

# TOEGANGSBELEID

## Beschermde en Bedrijfsbeveiligde gebieden Amsterdam Airport Schiphol

## 0.1 Documentgegevens

---

---

### Versiehistorie

In onderstaand overzicht staan de wijzigingen t.o.v. de vorige versie van het Toegangsbeleid 2012 beschermde en bedrijfsbeveiligde gebieden Amsterdam Airport Schiphol.

Versie	Hoofdstuk	Inhoud Vorige versie	Inhoud wijziging Huidige versie	Datum	Auteur
	Zie onderstaand	1.2	Onderstaande wijzigingen zijn geaccordeerd op 11 februari 2013.	11 februari 2013	
1.3	2.1.4	Verordening <b>185/2008</b>	Verordening <b>185/2010</b> stelt dat alleen personen die de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:		
1.4	5.2	Geldigheid voertuigpas maximaal 3 jaar	Geldigheid voertuigpas maximaal 5 jaar	24 juni 2013	
1.5	gehele document	Nvt	Update naar aanleiding van centrale security. O.a. -voor de projectpas gelden de voorwaarden schipholpas, - voor de projectvoertuigpas, autodagkaart gelden de voorwaarden Schiphol voertuigpas, -'bouwpas' en 'bouwvoertuigkaart' gewijzigd naar 'projectpas' en 'projectvoertuigkaart', - toevoeging voorwaarde achtergrondonderzoek, - naam 'persoonlijke beveiligde gebieden pas' gewijzigd naar 'Schiphol beveiligd gebied pas personen' en enkele tekstuele wijzigingen zonder grote impact.	12 augustus 2015	

1.6	Gehele document	n.v.t.	Update naar aanleiding van herzien toegangsbeleid. Calamiteitenpas verwijderd; voorwaarden Urgentiepas zijn aangepast; Autodagkaart en Projectvoertuigkaart zijn samengenomen tot Voertuigdagkaart en vereiste van second ID verwijderd bij de Projectpas.	Mei 2016	
1.7	Gehele document	n.v.t.	Wijzigen in oa de verwijzingen naar de wet- en regelgeving geupdate en kleine tekstuele wijzigingen toegepast.	Augustus 2017	M. Kuiperij
1.8	Gehele document	n.v.t.	Kleine tekstuele wijzigingen toegepast.	Augustus 2018	M. Kuiperij
1.9	5.1.d 5.2.i	Typen Schipholpass en en autorisaties  Schiphol Projectpas  Voorwaarden Schipholpas personen van toepassing	De layout bepalende autorisatie H toegevoegd als kenmerk op de Schipholpas  Het is niet meer toegestaan om de Schiphol Projectpas te verstrekken ten behoeve van de sneeuwvloot  Verwijzing aangepast naar de eigen voorwaarden Schiphol Projectpas	augustus 2019	M. Kuiperij

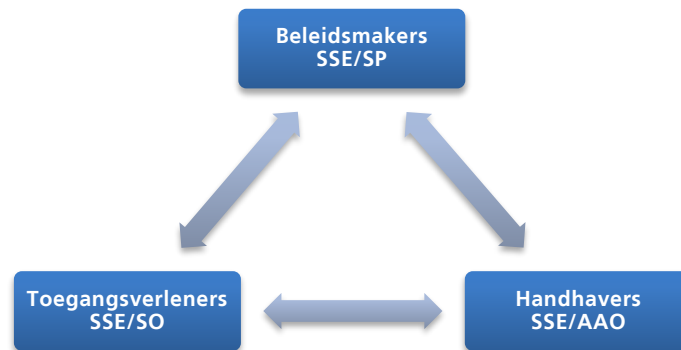
2.0	5.1.a	A.A.S. indeling: Airside Demarcated Area	Airside Demarcated Area Support en Airside Demarcated Area Handling	Augustus 2020	A van Linge
	5.1.d	Zwart kader: Landside: Secured Premised by A.A.S.	Zwart kader: Airside: Demarcated Area Support		
	5.2i	Schiphol Projectpas	Projectspecifiek kan een uitzondering worden gemaakt door Security Policy op de beperking van maximale uitgifte van 4 keer per 5 jaar.		
	5.2j	Logo voertuig	Een voertuig moet een vast logo hebben bij uitgifte voertuigpas.		
	5.2m	Legitimatie	Een rijbewijs wordt niet als legitimatiebewijs geaccepteerd.		

## Inhoud

1.	Inleiding .....	6
2.	Achtergrond en samenvatting relevante wet- en regelgeving.....	8
2.1.	Achtergrond .....	8
2.2.	Samenvatting .....	9
3.	Uitgangspunten toegangsbeleid .....	12
4.	Toegangsbeleid .....	14
4.1.	Functionele noodzakelijkheid .....	14
4.2.	Incidentele wenselijkheid .....	15
4.3.	Bedrijven essentieel voor de bedrijfscontinuïteit .....	15
5.	Functionele invulling toegangsbeleid .....	16
5.1.	Inrichting .....	16
5.1. a	Indeling luchthaven (beschermde- en bedrijfsbeveiligde gebieden).....	16
5.1. b	Toegangsbeheersysteem (verantwoordelijkheden binnen Amsterdam Airport Schiphol).....	16
5.1. c	Verantwoordelijkheden wederpartijen .....	17
5.1. d	Typen Schiphol passen en autorisaties (pas-layout) .....	18
5.1. e	Schiphol- en voertuigpas.....	19
5.1. f	Bemanningsidentiteitskaart (Crew-ID) .....	19
5.2.	Voorwaarden.....	19
5.2. a	Registratie van bedrijven .....	20
5.2. b	Registratie van personen voor de Schipholpas personen en Schiphol dagpas personen.....	21
5.2. c	Achtergrondonderzoek.....	21
5.2. d	Voorwaarden Schiphol dagpas personen .....	21
5.2. e	Voorwaarden Schiphol bezoekerspas personen .....	22
5.2. f	Voorwaarden rondritten en evenementen .....	22
5.2. g	Voorwaarden Schiphol urgentiepas.....	22
5.2. h	Voorwaarden Crew-ID .....	22
5.2. i	Schiphol Projectpas personen .....	23
5.2. j	Schiphol voertuigpas .....	23
5.2. k	Schiphol voertuigdagpas.....	23
5.2. l	Schiphol voertuigdagkaart .....	23
5.2. m	Voorwaarden voor daadwerkelijk verlenen van wel/ geen toegang. ....	25
6.	Bijlagen.....	26

## 1. Inleiding

Bij het proces 'toegang' zijn binnen Amsterdam Airport Schiphol drie afdelingen betrokken; Security Policy (de beleidsmakers), Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy (de handhavers) en Security Operations (de toegangsverleners). Deze partijen (zie Figuur 1) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het invullen en uitvoeren van het beleid. Dit toegangsbeleid biedt inzicht in de visie die Amsterdam Airport Schiphol heeft op toegangsverlening tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden op de luchthaven.



Figuur 1: Partijen betrokken bij het 'proces toegang' Amsterdam Airport Schiphol

Voorafgaand aan dit toegangsbeleid is het volgende uitgangspunt geformuleerd:

*“Het toegangsbeleid is zodanig ingericht dat alleen diegenen met een functionele noodzaak (bijdrage aan primaire- en secundaire processen) toegang krijgen tot de bedrijfsbeveiligde en eventueel beschermde gebieden van Schiphol. Hierbij is in de definitie van functionele noodzaak rekening gehouden met de kernwaarden, de corporate identity van Schiphol en de doelstellingen van de afdeling Security Policy (SP). Daarnaast is het beleid volledig compliant met alle wettelijke voorwaarden en wordt rekening gehouden met het toegangsbeheersysteem als middel waarmee toegangsverlening gefaciliteerd wordt.”*

De N.V. Luchthaven Schiphol is bij wet aangewezen als exploitant van de luchthaven Schiphol. Hierbij is de N.V. Luchthaven Schiphol o.a. verantwoordelijk voor het uitvoeren van de beveiligingstaken op en rond de luchthaven conform de internationale en nationale wet- en regelgeving. Deze taken heeft de N.V. opgedragen aan Schiphol Nederland B.V. (“SNBV” of Amsterdam Airport Schiphol). Amsterdam Airport Schiphol draagt uiteindelijk zorg voor het uitvoeren van adequate beveiliging.

