

definitief, versie 02  
28-3-2022  
HSE-Office

# **Voetgangersbeleid Airside**

**Schiphol Nederland BV,**

**Locatie Amsterdam Airport Schiphol**

Creating Safe Performance

**Schiphol**

# Inhoudsopgave

<b>Introductie</b>	<b>3</b>
<b>1 Beleid</b>	<b>4</b>
1.1 Uitgangspunten	4
<b>2 Veiligheidsmaatregelen</b>	<b>5</b>
2.1 Voetpaden	5
2.2 Oversteken airside	6
2.3 Verlichting	7
2.4 Hekwerken	8
<b>3 Bijlages</b>	<b>9</b>
3.1 Eisen aan voetpaden Airside	9
3.2 Eisen aan gemarkeerde oversteken	10
3.3 Eisen aan verlichting	10

# Introductie

Schiphol heeft de verantwoordelijkheid om elk gebouw aan Airside bereikbaar te maken vanaf de dichtstbijzijnde doorgangen. Dit dient voor de voetgangers<sup>1</sup> op een zo'n veilig mogelijk manier te gebeuren. Het zoveel mogelijk beperken van veiligheidsrisico's voor voetgangers aan Airside draagt bij aan de target 'Zero Safety Incidents' als onderdeel van Schiphols 8 Top Performance Indicatoren.

---

<sup>1</sup> De looproutes voor passagiers vallen buiten de scope van dit Voetgangersbeleid Airside.

# 1 Beleid

De aard van de voertuigen (industriële voertuigen, meerdere aanhangers etc.) die worden toegepast aan Airside maakt dat Airside een risicovol verblijfgebied is.

Airside is voor voetgangers een risicovol verblijfgebied. Een ieder die zich aan Airside bevindt moet zich bewust zijn van het volgende: Airside is geen veilige omgeving voor voetgangers.

## 1.1 Uitgangspunten

Het voetgangersbeleid kent vier uitgangspunten:

### High Visibility Clothing (HVC)

Om goed zichtbaar te zijn in een risicovolle omgeving als Airside geldt hier de HVC-plicht. Iedere werknemer die werkzaam is aan Airside is verplicht om HVC-kleding te dragen (zie schipholregels<sup>2</sup>).

### Geen Zebrapaden

Aan Airside hebben voetgangers geen voorrang ten opzichte van andere verkeersdeelnemers, hierom zijn er geen zebrapaden aan Airside. Voetgangers hebben op Airside nooit voorrang, ook niet bij de gele stippen. Dit is gedaan omdat de remweg van sommige voertuigen op Airside veel langer is dan je verwacht. Plotseling de weg oversteken, kan dus sneller fout gaan, dan op de openbare weg. Daarom heb je als voetganger geen voorrang en wacht je tot een veilig moment om over te steken. De gele stippen zijn speciaal neergelegd op plaatsen met beter zicht. Daar kan je dus veiliger oversteken<sup>2</sup>.

### Looproutes

Aan voetgangers worden geen verplichte looproutes voorgeschreven. Wel worden de meest veilige looproutes voorgesteld, bijvoorbeeld bij het maken van een oversteek. De looproutes worden aangeduid door middel van markeringen gele stippen en bebording<sup>2</sup>.

### Dimlicht

De voertuigen aan Airside zijn verplicht om ten alle tijden hun dimlicht te voeren<sup>2</sup>. Het dimlicht dient gevoerd te worden conform Richtlijn 76/761/EEG<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> [Schiphol | Schipholregels](#)

<sup>3</sup> Richtlijn 76/761/EEG geeft o.a. eisen weer aan dimlicht en elektrische gloeilampen voor deze koplampen.

## 2 Veiligheidsmaatregelen

Het beleid is opgebouwd uit verschillende veiligheidsmaatregelen. Deze veiligheidsmaatregelen dragen allen bij aan het vergroten van de veiligheid van de voetgangers aan Airside. Met deze veiligheidsmaatregelen draagt de exploitant zorg voor de veiligheid van de voetgangers.

De verschillende veiligheidsmaatregelen worden in de volgende paragrafen toegelicht.

