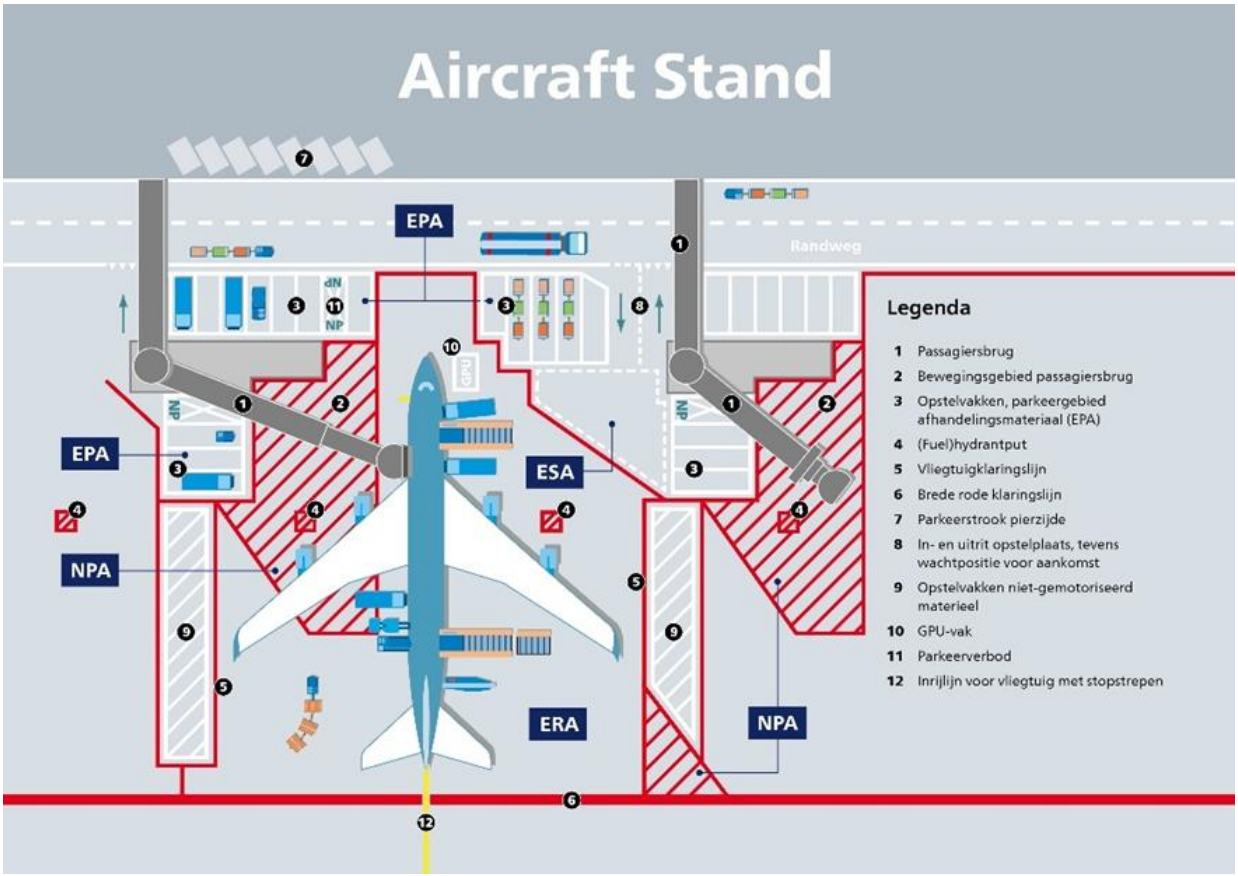
4.2 Inrichting aircraft stand

In dit gedeelte gaan we dieper in op de aircraft stand. In **artikel 29** 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 (NL: Platform):** Gebied met meerdere locaties waarop luchtvaartuigen kunnen worden afgehandeld.
- **Aircraft stand (NL: 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 4.3.
  - **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.
  - **Opstelvakken 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 een witte 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.



Figuur 2: Aircraft Stand

4.3 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. Uitgezonderd hiervan zijn afhandelingsmaterieel en voertuigen die nodig zijn voor afhandeling van de huidige of eerstvolgende vlucht.

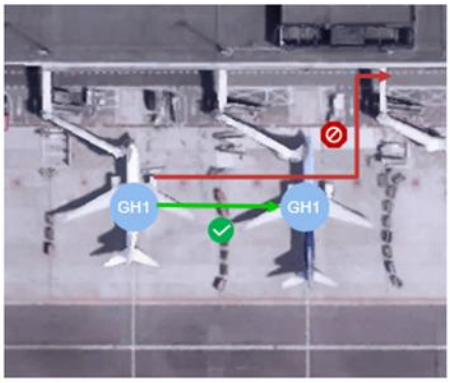
4.4 Oversteken van de aircraft stand

Bij het oversteken van de aircraft stand gelden de volgende regels:

Scenario 1A

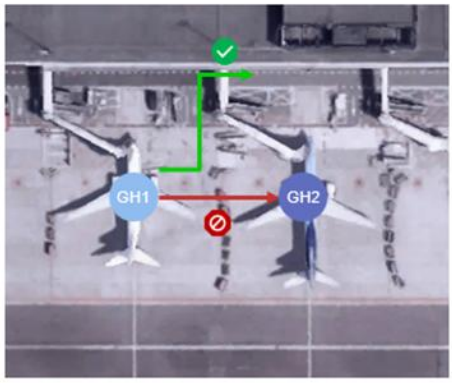
Toegestaan: handler verplaatst naar direct aangrenzende aircraft stand en is dan onderdeel van de afhandeling.

