|  |  |
| --- | --- |
| FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID  Tiensestraat 41  3000 leuven  Academiejaar 2015 - 2016 | sedes |

De private veiligheidszorg op de luchthaven:

een rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland

De private veiligheidszorg op de luchthaven:

een rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland

Promotor: Prof. D. VAN DAELE

Begeleider: T. PUTZEYS

Verhandeling, ingediend door ELISA LINGIER, bij het eindexamen voor de graad MASTER IN DE CRIMINOLOGISCHE WETENSCHAPPEN

|  |  |
| --- | --- |
| FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID  Tiensestraat 41  3000 leuven  Academiejaar 2015 - 2016 | sedes |

De private veiligheidszorg op de luchthaven:

een rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland

De private veiligheidszorg op de luchthaven:

een rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland

Promotor: Prof. D. DAELE

Begeleider: T. PUTZEYS

Verhandeling, ingediend door ELISA LINGIER, bij het eindexamen voor de graad MASTER IN DE CRIMINOLOGISCHE WETENSCHAPPEN

# Samenvatting

De laatste decennia heeft de private veiligheidssector een explosieve groei gekend. Dit leidt dan ook tot een toenemende aandacht voor private bewaking en beveiliging vanuit de wetenschappelijke wereld. Desondanks is er nog nauwelijks onderzoek verricht naar de manier waarop de bewakingssector zijn rol vervult op de luchthaven. Nochtans staat deze sector in om de veiligheid en de noden van de burger te verzekeren op de luchthaven. Daarnaast is ook de manier waarop bewakingsagenten zelf worden gecontroleerd nog een redelijk onbekend onderzoeksterrein ondanks dat dit gegeven recent in de media aan bod kwam.

Het doel van dit onderzoek is daarom enerzijds de regulatie van het beroep van bewakingsagenten op de luchthaven in kaart te brengen en anderzijds wordt er nagegaan welke instanties bevoegd zijn voor de proactieve en reactieve controle bij de uitoefening van dit beroep. Aan de hand van een functioneel rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland wordt er getracht een beter inzicht in de Belgische en Nederlandse situatie omtrent de bevoegdheden en het toezicht op de private bewakingsmaatschappijen te bekomen.

Zowel België als Nederland hebben een gelijkaardige historische ontwikkeling meegemaakt op vlak van de wetgeving rond private bewaking. Daarnaast zijn beide landen onderhevig aan de Europese verordeningen omtrent de beveiliging van de luchtvaart. Hierdoor zijn de bewakingswerkzaamheden op vlak van de controle van passagiers en handbagage gelijklopend. Op vlak van het proactief en reactief toezicht zijn er echter wel verschillen merkbaar. Enerzijds onderscheiden de landen zich op vlak van opleiding, achtergrondonderzoek en het legitimatiebewijs. Anderzijds zijn er verschillende instanties verantwoordelijk voor het toezicht op de private veiligheidssector in beide landen.

# Dankwoord

Een thesis is clichématig een werk van lange adem. Vol ambitie begon ik aan dit onderwerp, maar kwam tijdens de weg naar het langverwachte eindepunt toch wat hindernissen tegen die me de moed soms lieten zakken. Nu u deze woorden aan het lezen bent, kan u besluiten dat ik de finish heb gehaald. Mijn oprechte dank gaat uit naar alle personen die deze meesterproef mede hebben mogelijk gemaakt.

Eerst en vooral wil ik professor Dirk Van Daele bedanken voor het accepteren van mijn thesisonderzoeksonderwerp om vanaf dan het avontuur aan te kunnen gaan. Zijn assistente, Tiffany Putzeys die me steeds weer opnieuw voorzag van de nodige begeleiding en feedback waardoor ik mijn reis met nieuwe inzichten verder kon zetten. Ook de Belgische en Nederlandse respondenten wil ik bedanken voor het vrijmaken van hun tijd en voor het delen van hun expertise.

Daarnaast gaat er ook dank uit naar mijn mama. Die mijn beslissing om te stoppen met de hogeschool om mijn universitaire droomopleiding aan te vatten onmiddellijk aanvaardde. Ook dank aan mijn medestudenten die mij gedurende de opleiding tijdens de hoorcolleges vergezelden. Eveneens een dankjewel aan mijn vrienden die ter tijd en stond plaats maakten in hun agenda voor de nodige ontspanning.

En *“last but not least”* mijn vriend Jeroen, die mij doorheen deze opleiding steeds bleef (onder)steunen en motiveren.

Hartelijk bedankt iedereen!

Mei 2016

**INHOUDSOPGAVE**

[Samenvatting .](#_Toc452987744)

[Dankwoord I](#_Toc452987745)

[Lijst van afkortingen IV](#_Toc452987746)

[Lijst van figuren V](#_Toc452987747)

[INLEIDING 1](#_Toc452987748)

[Hoofdstuk I: Private veiligheidszorg 3](#_Toc452987749)

[1.1. Veiligheidszorg 3](#_Toc452987750)

[1.1.1. Het begrip veiligheid en private veiligheidszorg 3](#_Toc452987751)

[1.1.2. Het ontstaan van de private veiligheidszorg 5](#_Toc452987752)

[1.1.3. Het verschil tussen de reguliere en de private veiligheidszorg 8](#_Toc452987753)

[1.2. Veiligheidscontrole op de luchthaven 10](#_Toc452987754)

[1.2.1. Het begrip veiligheidscontrole 10](#_Toc452987755)

[1.2.2. Veiligheidscontrole als antwoord op ernstige criminaliteit en terrorisme op de luchthaven 11](#_Toc452987756)

[1.2.3. Het internationaal en Europees juridisch kader van de veiligheidscontrole op de luchthaven 13](#_Toc452987757)

[1.2.4. De veiligheidscontrole van de passagiers en de handbagage. 16](#_Toc452987758)

[1.2.5.Toezicht op het bewakingspersoneel 20](#_Toc452987759)

[1.3. Kernproblematiek 25](#_Toc452987760)

[Hoofdstuk II: Methodologisch kader 28](#_Toc452987761)

[2.1. Rechtsvergelijkend onderzoek 28](#_Toc452987762)

[2.2. Landenkeuze 30](#_Toc452987763)

[2.3. Gehanteerde bronnen 31](#_Toc452987764)

[2.4 Kwaliteit van het onderzoek 32](#_Toc452987765)

[Hoofdstuk III: De regulering van de private bewaking 35](#_Toc452987766)

[3.1. Historiek private bewaking 35](#_Toc452987767)

[3.1.1. België 35](#_Toc452987768)

[3.1.2. Nederland 39](#_Toc452987769)

[3.1.3. Vergelijkend perspectief 42](#_Toc452987770)

[3.2. Controle op de passagiers en de handbagage 45](#_Toc452987771)

[3.2.1. België 45](#_Toc452987772)

[3.2.2. Nederland 50](#_Toc452987773)

[3.2.3. Vergelijkend perspectief 55](#_Toc452987774)

[Hoofdstuk IV: De controle op de private bewakingsagenten 58](#_Toc452987775)

[4.1. Het proactief toezicht op de private bewakingssector op de luchthaven 59](#_Toc452987776)

[4.1.1. België 59](#_Toc452987777)

[4.1.2. Nederland 66](#_Toc452987778)

[4.1.3. Vergelijkend perspectief 72](#_Toc452987779)

[4.2. Het reactief toezicht op de private bewakingssector op de luchthaven 75](#_Toc452987780)

[4.2.1. België 75](#_Toc452987781)

[4.2.2. Nederland 81](#_Toc452987782)

[4.2.3. Vergelijkend perspectief 86](#_Toc452987783)

[Hoofdstuk V: Conclusie en aanbevelingen 90](#_Toc452987784)

[Bibliografie 94](#_Toc452987785)

[Bijlagen 107](#_Toc452987789)

# Lijst van afkortingen

AIVD Algemene Inlichtingen en Veiligheidsdienst

BAC Brussels Airport Company

CAPPS Computer-Assisted Passenger Prescreening

CBT Computer-Based Training

DB3 Directie Bewaking, Beveiliging, Burgerluchtvaart

DGLV Directoraat Generaal van de Luchtvaart

DPV Directie Private Veiligheid

EU Europese Unie

EVRM Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens

ICAO The International Civil Aviation Organisation

KB Koninklijk Besluit

KMar Koninklijke Marechaussee

LAG Liquids and Gels

MBO Middelbaar Beroepsonderwijs Opleidingen

NCTV Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid

NSB Nationaal Socialistische Beweging

PV Proces Verbaal

SBB Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven

SVPB Stichting Vakexamens voor de Particuliere Beveiligingsorganisaties

SRA Security Restricted Area

VGB Verklaring van Geen Bezwaar

WPBR Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus

# Lijst van figuren

[Figuur 1: Screening passagiers en (hand)bagage 19](#_Toc453011724)

[Figuur 2: Ratio privaat veiligheidspersoneel per publieke politieofficier 43](#_Toc453011725)

# INLEIDING

De laatste decennia heeft de private veiligheidssector een explosieve groei gekend. Verschillende oorzaken liggen hieraan ten grondslag. Zo hebben private bewakings- en beveiligingsdiensten zich onder meer geprofileerd in de financiële en gezondheidszorgsector waar de politie afwezig bleef. Daarnaast konden bedrijven, grote winkelketens en pretparken, maar ook particulieren door de opkomst van de private veiligheidssector een oplossing vinden voor de bescherming van hun goederen en bezittingen tegen een aanvaardbare prijs.[[1]](#footnote-1) Ook spelen nieuwe maatschappelijke en technologische ontwikkelingen een rol bij de opkomst van de private veiligheidssector. Zo hebben enerzijds het openstellen van de binnengrenzen in de EU, wat zorgde voor een toenemende multiculturele samenleving, en anderzijds de opkomst van nieuwe communicatievormen (onder andere Facebook en Google Street View) gevolgen voor de aard en de omvang van criminaliteit, wat samenhangt met stijgende onveiligheidsgevoelens in de samenleving.[[2]](#footnote-2) Dit leidt dan ook tot een toenemende aandacht voor private bewaking en beveiliging vanuit de wetenschappelijke wereld. Zo werden er verschillende onderzoeken naar de private veiligheidssector en het onderscheid tussen de private en publieke sector uitgevoerd.[[3]](#footnote-3)

Desondanks is er vanuit de wetenschappelijke wereld nog nauwelijks onderzoek verricht naar de manier waarop de bewakingssector zijn rol vervult op de luchthaven. Nochtans staat deze sector in om de veiligheid en de noden van de burger te verzekeren op de luchthaven. Na de terroristische aanslagen van 9/11 in New York en Washington en de recente crash van een Russisch passagiersvliegtuig in de Sinaï-woestijn in Egypte[[4]](#footnote-4), is er desalniettemin een voortdurende behoefte aan een effectieve screening van passagiers en hun bagage. Daarnaast is ook de manier waarop bewakingsagenten zelf worden gecontroleerd nog een redelijk onbekend onderzoeksterrein ondanks dat deze deelsector veel in de media komt. Zo verscheen er in De Morgen een artikel waarin er aangeklaagd werd dat er in de luchthavens van Charleroi, Luik en Oostende sinds 2010 geen controle meer is geweest op de bewakingsagenten. Op Brussels Airport was er in de voorbije acht jaar maar één controle. CD&V-Kamerlid Franky Demon vraagt zich hierbij af: *“Wat als er iemand met slechte bedoelingen infiltreert in zo'n bewakingsfirma? In tijden van mondiale terreur en dreiging zou je toch niks aan het toeval mogen overlaten."[[5]](#footnote-5)* Aangezien bewakingsagenten vaak in een kwetsbare positie verkeren doordat ze onder meer in contact komen met persoonlijke informatie, een zekere gezagspositie bezitten en steeds meer politionele taken dienen uit te voeren, dringt er zich hier dus een onderzoek op.

Het doel van dit onderzoek is enerzijds de regulatie van het beroep van bewakingsagenten op de luchthaven in kaart te brengen en anderzijds wordt er nagegaan welke instanties bevoegd zijn voor de proactieve en reactieve controle bij de uitoefening van dit beroep. Aan de hand van een rechtsvergelijking tussen België en Nederland wordt er getracht een dieper inzicht te verwerven in het eigen rechtssysteem. Er wordt geprobeerd een beter inzicht in de Belgische en Nederlandse situatie omtrent de bevoegdheden van private bewakingsmaatschappijen en het toezicht bij de uitoefening van deze bevoegdheden te bekomen. Op deze manier kan er enerzijds een breder inzicht in het Belgisch rechtsstelsel worden gecreëerd op vlak van private bewaking, door deze te vergelijken met het Nederlandse systeem. Anderzijds kan er aan de hand van deze vergelijkende studie nagegaan worden of een hervorming van het eigen systeem moet worden overwogen.[[6]](#footnote-6)

In het eerste hoofdstuk van deze thesis wordt het begrip private veiligheid en veiligheidscontrole uiteengezet aan de hand van een literatuurstudie. In het tweede hoofdstuk volgt er een beschrijving van de methode die wordt gehanteerd, met daarin de voorstelling van de gebruikte rechtsvergelijking, een verantwoording van de landkeuze en de gehanteerde bronnen. Om af te sluiten wordt de kwaliteit van het onderzoek besproken. In het derde hoofdstuk volgt het eigenlijke rechtsvergelijkend onderzoek, waarbij enerzijds de regulering en anderzijds de controle op de private bewaking op de luchthaven wordt nagegaan. In het vierde en laatste hoofdstuk van deze meesterproef wordt de algemene conclusie van de rechtsvergelijkende studie besproken en worden er mogelijke aanbevelingen meegegeven.