### 2.1 Voetpaden

De voetpaden zijn een van de veiligheidsmaatregelen. De voetpaden dienen bij voorkeur te zorgen voor het onderscheid tussen de voetgangers en de motorvoertuigen aan Airside.

#### Uitgangspunten

- Ieder gebouw of werkplek (buiten de rode klaringslijn) dient bereikbaar te zijn voor werknemers vanaf de dichtstbijzijnde, voor voetgangers toegankelijke, doorlaatpost of personeelsdoorgang;
- De voetpaden worden niet geschikt gemaakt voor rolstoelgebruikers of mindervaliden.

#### Voorwaarden

- In de bestaande situaties zijn de voetpaden minimaal 0,9 m breed;
- In de nieuwbouw situaties zijn de voetpaden minimaal 1,2 m breed;
- De voetpaden dienen vrij te zijn van obstakels;
- De voetpaden parallel aan de (rand)wegen zijn uitgevoerd als trottoir en voorzien van een stoeprand.

#### Eisen

Zie voor nadere eisen bijlage 3.1 'Eisen aan voetpaden Airside'.

## 2.2 Oversteken airside

Naast voetpaden draagt de exploitant zorg voor de veiligheid door middel van oversteken. Naast onderdoorgangen en bruggen wordt er aan Airside gebruik gemaakt van gele markeringen en bijbehorende bebordingen.



**Figuur 1 - Gele markeringen**

De voetgangers hebben op de oversteken géén voorrang. Het zijn adviesroutes.

### Uitgangspunten

- Er is sprake van een hoofdroute <sup>4</sup> voor voetgangers.
- De intensiteit van het autoverkeer ligt boven de bovengrens <sup>5</sup>.
- De afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek over dezelfde weg is korter dan 80 m.
- De markeringen zullen enkel worden aangebracht op de randwegen en bij de onderdoorgangen van de pieren.

### Voorwaarden

- De gemarkeerde oversteken steken niet meer dan twee rijstroken over;
- Bij de gemarkeerde oversteken zijn borden geplaatst met "let op voetgangers" voor het verkeer (RVV bord J23) en een waarschuwingstekst voor de voetgangers "PAS OP: VOETGANGERS GEEN VOORRANG". Zie onderstaande afbeeldingen.



**Figuur 2 - Bebording voor voertuigen**

"PAS OP: VOETGANGERS GEEN VOORRANG"

**Figuur 3 - Bebording voor voetgangers**

### Eisen

Zie voor nadere eisen bijlage 3.2 'eisen aan gemarkeerde oversteken'.

<sup>4</sup> Definitie hoofdroute volgens de CROW 26:

- In een korte periode passeren er veel voetgangers. Bijvoorbeeld bij wachtwisseling, doorlaatposten of opstapplaatsen.
- In een langere periode steken er druppelsgewijs veel voetgangers over. Richtlijn: +/- 100 voetgangers per 12 uur.

<sup>5</sup> Bovengrens volgens de CROW 26:

Dag: 12500 motorvoertuigen / 24 uur.  
Gemiddeld spitsuur: 1000 motorvoertuigen / per uur.  
Drukste kwartier in de spits of wachtwisseling: 250 motorvoertuigen / 15 minuten.

## 2.3 Verlichting

Om de zichtbaarheid van de eventuele overstekende voetgangers te vergroten voor het overige verkeer is verlichting een belangrijke veiligheidsmaatregel.

De zichtbaarheid van voetgangers en het licht in de ruimte kan op twee manier worden versterkt. Enerzijds door het verven van wanden en/of plafonds van onderdoorgangen in lichte kleuren. Anderzijds door het aanbrengen van (extra) lichtbronnen.

### Uitgangspunten:

- De oversteek voor de voetgangers aan de randwegen begint daar waar de lichtpunten worden geplaatst.
- De voetgangers dragen de verplichte HVC gesloten om het lijf en de HVC is schoon.
- De voertuigen aan Airside voeren hun dimlicht.

### Voorwaarden:

#### Voetpaden

- De voetpaden zijn voorzien van oriëntatie verlichting.
- Er is voldoende<sup>6</sup> zicht op het loopoppervlak van de voetpaden.