Deze verantwoordelijkheid, de precieze invulling en de uitvoering hiervan wordt beschreven in internationale wet- en regelgeving (EU- verordeningen) en nationale wet- en regelgeving zoals de Luchtvaartwet, het Nationaal Programma voor de Beveiliging Burgerluchtvaart (NCASP) en aanwijzingen van de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid (NCTV) onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid. Deze wet- en regelgeving stelt eisen aan de indeling en het ontwerp van de luchthaven en het verlenen van toegang tot de beschermde gebieden van de luchthaven. Onder andere een samenvatting van de relevante wet- en regelgeving wordt gegeven in **hoofdstuk 2**.

Als commercieel bedrijf met de ambitie het blijven ontwikkelen tot Europa’s preferred Airport wil Amsterdam Airport Schiphol een optimale dienstverlening aan luchtvaartmaatschappijen en passagiers bieden. Bij dit proces zijn veel bedrijven betrokken die onder grote tijdsdruk een bijdrage leveren. Voor deze bedrijven, en Amsterdam Airport Schiphol is het belangrijk efficiënt en veilig te kunnen werken. Daarnaast heeft de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol bepaalde kernwaarden van waaruit zij als organisatie opereert, welke vertaald zijn naar een drietal uitgangspunten van waaruit het toegangsbeleid verder is opgesteld. Deze drie uitgangspunten vormen de basis en geven de onderbouwing van de gemaakte keuzes in het toegangsbeleid en worden beschreven in **hoofdstuk 3**.

Vanuit de wet- en regelgeving en deze uitgangspunten is het toegangsbeleid opgesteld. Hierbij zijn eisen gesteld aan het verlenen van toegang op basis van functionele noodzaak. Dit zijn criteria waaraan een bedrijf moet voldoen om toegang te krijgen tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde-gebieden van Amsterdam Airport Schiphol. Deze criteria worden beschreven in **hoofdstuk 4**.

Vanuit de wettelijke voorwaarden (H2), uitgangspunten (H3) en het toegangsbeleid (H4) is door de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol een functionele invulling gegeven aan dit beleid. Deze functionele invulling is op te delen in twee delen: inrichting en voorwaarden. In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de inrichting van de middelen zoals de gebiedsindeling, het toegangsbeheersysteem, Schipholpassen en autorisaties. De afdeling Engineering & Systems Management (ESM) is als onderdeel van Security Policy verantwoordelijk voor het ontwerp, beheer & installatie van doorgangen op Amsterdam Airport Schiphol. Paragraaf 5.2 beschrijft de uiteindelijke voorwaarden die worden gesteld voor het verkrijgen van de toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden van Amsterdam Airport Schiphol. Hierin worden criteria gesteld voor het registreren van een bedrijf met daarbij horende personen en/of voertuigen en zijn de voorwaarden van alle beschikbare toegangspassen opgenomen in **hoofdstuk 5**.

Dit toegangsbeleid geeft een onderbouwing voor de beleidskeuzes die in de Regeling Toelating Schiphol (RTS) en de Schipholpasvoorwaarden zijn doorvertaald. De beleidskeuzes in het toegangsbeleid en de voorwaarden in de pasvoorwaarden zijn vastgelegd in de Schipholregels. Op basis van de Schipholregels wordt er door de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy gehandhaafd op het correct naleven van het toegangsbeleid en de pasvoorwaarden. Figuur 2 geeft een overzicht van de verschillende documenten die relevant zijn op het gebied van toegangsverlening.



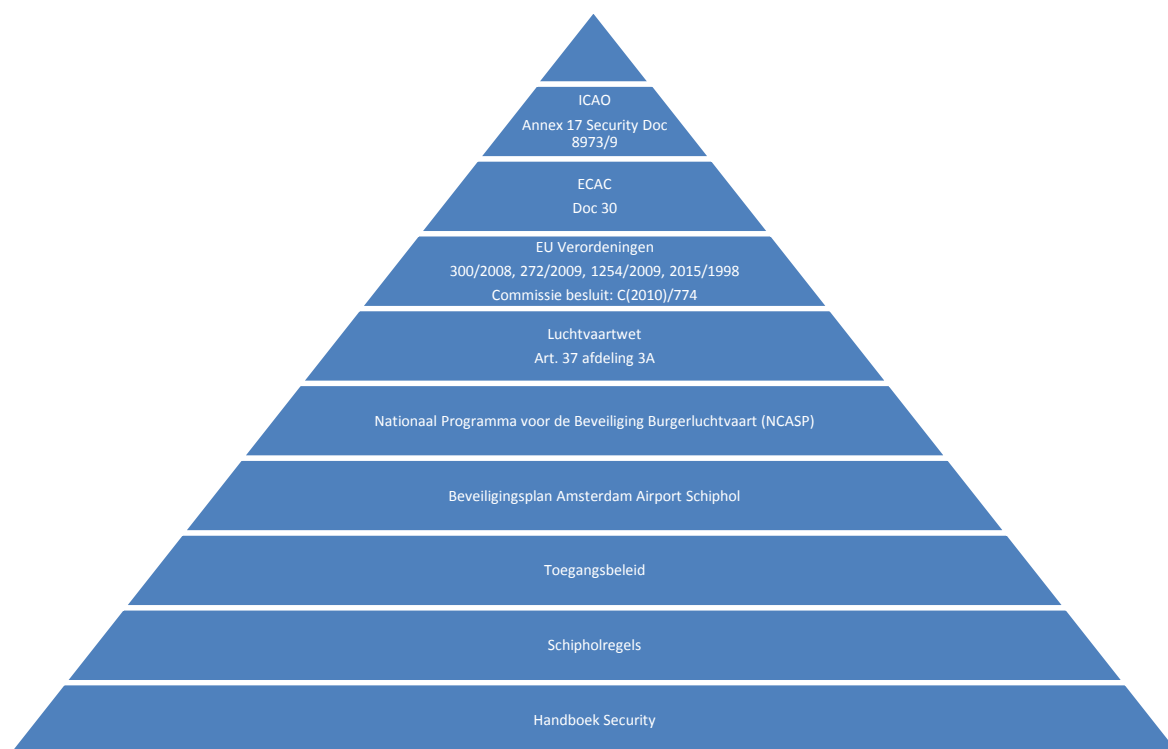
Figuur 2: Overzicht verschillende beschikbare documenten.

## 2. Achtergrond en samenvatting relevante wet- en regelgeving

### 2.1. Achtergrond

De wet- en regelgeving op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart wordt sinds 11 september 2001 in Europa centraal geregeld door middel van verordeningen en besluiten van de Europese Commissie. Deze verordeningen zijn conform internationale afspraken met ICAO (International Civil Aviation Organisation) Annex 17 opgesteld.

Figuur 3 geeft het legal framework weer en beschrijft de lijn van gezag. Alle verordeningen van de Europese Commissie zijn bindend en dienen te worden opgevolgd door de lidstaten. Wel mag een lidstaat aanvullende regels opstellen en toepassen. In Nederland wordt dit op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart gedaan door de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid (NCTV), onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid. EU verordening (EG) 300/2008 stelt voor alle EU lidstaten gemeenschappelijke basishnormen op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden; hierbij zijn ook specifieke regels op het gebied van toegang. Het Nationaal Programma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart (NCASP) stelt specifieke regels voor de beveiliging burgerluchtvaart aan de hand van onder andere verordening (EG) 300/2008. Naast de EU verordeningen en het Nationaal Programma voor de Beveiliging Burgerluchtvaart stelt de Luchtvaartwet aanvullende vereisten voor de inrichting van het luchtvaartterrein en het toegangsbeleid. Tot slot zijn er eisen gesteld voor het verrichten van arbeid (o.a. minimumleeftijd) in de Arbeidsomstandighedenwet en de Arbeidstijdenwet.



