

Voetgangersbeleid Airside

Locatie Amsterdam Airport Schiphol

September 2026

Inhoudsopgave

Introductie	3
1 Beleid	4
1.1 <i>Scope van het beleid</i>	4
1.2 <i>Uitgangspunten</i>	4
2 Veiligheidsmaatregelen	6
2.1 <i>Voetpaden</i>	6
2.2 <i>Oversteken Airside</i>	6
2.3 <i>Verlichting</i>	7
2.4 <i>Hekwerken voor het geleiden van voetgangers</i>	8
2.5 <i>Hekwerken voor het geleiden van personen bij vluchtwegen</i>	8
3 Bijlages	9
3.1 <i>Eisen aan voetpaden Airside</i>	9
3.2 <i>Eisen aan gemarkeerd oversteken</i>	10
3.3 <i>Eisen aan verlichting</i>	11

Introductie

Het voetgangersbeleid heeft als doel om veilige en gecontroleerde verplaatsingen van voetgangers aan Airside te waarborgen, door veilige looproutes en oversteekpunten te faciliteren tussen doorgangen en gebouwen, met minimale blootstelling aan operationele risico's. Het dient tevens als kader voor veilige voetgangersbewegingen aan Airside, zodat bij ontwerp, beheer en gebruik van infrastructuur consequent wordt gehandeld volgens vastgestelde veiligheidsprincipes.

1 Beleid

De aard van de voertuigen (industriële voertuigen, zware voertuigen met meerdere aanhangers etc.) die worden toegepast aan Airside in combinatie met de beperkte en intensief gebruikte ruimte, maakt dat Airside een risicovol verblijfsgebied is voor voetgangers.

1.1 Scope van het beleid

Het voetgangersbeleid beperkt zich tot de verkeersveiligheid en heeft als geografische afbakening het gebied aan Airside te weten trottoirs, randwegen en houdt op bij de markeringen van de Aircraft stands en de manoeuvring area.

1.2 Uitgangspunten

Het voetgangersbeleid kent drie uitgangspunten:

1. 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 Schipholregels¹).

2. Geen Zebrapaden, geen voorrang

Anders dan aan Landside, hebben voetgangers aan Airside **geen** voorrang op andere weggebruikers. Daarom zijn er geen zebrapaden. Ook bij de gele stippen hebben voetgangers **geen** voorrang. Dit komt doordat sommige voertuigen aan Airside een langere remweg hebben dan je zou verwachten. Plotseling oversteken kan dus gevaarlijker zijn dan op de openbare weg. Daarom moeten voetgangers wachten tot het veilig is om over te steken. De gele stippen zijn aangebracht op plekken met beter zicht, zodat je daar veiliger kunt oversteken².

3. 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 gele stippen markeringen en bebording².

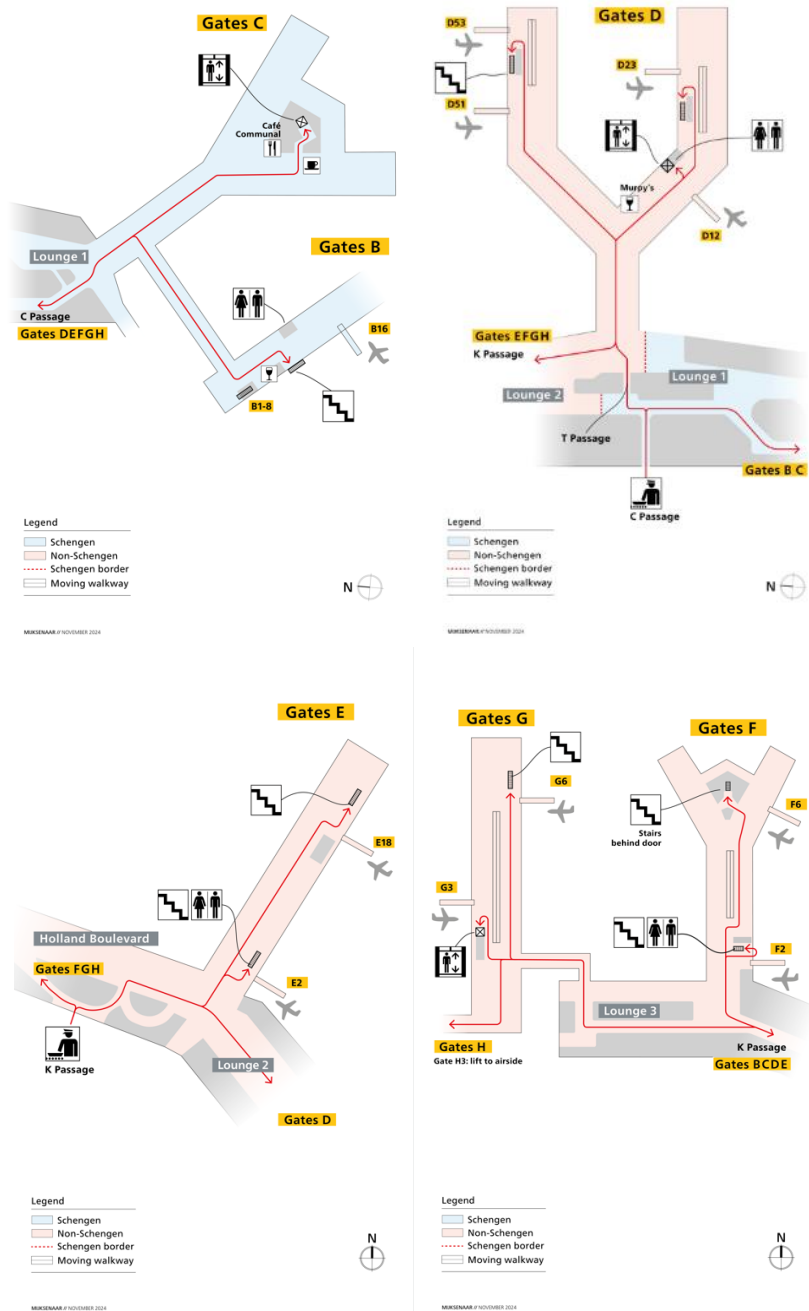
De veiligste route om naar een locatie aan Airside te komen is via de Terminal.