#### Aangewezen oversteken

- Het eerste lichtpunt dient vanaf een halve lichtpunthoogte aan beide zijden voor de oversteek te worden geplaatst daar waar het verkeer de oversteek nadert.
- De oversteken voor voetgangers dienen te voldoen aan de geadviseerde verlichtingsniveaus<sup>7</sup>.

### Eisen

Zie voor nadere eisen bijlage 3.3 'eisen aan verlichting'.

---

<sup>6</sup> Zie bijlage 3.3 Eisen aan verlichting.

<sup>7</sup> De geadviseerde verlichtingsniveaus van zowel oversteken bij randwegen als bij onderdoorgangen worden weergegeven in bijlage 3.3 Eisen aan verlichting.

## 2.4 Hekwerken

De scope van de laatste veiligheidsmaatregel is van toepassing op de voetpaden gelegen aan de gevelzijde van de randweg. Het betreft twee aandachtsgebieden:

- Het geleiden van voetgangers bij risicovolle en onoverzichtelijke punten, en
- Het geleiden van personen bij vluchtwegen.

Geleiden van voetgangers

### Uitgangspunten:

- Bij alle risicovolle en onoverzichtelijke punten zijn hekwerken geplaatst om dwingende routes te realiseren, denk aan punten als:
  - Onoverzichtelijke kruispunten;
  - De zogenaamde 'olifantenpaden' die onaanvaardbare risico's kunnen veroorzaken;
  - Mogelijke risicovolle oversteken (bijvoorbeeld bij een dubbele rijbaan voor verkeer in dezelfde rijrichting).

### Voorwaarden:

- De hekwerken bij risicovolle en onoverzichtelijke punten dienen een natuurlijke geleiding te vormen voor de aanbevolen wandelroute.

### Eis:

- Het hekwerk is een stalen geleide hek van 90 cm hoog met een tussenbuis.

Geleiden van personen bij vluchtwegen

### Uitgangspunten:

- De hekwerken voorkomen ten tijde van een noodsituatie dat personen de RH-weg op vluchten en daarbij een gevaar vormen voor zichzelf en het verkeer.
- Er worden geen hekwerken toegepast bij brede voetpaden (>250 cm).

### Voorwaarden:

- De hekwerken mogen bij smalle doorgangen (90-120 cm) geen belemmering zijn voor de vrije doorloop van de nooduitgang;
- De hekwerken mogen geen obstakel vormen op het voetpad.
- Er worden geen hekwerken dwars op de looprichting van de nooduitgang geplaatst.



**Figuur 4 - Juiste toepassing bij het geleiden van personen bij vluchtwegen**



## 3 Bijlages

### 3.1 Eisen aan voetpaden Airside

Onderwerp	Nr.	(Ontwerp) eis
Vrije breedte <sup>8</sup>	1.0	Bij intensief gebruik (>100 voetgangers per dag) dienen de voetpaden minstens 1,8 meter breed te zijn (exclusief de trottoirband). Denk aan de omgeving bij doorlaatposten, personeelsdoorgangen en opstapplaatsen.
	1.1	Bij een incidenteel voetpad (<100 voetgangers per dag) dienen de voetpaden minstens 1,2 meter breed te zijn (exclusief de trottoirband).
	1.2	Voor in- en uitgangen van het terminal gebouw dienen de voetpaden minstens 1,2 meter breed te zijn (exclusief de trottoirband).
	1.3	Bij vernauwingen zoals palen van verkeersborden, hekwerken, gebouwpijlers, zandbakken en lantaarnpalen dienen de voetpaden minstens 0,9 meter breed te zijn (exclusief de trottoirband).
Vrije hoogte	2.1	De vrije hoogte boven de voetpaden dient minstens 2,3 meter hoog te zijn. Denk aan situaties bij technische installaties, trappenhuisen en bewegwijzering.
Loopoppervlak	3.1	Het loopoppervlak dient stoef, effen en horizontaal te zijn (<1:50):
	3.2	Het loopoppervlak dient vrij te zijn van losliggende tegels, drempels, kuilen of verticale obstakels.
	3.3	Bij verschillende straatmaterialen in de looproute is het hoogteverschil maximaal 5 mm.
Uitritconstructies	4.1	De in- en uitritten van bagagegebieden en kelders die het voetpad kruisen verdienen extra aandacht. De 'uitritconstructie' op de openbare weg is hier niet toepasbaar.  P.M.: Per in- en uitrit dient de werkgroep verkeersveiligheid airside te beoordelen wat de meest veilige route is voor de voetgangers.
Roerende zaken	5.1	In de bestrating is een duidelijke opstelruimte aangegeven voor bijvoorbeeld vuilrolcontainers en fietsen (aan landside). De objecten mogen alleen geplaatst worden op de daarvoor aangewezen locaties. Hierdoor vormt het geen obstakel voor de vrije doorgang.
	5.2	Het is verboden om materiaal tijdelijk te plaatsen en op te slaan als het voetpad daardoor smaller wordt dan 0,9 meter.