Figuur 3: Legal framework wet- en regelgeving



## 2.2. Samenvatting

De bovenstaande wet- en regelgeving kan worden samengevat in een aantal randvoorwaarden die bepalend zijn voor het toegangsbeleid op Amsterdam Airport Schiphol. Deze randvoorwaarden zijn:

1. Verordening (EG) 300/2008 stelt specifieke eisen aan de indeling van een luchthaven:
  - Landzijde; en
  - Luchtzijde; en
  - Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones; en
  - Kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.
2. Verordening (EG) 300/2008 stelt specifieke eisen aan de toegangscontrole van de luchthaven
  - De toegang tot de luchtzijde wordt beperkt om onbevoegde personen en voertuigen te beletten deze zones binnen te komen, en;
  - De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt gecontroleerd om te waarborgen dat geen onbevoegde personen en voertuigen deze zones binnenkomen, en;
  - Personen en voertuigen krijgen alleen toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones als ze aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden voldoen, en;
  - Personen, met inbegrip van bemanningsleden van vliegtuigen, moeten met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen alvorens ze een bemanningsidentiteitskaart of een luchthavenidentiteitskaart krijgen uitgereikt die ongebeleide toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.
3. Verordening (EG) 272/2009 geeft een aanvulling op verordening (EG) 300/2008; hierbij worden onder andere specifieke eisen gesteld aan de toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en luchtzijde:
  - Toegang tot de luchtzijde en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven, en;
  - Alleen personen die over een toegangsbewijs beschikken, kunnen toegang krijgen tot de luchtzijde en/of om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en;
  - Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot de luchtzijde en/of om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.
4. Verordening (EU) 2015/1998 stelt dat alleen personen die de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:
  - Een geldige instapkaart of gelijkwaardig document, of;
  - Een geldige bemanningsidentiteitskaart, of;
  - Een geldige luchthavenidentiteitskaart, of;
  - Een geldige identiteitskaart van de nationale bevoegde autoriteit, of;
  - Een geldige en door de nationaal bevoegde autoriteit erkende identiteitskaart van de instantie die bevoegd is voor het toezicht op de naleving.

- Voor voertuigen stelt deze verordening ((EU) 2015/1998) onder andere dat: Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is toegang krijgen tot de luchtzijde en/of om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en;
- Een voertuigpas alleen mag worden afgegeven als dat operationeel noodzakelijk is, en;
- Een voertuigpas alleen geldt voor een specifiek voertuig, en;
- Voor een elektronische voertuigpas deze zodanig op het voertuig moet zijn bevestigd dat hij niet op een ander voertuig kan worden bevestigd.

Daarnaast zijn er ook voorwaarden gesteld aan begeleide toegang, te weten:

- Een persoon kan bij wijze van uitzondering worden vrijgesteld van de verplichtingen inzake een achtergrondsonderzoek en het bezit van een persoonlijke luchthavenidentiteitskaart voor zover deze persoon altijd wordt begeleid wanneer hij zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevindt;
- Een begeleider moet:
  - Houder zijn van een geldige identiteitskaart, en;
  - Gemachtigd (geautoriseerd) zijn om als begeleider op te treden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en;
  - De begeleide personen te allen tijde in het oog houden, en;
  - Redelijkerwijs garanderen dat de begeleide personen geen inbreuk op de beveiliging begaan.

5. De Luchtvaartwet stelt specifieke eisen aan de indeling van het luchthaventerrein:

De exploitant van Amsterdam Airport Schiphol wijst de delen daarvan aan:

- a) die door het publiek slechts betreden mogen worden, indien de betrokken personen in het bezit zijn van een geldig reisbiljet of een daartoe afgegeven persoonsgebonden kaart;
- b) die niet voor het publiek toegankelijk zijn;
- c) die slechts voor een beperkte categorie van de op het luchtvaartterrein werkzame personen toegankelijk zijn;
- d) die voor het publiek toegankelijk zijn.

6. De Luchtvaartwet stelt specifieke eisen ten aanzien van de taken van de exploitant Amsterdam Airport Schiphol:

De exploitant van Amsterdam Airport Schiphol draagt er zorg voor:

- a) dat een ieder die toegang heeft tot een van de hierboven onder punt 5, onder *b* en *c*, bedoelde delen, over een door hem verstrekt of erkend toegangsbewijs beschikt, waaruit tevens duidelijk kenbaar is tot welke delen de drager toegang heeft, en;
- b) dat een ieder die zich in een van de hierboven onder punt 5, onder *b* en *c*, bedoelde delen bevindt, verplicht is het onder 6 onder *a* bedoelde toegangsbewijs zichtbaar te dragen, en;
- c) dat een ieder die zich in een van de hierboven onder punt 5, onder *a*, bedoelde delen bevindt, verplicht is het onder 6 onder *a* bedoelde toegangsbewijs dan wel een geldig reisbiljet of een daartoe afgegeven persoonsgebonden kaart bij zich te hebben en dit te allen tijde op verzoek van een lid van het beveiligingspersoneel ter inzage te geven, en;
- d) dat voertuigen die worden gebruikt op de delen, bedoeld in het hierboven onder punt 5 beschreven onder *b* en *c*, zijn voorzien van een door de exploitant van een luchtvaartterrein afgegeven toegangsbewijs dat duidelijk zichtbaar is aangebracht en waarop duidelijk kenbaar is tot welke delen het voertuig toegang heeft.

7. De Luchtvaartwet stelt specifieke eisen ten aanzien van de taken van de exploitant van Amsterdam Airport Schiphol:
- De exploitant van een luchtvaartterrein schermt de hierboven onder punt 5 onder *b* en *c*, bedoelde delen van het luchtvaartterrein zodanig onderling van elkaar af dat zij slechts op een beperkt aantal door beveiligingspersoneel of anderszins bewaakte plaatsen toegankelijk zijn na controle van het toegangsbewijs. Delen als bedoeld in hierboven onder punt 5, onder *c*, die voor onderscheiden categorieën personeel toegankelijk zijn, worden daarbij als onderscheiden delen aangemerkt, en;
  - Eenieder die op de plaatsen, bedoeld in hierboven beschreven opsomming, toegang zoekt tot of zich bevindt op een van de hierboven onder punt 5, onder *b* en *c*, bedoelde delen, gedooft dat vanwege de exploitant van een luchtvaartterrein onderzoek plaatsvindt aan zijn kleding, van voorwerpen die hij bij zich heeft of van het voertuig dat hij gebruikt, en;
  - De exploitant van een luchtvaartterrein draagt er zorg voor dat personen die niet voldoen aan het hierboven onder punt 6, onder *b* en *c* beschreven, of de opsomming hier direct boven beschreven (onder punt 7), de verdere toegang tot de in het eerste lid bedoelde delen van het luchtvaartterrein wordt ontzegd.

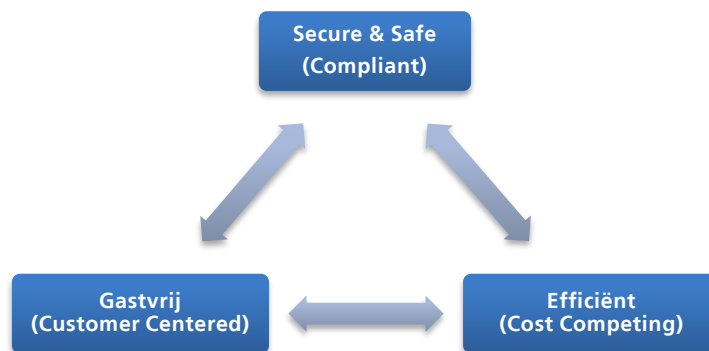
### 3. Uitgangspunten toegangsbeleid

Naast een veilige luchthaven die voldoet aan wet- en regelgeving is Amsterdam Airport Schiphol ook een commercieel bedrijf met de ambitie het blijven ontwikkelen tot Europa's preferred airport. Hiervoor is een optimale dienstverlening aan luchtvaartmaatschappijen en passagiers een van de belangrijkste voorwaarden. Er zijn veel bedrijven bij de luchthaven betrokken, die alle hun specifieke bijdrage leveren aan het totale proces van vliegtuig- en passagiersafhandeling. Dit afhandelingsproces staat veelal onder grote tijdsdruk en gaat dag en nacht door. Een optimale dienstverlening kan alleen plaatsvinden als de toelevering van de benodigde producten en ondersteunende processen efficiënt en effectief kan worden uitgevoerd. Het toegangsbeleid faciliteert hierin.

Bij het opstellen van toegangsbeleid is het belangrijk een veilige luchthaven te combineren met toegankelijkheid voor bezoekers en werknemers alsmede een efficiënt verloop van de operatie. Rekening houdend met de vijf thema's van Amsterdam Airport Schiphol (Top Connectivity, Excellent Visit Value, Competitive Marketplace, Development of the Group en Sustainable & Safe Performace) en de drie C's vanuit de afdeling Security Policy (Compliant, Cost Competing & Customer Centered) zijn er drie uitgangspunten bepaald waarop dit toegangsbeleid gebaseerd is. Figuur 4 geeft een schematisch overzicht van de drie uitgangspunten gekoppeld aan deze drie C's.