# Hoofdstuk I: Private veiligheidszorg

In het eerste deel van dit hoofdstuk wordt er een algemeen beeld weergegeven van de private veiligheidszorg. Dit gebeurt aan de hand van een definitie van veiligheid en private veiligheidszorg, het ontstaan van deze sector en het verschil met de reguliere veiligheidszorg. In het tweede deel wordt er vervolgens dieper ingegaan op de private veiligheidszorg op de luchthaven. Achtereenvolgens wordt het begrip veiligheidscontrole, de controle op passagiers en de handbagage en het toezicht op het bewakingspersoneel toegelicht. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van de kernproblematiek.

## **1.1. Veiligheidszorg**

### 1.1.1. Het begrip veiligheid en private veiligheidszorg

Een duidelijke conceptualisatie van private veiligheidszorg is noodzakelijk eer er dieper theoretisch ingegaan wordt op dit concept. Voordat er een definitie kan gevormd worden van private veiligheid moet er eerst breder gekeken worden naar wat er verstaan wordt onder veiligheid.

Om een algemene definiëring voor het begrip veiligheid te vinden, kan er eerst worden gekeken naar wat er in het recht wordt verstaan onder veiligheid. Artikel 5§1 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (hierna EVRM) houdt het recht op persoonlijke vrijheid en veiligheid in. De veiligheid van de burger wordt in elk democratisch land beschouwd als een fundamenteel mensenrecht en is noodzakelijk voor het behoud van de rechtsstaat.[[7]](#footnote-7) Menselijke veiligheid kan worden gedefinieerd op twee manieren, zowel positief als negatief. De *Commission on Human Security* hanteert een positieve definitie over de veiligheid van mensen: *“Menselijke veiligheid betekent bescherming van de fundamentele vrijheden, vrijheden die de essentie van het leven zijn. Het betekent het beschermen van mensen uit kritische (ernstige) en doordringende (wijdverspreide) bedreigingen en situaties”*.[[8]](#footnote-8) Als veiligheid wordt gedefinieerd in de negatieve zin, betekent het “*de afwezigheid van bedreigingen voor de verschillende fundamentele menselijke waarden, met inbegrip van de meest fundamentele menselijke waarde, de fysieke veiligheid van het individu*”.[[9]](#footnote-9) Niettemin zijn beide definities belangrijk om het begrip van recht op veiligheid volledig te begrijpen.

In het huidige veiligheidslandschap houden zowel publieke als private actoren zich bezig met veiligheid. In dit verband kan men spreken van publieke en private veiligheidszorg. Private veiligheidszorg is van oorsprong een Noord-Amerikaans fenomeen. In de Angelsaksische wetenschappelijke literatuur worden er verschillende benamingen gebruikt voor de activiteiten op vlak van veiligheid die binnen het particuliere domein plaatsvinden, namelijk: “*private policing, private security, private justice, security management en security consultancy”*.[[10]](#footnote-10) Algemeen kan private veiligheidszorg omschreven worden als “*the process whereby individuals and agencies (be they governments or corporations) make use of the age-old prerogative of self-help to protect their belongings and persons* ”.[[11]](#footnote-11) Inhoudelijk wordt private veiligheidszorg door Cools omschreven als *“een geheel van activiteiten bestaande uit preventie, ordehandhaving, opsporing, informatie-inwinning en adviesverlening inzake criminaliteit, overlast en onveiligheidsgevoelens en die op een vrije markt complementair en concurrentieel door private (rechts)personen tegen betaling wordt aangeboden aan private en publieke (rechts)personen*.”[[12]](#footnote-12) Beide definities tonen aan dat private veiligheidszorg door instellingen op zowel overheids-, ondernemings- als individueel niveau kan worden georganiseerd voor publieke of private (rechts)personen. Zo maakte de burgerwacht ondanks haar grondwettelijk karakter toch deel uit van de private veiligheidszorg aangezien zij door de burgerij werd ingeschakeld om hun particulier bezit te beschermen.[[13]](#footnote-13) Ook de omgekeerde beweging is merkbaar in het huidige veiligheidslandschap. Zo worden bepaalde taken van de politie overgeheveld naar de private sector zonder dat het de bedoeling is deze te vervangen (onder andere het beheer van gevangenissen en de bewaking van overheidsgebouwen).[[14]](#footnote-14)

### 1.1.2. Het ontstaan van de private veiligheidszorg

In de literatuur hebben verschillende onderzoekers het ontstaan van de private veiligheidszorg beschreven. Zo verschenen er in de jaren zeventig in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië voor het eerst publicaties over de plaats van de private sector in de samenleving.[[15]](#footnote-15) Vervolgens werden er studies verricht met de nodige kritiek naar commerciële beveiligingsbedrijven en recherchebureaus.[[16]](#footnote-16) Daarna volgde er een resem aan boeken en artikelen over de aard, omvang, oorzaken, wettelijk regulering en maatschappelijke implicaties van de commercialisering van de politietaken.[[17]](#footnote-17) Deze onderzoekers hebben diverse verklaringen gegeven voor het ontstaan van de private sector. Volgens Van Steden kunnen deze verklaringen teruggebracht worden tot vier factoren als verklaring voor de opkomst van de private veiligheidszorg, namelijk (1) de risicosamenleving, (2) semipublieke ruimten, (3) de onmacht van de overheid en (4) belangen van de opdrachtgevers.[[18]](#footnote-18)

De Duitse socioloog Beck spreekt ten eerste over een risicosamenleving. Volgens Beck leven we “*in a world of unprecedented danger, but rather – we live in a world that has to make decisions concerning its future under the conditions of self-inflicted insecurity”*.[[19]](#footnote-19) De moderne samenleving bestaat uit een maatschappij die faalt in de beheersing van de door haar zelf gecreëerde risico’s.[[20]](#footnote-20) Daarbij wordt er vooral verwezen naar ecologische rampen zoals Tsjernobyl. Deze rampen hebben *“enorme sociale gevolgen en consequenties op de hele maatschappij en de sociale, politieke, ecologische en individuele risico’s ontsnappen in toenemende mate aan de controlerende en beschermende instituties van de industriële maatschappij*”.[[21]](#footnote-21) Ook in het werk van Giddens spelen risico en onveiligheid een belangrijke rol. Risico’s creëren gevoelens van onrust en onveiligheid, en mensen vragen hierdoor om zekerheden. Deze zekerheden vinden mensen terug in de kennis van experts op het terrein van veiligheidshandhaving. Onder meer de private sector kan de samenleving helpen door de risico’s te minimaliseren en te zorgen voor een veilige(re) leefomgeving.[[22]](#footnote-22)

Ten tweede komen er in publieke ruimtes zoals winkelcentra en pretparken veel mensen samen waardoor deze ruimtes kwetsbaar zijn voor misdrijven gaande van winkeldiefstal tot terrorisme. Veel van deze publieke ruimtes worden beheerd door private instanties waardoor er eerder gebruikt wordt gemaakt van de benaming *“mass private property”* (semipublieke ruimtes).[[23]](#footnote-23) Praktisch is het echter onmogelijk om op elk van deze plaatsen politie te laten patrouilleren. Het werkterrein van de politie is beperkt tot openbare plekken zoals straten en parken. Daarnaast willen de eigenaren van deze semipublieke ruimtes zelf controle over hun territorium houden en schakelt men daarom liever niet de politie in. Volgens Shearing ontstaan er “*private governments as private corporate entities which have taken advantage of the provision of property and contract law to regulate activities taken place on their property.*”[[24]](#footnote-24)

Ten derde is er de onmacht van de overheid. Door de opmars van de private sector verliest de overheid terrein als veiligheidshandhaver. De overheid is niet meer de enige ordehandhaver in de samenleving. Jones en Newburn onderscheiden twee typen verklaringen hiervoor, namelijk de *“fiscal constraint theory”* en de *“pluralist theory”*.[[25]](#footnote-25) De eerste theorie wijst op de drang van politici om te bezuinigen op overheidsdomeinen. Deze bezuinigingen treffen ook de werkzaamheden van de politie, zodat er een hiaat in de veiligheidshandhaving ontstaat. De private sector vult de publieke sector aan bij het vervullen van beveiligings- en opsporingstaken.[[26]](#footnote-26) Zij zijn zogenaamd de ‘junior partners’ van de overheid. Ook in de junior-partner theorie van Kakalik en Wildhorn wordt private politiezorg complementair aan de reguliere politiezorg gezien.[[27]](#footnote-27) De privésector neemt het hier dus over waar de overheid niet meer verder in voorziet. Er is dus een duidelijke grens tussen de taken van beide sectoren waardoor ze niet met elkaar in concurrentie treden en er dus gesproken kan worden van een ‘partnership’.[[28]](#footnote-28) De tweede theorie focust op de ‘pluralisering’ van de politiefunctie. De onderzoekers stellen hierbij vast dat het staatsmonopolie op de politiefunctie fragmenteert. Hierbij ontstaat er een raamwerk van verschillende organisaties, waardoor de macht niet meer bij één centrale actor ligt.[[29]](#footnote-29) Ook in de economische theorie van Shearing en Stenning is de private politiezorg niet langer complementair, maar concurrentieel.[[30]](#footnote-30) De particuliere sector moet niet enkel gezien worden in de context van het politiële en justitiële apparaat van de overheid. De doelstelling van de veiligheidsindustrie is immers het voorkomen van verlies, in tegenstelling tot het voorkomen en bestraffen van misdaad. De private sector moet inzake politietaken slechts verantwoording afleggen bij de private opdrachtgever.[[31]](#footnote-31) In de eerste benadering wordt dus de financiële crisis aangewezen als de aanzet tot de groei van de private sector, terwijl de tweede benadering de fragmentatie van de staatsmonopolie op de politiefunctie aanduidt als oorzaak.[[32]](#footnote-32)

Ten vierde kan en wil de overheid niet altijd aan de eisen van de samenleving voldoen. Politie en justitie kunnen niet overal de veiligheid waarborgen en bovendien hebben deze actoren soms hun persoonlijke opvattingen over veiligheid, criminaliteit en de bestrijding hiervan. Private organisaties willen zelf graag zeggenschap over hun territorium behouden. In dit verband is het begrip *“private justice”* cruciaal. Door preventieve werkzaamheden (zoals audits en inspecties) en de mogelijkheid van beslechting van conflicten zonder inmenging van politie en justitie kunnen opdrachtgevers zelf bepalen wat criminaliteit is en welke eventuele sancties mogelijk zijn. Het zelf kunnen bepalen van de strafmaatregelen zijn vaak belangrijker voor bedrijven dan de strafrechtelijke vervolging van de daders.[[33]](#footnote-33)

Het huidige criminologische discours heeft echter meer aandacht voor de integrale veiligheidszorg. De integrale aandacht vereist een allesomvattende aanpak die rekening houdt met alle relevante factoren en (on)veiligheidsterreinen (onder andere de woon-, industriële- en verkeersveiligheid). De burger bekijkt (on)veiligheid als een totaalproduct, maar toch dient men de onveiligheidssituaties te ontleden en met elkaar in verband te brengen. Dit veronderstelt dat men moet integreren in de diepte. De causale-keten-hypothese gaat uit van het bestaan van een reeks van verschillende (on)veiligheidsproblemen die elk op zich deel uitmaken van een bepaalde causale keten van oorzaken en gevolgen. Deze veiligheidsketen moet bestaan uit “*proactieve, preventieve, preparatieve, repressieve en nazorgende schakels*”.[[34]](#footnote-34) Niet alleen de overheid, maar ook de burger en het bedrijfsleven moeten hun verantwoordelijkheden hierbinnen opnemen eventueel in samenwerking met de private sector. Deze geïntegreerde aanpak moet ervoor zorgen dat alle initiatieven en instrumenten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden, zodat dit één groot project vormt in de praktijk.[[35]](#footnote-35) Ook in het kader van het huidig strafrechtelijk beleid werken diverse private veiligheidsactoren samen met de publieke veiligheidsactoren.[[36]](#footnote-36) De steeds nieuwe behoeften van de klanten van de private

veiligheidssectoren leiden tot een verdergaande segmentering van de markt en hierdoor worden er voortdurend nieuwe functies ontwikkeld.[[37]](#footnote-37)

### 1.1.3. Het verschil tussen de reguliere en de private veiligheidszorg

Zowel de reguliere als de private veiligheidszorg houden zich dus bezig met veiligheid. Toch bestaan er een aantal verschillen tussen beide vormen van veiligheidszorg.