Er zijn op iedere pier deuren welke met de juiste Schipholpas-autorisatie kunnen worden gebruikt om vanuit de Terminal aan Airside te komen. Door deze routes te gebruiken, wordt het aantal voetgangers aan Airside beperkt.

¹ [Schiphol | Schipholregels](#)

² 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



Figuur 1 - Looproutes naar de diverse pieren door de Terminal

E-learning

Iedere Schipholpashouder met toegang tot Airside moet E-learning en toetsen afronden voordat de toegang wordt toegewezen. De E-learning Safety & Security, module algemeen heeft verschillende aandachtsgedebieden voor voetgangersveiligheid in het curriculum zitten. Uitgangspunt is dat de Schipholpashouder deze heeft afgerond.

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 behoren tot de veiligheidsmaatregelen. De voetpaden zorgen voor een scheiding tussen voetgangers en motorvoertuigen aan Airside.

Uitgangspunten

- Ieder gebouw of werkplek, binnen de scope van dit beleid, 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, tenzij daar noodzaak toe is

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 2 - Gele markeringen

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

Uitgangspunten

De gele markeringen worden aangebracht als:

- Er is sprake van een hoofdroute² voor voetgangers
- De intensiteit van het autoverkeer boven de bovengrens ligt³
- De afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek over dezelfde weg korter is dan 80m
- De gemarkeerde oversteeken steken niet meer dan twee rijstroken over

Voorwaarden

Bij de gemarkeerde oversteeken 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 3 - Bebording voor voertuigen

'PAS OP: VOETGANGERS GEEN VOORRANG'

Figuur 4 – Bebording voor voetgangers

Eisen

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

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 voetgangers dragen geen rugzakken op de rug waardoor HVC wordt belemmerd
- De voertuigen aan Airside voeren hun dimlicht

³ 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

Voorwaarden

Voetpaden

- De voetpaden zijn voorzien van oriëntatieverlichting
- Er is voldoende⁴ 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 verlichting dient te voldoen aan vigerende versie van het handboek openbare verlichting (inclusief appendix)
- De oversteken voor voetgangers dienen te voldoen aan de geadviseerde verlichtingsniveaus⁵

Eisen

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

2.4 Hekwerken voor het 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 geleidehek van 90 cm hoog met een tussenbuis.

2.5 Hekwerken voor het 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). Een en ander afhankelijk van de verkeerssituatie ter plaatse

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

⁴ Zie Bijlage 3.3 - Eisen aan verlichting.

⁵ De geadviseerde verlichtingsniveaus van zowel oversteken bij randwegen als bij onderdoorgangen worden weergegeven in Bijlage 3.3 - Eisen aan verlichting.

3 Bijlages

3.1 Eisen aan voetpaden Airside

Onderwerp	Nummer	(Ontwerp) eis
Vrije breedte ⁶	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 Terminalgebouw dienen de voetpaden minstens 1,2 meter breed te zijn (exclusief de trottoirband).
	1.3	Bij vernauwingen zoals palen van verkeersborden, hekwerken, gebouwpilaren, 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, trappenhuizen en bewegwijzering.
Loopoppervlak	3.1	Het loopoppervlak dient stroef, 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. De objecten mogen alleen worden geplaatst 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.

⁶ 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, waarbij brede voertuigen tijdelijk een alternatieve route moeten rijden
- Een voetgangersverbod

3.2 Eisen aan gemarkeerd oversteken

Onderwerp	Nummer	(Ontwerp) eis
Lengte	1.0	Een maximale oversteeklengte van 12 meter.
Vrije hoogte	2.1	De vrije hoogte boven de voetpaden dient minstens 2,3 meter hoog te zijn. Denk aan technische installaties, trappenhuisen en bewegwijzering.
Loopoppervlak	3.1	Het loopoppervlak dient stroef, 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. De objecten mogen alleen worden geplaatst 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 verlichting⁷

De eisen aan de verlichting van de Rinse Hofstraweg, randwegen, oversteek onderdoorgangen en trottoirs moeten voldoen aan de vigerende versie van het handboek openbare verlichting.

Onderwerp	Nummer	(Ontwerp)eis
Oriëntatie verlichting en zichtbaarheid loopoppervlak ¹⁰	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).

⁷ Handboek openbare verlichting Schiphol.pdf

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