De uitgangspunten waarop het toegangsbeleid gebaseerd is, zijn:

1. Secure & Safe
2. Gastvrij
3. Efficiënt



Figuur 4: Uitgangspunten toegangsbeleid

#### Ad.1 Secure & Safe

Eén van de doelstellingen van Security Policy is **compliant** zijn aan de vigerende internationale en nationale wet- en regelgeving. Volgens onder andere EU verordening (EG) 272/2009 is Amsterdam Airport Schiphol verplicht de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones te beperken tot alléén diegenen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven en over een geldig toegangsbewijs beschikken.

Voor het betreden van de kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones (gebieden met de hoogste veiligheidsstatus) moet ieder persoon (inclusief meegebrachte voorwerpen) alle luchthavenbenodigdheden en voertuigen een beveiligingsonderzoek ondergaan. Het beperken van het aantal passages tot de kritieke delen verhoogt het algehele beveiligingsniveau van Amsterdam Airport Schiphol.

Sommige gebieden van Amsterdam Airport Schiphol zijn meer risicovol en onderhevig aan onder andere Arboret- en regelgeving. Denk hierbij aan de bagagegebieden, de platformen, de randwegen en het landingsterrein. Het is voor de luchthaven, vanuit safety overwegingen, belangrijk de toegang tot deze gebieden te beperken en inzichtelijk te houden wie zich met welke noodzakelijkheid (motivatie) in

beschermd gebied bevindt c.q. kan bevinden. Dit geldt voornamelijk voor bezoekers en personen die niet dagelijks op deze terreinen werkzaam zijn.

## **Ad.2 Gastvrij**

Gastvrij is één van de kernwaarden van Amsterdam Airport Schiphol en één van de drie uitgangspunten van dit toegangsbeleid. Amsterdam Airport Schiphol wil voor zowel haar passagiers als haar klanten en stakeholders een open en gastvrije luchthaven zijn (**customer centered**). De uitdaging die zich hierin voordoet is het compliant blijven aan alle wettelijke voorwaarden en het toegangsbeleid zodanig opstellen, dat Amsterdam Airport Schiphol toegankelijk is voor haar stakeholders (o.a. bezoekers, personeel, omwonenden en klanten).

## **Ad.3 Efficiënt**

Om de kosten beheersbaar te houden (**cost competing**) en de operatie zo min mogelijk te verstoren is het van belang het toegangsbeleid efficiënt in te richten. Denk hierbij aan het efficiënt inrichten van de processen op het gebied van toegangsverlening maar ook door het voorkomen dat de operatie onnodig wordt gehinderd door niet noodzakelijke toegangsverlening.

Wanneer men weet wie zich waar bevindt en de toegang tot de luchthaven beperkt is tot alleen diegenen die een toegevoegde waarde leveren kan er bijvoorbeeld in geval van calamiteiten sneller geacteerd worden.

## 4. Toegangsbeleid

Aan de hand van alle wettelijke voorwaarden en de drie uitgangspunten Safe & Secure, Gastvrij en Efficiënt stelt de verantwoordelijke afdeling van Amsterdam Airport Schiphol, Security Policy, een toegangsbeleid op voor het wel/niet verlenen van toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden.

Om zicht en grip te houden op wie zich met welke noodzakelijkheid (motivatie) in bedrijfsbeveiligd- en beschermdgebied bevindt en zo te voldoen aan de uitgangspunten Secure & Safe, is het begrip "functionele noodzakelijkheid" van toepassing. Dit houdt in dat een persoon namens een bedrijf werkzaamheden moet verrichten die een toegevoegde waarde aan de bedrijfsvoering van Amsterdam Airport Schiphol leveren. Deze toegevoegde waarde kan variëren van het daadwerkelijk afhandelen van een vliegtuig tot ondersteunende werkzaamheden zoals ICT en facilitaire dienstverlening.

Een vraag als: "Wat is de toegevoegde waarde van een bedrijf op Amsterdam Airport Schiphol?" wordt behandeld in paragraaf 4.1.

Naast functionele noodzakelijkheid behoudt Amsterdam Airport Schiphol de mogelijkheid bedrijven en/of personen toegang te verlenen op basis van incidentele wenselijkheid. Hierbij kan op zéér incidentele basis en na toestemming van de Director Safety, Security & Environment uitzondering verleend worden op functionele noodzaak (**paragraaf 4.2**). Voor het aanvragen van een Schipholpas heeft een bedrijf toestemming nodig van de opdrachtgever. Er is echter een aantal categorieën bedrijven dat, om operationele redenen, geen toestemming nodig heeft en zelfstandig Schipholpassen aan kan vragen (**paragraaf 4.3**).

### 4.1. Functionele noodzakelijkheid

Alleen bij een toegevoegde waarde (functioneel noodzakelijk) kan men in aanmerking komen voor een 'Schipholpas personen' met één of meerdere toegangsautorisaties voor bedrijfsbeveiligde en/of beschermde gebieden.

Onder functioneel noodzakelijk worden de volgende categorieën verstaan:

- Primaire processen;
- Secundaire processen.

#### Ad.1 Primaire processen

Primaire processen op de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol zijn de processen die direct betrekking hebben op de vliegtuig- en vluchtafhandeling. Denk hierbij aan werkzaamheden die worden uitgevoerd door bedrijven zoals airlines, afhandelaren en beveiligingsbedrijven. Ook de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol zelf leveren een bijdrage aan het primaire proces.

#### Ad.2 Secundaire processen

De secundaire processen zijn processen die ondersteunend zijn aan de primaire processen. Secundaire processen hebben een directe relatie met het primaire proces en garanderen de continuïteit van de dienstverlening op langere termijn of maken het verblijf van passagiers aangenamer. Denk hierbij aan ondersteunde processen zoals functioneel en technisch beheer, ICT en facilitaire dienstverlening. Daarnaast zijn processen die commercieel van belang zijn voor Amsterdam Airport Schiphol, zoals retail en horeca, secundaire processen.

## **4.2. Incidentele wenselijkheid**

Bij toegangsverlening op basis van incidentele wenselijkheid kan de afweging worden gemaakt, om met het oog op maatschappelijk belang, een uitzondering toe te passen op de gestelde toegangscriteria bij functionele noodzakelijkheid. Hierbij kan dan alsnog toegang verleend worden. Er is een aantal categorieën opgesteld van waaruit op basis van incidentele wenselijkheid toegang verleend kan worden.

Deze categorieën zijn:

- Bedrijfsstrategie van Amsterdam Airport Schiphol; en
- Corporate governance; en
- Educatieve doeleinden; en
- Medemenselijkheid.

Toegang op basis van deze categorie mag alléén worden verleend na toestemming van de Director Safety, Security & Environment<sup>1</sup>.

## **4.3. Bedrijven essentieel voor de bedrijfscontinuïteit**

Bedrijven hebben per pasaanvraag toestemming nodig van hun opdrachtgever. Er zijn echter bepaalde bedrijven in het primaire of secundaire proces waarvoor het essentieel voor de bedrijfscontinuïteit is, snel Schipholpassen aan te kunnen vragen zonder per pas toestemming nodig te hebben van de opdrachtgever. Om dit voor deze bedrijven mogelijk te maken is de categorie 'bedrijven essentieel voor de bedrijfscontinuïteit' geïntroduceerd. Bedrijven in deze categorie kunnen, zonder tussenkomst van de opdrachtgever, personen en voertuigen registreren en de bijbehorende passen aanvragen. In deze categorie vallen in ieder geval:

- Afhandelaren;
- Amsterdam Airport Schiphol;
- Bepaalde beveiligingsbedrijven;
- Bepaalde Main Contractors;
- Bepaalde overheidsinstanties;
- Bepaalde schoonmaakbedrijven;
- Concessionarissen;
- Luchtvaartmaatschappijen.

Alle bedrijven die niet door Amsterdam Airport Schiphol als essentieel voor de bedrijfscontinuïteit worden aangemerkt, hebben per aanvraag toestemming nodig van hun opdrachtgever.

---

<sup>1</sup> De bevoegdheid is gemandateerd aan de afdeling A/SSE/SP.