De reguliere veiligheidszorg, bestaande uit politie en justitie, is een overheidsorganisatie die veiligheid als een recht voor iedereen beschouwd. Ze is actief op de zogenaamde publieke veiligheidsmarkt.[[38]](#footnote-38) Deze markt is gericht op het algemeen belang en kan functioneren door middel van belastinggeld. In principe zijn alle burgers klant, maar toch heeft de overheid zeggenschap over de inzet van geld en middelen.[[39]](#footnote-39) Algemeen kan er gesteld worden dat de politie, als belangrijkste actor van de reguliere veiligheidszorg, instaat voor preventie, ordehandhaving, opsporing, informatie-inwinning en adviesverlening.[[40]](#footnote-40) Hierbij bezit zij het gelegitimeerd monopolie op fysiek geweld, maar ze moet haar actieterrein in eerste instantie wel beperken tot voor het publiek toegankelijke plaatsen. Doordat de reguliere veiligheidszorg focust op het maatschappelijk belang wordt ze als weinig klantgericht en niet marktgericht gezien.[[41]](#footnote-41) Hiertegenover staat de private veiligheidsindustrie waar de nadruk ligt op zakelijk betaalde dienstverlening. De betalende klanten hebben direct zeggenschap in wat er moet gebeuren. Cools definieert private veiligheidszorg als : *“een geheel van activiteiten bestaande uit preventie, ordehandhaving, opsporing, informatie-inwinning en adviesverlening inzake criminaliteit, overlast en onveiligheidsgevoelens”*.[[42]](#footnote-42) Dit is overeenkomstig met de taken van de reguliere politie. In tegenstelling tot de reguliere veiligheidszorg zal het actieterrein van de private veiligheidszorg zich voornamelijk beperken tot het private domein. Vanuit deze functie mag er geen geweld gebruikt worden tijdens de uitvoering van hun opdrachten. [[43]](#footnote-43)

Volgens Shearing en Stenning is er binnen de reguliere veiligheidszorg sprake van een gespecialiseerd karakter. Zo is het strafrechtelijk systeem verdeeld in vele gespecialiseerde divisies en biedt het werk aan mensen in verschillende functies zoals de politie, aanklagers, verdediging, enz. Hierbij moet er tijdens de uitoefening van de job maar één functie vervuld worden.[[44]](#footnote-44) Daarentegen wordt de private sector vaak geïntegreerd met andere organisatorische functies. Zo moeten bewakingsagenten niet alleen oog hebben voor de klanten van de winkel om het imago van hun werkgever te behouden, maar moeten ze ook tegelijkertijd een oogje in het zeil houden om de orde te bewaren. Daarnaast kan de private bewakingssector ook advies geven aan verkopers in winkelcentra om hen te doen inzien dat veilig werken zowel belangrijk is tijdens als na hun werk (bv. deuren vergrendelen, bewaring waardevolle goederen).[[45]](#footnote-45)

Daarnaast is volgens Swol de belangrijkste kerntaak van de politie het bieden van bescherming en welzijn aan de inwoners van een staat. De private veiligheidszorg focust zich daarentegen op de doelstellingen van de cliënten die betalen voor de bescherming van zichzelf en/of hun eigendom.[[46]](#footnote-46) Deze klantgerichtheid heeft belangrijke gevolgen voor de manier waarop men de particuliere beveiliging dient te onderscheiden van het openbare politiewerk. In het strafrechtelijk systeem is de overheid onpartijdig en worden individuen beoordeeld in termen van misdrijven tegen de openbare orde. Daarentegen, definieert particuliere beveiliging misdrijven in puur instrumentele termen. Het gedrag wordt niet beoordeeld op basis van de vraag of het gedrag van de dader de extern gedefinieerde morele normen schendt , maar of het nu een bedreiging is voor de belangen van zijn klant. Zo zal deze sector zich meer bezighouden met zaken als ziekteverzuim of schendingen van de vertrouwelijkheid (o.a. een werknemer die vertrouwelijke of concurrentiegevoelige informatie van een bedrijf prijsgeeft) die de belangen van de klant kunnen bedreigen, maar deze handelingen houden niet noodzakelijk een schending van de wet in. Met private veiligheidszorg wordt er daarnaast sneller opgetreden en wordt het conflict binnenshuis opgelost. Dit zorgt er voor dat het bedrijf geen imagoschade oploopt. De werkgever behoudt de controle doordat de dagelijkse werkzaamheden van het bedrijf niet in de war worden gebracht door een privaat onderzoek.[[47]](#footnote-47) De private sector richt zijn aandacht vooral op het identificeren en het verhelpen van de leemtes in veiligheidsmazen in plaats van op aanhouding of bestraffing van personen die daadwerkelijk goederen hebben gestolen.[[48]](#footnote-48)

## 1.2. Veiligheidscontrole op de luchthaven

### 1.2.1. Het begrip veiligheidscontrole

Controles worden altijd vermeld als men het heeft over beveiliging, maar worden zelden gedefinieerd. Northcutt trachtte een algemene definitie van veiligheidscontrole te geven. Hij omschreef beveiligingsmaatregelen als “*security controls are technical or administrative safeguards or counter measures to avoid, counteract or minimize loss or unavailability due to threats acting on their matching vulnerability, i.e., security risk*”.[[49]](#footnote-49)

Naast een algemene definitie van veiligheidscontrole, wordt dit begrip ook specifiek gedefinieerd in de luchtvaartsector. In artikel 3 van de EU-verordening 300/2008 wordt de volgende definitie voor de beveiliging van de luchtvaart teruggevonden: “*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*”.[[50]](#footnote-50) In het handboek van de *International Civil Aviation Organization (*hierna *ICAO)* gevonden in artikel 4.4.1, Annex 17 wordt er een algemene definitie van de veiligsheidscontrole geformuleerd binnen de context van de luchtvaartsector. Hierin staat dat “*each contracting State shall establish measures to ensure that originating passengers of commercial air transport operations and their cabin baggage are screened prior to boarding an aircraft departing from a Security Restricted Area (SRA).*”[[51]](#footnote-51) In Annex 17 wordt er echter geen definitie van security gegeven. *ICAO* hanteert vervolgens de definitie zoals deze voorkomt in het internationale recht: “*protection from man-made unlawful acts against the safety of civil aviation*.[[52]](#footnote-52) Ook criminaliteit kan de veiligheid van de burgerluchtvaart in gevaar brengen.

De definitie van de EU werd ook gevonden in andere burgerluchtvaarthandboeken -en websites.[[53]](#footnote-53) Aangezien de gemeenschappelijke regels van de burgerluchtvaart in de EU-verordening 300/2008 van toepassing zijn op alle lidstaten van de Europese Unie (EU) en dus op alle luchthavengebruikers, wordt deze definitie verder gehanteerd in deze thesis.

### 1.2.2. Veiligheidscontrole als antwoord op ernstige criminaliteit en terrorisme op de luchthaven

De veiligheidscontroles op een luchthaven zijn onontbeerlijk om de veiligheid van de passagiers te verzekeren. Regelmatig krijgen luchthavens te maken met fenomenen zoals drugssmokkel, autodiefstallen, onwettige immigratie, valsemunterij, maar ook met het wereldwijde terrorisme. De luchthaven vormt een van de belangrijkste doelwitten van terroristen. Wanneer het doel is om zoveel mogelijke slachtoffers te maken, zijn aanvallen op een luchthaven een makkelijke weg om dat doel te verwezenlijken. De kans om slachtoffer te worden van een terroristische actie “*gericht op of gebruikmakend van luchtvaart zou zeshonderd keer groter zijn dan de kans om slachtoffer te worden bij enig andere vorm van terrorisme*”.[[54]](#footnote-54) Daarnaast veroorzaakt een terroristische actie op de luchthaven al snel economische schade en wanorde. Zo was er bijvoorbeeld de dreiging op onder meer de Britse luchthaven Heathrow in 2006 en de (mede) daaruit voortvloeiende verzwaring van de beveiligingsmaatregelen op luchthavens wereldwijd terwijl er dan nog niet eens sprake was van een daadwerkelijk terroristisch incident.[[55]](#footnote-55) Volgens Branum was de privatisering van luchthavens en luchthavenbeveiliging één van de doorslaggevende oorzaken waarom het aantal incidenten van terrorisme op luchthavens is gedaald. Deze daling valt ook samen met de introductie van maatregelen als fouillering, bagagescans en metaaldetectoren.[[56]](#footnote-56) Aan de andere kant bleek na 9/11 dat de kwaliteit van particuliere beveiliging in de VS volgens sommigen ontluisterend te zijn en de bijdrage aan de veiligheid gering.[[57]](#footnote-57)

Door  de aanslagen op 11 september  2001 in New York  is de angst voor terroristische aanslagen enorm toegenomen. Beveiliging van de burgerluchtvaart is een belangrijk aandachtsgebied geworden bij de bestrijding van terrorisme. Dergelijke gebeurtenissen en de daaruit voortvloeiende onveiligheidsgevoelens zorgen ervoor dat de bescherming van de burger een hoofdzaak is en dat veiligheid moet voorop staan. David Garland beschrijft in zijn bekende werk *“The Culture of Control”* hoe sociale, economische en culturele veranderingen invloed hebben gehad op de criminaliteit in de laatmoderniteit. Het beleid in de hedendaagse maatschappij is gewijzigd naar een “*door emotie gedreven criminaliteitsbeleid waarbij de fear of crime centraal staat”*.[[58]](#footnote-58) Een van de strategieën voor het verminderen van de onveiligheidsgevoelens is de responsabilisering van de samenleving. Het beleid maakt hierbij gebruik van preventieve strategieën. Toegepast op dit onderzoek kan de veiligheidscontrole zorgen voor de veiligheid op de luchthavens en criminaliteit, zoals terrorisme, preventief voorkomen. De verantwoordelijkheid van criminaliteitspreventie verschuift daarnaast deels van de overheid naar de private sector.[[59]](#footnote-59)

### 1.2.3. Het internationaal en Europees juridisch kader van de veiligheidscontrole op de luchthaven

Op internationaal niveau worden er sedert lange tijd overeenkomsten gesloten tussen verschillende landen in verband met de veiligheid van het luchtverkeer. Zo is er onder meer het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (verdrag van Chicago) van 7 december 1944 die minimumnormen voorziet om de beveiliging van de burgerluchtvaart door de verschillende staten te verzekeren.[[60]](#footnote-60) Dit verdrag vormt de juridische ruggengraat van de regelgeving over de internationale burgerluchtvaart. In 1944 werd de voorloper van de *ICAO* opgericht om het Verdrag van Chicago te beheren. In 1974 werd de *ICAO* officieel opgericht als een gespecialiseerd orgaan van de Verenigde Naties. De *ICAO* heeft als doel de veiligheid en beveiliging omtrent luchthavens van de lidstaten die deel uit maken van deze organisatie te bevorderen en te harmoniseren. Dit tracht men te realiseren door middel van normen en voorschriften voor te schrijven die de lidstaten vervolgens implementeren. De *ICAO* heeft echter geen middelen om hen te dwingen om dit te doen.[[61]](#footnote-61) Daarnaast voert de *ICAO* ook veiligheidsaudits uit in de luchthavens van haar lidstaten. Voor de landen van de EU geldt er echter een uitzondering. In Artikel 8 van Verordening 300/2008 staat namelijk dat waar de EU en de *ICAO* overlappende veiligheidscontroles uitoefenen op luchthavens, er een overeenstemming kan worden gesloten om deze overlap tegen te gaan. Deze samenwerking is door de EU geïntegreerd in haar wetgeving via het besluit van de Raad van 24 juli 2008[[62]](#footnote-62). De Commissie voert haar veiligheidscontroles uit op de luchthavens en brengt hiervan verslag uit aan de *ICAO*. Voor EU-lidstaten is de ICAO dus slechts een onrechtstreekse controleur.[[63]](#footnote-63)