<sup>8</sup> Er kunnen zich situaties voordoen waarbij de infrastructuur het beschikbaar stellen van de genoemde vrije breedte onmogelijk maakt. Bij de afweging tussen veiligheid en haalbaarheid worden de volgende mogelijkheden meegenomen:

- Het aanbieden van een alternatieve route;
- Het versmallen c.q. verschuiven van de (rand)weg. Dit kan inhouden dat brede voertuigen een alternatieve route moeten rijden;
- Een voetgangersverbod.

### 3.2 Eisen aan gemarkeerde oversteken

Onderwerp	Nr.	(Ontwerp) eis
Lengte	1.0	Een maximale oversteeklengte van 5,5 meter.
Vrije hoogte	2.1	De vrije hoogte boven de voetpaden dient minstens 2,3 meter hoog te zijn. Denk aan technische installaties, trappenhuizen en bewegwijzering.
Loopoppervlak	3.1	Het loopoppervlak dient stoef, effen en horizontaal te zijn (<1:50):
	3.2	Het loopoppervlak dient vrij te zijn van losliggende tegels, drempels, kuilen of verticale obstakels.
	3.3	Bij verschillende straatmaterialen in de looproute is het hoogteverschil maximaal 5 mm.
Uitritconstructies	4.1	De in- en uitritten van bagagegebieden en kelders die het voetpad kruisen verdienen extra aandacht. De 'uitritconstructie' op de openbare weg is hier niet toepasbaar.  P.M.: Per in- en uitrit dient de projectgroep Voetgangersbeleid Airside te beoordelen wat de meest veilige route is voor de voetgangers.
Roerende zaken	5.1	In de bestrating is een duidelijke opstelruimte aangegeven voor bijvoorbeeld vuilrolcontainers en fietsen (aan landside). De objecten mogen alleen geplaatst worden op de daarvoor aangewezen locaties. Hierdoor vormt het geen obstakel voor de vrije doorgang.
	5.2	Het is verboden om materiaal tijdelijk te plaatsen en op te slaan als het voetpad daardoor smaller wordt dan 0,9 meter.

### 3.3 Eisen aan verlichting<sup>9</sup>

Onderwerp	Nr.	(Ontwerp) eis
Oriëntatie verlichting en zichtbaarheid loopoppervlak <sup>10</sup>	1.0	Bij een gelijkmatigheid van 0,2 en een minimale horizontale verlichtingssterkte van 1,5 lux (ROVL 2011 klasse P3) geldt een minimum van 7,5 lux.
	1.1	Bij een gelijkmatigheid van 0,3 en een minimale horizontale verlichtingssterkte van 5 lux (ROVL 2011 klasse P1) geldt een minimum van 15 lux.
Oversteek randwegen	2.1	Bij een hoge verkeersintensiteit wordt er een verlichtingsniveau van 15 lux (klasse C3) geadviseerd.
	2.2	Bij een lage verkeersintensiteit wordt er een verlichtingsniveau van 10 lux (klasse C4) geadviseerd.
Oversteek onderdoorgangen	3.1	Bij een korte onderdoorgang geldt het geadviseerde verlichtingsniveau van 22 lux (klasse M2).
	3.2	Bij de onderdoorgangen aan de RH-wegen geldt het geadviseerde verlichtingsniveau van 30 lux (klasse M1).

<sup>9</sup> [Handboek openbare verlichting Schiphol.pdf](#)

<sup>10</sup> Deze norm is gelijk aan de norm die is vastgesteld door de gemeenten voor openbare verblijfruimtes bij uitgangscentra.