## 5. Functionele invulling toegangsbeleid

De Luchthaven Amsterdam Airport Schiphol geeft een functionele invulling aan het toegangsbeleid waarin onderscheid gemaakt wordt in twee delen: inrichting en voorwaarden. De inrichting beschrijft de indeling van het luchthavengebied en de toegangsmiddelen waaronder het toegangsbeheersysteem en de Schipholpas personen (5.1). De voorwaarden beschrijven aan de hand van het proces voor het verkrijgen van een Schipholpas personen welke stappen de aanvrager moet doorlopen en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn (5.2).

### 5.1. Inrichting

Deze invulling geeft onder andere een indeling van verschillende gebieden van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol (5.1. a). De toegang tot deze verschillende gebieden is in vele gevallen beperkt voor alleen diegenen die daar functioneel noodzakelijk zijn. De toegang tot deze gebieden wordt voor personeel gereguleerd door middel van het toegangsbeheersysteem (5.1. b), in combinatie met de Schipholpas personen en/of voertuigpas (5.1. d en 5.1. e). Daarnaast hebben crew leden die beschikken over een bemanningsidentiteitskaart (Crew-ID) toegang tot de voor passagiers beperkt toegankelijke delen. (5.1. f).

#### 5.1. a Indeling luchthaven (beschermd- en bedrijfsbeveiligde gebieden)

Volgens de Luchtvaartwet Art 37b lid 1 is de exploitant verplicht de volgende gebieden aan te wijzen:

- a) die door het publiek slechts betreden mogen worden, indien de betrokken personen in het bezit zijn van een geldig reisbiljet of een daartoe afgegeven persoonsgebonden kaart;
- b) die niet voor het publiek toegankelijk zijn;
- c) die slechts voor een beperkte categorie van de op het luchtvaartterrein werkzame personen toegankelijk zijn;
- d) die voor het publiek toegankelijk zijn.

Op basis van het bovenstaande heeft Amsterdam Airport Schiphol de volgende indeling van haar gebieden vastgesteld:

#### Airside (beschermd gebieden)

- o Security Restricted Area – Critical Part (hierna te noemen SRA-CP); en
- o Non - Security Restricted Area (hierna te noemen Non-SRA); en
- o Demarcated Area Support; en
- o Demarcated Area Handling.

#### Landside (bedrijfsbeveiligde gebieden)

- o Secured Premises by Amsterdam Airport Schiphol (AAS) (bedrijfsbeveiligd door Amsterdam Airport Schiphol); en
- o Secured Premises by sector parties (bedrijfsbeveiligde gebieden door sector partijen)<sup>2</sup>; en
- o Public area.

#### 5.1. b Toegangsbeheersysteem (verantwoordelijkheden binnen Amsterdam Airport Schiphol)

De toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermd gebieden wordt gereguleerd door middel van het toegangsbeheersysteem. Dit gebeurt door middel van gecontroleerde doorgangen in combinatie met een geldige luchthavenidentiteitskaart (Schipholpas personen) conform de gestelde eisen in de bijlage bij EU verordening (EG) 300/2008, artikel 4 lid 1.2. Daarnaast kunnen passagiers die beschikken over een geldig toegangsbewijs (reisbiljet) en crew door middel van hun Crew-ID toegang krijgen tot bepaalde delen van

---

<sup>2</sup> Secured Premises by sector parties zijn bedrijfsbeveiligde gebieden van andere partijen in de sector. Hierbij valt de verantwoordelijkheid voor de toegangscontrole niet onder die van Amsterdam Airport Schiphol zoals bij Secured Premises by AAS. Een voorbeeld van dit gebied is het KLM-bemanningscentrum.



de bedrijfsbeveiligde- en beschermde gebieden. De toegang van voertuigen tot de beschermde gebieden gaat tevens via gecontroleerde doorgangen in combinatie met een geldige Voertuigpas.

De Schipholpas personen en de Voertuigpas zijn ontworpen conform de gestelde eisen in het NCASP. De afdeling Engeneering en System Management (ESM) is verantwoordelijk voor het ontwerp, de installatie en instandhouding van het toegangsbeheersysteem (TGBS) inclusief de Schipholpassen. Security Policy (SP) is functioneel beheerder van de pas-layout en de verschillende autorisaties. Dit houdt in dat SP aangeeft hoe de lay-out van de Schipholpas moet zijn om o.a. compliant te zijn aan de vigerende wet- en regelgeving. Daarnaast is SP verantwoordelijk voor nieuwe autorisaties. De Schipholpas is eigendom van ESM en dient, wanneer er géén sprake meer is van een functionele noodzaak, te worden ingeleverd bij het Badge Center. De afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy van Amsterdam Airport Schiphol ziet toe op de naleving hiervan. Verder is de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy verantwoordelijk voor het sanctioneringstraject bij het misbruiken van een toegangspas en het niet inleveren hiervan. Dit geldt voor alle Schipholpassen zoals beschreven in 5.1. d.

#### **5.1. c Verantwoordelijkheden wederpartijen**

Conform vigerende wet- en regelgeving is er ook een aantal verantwoordelijkheden belegd bij de wederpartijen wiens werknemers of derden over Schipholpassen of Voertuigpassen beschikken. Deze verplichtingen die voor de wederpartij van toepassing zijn, staan als zondanig beschreven in Bijlage 1 bij de Schipholregels: Regeling Toelating Schiphol (RTS). Daarnaast staat in ditzelfde document de definitie van wederpartij beschreven.

### 5.1. d Typen Schiphol passen en autorisaties (pas-layout)

De Schipholpas personen is persoonlijk, voorzien van onder andere een Mifare chip met daarop biometrische gegevens (iris) opgeslagen, heeft een duidelijke pasfoto en geeft uitsluitend rechten aan de daarop vermelde persoon. De Schipholpas personen geeft door middel van verschillende autorisaties eventueel in combinatie met persoonsverificatie door middel van irisherkenning toegang tot de verschillende gebieden. De autorisaties worden toegekend op basis van functionele noodzakelijkheid en in samenspraak met de betrokken accountmanager, de afdeling Area & Access Control en de gebiedsbeheerders. Sommige autorisaties voor beschermd gebied zijn fysiek weergegeven op de pas-layout door middel van kleurcodes en belettering. Naast deze layout bepalende autorisaties zijn er niet lay-out bepalende autorisaties. Tabel 1 en Tabel 2 geven een overzicht van de verschillende paslayouts en gebieden waarvoor men geautoriseerd is.

Kleur	Landside Secured Premises by AAS	Landside Secured Premises by SP (alléén bemanningencentrum)	Airside NON-SRA	Airside SRA-CP
Wit	X	X	-	-
Grijs	X	X	-	-
Groen	X	X	X	X (alléén binnen in de terminal)
Blauw	x	x	x	X (alleen buiten de terminal zgn randwegen)
Oranje	X	X	X	X (zowel binnen de terminal als buiten de terminal zgn randwegen). Voor de bezoekerspas en urgentiepas geldt dat deze toegang geeft tot dezelfde gebieden als de begeleider.

Tabel 1: fysieke autorisaties door middel van kleur Schipholpas personen

Letter:	Autorisatie gebied
B	Airside Bagage kelder
P	Airside Platform
A	Personen met deze autorisatie zijn vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek
H	Personen met deze autorisatie zijn door de exploitant aangewezen als controlerend functionaris
Zwart kader	Airside: Demarcated Area Support (ALLEEN Bedrijventerrein Schiphol Oost)

Tabel 2: fysieke autorisaties door middel van letters en kleurcodes Schipholpas personen

### 5.1. e Schiphol- en voertuigpas

De Schipholpas personen bestaat in een aantal verschillende vormen waarbij per pas, voor het verkrijgen van de pas, voorwaarden in het beleid zijn opgenomen (zie paragraaf 5.2). De volgende passen zijn door Amsterdam Airport Schiphol aangewezen als een geldig toegangsbewijs voor personen:

1. Schipholpas personen;
2. Schiphol dagpas personen;
3. Schiphol bezoekerspas personen;
4. Schiphol urgentiepas;
5. Schiphol projectpas personen;
6. Parkeerpas;
7. Onpersoonlijke pas;
8. Schiphol beveiligd gebied pas personen;
9. Carpoolpas.

De Voertuigpas bestaat net als de Schipholpas personen in een aantal verschillende vormen en wordt alléén verstrekt bij het voldoen aan de gestelde voorwaarden. De volgende passen zijn door Amsterdam Airport Schiphol aangewezen als een geldig toegangsbewijs voor voertuigen.