Sinds de terroristische aanslagen in september 2001 in de Verenigde Staten is de regelgeving over de hele wereld aanzienlijk uitgebreid, zowel op nationaal niveau als op internationaal niveau aan de hand van internationale samenwerkingen en overeenkomsten. Ook de Europese regelgeving heeft wegens dit vooral een passend beleid ontwikkeld, dat regelmatig wordt geactualiseerd, om enerzijds in te spelen op de toenemende risico's en bedreigingen en anderzijds op de technologische ontwikkelingen.[[64]](#footnote-64) Zo hebben het Europees Parlement en de Raad de Europese Verordening nr. 2320/2002 aangenomen waarin de gemeenschappelijke regels op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart zijn opgesteld.[[65]](#footnote-65) Volgens deze verordening is het doel van luchtvaartbeveiliging *“het voorkomen dat er risicovoorwerpen zoals wapens en explosieven in de buurt van luchtvaartuigen komen”*.[[66]](#footnote-66) Deze verordening werd vervangen door de Europese Verordening nr. 300/2008.[[67]](#footnote-67) Het Parlement en de Raad hebben de Europese Verordening nr. 300/2008 vastgesteld om de gemeenschappelijke regels en basisnormen voor de beveiliging van de luchtvaart vast te leggen, evenals mechanismen voor het toezicht op de naleving ervan. De grootste verschillen met de vorige Verordening 2320/2002 is dat de nieuwe verordening enerzijds de wettelijke basis voorzag op grond waarvan bodyscanners zouden worden geïmplementeerd.[[68]](#footnote-68) Toch was er de kritiek dat bodyscanners niet louter als een technische maatregel mogen worden beschouwd, maar daarnaast ook een grote impact hebben op de rechten van burgers. Daarom moest er een adequate basis zijn in de wetgeving voor de bescherming van deze rechten.[[69]](#footnote-69) Anderzijds werden vloeistoffen in de handbagage opnieuw toegestaan.[[70]](#footnote-70) De verordening wordt aangevuld met een reeks verordeningen die de Commissie heeft vastgesteld.[[71]](#footnote-71) Bepaalde uitvoeringsbepalingen waarin gevoelige informatie is opgenomen, worden niet openbaar gemaakt.[[72]](#footnote-72) Ook  de *Liquids and Gels* (hierna *LAG's*)  maatregelen die vermeld staan in EG Verordening nr. 1546/2006 is van toepassing op de goederen van passagiers.[[73]](#footnote-73) De regels omtrent de *LAG’s* beperken de passagiers op het meenemen van vloeistoffen, spuitbussen en gels in hun handbagage. Deze producten moeten in een doorzichtige verpakking zitten van maximaal 100 milliliter.[[74]](#footnote-74) De maatregelen wegens het schenden van deze voorwaarden zijn echter geheim.[[75]](#footnote-75)

Deze Europese verordeningen hebben een rechtstreekse werking waardoor burgers zich ten overstaan van nationale of Europese rechterlijke instanties zich rechtstreeks op een Europese rechtsregel kunnen beroepen.[[76]](#footnote-76) Dit in tegenstelling tot de *ICAO* die aanbevelingen doet waarbij het aan de lidstaat is om te bepalen wanneer en op welke wijze tot implementatie van een aanbeveling wordt overgegaan.[[77]](#footnote-77) Bovendien staan de Europese luchthavens onder toezicht van de Europese Commissie die de procedures en de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen op kwaliteit en eenduidigheid controleren. Het feit dat de Europese Commissie hen controleert, heeft voor de luchthavensector een aantal gevolgen. Ten eerste zullen de Europese regels en het toezicht uniformiteit brengen in de kwaliteit van de beveiligingsmaatregelen binnen de EU. Uiteindelijk zal de passagier die binnen de EU reist, ongeacht het EU-land, overal op vergelijkbare wijze gecontroleerd worden. In de tweede plaats moet er voorkomen worden dat binnen de EU een luchtvaartmaatschappij of een luchthaven aantrekkelijker wordt door het weglaten van beveiligingsmaatregelen. Een belangrijke consequentie is ook dat de Europese Commissie in korte tijd in staat is om nieuwe maatregelen voor alle EU-luchthavens af te kondigen.[[78]](#footnote-78)

### 1.2.4. De veiligheidscontrole van de passagiers en de handbagage.

#### 1.2.4.1. Soorten controles

Om de veiligheid op de luchthaven te waarborgen worden er verschillende controles uitgevoerd.  
Ten eerste zijn er de beveiligingsonderzoeken van de passagiers en hun handbagage. Deze controle heeft als doel om het aan boord brengen van verboden voorwerpen op het luchtvaartuig tegen te gaan.[[79]](#footnote-79) Ten tweede is er de beveiligingscontrole van de ruimbagage. Dit is de bagage die door passagiers wordt ingecheckt en in het luchtvaartuig wordt geladen. De gecontroleerde ruimbagage wordt vervolgens fysiek beveiligd om te voorkomen dat er voorwerpen aan de bagage worden toegevoegd.[[80]](#footnote-80) Ten derde is er de beveiliging van de luchthavens. De toegang tot verschillende gebieden van luchthavens wordt hierbij gecontroleerd om te voorkomen dat er onbevoegde personen deze zones betreden. Er worden beveiligingsonderzoeken uitgevoerd bij het personeel om te voorkomen dat er verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht. Daarnaast worden er controles uitgevoerd op de voertuigen die een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone binnenkomen. Tot slot zijn er ook patrouilles, bewakings- en andere fysieke controles voorzien om te voorkomen dat onbevoegde personen deze gebieden betreden.[[81]](#footnote-81) Ten vierde zijn er beveiligingscontroles en -doorzoekingen van luchtvaartuigen voor het vertrek om ervoor te zorgen dat er geen verboden voorwerpen aan boord komen.[[82]](#footnote-82) Ten slotte zijn er beveiligingsonderzoeken van vracht en post alvorens deze in een luchtvaartuig worden geladen.[[83]](#footnote-83) Voor dit onderzoek wordt er alleen gefocust worden op de screening van passagiers en hun handbagage.

#### 1.2.4.2. Veiligheidscontrole van passagiers en hun handbagage

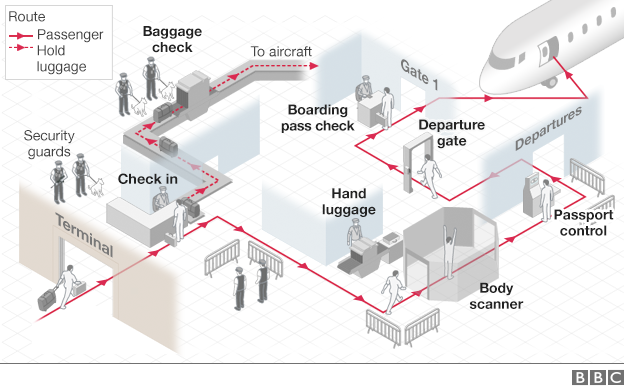
In overeenstemming met de regelgeving van de EU, worden alle EU-landen verplicht om maatregelen te nemen om de veiligheid van de passagiers en de vluchten te versterken. Alle passagiers die voor een eerste vlucht vertrekken worden samen met hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen worden gebracht. Deze regel geldt ook voor transfer- en transitpassagiers al kunnen er soms vrijstellingen plaats vinden voor deze personen.[[84]](#footnote-84)

Transferpassagiers[[85]](#footnote-85) en hun handbagage kunnen worden vrijgesteld als ze a) uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen of b) ze uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.[[86]](#footnote-86)

Transitpassagiers[[87]](#footnote-87) en hun handbagage kunnen worden vrijgesteld als ze   
 a) aan boord van het luchtvaartuig blijven of b) ze zich niet mengen met andere vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen anders dan die welke aan boord van hetzelfde luchtvaartuig gaan of c) ze uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen of d) ze uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.[[88]](#footnote-88)

Vanaf het ogenblik dat passagiers en hun handbagage onderworpen worden aan een beveiligingsonderzoek worden ze beschermd tegen eventuele manipulatie van onbevoegde personen tot het vertrek van het luchtvaartuig waarmee ze worden vervoerd.[[89]](#footnote-89) Vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen mogen daarnaast zich niet mengen met passagiers die uit derde landen komen waar  de EU­-regels niet van toepassing zijn en met vertrekkende passagiers die nog niet gecontroleerd zijn.[[90]](#footnote-90) Dit om te voorkomen dat mensen met slechte bedoelingen de bagage of vliegtuigen proberen te manipuleren om daarmee schade te berokkenen of een aanslag te plegen op het vliegtuig en de inzittenden. Deze regels gelden echter niet voor “*a) de passagiers die uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen”* of *“b) de passagiers die? uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die erkend zijn als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen”*.[[91]](#footnote-91) Daarnaast kunnen passagiers die de orde verstoren vóór vertrek aan passende beveiligingsmaatregelen worden onderworpen.[[92]](#footnote-92) Dit kunnen personen zijn die zich in hechtenis bevinden en vervoerd moeten worden, personen die de lidstaat illegaal zijn binnengekomen en die vervolgens een officieel bevel van de autoriteiten hebben gekregen om deze lidstaat te verlaten en ten slotte personen aan wie de toegang tot een lidstaat werd geweigerd en die terug worden vervoerd naar hun land van vertrek.[[93]](#footnote-93)

Wanneer een passagier vliegt naar de Verenigde Staten kan de overheid aanvullende maatregelen voorstellen aan de luchtvaartmaatschappij afhankelijk van het land waaruit het vliegtuig vertrok. De *Transportation Security Administration*, dat een onderdeel is van het overheidsdepartement voor *Homeland Security*, is belast met het beveiligen van de Amerikaanse luchthavens.[[94]](#footnote-94) Reeds voor 9/11 maakte men op Amerikaans grondgebied gebruik van “*Computer-Assisted Passenger Prescreening”* (*CAPPS*). Dit computergestuurd systeem maakte het mogelijk om passagiers in te delen in twee categorieën, namelijk passagiers die men aan een bijkomende veiligheidscontrole diende te onderwerpen en passagiers waarvoor dit niet nodig geacht werd. Het systeem analyseerde de passagiersgegevens van de check-in en vergeleek deze met een aantal vooraf opgestelde risico-indicatoren, waaronder de gedragskenmerken.[[95]](#footnote-95) Aan de hand van deze indicatoren kon men de passagiers selecteren, waarvan men het nodig achtte een bijkomende veiligheidscontrole te verrichten zoals bijvoorbeeld een extra handmatige lichaamsonderzoek of het beantwoorden van een aantal vragen.[[96]](#footnote-96) CAPPS werd vervolgens vervangen door de Passenger Name Record. Hierbij worden de data van elke passagier, de geplande reisweg en bijkomende informatie verzameld. Deze informatie was echter niet genoeg en daarom werd deze informatie gekoppeld aan de Advanced Passenger Information System. Dit is een informatiesysteem die een doeltreffende bestrijding van illegale immigratie en alsook een verbetering van de grenscontroles beoogt.[[97]](#footnote-97)

De onderstaande figuur 1 geeft een korte voorstelling weer van de verschillende veiligheidsmaatregelen die een passagier en zijn (hand)bagage ondergaat van de terminal naar het vliegtuig. Deze procedure is algemeen geldend voor alle luchthavens.[[98]](#footnote-98) 

Figuur 1: Screening passagiers en (hand)bagage

Bij de *“check in*” gelden er strenge regels over wat er vervoerd kan worden. Scherpe voorwerpen of vloeistoffen in verpakkingen groter dan 100 ml zijn niet toegelaten. De handbagage (“*hand* *luggage*”) wordt gescand op illegale items door middel van een X-ray machine. Speurhonden en chemische *“hand swabs”* kunnen gebruikt worden om explosieven te detecteren. Bij de “*body scanners*” gaan de passagiers door een metaaldetector, daarnaast kunnen deze scanners eventueel beelden maken die een schets tonen van mogelijke verborgen items onder de kleding of op het lichaam. Vervolgens gebeurt de controle van de paspoort *(“passport control”*) In sommige landen wordt er gebruik gemaakt van biometrische paspoorten. Bij dit soort paspoort wordt er gebruik gemaakt van gezichtsherkenningstechnologie om gezichten van passagiers te vergelijken met het digitale beeld dat opgenomen is in hun paspoort. Irisherkenning wordt ook gebruikt op sommige luchthavens. De *“boarding pass check”* (controle van de instapkaart) is meestal de laatste controle voordat men op het vliegtuig gaat. De meeste luchthavens hebben automatische lezers die de instapkaart controleren om te bevestigen dat de passagier aan boord gaat van de vlucht waar zijn ingecheckte bagage zich bevindt. Bij de *“bagage check”* (controle van de bagage) passeert de bagage langs een grote schaal aan x-ray machines. Daarnaast kan de bagage nog gecontroleerd worden door speurhonden. De gecontroleerde bagage wordt volledig gescheiden van de gebieden in de luchthaven waar passagiers zich bevinden.[[99]](#footnote-99)

### 1.2.5.Toezicht op het bewakingspersoneel

De beveiliging van de luchthaven is grotendeels een bevoegdheid van een lidstaat binnen de EU. De rol van de EU is beperkt tot de vaststelling van gemeenschappelijke normen voor de luchthavenbeveiliging.[[100]](#footnote-100) De EU-normen dekken het gebruik van de beveiliging van de luchthaven-apparatuur, de eis van het antecedentenonderzoek voor veiligheidspersoneel en de voorziening voor onaangekondigde inspecties van de individuele luchthaven

veiligheidsmaatregelen. [[101]](#footnote-101)