Niet toegestaan: om via een aangrenzende aircraft stand naar de randweg te bewegen, zonder deel te nemen aan de afhandeling op deze 2de aircraft stand.



Scenario 1B

Niet toegestaan: handler mag niet de aangrenzende aircraft stand betreden indien een andere afhandelaar hier actief is.



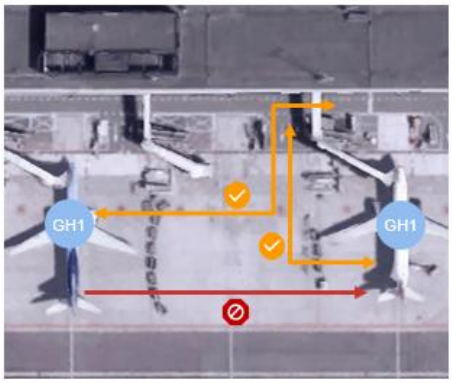
GH1 = Afhandelaar 1 GH2 = Afhandelaar 2 = Niet toegestaan = Toegestaan

Scenario 2A

Niet toegestaan: om via een lege aangrenzende, aircraft stand naar een andere aircraft stand te verplaatsen.

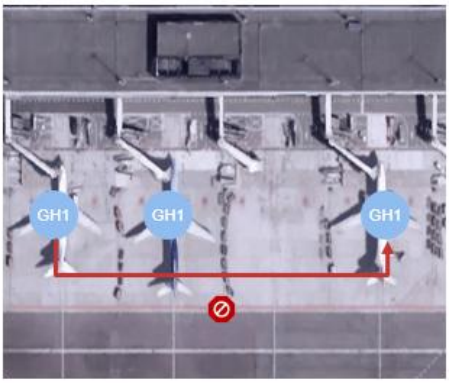
Conditioneel toegestaan: om over een aangrenzende lege aircraft stand van en naar de randweg te verplaatsen.

***Let op**: leeg geldt als er geen afhandelaar of marshaller aanwezig is ter voorbereiding van een afhandeling.*

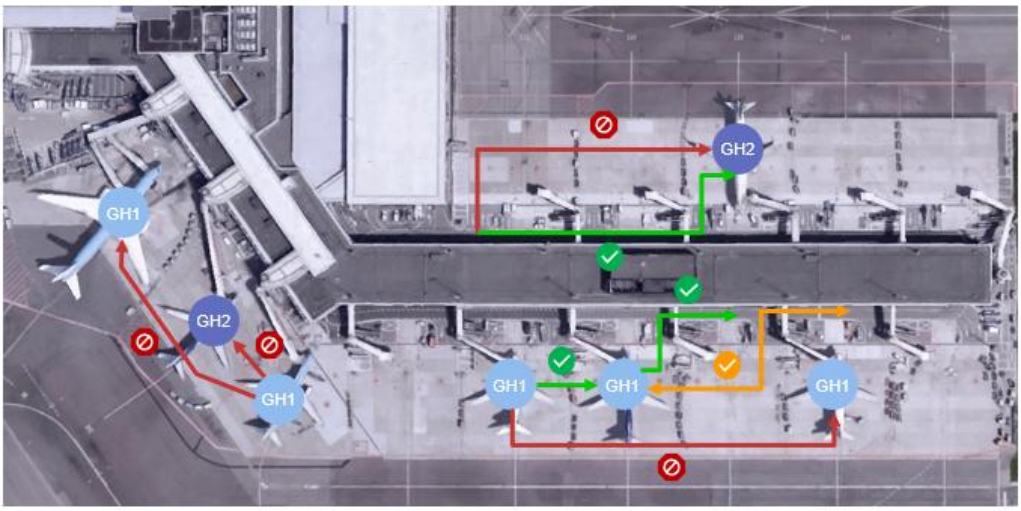


Scenario 2B

Niet toegestaan: om via een aangrenzende aircraft stand over te steken naar een andere aircraft stand zonder gebruik te maken van de randweg.



GH1 = Afhandelaar 1 GH2 = Afhandelaar 2 = Niet toegestaan = Conditioneel toegestaan = Toegestaan


GH2
GH1
GH2
GH1
GH1
GH1
GH1
GH1 = Afhandelaar 1
GH2 = Afhandelaar 2
= Niet toegestaan
= Conditioneel toegestaan
= Toegestaan

Servicepagina

In dit deel staat een overzicht van belangrijke links bij de Schipholregels.
Hoofdwebsite: Aviation Partnerships
Veiligheid: Samen werken we veilig
Melden veiligheidsincidenten: Noodgeval, ongeval of onveilige situatie

➢ **Overzichtskaarten/ plattengronden Schiphol:**
Schiphol basis kaart, sleepoverzicht, pushbackkaart, remote aircraft stands, gates, busgates & runway system, Schiphol-Oost & Markeringen en belijningen op het platform**:** Vliegtuigproces.

➢ **Handleidingen en voorschriften**
Via website link Vliegtuigproces kan inzage worden verkregen in o.a. 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 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: 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: Verstoringen, calamiteiten en crises.

➢ **Voorzieningen gas, elektriciteit, drink- en bluswater, afvoer van vuilwater, beheren 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: 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

➢ **Privacy statement**
Handhaving Schipholregels en Sanctioneringsprocedures

➢ **Privacy statement natuurlijke personen (niet zijnde Schipholpashouders)**
Toegang tot Schiphol

AMS Schiphol

DEFINITIEF
30 Oktober 2026
Versie 35.0
Auteur A/SE/HSE
Classificatie: Publiek