1. Schiphol voertuigpas;
2. Schiphol voertuig dagpas;
3. Schiphol voertuigdagkaart.

Naast de hierboven vermelde Schipholpassen zijn er nog specifieke passen die om veiligheidsredenen in dit document niet genoemd worden.

De Schipholpas kan naast dat deze als middel wordt ingezet voor toegangsverlening tot de beveiligde en beschermde gebieden ook voor nevenactiviteiten, zoals lokaal toegangsbeheer en 'follow me' printen, gebruikt worden. Echter, hierbij geldt de toegangsverlening tot de beschermde gebieden als primaire functie van de Schipholpas.

### 5.1. f Bemanningsidentiteitskaart (Crew-ID)

Het is voor bemanning van luchtvaartmaatschappijen mogelijk toegang te krijgen tot de bedrijfsbeveiligde- en beschermde gebieden door middel van een bemanningsidentiteitskaart (hierna te noemen Crew Identity Card of Crew-ID). De Crew-ID geeft alleen toegang tot de voor publiek beperkt toegankelijke delen<sup>3</sup>, het platform rondom het vliegtuig en het bemanningencentrum.

## 5.2. Voorwaarden

De voorwaarden voor het verkrijgen van toegang worden beschreven aan de hand van het proces voor het verkrijgen van een Schipholpas personen.

De eerste stap in dit proces is het **registreren van een bedrijf** bij Amsterdam Airport Schiphol. Heeft een bedrijf/organisatie functioneel toegevoegde waarde dan kan het bedrijf zich registreren (**5.2. a**). Na de registratie heeft het bedrijf/organisatie de mogelijkheid personeel te registreren en een aanvraag in te dienen voor het verkrijgen van een Schipholpas personen, Schiphol voertuigpas, Schiphol projectpas personen of andere pas.

Afhankelijk van de functie van het bedrijf zijn er gespecificeerde procedures voor het **registreren van personen (5.2. b)**.

---

<sup>3</sup> De voor publiek beperkt toegankelijke delen zijn de (beschermde) gebieden waar passagiers toegang toe hebben wanneer zij in bezit zijn van een geldig reisbiljet.

De Schipholpas personen met toegang tot de beschermde gebieden wordt slechts uitgegeven als er door de betrokken overheidsinstanties op basis van het bij de functie bepaalde achtergrondonderzoek positief is afgerond **(5.2.c)**.

Voor personen die toegang wensen tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden, maar niet meer dan tien dagen per kalenderkwartaal, is er een **Schiphol dagpas** personen **(5.2.d)**.

Naast de reguliere Schipholpas personen is het voor personen mogelijk toegang te krijgen tot bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden van Amsterdam Airport Schiphol door middel van de **Schiphol bezoekerspas** personen. Deze personen zijn conform de vigerende wet- en regelgeving uitgezonderd van de verplichting in zake een achtergrondonderzoek. Daarentegen zijn er wel andere verplichtingen op deze personen van toepassing. Zodoende worden deze personen alléén onder strikte voorwaarden toegelaten **(5.2.e)**.

Grote groepen bezoekers krijgen alleen toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde- gebieden wanneer strikt noodzakelijk (functionele noodzaak). Echter, op basis van incidentele wenselijkeheid kan hiervan worden afgeweken. Voor deze **'rondritten en evenementen'** gelden speciale voorwaarden **(5.2.f)**.

Voor urgente gevallen, bijvoorbeeld noodreparaties e.d., bestaat er de mogelijkheid voor het verstrekken van een Schiphol urgentiepas. Deze pas wordt alléén verleend in uiterste noodgevallen en onder verantwoordelijkheid van de afdeling Security Operations. Er zijn strikte voorwaarden gesteld voor het uitgeven van de **Schiphol urgentiepas** **(5.2.g)**.

Crew krijgt toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermdegebieden door middel van hun **Crew-ID**. Dit toegangsbewijs kan alleen onder bepaalde condities door bemanningsleden gebruikt worden als geldig toegangsmiddel **(5.2.h)**.

Voor projectwerkzaamheden is het vaak operationeel niet haalbaar Schipholpassen te verstrekken. Om bij werkzaamheden, zoals baanonderhoud of grote verbouwingen toch toegang te verlenen tot de bedrijfsbeveiligde en/of beschermde gebieden wordt een **Schiphol Projectpas** personen verstrekt **(5.2.i)**.

Na registratie is het voor bedrijven ook mogelijk, wanneer dit functioneel noodzakelijk is, Schiphol **voertuigpassen** aan te vragen **(5.2.j)**.

Wanneer een voertuig om operationele redenen toegang nodig heeft tot de beschermde gebieden, maar dit niet vaker betreft dan 10 dagen per kalenderkwartaal kan er een Schiphol **voertuig dagpas** verstrekt worden **(5.2.k)**.

Bij incidenten, urgente bezoeken of bouwwerkzaamheden waarbij het operationeel niet mogelijk is om Schiphol voertuigpassen te verstrekken, kan een Schiphol voertuigdagkaart aangevraagd worden. **(5.2.l)**.

Na de registratie van het bedrijf, het registreren van een persoon en het verstrekken van één of meerdere passen en autorisaties zijn er uiteindelijke **voorwaarden** voor het verlenen van wel of géén toegang bij de personeelsdoorgangen, doorlaatposten en personeelsfilters. Dit zijn voorwaarden waarop door onder andere beveiligingsbedrijven wordt gecontroleerd en gehandhaafd **(5.2.m)**.

#### **5.2. a Registratie van bedrijven**

Wanneer een bedrijf aan de criteria van functionele noodzakelijkheid voldoet kan een bedrijf zich registreren bij Amsterdam Airport Schiphol. Deze registratie is vereist voordat een bedrijf Schipholpassen kan aanvragen. De registratie vindt plaats bij de afdeling Area & Access Control waarbij door deze afdeling wordt getoetst of een bedrijf aan alle eisen voldoet.

### **5.2. b Registratie van personen voor de Schipholpas personen en Schiphol dagpas personen**

De Schipholpas personen wordt uitgegeven aan personeel dat werkzaam is bij een door Amsterdam Airport Schiphol geregistreerd bedrijf.

Een Schipholpas personen wordt uitsluitend uitgegeven voor de duur van de door de betreffende persoon uit te voeren functioneel noodzakelijke activiteiten. De Schipholpas personen mag nimmer gebruikt worden voor privédoeleinden. De geldigheidsduur van de Schipholpas personen is afhankelijk van de aard en duur van de dienstbetrekking van de werknemer en wordt maximaal voor 5 jaar uitgegeven. Voor het verkrijgen van een Schipholpas is een minimum leeftijd van 15 jaar van toepassing.

Conform de vigerende regelgeving kan de Schipholpas personen of specifieke autorisaties (automatisch) geblokkeerd worden wanneer deze een aanzienlijke tijd niet gebruikt wordt. Momenteel is deze periode vastgesteld op 2 maanden.

De permanente begeleidingsbevoegdheid (PBGB) autorisatie kan worden ingetrokken wanneer deze meer dan een jaar niet gebruikt wordt. Personen en functies kunnen door de beleidsbeheerder van SP vrijgesteld worden van de automatische blokkade van de Schipholpas personen en het intrekken van de PBGB autorisatie.

Op (het gebruik van) de Schipholpas personen zijn de Voorwaarden Schipholpas personen van toepassing.

### **5.2. c Achtergrondonderzoek**

Airside SRA-(CP) wordt gevormd door luchtzijdige gebieden die om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zijn. Airside SRA-(CP) kent toegangscontrole primair gericht op het controleren van juiste bevoegdheden voor deze gebieden in combinatie met persoonsverificatie (irisherkenning). Kenmerkend en onderscheidend ten opzichte van de andere gebieden is dat personeel alléén bevoegd is onbegeleid in SRA-(CP) te werken indien een achtergrondonderzoek heeft plaatsgevonden en, afhankelijk van de functie en/of autorisaties, het juiste achtergrond onderzoek is overgelegd. Vanzelfsprekend dient het achtergrondsonderzoek positief te zijn afgerond.

Indien vanuit rechtswege vanuit het achtergrondsonderzoek, vanwege welke omstandigheden ook, blijkt dat de Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) wordt ingetrokken dient de Schipholpas personen onmiddellijk te worden ingeleverd bij het Badge Center.