De Commissie voert reeds in 2004 op basis van de Europese Verordening nr. 2320/2002 veiligheidscontroles uit op het luchthavenpersoneel die om beveiligingsredenen toegang moeten krijgen tot security-gevoelige zones binnen de luchthaven. Volgens vicevoorzitter Loyola de Palacio is dit “*een belangrijke stap in de verbetering van de veiligheid voor vluchten vanuit luchthavens in de EU. Het is een goede zaak dat het personeel van de luchthaven ten minste hetzelfde niveau van veiligheidscontroles als passagiers moeten ondergaan*”.[[102]](#footnote-102) Naar het oordeel van de Commissie, vallen onder deze gevoelige zones in ieder geval de zones waar gescreende vertrekkende passagiers en hun handbagage zich bevinden en de vertrekkende ruimbagage die niet is afgesloten. De definitie van gevoelige zones is niet bedoeld om op uniforme wijze bepaalde zones vast te leggen voor alle luchthavens. Integendeel, het zorgt voor een flexibele benadering, zowel in tijd als in ruimte, waar een gevoelige zone wordt gezien als *“a moving envelope around the screened passengers and screened baggage as they proceed to the aircraft”.[[103]](#footnote-103)*

Het toezicht op het bewakingspersoneel op de luchthaven bestaat uit twee soorten controles. Het proactief toezicht is de controle die voorafgaat aan de uitoefening van de job. Er wordt een achtergrondonderzoek en screening uitgevoerd alvorens de vergunning tot uitoefening van de job wordt afgeleverd. Door middel van het vergunningstelsel oefent de overheid een behoorlijke sterke toezicht uit over de private beveiligingssector. Hiermee tracht men amateurs weg te houden uit een sector dat zich toelegt op de veiligheid van de burger.[[104]](#footnote-104) Daarnaast wil men de burger beschermen tegen machtsmisbruik en tegen het gebruik van methoden en middelen die de fundamentele rechten van de burger kunnen schenden door middel van het reactief toezicht. Dit reactief toezicht focust zich dus op de uitoefening van de bevoegdheden van private bewakingsagenten, waarbij controlerende instanties beschikken over een sanctieapparaat als er zich een schending zou voordoen.[[105]](#footnote-105)

#### 1.2.5.1. Het proactief toezicht

Personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken en toegangscontroles uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, moeten met succes een achtergrondonderzoek of een aan de indienstname voorafgaande controle hebben doorstaan. De bevoegde autoriteit bepaalt overeenkomstig de toepasselijke nationale regels of deze voorafgaande controle al dan niet moet worden uitgevoerd. Een achtergrondonderzoek moet ten minste bestaan uit:

a) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken; b) een controle van het strafregister ten aanzien van alle verblijfplaatsen van de betrokken persoon in ten minste de afgelopen vijf jaar, en c) de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan.[[106]](#footnote-106)

Een aan de indienstname voorafgaande controle bevat zowel onderdeel a) als b) van het achtergrondonderzoek, maar bij c) wordt er een andere formulering vastgesteld namelijk: “*een door de betrokken persoon ondertekende verklaring waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail wordt toegelicht”*.[[107]](#footnote-107)

Alle personen die in dienst worden genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, moeten voor de indienstname minstens een schriftelijke sollicitatie en een gesprek voeren om een eerste beoordeling van hun vaardigheden te kunnen opmaken. Men moet mentaal en fysiek in orde zijn om de toegewezen vaardigheden te kunnen uitoefenen.[[108]](#footnote-108)

Daarnaast moeten personen met succes de verplichte opleiding hebben gevolgd alvorens ze toestemming krijgen om zonder toezicht beveiligingsonderzoeken uit te voeren. De specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles van personen, handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van het beveiligingsonderzoek; b) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen; c) het vermogen om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen; d) kennis van de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden; e) kennis van noodprocedures; en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen: f) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren; g) kennis van fouilleringstechnieken; h) de vaardigheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt; i) kennis van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken en bijzondere beveiligingsprocedures; j) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen; k) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en l) kennis van beschermingseisen voor ruimbagage.[[109]](#footnote-109)

Personen die deze vermelde taken uitvoeren, moeten: “*a) een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure doorlopen, en b) voor personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of beelden van beveiligingsscanners analyseren, minstens om de drie jaar opnieuw worden gecertificeerd, en c) voor alle andere personen: minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd of goedgekeurd*.”[[110]](#footnote-110) Volgens deze Verordening wordt certificering verstaan als: “*een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren*”.[[111]](#footnote-111)

De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit die personen inzet om de maatregelen van het in artikel 10 van de Europese Verordening nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart uit te voeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, zorgt ervoor dat deze personen voldoen aan de normen omtrent de werving, opleiding en certificering van het personeel.[[112]](#footnote-112)

#### 1.2.5.2. Het reactief toezicht

Hoewel het aanneembaar lijkt dat de bovenstaande Europese maatregelen de overheid in staat stellen om de private bewakingssector te vrijwaren van minder betrouwbare individuen is er naast een proactieve vorm van controle ook een reactief controle- en sanctieapparaat nodig.

Op Europees niveau voert de Commissie in samenwerking met de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat inspecties uit teneinde toezicht te houden op de toepassing van de Verordening van 300/2008 door de lidstaten, en indien nodig aanbevelingen te doen om de beveiliging van de luchtvaart te verbeteren.[[113]](#footnote-113) Deze inspecties vinden onaangekondigd plaats. De Commissie licht de bij een inspectie betrokken lidstaat daar tijdig over in. De Commissie maakt vervolgens een inspectieverslag op dat aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat wordt meegedeeld De autoriteit moet in haar antwoord aangeven welke maatregelen worden genomen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te corrigeren.[[114]](#footnote-114)

Eveneens beschikken de overheid of bepaalde instanties, afhankelijk van de lidstaat, over een sanctiearsenaal waarvan mag worden aangenomen dat ze voldoende afschrikkend werkt. Zo bestaat er in bepaalde landen alleen de mogelijkheid om de toelating in te trekken, terwijl er in andere landen ook de mogelijkheid bestaat om geldboetes en/ of een gevangenisstraf op te leggen. Daarnaast bestaan er ook verschillen als de sancties gericht zijn op de private bewakingsondernemingen of het leidinggevend/uitvoerend personeel.[[115]](#footnote-115)

## 1.3. Kernproblematiek

De laatste decennia heeft de private veiligheidssector een explosieve groei gekend. Zo hebben het openstellen van de grenzen binnen de EU, een toenemende multiculturele samenleving en de opkomst van nieuwe communicatievormen gevolgen voor de aard en de omvang van de criminaliteit wat samenhangt met stijgende onveiligheidsgevoelens in de samenleving. Zo zijn de terroristische aanslagen van 9/11 in New York een belangrijke drijfveer geweest voor de ontwikkeling van internationale en Europese wetgeving die een verstrengde aanpak op het gebied van luchtvaartbeveiliging inhoudt. De veiligheid op een luchthaven is namelijk een belangrijk gegeven. Het screenen van passagiers en hun bagage is een essentieel onderdeel van de beveiliging van de luchtvaart. Daartegenover moeten passagiers erop kunnen vertrouwen dat zij op weg naar een vliegtuig gescreend worden door een erkende veiligheidsagent, die zelf ook gecontroleerd wordt door onafhankelijke instanties.

De terroristische aanslagen van 9/11 in New York en Washington en de recente crash van een Russisch passagiersvliegtuig in de Sinaï-woestijn in Egypte[[116]](#footnote-116) wijzen dus op een voortdurende behoefte aan een effectieve screening van passagiers en hun bagage. De gebeurtenissen van 9/11 lijken een aanleiding te zijn geweest voor een toegenomen aandacht op veiligheid in het algemeen. Rimanque stelt echter vast dat dit niet het geval is, en dat de focus van het recht op veiligheid reeds veel langer bestond.[[117]](#footnote-117) Volgens hem was er ook daarvoor reeds aandacht voor veiligheidsthema’s zoals verkeerveiligheid, het voorkomen van straatcriminaliteit of inbraken in woningen en handelszaken. Voor de concrete veiligheidswaarborgen op luchthavens gaat dit echter niet op. Men kan er niet omheen kijken dat de toegangscontroles voor passagiers sinds 9/11 enorm verstrengd zijn. Ook Piret haalt aan dat 9/11 het debat over het recht op veiligheid versterkte.[[118]](#footnote-118) De verstrenging van beveiligingscontroles op luchthavens is dus een logisch gevolg van deze terroristische dreigingen. Toch er is tot op heden op wetenschappelijk vlak weinig aandacht uitgegaan naar de private bewaking op de luchthaven. Er blijkt meer onderzoek gevoerd te worden naar de activiteiten binnen de private recherche en de forensische accountancy.[[119]](#footnote-119) Ook literatuur over de specifieke toezicht op de activiteiten van de private bewaking op de luchthaven blijkt amper aanwezig te zijn in vergelijking met de andere deelsectoren.

In dit onderzoek wordt er ten eerste nagegaan hoe de private bewakingssector enerzijds op algemeen vlak en anderzijds specifiek op de luchthaven is gereguleerd. Een wettelijk kader waarin de private bewakingssector wordt gereglementeerd is nodig om enerzijds de openbare veiligheidszorg de bovenhand te laten houden en anderzijds de rechten en vrijheden van de burgers te beschermen. Ten tweede wordt er nagegaan over welke middelen de overheid beschikt om onregelmatigheden vast te stellen en hoe er hier tegenover kan worden opgetreden.

Daarnaast is de doelstelling van dit onderzoek ook maatschappelijk gericht. Deze masterproef kan eventueel een bijdrage leveren om het beleid omtrent het controle- en sanctioneringssysteem van private bewakingsagenten op de luchthaven bij te sturen of te herzien. Aan de hand van een rechtsvergelijkend onderzoek wordt er getracht inzicht te verwerven in de manier waarop de private bewaking op de luchthaven wordt gereguleerd en gecontroleerd in België en Nederland. Er wordt in de eerste plaats gestreefd naar het blootleggen van de verschillen en gelijkenissen tussen beide landen. Op basis van deze analyse wordt er nagegaan of hieruit mogelijkerwijs inspiratie geput kan worden om tegemoet te komen aan eventuele Belgische knelpunten.

In dit onderzoek zullen volgende vragen centraal staan:

1. Op welke wijze wordt het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven gereguleerd in België en Nederland?

1.1. Op welke wijze kunnen private bewakingsagenten op de luchthaven in België en Nederland hun bevoegdheid van de controle op de passagiers uitoefenen?

1.2. Op welke wijze kunnen private bewakingsagenten op de luchthaven in België en Nederland hun bevoegdheid van de controle op de handbagage uitoefenen?

2. Op welke wijze is er toezicht op de uitoefening van het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven in België en Nederland?

2.1. Op welke wijze is er een proactief toezicht op de uitoefening van het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven in België en Nederland ?

2.2. Op welke wijze is er een reactief toezicht op de uitoefening van het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven in België en Nederland ?

# Hoofdstuk II: Methodologisch kader

In dit onderdeel wordt de methodologie van de masterpoef besproken. In het eerste deel wordt de keuze voor de functionele rechtsvergelijkende methode toegelicht. Daarna wordt de landenkeuze toegelicht. In een derde deel worden de gehanteerde bronnen besproken. Tot slot wordt er ingegaan op de kwaliteit van het onderzoek.

## 2.1. Rechtsvergelijkend onderzoek

De onderzoeksvragen worden beantwoord op basis van een rechtsvergelijking of “*comparative law”*. Volgens Zweigert en Kötz wordt met de term “*comparative law”* verwezen naar *“the intellectual activity with law as its object and comparison as its process”*.[[120]](#footnote-120) Op basis van deze definitie kan men een vergelijking maken wat betreft regelgeving binnen één enkel rechtssysteem. Om een vergelijking te maken over de verschillende landen heen, is er een extra dimensie nodig, namelijk internationalisme. Rechtsvergelijking is dus *“the comparison of the different legal systems in the world”*.[[121]](#footnote-121) De wetenschappelijke uitoefening van rechtsvergelijking bestaat uit een aantal belangrijke functies.[[122]](#footnote-122) Het primaire doel is het vergaren van kennis. Aan de hand van deze methode wordt er een vergelijking gemaakt tussen België en Nederland op welke manier private bewakingsagenten hun bevoegdheden kunnen uitoefenen enerzijds en anderzijds op welke manier er toezicht wordt uitgeoefend op het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven. Door op een rechtsvergelijkende wijze te onderzoeken hoe het beroep van private bewakingsagenten wordt gereguleerd en gecontroleerd in België en Nederland kan men de voor- en nadelen van de verschillende systemen afwegen. Hierbij wordt er gekozen voor een externe rechtsvergelijking. Ten tweede kan “*comparative law”* dienen als hulpmiddel voor de hervorming van wet- en regelgeving.[[123]](#footnote-123) Wanneer vergelijkende onderzoeken aangeven dat er andere en mogelijke betere manieren zijn om bepaalde problemen het hoofd te bieden, kan er een hervorming van het eigen systeem worden overwogen. Dit is eveneens het doel van deze masterproef. Er wordt getracht een beter inzicht in de Belgische en Nederlandse situatie omtrent de bevoegdheden van private

bewakingsmaatschappijen en het toezicht op de uitoefening van deze bevoegdheden te bekomen. Op deze manier kan er enerzijds een breder inzicht in het Belgisch rechtsstelsel worden gecreëerd op vlak van private bewaking door deze te vergelijken met het Nederlandse systeem. Anderzijds kan er aan de hand van deze vergelijkende studie nagegaan worden als een hervorming van het eigen systeem moet worden overwogen.[[124]](#footnote-124)

Voor dit onderzoek gebeurt de rechtsvergelijking aan de hand van de functionele methode. Volgens Zweigert en Kötz is het uitgangspunt van de functionele rechtsvergelijking dat *“the legal system of every society faces essentially the same problems, and solves these problems by quite different means though very often with similar results”*.[[125]](#footnote-125) Hieruit blijkt dat elke land geconfronteerd wordt met gelijksoortige problemen en ze op verschillende manieren probeert op te lossen, maar toch vaak tot gelijkaardige resultaten komt. Dit noemt men *“praesumptio similitudinis”*, de veronderstelling dat de uitkomsten gelijkaardig zijn.[[126]](#footnote-126) Deze vergelijking kan gebeuren op een macro- of microniveau. In dit onderzoek wordt geopteerd voor de microvergelijking die zich concentreert op specifieke instellingen, praktijken en rechtsregels die gevolgd worden om bepaalde problemen op te lossen.[[127]](#footnote-127) Zowel in België als in Nederland worden private bewakingsmaatschappijen ingezet om de veiligheid op de luchthaven te verzekeren. Toch is er in beide landen een tekort aan controles op het personeel die de controles op de passagiers en hun handbagage uitvoeren. Zoals Zweigert en Kötz terecht opmerken, omvat elk rechtsvergelijkend onderzoek echter ook een macrovergelijkend aspect waarbij de algemene institutionele context van de verschillende landen kan gesitueerd worden.[[128]](#footnote-128) In dit onderzoek wordt er namelijk ook gekeken naar de historiek en de ontwikkeling van de private sector van België en Nederland om eventuele gelijkenissen en verschillen tussen beide landen beter te kunnen contextualiseren. Zo kan de private veiligheidssector gezien worden als een specifieke praktijk in België en Nederland. Deze sector kwam enerzijds tot stand als reactie onveiligheidsgevoelens in de samenleving.[[129]](#footnote-129) Anderzijds kwamen politiediensten tot het besef dat ze criminaliteit niet meer alleen onder controle kunnen houden en dat de hulp van de private veiligheidssector noodzakelijk is.[[130]](#footnote-130) De private bewakings- en beveiligingsdiensten in beide landen krijgen steeds meer bevoegdheden, waardoor ze alsmaar duidelijker en meer in onze samenleving aanwezig zijn.

## 2.2. Landenkeuze

Aangezien dit onderzoek een beperkte termijn heeft, werd er geopteerd om een beperkt aantal landen met elkaar te vergelijken. Er werd gekozen voor een *“focused comparison”* onderzoek waarbij twee landen, namelijk België en Nederland met elkaar werden vergeleken.[[131]](#footnote-131) Voor beide landen werd er telkens één luchthaven als praktijkvoorbeeld genomen. Voor België werd er gekozen voor Brussels Airport en voor Nederland Luchthaven Schiphol. Daarnaast werd de voorkeur gegeven aan het *“most similar design”*. Hierbij worden gelijkaardige landen vergeleken in de veronderstelling dat hoe gelijkaardiger de systemen zijn, hoe gemakkelijker de factoren kunnen afgezonderd worden die verantwoordelijk zijn voor de verschillen.[[132]](#footnote-132) Een eerste gelijkenis is dat België en Nederland beschikken over een gelijkaardig politiek, sociaal en economisch landschap. Ten tweede zijn beide landen lid van de EU waardoor ze door dezelfde regelgeving zijn gebonden. Beide landen zijn namelijk onderhevig aan de Europese richtlijnen omtrent luchtvaartbeveiliging. In deze hoedanigheid zijn België en Nederland verplicht de Europese verordeningen te implementeren in het nationale recht. Dit kan erop wijzen dat de wetgeving in verband met de luchtvaartbeveiliging in België en Nederland tot op zekere hoogte gelijkaardig zal zijn. Ten derde maken zowel Brussels Airport als Luchthaven Schiphol gebruik van private bewakingsmaatschappijen, in onderaanneming, om de screening van de passagiers en hun handbagage uit te voeren. Ten slotte kwamen beide landen reeds in media wegens het feit dat er een lak is aan toezicht op het personeel die de controles op de passagiers en hun handbagage uitvoeren.[[133]](#footnote-133) Toch verschillen beide landen in het gebruik van instanties die deze private bewakingsmaatschappijen moeten controleren.

Naast deze inhoudelijke gronden, zijn er ook enkele praktische factoren die een rol hebben gespeeld in de keuze voor Nederland. Eerst en vooral is het Nederlands in beide landen de officiële voertaal. Zowel om bronnen te raadplegen als voor de afname van de interviews is het handig om de taal machtig te zijn. Toch moet er nog steeds enige waakzaamheid worden geboden dat specifieke juridische termen niet altijd dezelfde betekenis met zich meedragen tussen de verschillende landen.[[134]](#footnote-134)

België werd tijdens het onderzoek gebruikt als referentieland, omdat dit het land is waaruit het onderzoek werd gevoerd en de kennis over het Belgisch rechtssysteem het grootste is. Nederland werd hier als vergelijkingsland genomen.

## 2.3. Gehanteerde bronnen

De microfunctionele rechtsvergelijkende methode vergelijkt twee rechtssystemen. Dit gebeurt op basis van wetgeving of ook wel *“law in the books”* genoemd.[[135]](#footnote-135) In dit onderzoek werd er gebruik gemaakt van officieel gepubliceerde wetgeving. Voor beide landen werd er ten eerste gebruik gemaakt van de Europese regelgeving aangezien beiden lid zijn van de EU waardoor ze door dezelfde regelgeving zijn gebonden. Hierbij zijn de Europese Verordeningen van 300/2008 en 2015/1998 de belangrijkste wetten.

Voor België werd er vervolgens gebruik gemaakt van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (verder de wet Tobback genoemd).[[136]](#footnote-136) Ook werden er verschillende wetten en Koninklijke Besluiten (KB‘s) die de luchtvaartsector regelen, gebruikt.[[137]](#footnote-137) Voor Nederland werden vooral de wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus (verder WPBR)[[138]](#footnote-138) en de Luchtvaartwet[[139]](#footnote-139) gebruikt. Daarnaast werd er ook gebruik gemaakt van rechtsleer, rechtspraak, beleidsplannen en voorbereidende wetgevende documenten. Eveneens werd er aandacht gegeven aan sociaalwetenschappelijke bronnen om een beeld te vormen van de bevindingen die hedendaags onderzoek aantoont.

Daarnaast werden er ook twee interviews in elk land afgenomen. Deze interviews zijn namelijk een uitstekend middel om een beter zicht te krijgen op hoe de wetgeving rond private bewakingsagenten zich verhoudt tot de praktijk (“*law in action*”). De interviews zijn van semigestructureerde aard. Dit betekent dat de onderzoeker vooraf een schema opstelt met open vragen (zie bijlage) die als leidraad dient tijdens het gesprek. Zo kan er tijdens het interview flexibel worden ingespeeld op de antwoorden van de respondent.[[140]](#footnote-140) De respondenten werden doelgericht uitgekozen en dit in de eerste plaats op basis van hun functie. Uiteindelijk werden er in België twee interviews afgenomen. Het eerste interview is met een medewerker van de Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) en dient om de onderzoekster wegwijs te maken in de wetgeving rond private bewakingsagenten. Daarnaast werd er een interview afgenomen met een “*security quality manager”* van Brussels Airport Company (BAC) die instaat voor de kwaliteitscontroles op de luchthaven en dus ook de private bewakingsagenten controleert. Voor Nederland werd er enerzijds een interview afgenomen met een medewerker van de de Directie Bewaking, Beveiliging, Burgerluchtvaart (DB3) om de onderzoekster op weg te helpen met de wet -en regelgeving in Nederland. Anderzijds werd er een interview afgenomen met iemand van de Koninklijke Marechaussee (KMar). Deze dienst betekent als voornaamste screeningsautoriteit een grote meerwaarde. De interviews met de Nederlandse respondenten gebeurden aan de hand van een interviewschema die via mail werd doorgestuurd naar de respondenten. Hierbij was er wederzijds steeds plaats voor bijkomende vragen en opmerkingen. Na het afnemen van de interviews werden deze data verwerkt aan de hand van kwalitatieve data-analyse. De interviews werden tijdens het gesprek, mits toestemming, opgenomen en vervolgens volledig uitgetypt en geanalyseerd door de onderzoekster. Ten slotte werden er nog verschillende mails gestuurd naar meerdere respondenten als aanvulling op de vragen die opdoken tijdens het verwezenlijken van deze masterproef.

## 2.4 Kwaliteit van het onderzoek

Ten eerste zijn er beperkingen die samenhangen met de gekozen methodologie voor dit onderzoek. Bij een rechtsvergelijking schuilt er gevaar voor etnocentrisme , namelijk wanneer er vanuit gegaan wordt dat “*het eigen systeem beter werkt dan dat van andere landen omdat men er meer kennis over bezit*”.[[141]](#footnote-141) Om aan dit probleem tegemoet te komen, werd er in dit onderzoek getracht om zo objectief mogelijk de vergelijking tussen België en Nederland te maken en zich niet te laten beïnvloeden door een eventuele voorkeur voor het Belgisch systeem. Ten tweede is het nadeel van de keuze voor België en Nederland dat deze landen allebei lid zijn van de EU. In deze hoedanigheid zijn België en Nederland verplicht de Europese Verordening van 300/2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart te implementeren in het nationale recht. Dit betekent dat de wetgeving omtrent luchtvaartbeveiliging in België en Nederland tot op zekere hoogte gelijkaardig zal zijn, daar het een weerspiegeling is van de Europese regulering op dit vlak. Gelijkenissen kunnen de waarde van deze meesterproef verkleinen, omdat er voldoende verschillen moeten bestaan om een vergelijking waardevol te maken. Dit is in dit onderzoek niet aan de orde omwille van twee redenen. Enerzijds vaardigt de EU richtlijnen uit. Een richtlijn is enkel bindend ten aanzien van het te behalen resultaat en niet ten aanzien van de te kiezen vorm en methode.[[142]](#footnote-142) De methode kan dus wel zelf gekozen worden door de betrokken lidstaten. Anderzijds kunnen gelijkaardige juridische bepalingen net interessant zijn om te bestuderen. In deze meesterproef wordt namelijk niet enkel gebruik gemaakt van de rechtsregels, maar ook van aanvullende informatiebronnen.

Daarnaast doen er zich ook inhoudelijke problemen voor. Een derde beperking is dat er over de private bewakingsagenten op de luchthaven niet veel literatuur voorhanden is. Aangezien de luchthaven een precaire omgeving is en zeker op vlak van veiligheid is het moeilijk om informatie vrij te geven over de veiligheidsprocedures die worden uitgevoerd. Een vierde beperking is dat er slechts twee interviews per land werden afgenomen, waardoor de informatie over de praktijk eerder beperkt is. In Nederland wilde de luchthaven van Schiphol niet meewerken aan dit onderzoek. Daarnaast werd er getracht een interview vast te leggen met iemand van G4S aangezien deze private bewakingsmaatschappij, in onderaanneming voor Brussels Airport, momenteel instaat voor de screening van de passagiers en hun handbagage. Door de aanslagen van 22 maart 2016 op de luchthaven van Brussels Airport kon deze persoon echter geen tijd vrij maken voor een interview wegens het bedrijf nu prioriteiten moet stellen. Daarnaast werd er gebruik gemaakt van een doelgerichte steekproef, zodat de respondenten zeker een bijdrage konden leveren aan dit onderzoek. Een vijfde beperking hierbij is dat dit ervoor zorgt dat de resultaten niet generaliseerbaar zijn naar andere luchthavens binnen België en Nederland. Zo zijn er in België en Nederland nog andere luchthavens aanwezig die opereren met een kleinere capaciteit of/en met andere private bewakingsmaatschappijen.

# Hoofdstuk III: De regulering van de private bewaking

In het volgende hoofdstuk wordt er ten eerste een historisch overzicht gegeven van de ontwikkeling van de private veiligheidszorg in België en Nederland. Vervolgens wordt er dieper in gegaan op de bevoegdheden die private bewakingsagenten hebben op de luchthaven met name de controle op de passagiers en de handbagage. Voor België werden BAC en G4S hierbij gekozen als praktijkvoorbeelden. Sinds 2011 staat G4S Aviation Security mee in voor de luchthavenbeveiliging op Brussels Airport. In opdracht van de luchthavenuitbater BAC staat deze gespecialiseerde entiteit van G4S in om de screening van passagiers en bagage en de toegangsbeveiliging van het luchthaventerrein verzekeren.[[143]](#footnote-143) Voor Nederland dienden de Luchthaven van Schiphol, I-SEC Nederland en wederom G4S als praktijkvoorbeelden. Als aanvulling op de gebruikte wetgeving en rechtsleer werden ook de geanalyseerde interviews mee geïntegreerd in deze verhandeling.