### **5.2. d Voorwaarden Schiphol dagpas personen**

Het gebruik van de Schiphol dagpas personen is bedoeld voor personen die voor een korte periode zelfstandig werkzaamheden moeten uitvoeren op de luchthaven. Deze personen dienen dezelfde registratie te doorlopen als de aanvraag voor de Schipholpas personen.

Met de Schiphol dagpas personen is het i.v.m. safety niet mogelijk toegang te verkrijgen tot het platform (airside) en Bedrijventerrein Schiphol-Oost. Afhankelijk van de lay-out kan toegang worden verkregen tot de randwegen en/ of het stationsgebouw.

### **5.2. e Voorwaarden Schiphol bezoekerspas personen**

De Schiphol bezoekerspas personen wordt verstrekt aan personen die op basis van functionele noodzaak, onder begeleiding van een daartoe geautoriseerde Schipholpashouder, bedrijfsbeveiligd of beschermd gebied willen betreden.

De afdeling Badge Center van Amsterdam Airport Schiphol beoordeelt de aanvraag voor de Schiphol bezoekerspas personen.

De Schiphol bezoekerspas personen kan uitsluitend op werkdagen worden aangevraagd door een handtekeninggemachtigde van het bedrijf van de betreffende Schipholpashouder die de bezoeker begeleidt. De aanvraag dient voldoende gemotiveerd te zijn. Bij de motivatie dient minimaal te worden aangegeven wat het functionele belang van het bezoek is. Indien de aanvraag dezelfde dag als dat de bezoekerspas personen noodzakelijk is tussen 07:00 uur en 16:30 uur wordt ingediend kan, afhankelijk van de motivatie, de aanvraag gegarandeerd worden goedgekeurd. Deze Schiphol bezoekerspas personen heeft een maximale geldigheidsduur van 1 dag (24 uur) en dient per werkdag te worden aangevraagd. De pas dient onmiddellijk na beëindiging van de werkzaamheden door de begeleider, te worden teruggebracht, doch niet later dan 24 uur na uitgifte.

Indien de Schipholpashouder de autorisatie permanente begeleidingsbevoegdheid (PBGB) heeft kan de Schiphol bezoekerspas personen door deze Schipholpashouder met de bezoeker direct bij het uitgiftepunt worden opgehaald en hoeft de Schiphol bezoekerspas personen niet van te voren te worden aangevraagd.

Voor het verkrijgen van een Schiphol bezoekerspas personen is een minimumleeftijd van 15 jaar van toepassing.

Voldoende gemotiveerd houdt in dat uit de motivatie duidelijk moet blijken wat de functionele noodzakelijkheid is van het bezoek (waarom vraag (reden van het bezoek (wat vraag))) en wat de locatie is dat het bezoek gaat plaatsvinden (waar vraag).

### **5.2. f Voorwaarden rondritten en evenementen**

De toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke. Dit geldt ook voor aanvragen van rondritten en evenementen in de kritieke gebieden. Echter, op basis van incidentele wenselijkheid kan hiervan worden afgeweken. Een aanvraag voor een rondrit of evenement wordt behandeld door de afdeling Corporate Affairs van Amsterdam Airport Schiphol. Er zal dan in samenwerking met de Director Safety, Security & Environment worden gekeken of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en of er geen sprake is van een verhoging van het veiligheidsrisico.

### **5.2. g Voorwaarden Schiphol urgentiepas**

De Schiphol urgentiepas wordt verstrekt onder strikte voorwaarden waarbij te allen tijde begeleiding plaats dient te vinden door een, voor deze urgentie situatie geautoriseerde Schipholpashouder. De uitgifte van deze Schiphol urgentiepas wordt tot een minimum beperkt.

### **5.2. h Voorwaarden Crew-ID**

Bemanning van luchtvaartmaatschappijen maakt voor het verkrijgen van toegang tot Airside Non-SRA en Airside SRA-CP gebruik van een Crew-ID. Dit is een identiteitsbewijs dat wordt verstrekt door de betreffende luchtvaartmaatschappij. Bemanning die via de daartoe aangewezen doorgangen of de reguliere passagiersdoorgangen toegang wenst tot Airside SRA-CP krijgt dit alleen met een geldig Crew-ID en dient gekleed te zijn in het uniform van de betreffende luchtvaartmaatschappij of te beschikken over een Deadheaded crew<sup>4</sup> reisbiljet, individuele reisopdracht of vermeld te staan op de

---

<sup>4</sup> Deadheaded Crew (DHC) zijn ieder aan boord van een vliegtuig die niet behoort tot het boordpersoneel maar wel werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading van de betreffende vlucht, de retourvlucht of het vliegtuig.

GeneralDeclaration. De crew zal net als ieder ander die toegang wenst tot SRA-CP worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek.

#### **5.2. i Schiphol Projectpas personen**

De Schiphol Projectpas personen wordt verstrekt aan personen die, voor hun werkzaamheden, onder begeleiding van een daartoe geautoriseerde Schipholpashouder, via een incidentele bouwdoorgang of via een doorlaatpost of personeelsdoorgang of –filter naar airside, een bouwterrein willen betreden.

Toegang tot bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden gaat via een beperkt aantal gecontroleerde doorgangen. De toegangscontrole vindt plaats door middel van identificatie bij een doorgang met de Schiphol Projectpas personen. Bij twijfel vindt de toegangscontrole plaats in combinatie met een geldig identiteitsbewijs door een daartoe bevoegde beveiligingsmedewerker.

De Schiphol Projectpas personen wordt maximaal viermaal in de vijf jaar uitgegeven aan dezelfde persoon, waarbij de Schiphol Projectpas per geval een geldigheid heeft van maximaal 3 maanden. Projects specifiek kan hierop een uitzondering worden gemaakt door Security Policy.

Op (het gebruik van) de Schiphol Projectpas personen zijn de Voorwaarden van de Schiphol Projectpas personen van toepassing.

#### **5.2. j Schiphol voertuigpas**

Een Schiphol voertuigpas is een toegangsbewijs voor voertuigen en geeft uitsluitend rechten aan het desbetreffende voertuig. De Schiphol voertuigpas is voor permanent gebruik en is maximaal 5 jaar geldig. De bestuurder en alle inzittenden dienen in het bezit te zijn van een geldig toegangsbewijs wanneer zij toegang wensen tot Airside SRA-CP. Naast de eis dat een voertuig moet zijn voorzien van een geldige voertuigpas gelden er eisen ten aanzien van de herkenbaarheid van voertuigen. Alle voertuigen moeten voorzien zijn van een permanent bedrijfslogo van minimaal 30 cm bij 50 cm of tenminste 1500 cm<sup>2</sup>. In overleg met Security Policy kan van deze verplichting voor de minimale afmetingen worden afgeweken. De functioneel noodzakelijke werkgever kan een Schiphol voertuigpas aanvragen op werkdagen en dient dit tenminste 24 uur voor eerste gebruik daarvan te doen. De Schiphol voertuigpas wordt uitsluitend voor de duur van de functioneel noodzakelijke activiteiten uitgegeven.

#### **5.2. k Schiphol voertuigdagpas**

Het gebruik van de Schiphol voertuigdagpas is bedoeld voor voertuigen die op korte termijn en voor een korte periode zelfstandig toegang moeten verkrijgen tot Airside SRA-CP. De pas is slechts te gebruiken voor een periode van maximaal 24 uur en dient per werkdag te worden aangevraagd. De Schiphol voertuig dagpas kan worden aangevraagd indien de noodzaak voor toegang beperkt is tot maximaal 10 dagen per kalenderkwartaal. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een Schipholpas personen met de juiste autorisaties.

#### **5.2. l Schiphol voertuigdagkaart**

De Schiphol voertuigdagkaart wordt verstrekt bij voertuigdoorlaatposten aan personen die op functioneel noodzakelijke gronden, met hun voertuig Airside SRA-CP of een bouwterrein willen betreden. Personen in het bezit van een geldige en juiste Schipholpas behoeven geen begeleiding. Personen die niet in het bezit zijn van een persoonlijke Schipholpas, dienen begeleid te worden door een Schipholpashouder met permanente dan wel incidentele begeleidingsbevoegdheid. De houder van de voertuigdagkaart dient in het laatste geval te allen tijde bij de begeleidingsbevoegde Schipholpashouder te blijven. De begeleider is volledig verantwoordelijk voor zijn/ haar bezoeker(s). De voertuigdagkaart is geldig voor een termijn van 24 uur. De overige criteria zijn opgenomen aan de achterzijde van de Schiphol voertuigdagkaart.