## 3.1. Historiek private bewaking

### 3.1.1. België

In België bestond de eerste private politie vanaf de tweede helft van de 19e eeuw tot en met het einde van WOI. Haar taak was om de openbare orde te handhaven en het particuliere bezit van de burgerij te beschermen.[[144]](#footnote-144) Al snel verdween echter deze eerste private politie aangezien de keuze voor een reguliere politie zich duidelijker begon af te zetten. Tijdens het interbellum was er de opkomst van private milities.[[145]](#footnote-145) Het waren politiek getinte, extremistische groeperingen met een paramilitaire vleugel om tijdens grootschalige evenementen de openbare orde te handhaven.[[146]](#footnote-146) Door de oplopende spanningen tussen fascistische en communistische milities verbood de wet op de privémilities elke private militie of elke organisatie van private personen, waarvan het oogmerk is geweld te gebruiken of het leger of de politie te vervangen. [[147]](#footnote-147) Deze wet liet wel toe dat er uitzonderingen konden worden toegestaan op dit verbod voor niet-politieke organisaties, wat gaf ruimte aan de bewakingsorganisaties om hun activiteiten legaal uit te voeren.[[148]](#footnote-148)

Op 18 september 1989 werd het wetsontwerp op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten ingediend in de Senaat. [[149]](#footnote-149) Het doel van het wetsontwerp was om een regelgeving te creëren die de bewakingssector en de beveiligingssector aan strikte regels onderwierp. Er werd nadrukkelijk medegedeeld dat het niet de bedoeling was om een uitbreiding van deze sector te bewerkstelligen. Het wetsontwerp had verschillende redenen. Ten eerste was er het doel om de burger te beschermen tegen misbruiken van deze ondernemingen.[[150]](#footnote-150) Het wetsontwerp voorzag namelijk in een controlesysteem die een dubbele bedoeling heeft, namelijk enerzijds een permanent toezicht door de overheid op de activiteiten van de private bewakingsondernemingen en anderzijds het voorkomen en sanctioneren van activiteiten die de grenzen van de wet overschrijden. Deze mogelijkheid tot controles moest leiden tot een grotere transparantie van de activiteiten van de bewakingsondernemingen.[[151]](#footnote-151) Ten tweede was het voorkomen van een ambivalentie tussen de taken van publieke en private politie. Daarenboven moest er een sterke beperking komen op het vlak van overstapmogelijkheden van de publieke politie naar de private politie, deze ‘blue drain’ zorgde immers voor instabiliteit bij de publieke politie. Eveneens moest er een effectievere controle- en sanctiesysteem komen.[[152]](#footnote-152) Op 10 april 1990 kwam de wet op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten tot stand. Sinds 2004 gaat deze wet verder onder de naam ‘de wet op de private en bijzondere veiligheid’ (ook wel de Wet Tobback genoemd). De wet tot regeling van het beroep van privédetective kwam tot stand op 19 juli 1991.[[153]](#footnote-153)

De huidige wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid onderging door de jaren heen verschillende wetswijzigingen. Onder meer in 1999 werden er aanpassingen teweeg gebracht aan de basiswet. Ten eerste was er de noodzaak om de wetgeving conform het Europees Recht te implementeren om zo een veroordeling te vermijden. De wet was namelijk mogelijk in strijd met de principes van vrije vestiging en vrij verkeer van diensten.[[154]](#footnote-154) Een tweede doel was de integratie van de activiteiten van sociale controle uitgevoerd door privépersonen. Zo hebben bepaalde buitensporigheden in de portierswereld er onder meer voor gezorgd dat de noodzaak ontstond om de activiteiten van de persoonscontrole wettelijk te regelen in de bewakingswet.[[155]](#footnote-155) Daarnaast is er bijvoorbeeld de ministeriële omzendbrief van 1 december 2006 dat ervoor zorgde dat bepaalde taken van de reguliere politie uitbesteed kunnen worden aan onder meer private ondernemingen. [[156]](#footnote-156) De bestrijding van criminaliteit is namelijk steeds minder een exclusieve taak van politie en justitie.[[157]](#footnote-157) Als gevolg hiervan zijn er op diverse terreinen vormen van privatisering van veiligheidszorg of publiek-private samenwerking tot stand gekomen. Zo voorzag de wet in 2004 in veiligheidsdiensten binnen een openbare vervoersmaatschappij. Hierdoor worden politiediensten gedeeltelijk ontlast van hun toezichtstaak bij stations en spoorwegen.[[158]](#footnote-158) In 2010 kan een bewakingsonderneming ter ontlasting van de verkeerspolitie de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen voorzien met het oog op verkeersveiligheid.[[159]](#footnote-159) Deze wet wordt verder aangevuld met een aantal KB’s die verschillende zaken ten gronde regelen, zoals de voorwaarden betreffende de identificatiekaart en de opleiding.[[160]](#footnote-160) Het voordeel van een KB is dat de wetgever snel aanpassingen kan doorvoeren zonder de wet te moeten aanpassen, dit is voor de bewakingssector zeker opportuun aangezien deze sector onderhevig is aan wijzigingen. In het kerntakendebat met de federale regering Michel I werd er besloten dat er gewerkt wordt aan een nieuwe en vereenvoudigde wetgeving waarbij bepaalde taken worden uitgevoerd door private veiligheidsdiensten die niet tot de kerntaken van de politie horen. De politie blijft hierbij steeds het toezicht uitoefenen op de uitvoering van de taken.[[161]](#footnote-161) De kadernota integrale veiligheid van 2015 voorziet namelijk “*de inbreng van alle betrokken actoren in de veiligheidsketen om zo tot een gedragen en duurzame aanpak te komen voor een aantal onveiligheids- en criminaliteitsfenomenen*”.[[162]](#footnote-162) Eveneens staat er dat er werk gemaakt wordt van een “*nieuw en vereenvoudigd wetgevend kader (zowel voor de bedrijven als voor de overheid), de betrouwbaarheid van de actoren, het uitoefenen van de bevoegdheden in voor de burgers en de betrokkenen veilige omstandigheden en in respect voor hun rechten en tot slot het respecteren van het zorgvuldigheidsprincipe”*.[[163]](#footnote-163)

De definiëring van een bewakingsonderneming is voorzien in art. 1 van de wet Tobback. Een bewakingsonderneming wordt beschouwd als elke “*rechtspersoon of natuurlijke persoon die, anders dan in het verband van een arbeidsovereenkomst, een activiteit uitoefent bestaande in de blijvende of tijdelijke levering aan derden van diensten van…”[[164]](#footnote-164)* Vervolgens wordt er in dit artikel een limitatieve opsomming gemaakt van acht activiteiten die onder de bewakingssector valt. In artikel 21 van de wet Tobback staat er overigens dat *“de Koning de lijst kan vaststellen van de beroepen of activiteiten die niet als een in artikel 1 bedoelde activiteit worden beschouwd”.[[165]](#footnote-165)* De beroepen die niet onder deze wet vallen zijn onder andere de gemeenschapswachten, de voetbalstewards en leden van de politiediensten.[[166]](#footnote-166) De middelen, methodes en procedures aangewend door de ondernemingen bij de uitoefening van deze activiteiten worden uitgevoerd zonder afbreuk te doen aan de Europese regelgeving die meer specifieke regels omvatten dan deze voorzien in deze wet.[[167]](#footnote-167) De lidstaten mogen dus gebruik maken van strengere veiligheidsmaatregelen op voorwaarde dat ze niet strijdig zijn met de EU- wetgeving.[[168]](#footnote-168)

### 3.1.2. Nederland

De eerste moderne nachtveiligheidsdiensten ontstonden rond het begin van de twintigste eeuw en worden beschouwd als de voorlopers van de hedendaagse private veiligheidszorg. Deze waren een soort ordedienst bestaande uit vrijwillige burgers die betaald werden door de bevolking om ’s nachts de wacht te houden en de orde te bewaken.[[169]](#footnote-169) Voor de huidige wetgeving van de private beveiligingssector viel deze sector onder de wet op de weerkorpsen uit 1936.[[170]](#footnote-170) Een weerkorps is “*iedere organisatie van particulieren, welke gericht is op of voorbereidt tot het in onderling verband verrichten van of deelnemen aan hetgeen tot de taak behoort van weermacht of politie in de handhaving van de uit- en inwendige veiligheid en van de openbare orde en rust.*”[[171]](#footnote-171) Men achtte het noodzakelijk om de ongewenste vorming van weerkorpsen tegen te gaan. De wet op de weerkorpsen was vooral gericht tegen de groei van het nazisme en het ontstaan van paramilitaire milities, namelijk de Nationaal Socialistische Beweging (NSB), de Nederlandse partij die later collaboreerde met de nazi’s. Door de ruime definitie van weerkorpsen, vielen ook beveiligingsorganisaties hieronder. Aangezien de wet specifiek gericht was tegen de NSB was deze wetgeving inadequaat voor private beveiligingsorganisaties.[[172]](#footnote-172)

Vooral na de Tweede Wereldoorlog laat de private veiligheidszorg een sterke groei zien.[[173]](#footnote-173) Binnen Nederland zijn vele discussies gevoerd over de taken en juridische bevoegdheden van de publieke sector enerzijds en van de private sector anderzijds. Dit gebeurde vooral vanuit het besef dat de veiligheidszorg geen exclusieve zaak van de overheid is. De publiek-private samenwerking staat in Nederland op de politieke agenda sinds midden jaren tachtig. Een duidelijk beeld van de kansen, bedreigingen en grenzen van publiek-private samenwerking ontbrak echter. Nochtans behoort het veiligheidsbeleid tot de kerntaken van de overheid.[[174]](#footnote-174) In 1992 veranderde de naam in “de wet op de weerkorpsen en particuliere beveiligingsorganisaties’.[[175]](#footnote-175) Tot de invoering van de huidige WPBR op 1 april 1999 heeft de deze wet kunnen voorzien in de regulering van de beveiligingsorganisaties en de weerkorpsen. De aparte wettelijke regeling sinds 1997 van de WPBR onderstreepte de behoefte voor een eigen plaats voor de beveiligingsorganisaties.[[176]](#footnote-176) Volgens het wetsvoorstel was een eigen wetgeving *“gelet op de aard van hun werkzaamheden”* vereist.[[177]](#footnote-177) Het was in het algemeen belang dat er wettelijke waarborgen kwamen voor de betrouwbaarheid van het personeel van beveiligingsorganisaties en recherchebureaus.[[178]](#footnote-178) Volgens de discussies van de Tweede Kamer en uit berichten in de media zijn er namelijk nog steeds misstanden binnen de particuliere beveiligingssector, waardoor de belangen van burgers in het gedrang komen.[[179]](#footnote-179) Zo was er onder meer de kritiek dat particuliere recherchebureaus op onrechtmatig wijze aan gegevens kunnen komen. Daarom is de screening door de politie van cruciaal belang om de betrouwbaarheid en integriteit van de medewerkers in de particuliere beveiliging na te gaan. Het is daarom belangrijk dat de politie invulling geeft aan haar toezichtstaak die in de wet is vastgelegd.[[180]](#footnote-180)

De wet onderging nog verschillende wetswijzigingen, onder meer in 2006. Dit was nodig om conform te zijn met de Europese regelgeving. Deze aanpassing ging over de wederzijdse erkenning van de beroepseisen gesteld aan het verrichten of aanbieden van een beveiligings- of recherchewerkzaamheden door het in stand houden van een beveiligingsorganisatie of recherchebureau.[[181]](#footnote-181) Dit hield dat elke vergunning afgeleverd door een andere lidstaat van de EU wordt erkend. Daarnaast gaf de veiligheidsnota ‘Op weg naar een veiliger samenleving’ van 2002 aan dat een veilige samenleving niet alleen de verantwoordelijkheid is van de overheid, maar ook burgers en bedrijven moeten betrokken worden.[[182]](#footnote-182) In 2011 maakte het Ministerie voor Veiligheid en Justitie bekend de samenwerking tussen de politie, het openbaar ministerie en de private veiligheidssector verder te willen vergroten, aangezien de samenwerking zijn vruchten afwierp.[[183]](#footnote-183) Op 1 mei 2014 werd de screening van medewerkers en leidinggevenden van beveiligingsorganisaties en recherchebureaus uitgebreid, werden er nieuwe kleuren voor legitimatiebewijzen voorzien en kan Justis nu een bestuurlijke sanctie opleggen als de administratie van legitimatiebewijzen niet in orde is. De screening van particuliere beveiligers (en leidinggevenden) wordt uitgebreid met de weigeringsgrond *“het verkeren in criminele kringen”.* Deze weigeringsgrond kan worden toegepast als er bijvoorbeeld concrete aanwijzingen zijn dat de persoon in criminele kringen verkeert of betrokken is bij zware criminaliteit.[[184]](#footnote-184)