Indien er begeleiding plaatsvindt door een Schipholpashouder met incidentele begeleidingsbevoegdheid dient dit van tevoren aangevraagd te worden met akkoord van de handtekeninggemachtigde.

Op (het gebruik van) de Schiphol voertuigdagkaart zijn de Voorwaarden Schiphol Voertuigpas van toepassing.





## 5.2. m Voorwaarden voor daadwerkelijk verlenen van wel/ geen toegang.

Op basis van de geldende wet- en regelgeving maar ook intern beleid is een aantal voorwaarden opgesteld die voor iedereen die toegang wenst tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden van toepassing is. Met Schipholpas personen worden alle toegangsbewijzen bedoeld die worden uitgegeven als toegangsbewijs door Amsterdam Airport Schiphol. Deze voorwaarden zijn:

- De Schipholpas personen is eigendom van Amsterdam Airport Schiphol en dient altijd op verzoek hiervan te worden terug gegeven.
- Voor de afgifte van een luchthavenidentiteitskaart is een geldig legitimatiebewijs dat informatie geeft over de nationaliteit of verblijfsstatus van de houder noodzakelijk. Dit is een paspoort of een nationale identiteitskaart. Een rijbewijs wordt in dit geval niet als legitimatiebewijs geaccepteerd.
- Iedereen die zich in niet voor publiek toegankelijke delen bevindt en/of die in slechts voor een beperkte categorie van de op de luchthaven werkzame personen toegankelijke delen is, dient de Schipholpas personen en/of Crew-ID zichtbaar te dragen. Voor voertuigen geldt dat de voertuigpas of –kaart zichtbaar aangebracht dient te zijn.
- Op grond van de luchtvaartwet artikel 37b, lid 3, sub c zijn crew en personeel te allen tijde verplicht hun Schipholpas personen en/of Crew-ID ter inzage aan beveiligingspersoneel af te geven bij het betreden van bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden.
- De houder van een Schipholpas personen is altijd verplicht aanwijzingen van het beveiligingspersoneel of andere bevoegden op te volgen.
- De houder van een Schipholpas personen is te allen tijde verplicht bij het betreden van Airside SRA-CP een beveiligingsonderzoek te ondergaan.
- De houder van een Schipholpas personen met gereedschappen autorisatie is te allen tijde verplicht dit, voorafgaand aan de security controle, te melden.
- De gebruiker dient zich te houden aan de voorwaarden waarvoor hij/zij voor akkoord getekend heeft. Deze voorwaarden worden bij de uitgifte aan de pashouder verstrekt.
- De gebruiker conformeert zich aan de Schipholregels.

Bij het niet opvolgen van één van deze voorwaarden kan het beveiligingspersoneel of kunnen andere bevoegden de toegang tot de bedrijfsbeveiligde en beschermde gebieden weigeren en kan de Schipholpas worden geblokkeerd en/of ingenomen. Hiervan zal de afdeling Security Operations in kennis worden gesteld. Deze zal namens Amsterdam Airport Schiphol acteren.

## 6. Bijlagen

### I Lijst met verklaringen conform EU verordening (EG) 300/2008

Artikel Definities	3	<p>In deze verordening wordt verstaan onder:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>„burgerluchtvaart“</b>: alle luchtvaartactiviteiten van burgerluchtvaartuigen, met uitzondering van activiteiten die worden uitgevoerd door de in artikel 3 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart vermelde staatsluchtvaartuigen;</li><li>2. <b>„beveiliging van de burgerluchtvaart“</b>: de combinatie van maatregelen en menselijke en materiële hulpbronnen, bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;</li><li>3. <b>„exploitant“</b>: een persoon, organisatie of onderneming die betrokken is of wil worden bij een luchtvervoersactiviteit. Conform de Wet luchtvaart artikel 8.1b, lid 1 betreft de exploitant de N.V. Luchthaven Schiphol, of, indien dit een ander is, de houder van de luchthavenexploitatievergunning.;</li><li>4. <b>„luchtvaartmaatschappij“</b>: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent ervan;</li><li>5. <b>„communautaire luchtvaartmaatschappij“</b>: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (1) afgegeven geldige exploitatievergunning;</li><li>6. <b>„entiteit“</b>: een persoon, organisatie of onderneming anders dan een exploitant;</li><li>7. <b>„verboden voorwerpen“</b>: wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;</li><li>8. <b>„beveiligingsonderzoek“</b>: de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren;</li><li>9. <b>„beveiligingscontrole“</b>: de toepassing van middelen om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te kunnen voorkomen;</li><li>10. <b>„toegangscontrole“</b>: de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of onbevoegde voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen;</li><li>11. <b>„airside c.q. luchtzijde“</b>: de zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan; de toegang tot deze zone is beperkt;</li><li>12. <b>„landside c.q. landzijde“</b>: die zones van een luchthaven, de aangrenzende terreinen en de gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren; de toegang tot deze zone kan beperkt worden;</li><li>13. <b>„om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone“</b>: het gedeelte van de luchtzijde waartoe niet alleen de toegang beperkt is, maar waar ook andere normen voor de beveiliging van de luchtvaart van toepassing zijn;</li><li>14. <b>„afgebakende zone“</b>: een zone die door middel van toegangscontroles afgescheiden is van ofwel om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones ofwel, als</li></ol>
-----------------------	---	---

---

de afgebakende zone zelf een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone is, van andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven;

15. **„achtergrondcontrole“**: een geregistreerde controle van de identiteit van een persoon, met inbegrip van eventuele criminele antecedenten, als deel van de beoordeling of die persoon in aanmerking komt voor niet-begeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;

16. **„transferpassagiers, -bagage, -vracht of -post“**: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met een ander luchtvaartuig dan dat van aankomst;

17. **„transitpassagiers, -bagage, -vracht of -post“**: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met hetzelfde luchtvaartuig als dat van aankomst;

18. **„passagier die de orde kan verstoren“**: een persoon die wordt uitgezet, een persoon aan wie de toegang tot het land is geweigerd of een persoon in wettelijke hechtenis;

19. **„cabinebagage“**: bagage die bestemd is om in de cabine van een luchtvaartuig te worden vervoerd;

20. **„ruimbagage“**: bagage die bestemd is om in het ruim van een luchtvaartuig te worden vervoerd;

21. **„begeleide ruimbagage“**: bagage die wordt vervoerd in het ruim van een luchtvaartuig en die voor een vlucht is ingecheckt door een passagier die met diezelfde vlucht reist;

22. **„bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij“**: post die als afzender en als geadresseerde een luchtvaartmaatschappij heeft;

23. **„bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij“**: materieel dat afkomstig is van een luchtvaartmaatschappij en bestemd is voor een luchtvaartmaatschappij of dat door een luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt;

24. **„post“**: zendingen van correspondentie en andere voorwerpen, andere dan bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, die aangeboden worden door en bedoeld zijn voor levering aan postdiensten overeenkomstig de regels van de Wereldpostunie;

25. **„vracht“**: goederen, met uitzondering van bagage, post, bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij en vluchtbenodigdheden, die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig;

26. **„erkend agent“**: een luchtvaartmaatschappij, agent, expediteur of andere entiteit die zorg draagt voor de beveiligingscontroles met betrekking tot vracht of post;

27. **„bekende afzender“**: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht of post met om het even welk luchtvaartuig te vervoeren;

28. **„vaste afzender“**: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht met om het even welk vrachtvliegtuig of post met om het even welk postvliegtuig te vervoeren;

29. **„beveiligingscontrole van een luchtvaartuig“**: een inspectie van die delen van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft

---

---

alsmede een inspectie van het ruim met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;

30. **„beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig“**: een inspectie van de binnenkant en van de toegankelijke delen van de buitenkant van het luchtvaartuig met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van het luchtvaartuig op te sporen;

31. **„meereizend beveiligingsagent“**: persoon die door een staat is aangesteld en die meereist aan boord van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij die een vergunning van die staat heeft gekregen teneinde die luchtvaartuigen en de inzittenden ervan te beschermen tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de vlucht.

---