De definitie van een beveiligingsonderneming is voorzien in art. 1 van de WPBR. Een beveiligingsorganisatie is “*een door een of meer personen in stand gehouden particuliere organisatie die gericht is op het verrichten van beveiligingswerkzaamheden*”.[[185]](#footnote-185) Daarnaast is er in hetzelfde artikel ook een definitie van de beveiligingswerkzaamheden voorhanden, dit houdt “*het bewaken van de veiligheid van personen en goederen of het waken tegen verstoring van de orde en rust op terreinen en in gebouwen*” in.[[186]](#footnote-186) Er wordt de voorkeur gegeven aan een ruim te interpreteerbare definitie in plaats van een limitatieve opsomming. Uit de Memorie van Toelichting blijkt dat de beveiligingswerkzaamheden vooral gericht moeten zijn op de preventie van criminaliteit.[[187]](#footnote-187)

### 3.1.3. Vergelijkend perspectief

In België is de private veiligheidszorg gegroeid vanuit de wet op de private milities. Deze paramilitaire groep liet het niet na om geweld te gebruiken tijdens hun handhaving om de openbare rust en orde te verzekeren. Vervolgens kwam er een wet die het verbod op private milities invoerde. De wet liet een aantal uitzonderingen toe zodat bewakingsorganisaties legaal hun activiteiten konden uitvoeren. Vervolgens kreeg de sector een eigen wettelijke regeling. Ook in Nederland is er een gelijkaardige ontwikkeling. Hier groeide de private veiligheidssector vanuit de wet op de weerkorpsen. De wet op de weerkorpsen was vooral gericht tegen de groei van het nazisme en het ontstaan van paramilitaire milities, maar door de ruime definitie vielen ook de beveiligingsorganisaties hieronder. Hierdoor vormden deze twee sectoren tezamen één wet, maar na een tijd was het noodzakelijk dat de beveiligingsorganisaties hun eigen wetgeving kregen. Beide landen hadden dus het doel om de verschijning van ongewenste milities te stoppen, maar toch een uitzonderingsprincipe te voorzien voor de bewakingsondernemingen.

Tegenwoordig zijn de bevoegdheden van de Belgische private bewakingsmaatschappijen geregeld in de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, voor Nederland is dit de WPBR. In tegenstelling tot Nederland heeft België voor privédetectives een aparte wet ontwikkeld. Daarnaast valt de term private bewaking in Nederland onder de noemer particuliere beveiligingsorganisaties. Daarom zal de term particuliere beveiligingsorganisatie voornamelijk gebruikt worden in deze masterproef als de Nederlandse domeinen worden besproken. In tegenstelling tot België is de Nederlandse definitie van een bewakingsonderneming ruim te interpreteren en is er geen limitatieve opsomming van de activiteiten. De wetgever heeft, om interpretatieproblemen te vermijden, een ministeriële Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus voorzien.[[188]](#footnote-188) In België komt dit overeen met een ministeriële besluit. Deze regeling wil enerzijds vermijden dat een organisatie zelf een interpretatie maakt omtrent de vormgeving van een organisatie en anderzijds geeft dit de overheid meer mogelijkheden tot controle op de sector.

Waar Nederland wel voluit mee ging in de privatiseringstrend, die door Engeland op gang werd getrokken, bleef België wat op de achtergrond.[[189]](#footnote-189) Zo blijkt uit de cijfers van onderstaande figuur dat de ratio privaat veiligheidspersoneel per publieke politieofficier veel dichter bij elkaar liggen in Nederland dan in België. [[190]](#footnote-190)



Figuur 2: Ratio privaat veiligheidspersoneel per publieke politieofficier[[191]](#footnote-191)

Voor drie publieke politieagenten is slechts één private veiligheidsagent actief in België. In België is er één politieagent per 266 inwoners en één private veiligheidsagent per 703 inwoners. Door deze twee laatstgenoemde getallen te delen komt men aan de ratio. De figuur toont dus aan dat men in België nog steeds voornamelijk op de publieke veiligheidssector steunt. In Nederland bedraagt de ratio 0,88 wat betekent dat het aantal politieagenten en private beveiligers redelijk dicht bij elkaar ligt.[[192]](#footnote-192) Er is namelijk één politieagent per 461 inwoners en één private beveiliger per 526 inwoners.[[193]](#footnote-193) De Belgische weerstand tegen privatisering van de politiefunctie is volgens het onderzoek van Devroe en Terwel te wijten aan de ideologie van de socialisten die steeds gepleit hebben voor een publiek veiligheidsdispositief. Niet alleen het monopolie op de uitoefening van geweld, maar ook de garantie van rust en veiligheid was volgens hen de opdracht van de overheid.[[194]](#footnote-194)

De voornaamste doelstelling van de regulering van private bewakings-en beveiligingsondernemingen is de burger te beschermen tegen misbruiken van deze ondernemingen. De aard van de werkzaamheden van deze sector impliceert namelijk dat ze kennis hebben van de sterktes en zwaktes van de beveiligingsmechanismen die de overheidsinstanties en particulieren gebruiken. Het is dan ook belangrijk dat enkel betrouwbare personen toegang krijgen tot deze sector.[[195]](#footnote-195) Ook de private veiligheidssector zelf pleit voor regulerende overheidstussenkomst om de toegang tot de sector voor te behouden aan betrouwbare personen Daarnaast voorzien beide landen in hun wetgeving een controlesysteem. In een democratisch land zou het immers niet mogen dat een private onderneming of bewakingsagent zijn bevoegdheden kan uitoefenen zonder (voorafgaande) controles. De noodzaak aan regulatie is dus gerealiseerd in beide landen. Door middel van deze bepalingen wordt er gepoogd mistoestanden te vermijden. Toch blijven er in beide landen zich nog steeds problemen vormen op diverse terreinen waaronder de luchthaven. In België is er vooral het probleem van gebrek aan toezicht op het personeel die instaat voor de controle op de passagiers en hun handbagage.[[196]](#footnote-196) In Nederland is er, volgens het beveiligingspersoneel, door een chronisch tekort aan bewakers de werkdruk zo hoog, dat er gaten dreigen te vallen in de beveiligingscontroles. De werknemers worden door de werkdruk vermoeid waardoor ze minder alert zijn wat de veiligheid van de luchthaven in gevaar kan brengen.[[197]](#footnote-197)

## 3.2. Controle op de passagiers en de handbagage

### 3.2.1. België

#### 3.2.1.1. Bevoegdheden voor controle op de passagiers en de handbagage

De bevoegdheden van een private bewakingsagent om de kledij of persoonlijke goederen van een persoon te controleren, is in principe verboden. Het is dus niet zo dat de bewakingsagenten over de verregaande bevoegdheden beschikken waarover de politie wel beschikt. Toch kan de controle van de kledij en de goederen van personen bij de toegang tot een plaats uitgevoerd worden, behoudens de voorwaarde dat “*de controle uitsluitend gericht is op het opsporen van wapens of gevaarlijke voorwerpen waarvan het binnenbrengen in een plaats het goede verloop van het evenement kan verstoren of de veiligheid van de aanwezigen in het gedrang kan brengen*”.[[198]](#footnote-198) Dit gebeurt nadat, ingeval de activiteiten plaatsvinden in een voor het publiek toegankelijke plaats, de bevoegde burgemeester, overeenkomstig de door de minister van Binnenlandse Zaken bepaalde regels, zijn toestemming hiertoe heeft verleend.[[199]](#footnote-199)

De controles van de kledij en de goederen van personen zijn vervolgens onderworpen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

a) zij kunnen enkel uitgevoerd worden in het kader van activiteiten zoals bedoeld in artikel 1§1 5°; b) zij gebeuren uitsluitend door bewakingsagenten van hetzelfde geslacht als de gecontroleerde persoon; c) zij kunnen enkel uitgevoerd worden indien de betrokken personen zich vrijwillig aan de controle onderwerpen; d) zij bestaan uitsluitend uit een oppervlakkige betasting van de kledij van de persoon en de controle van de door hem voorgelegde goederen die hij op zich of in zijn handbagage draagt; e) zij hebben uitsluitend betrekking op goederen die relevant zijn in het licht van hun wettelijk doel; f) zij gebeuren niet systematisch, maar uitsluitend indien er op grond van de gedragingen van de betrokkene, van materiële aanwijzingen of van de omstandigheden, redelijke gronden zijn om te denken dat deze persoon een wapen of een gevaarlijk voorwerp kan dragen.[[200]](#footnote-200)

Verder in dit artikel staat er dat de laatstgenoemde voorwaarde f) niet van toepassing is wanneer de controles plaatsvinden in “*de luchthavens, de havens en de stations, in het kader van de grenscontroles of de toegangscontrole tot plaatsen die om veiligheidsredenen beschermd moeten worden, overeenkomstig de Europese regelgeving of een bijzondere wetgeving*.”[[201]](#footnote-201) Dit betekent dus dat bewakingsagenten op luchthavens systematisch controles mogen uitvoeren op de kledij en goederen van personen.

In art. 1 van het KB van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart wordt onder veiligheidscontrole begrepen “*de maatregelen waardoor het binnenbrengen kan voorkomen worden van wapens of goederen die kunnen gebruikt worden om wederrechtelijke daden te stellen*”.[[202]](#footnote-202) De bescherming tegen wederrechtelijk daden (zoals het kapen of saboteren van vliegtuigen) in de luchtvaart is “*een sleutelelement van de verdediging van de wezenlijke belangen van de Staat zoals de onschendbaarheid van het nationaal grondgebied, de inwendige en uitwendige veiligheid van de Staat”*.[[203]](#footnote-203) De Europese en internationale normen bevestigen dat de voornaamste doelstelling van elk land erin bestaat de veiligheid van passagiers, bemanningen, grondpersoneel en het publiek te verzekeren in alle materies betreffende de luchtvaartbeveiliging. Eén van de middelen om deze doelstelling te bereiken is het screenen van personen vooraleer zij de *SRA* op luchthavens betreden .[[204]](#footnote-204)

De toegangen tot de luchtzijde van het luchthavengebouw voor passagiers worden tot het strikte minimum beperkt en zijn voorzien van een veiligheids- of toegangscontrole. Behoudens afwijkingen moeten alle personen die zich naar deze gevoelige zone begeven, het voorwerp uitmaken van een veiligheidscontrole.[[205]](#footnote-205) Daarnaast kan men voor passagiers afkomstig van vluchten van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die bij hun inscheping niet het voorwerp uitgemaakt hebben van een veiligheidscontrole uitgevoerd overeenkomstig de normen van de luchtvaartmaatschappij, bij hun ontscheping op de luchtvaartterrein bijkomende beveiligingsmaatregelen opleggen.[[206]](#footnote-206) Bovendien wordt er voldoende beveiligde ruimte voorzien voor het inchecken van passagiers voor vluchten met grote risico's. Deze ruimte wordt zodanig ingedeeld dat passagiers van verschillende vluchten in totaal gescheiden ruimten worden gecontroleerd. De ruimten bieden de mogelijkheid de passagiers individueel te ondervragen en tevens de handbagage manueel te doorzoeken in aanwezigheid van de betreffende passagiers.[[207]](#footnote-207)

#### 3.2.1.2. Controle van de passagiers

In België maakt men gebruik van metaaldetectoren om de passagiers te controleren. Hierbij moet de passagier een ‘metalen poort’ doorlopen. Metaaldetectoren zijn elektronische instrumenten om verschillende soorten metalen objecten te detecteren. Als de passagier de metalen poort is gepasseerd krijgt het bewakingspersoneel auditieve en visuele informatie over de hoeveelheid metaal dat er werd gedetecteerd. Bij twijfel, of om de precieze plaats van het gedetecteerde metaal te vinden, gebruikt het bewakingspersoneel kleinere, draagbare versies.[[208]](#footnote-208) Het nadeel is dat de metaaldetector geen onderscheid kan maken tussen gewone (vb. horloge) en verboden voorwerpen die uit metalen materie bestaan. Daarnaast is de metaaldetector enkel in staat om metalen voorwerpen te ontdekken en niet alle andere niet-metalen voorwerpen zoals wapens gemaakt van kunststoffen.

#### 3.2.1.3. Controle van de handbagage

In het KB houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart van 3 mei 1991 wordt handbagage gedefinieerd als “*alle voorwerpen in het persoonlijk bezit van passagiers, bestemd om meegenomen te worden in de passagiersruimte van een luchtvaartuig*”.[[209]](#footnote-209) Bagage wordt gedefinieerd als *“alle voorwerpen van passagiers, andere dan handbagage*”.[[210]](#footnote-210)

De Ministervan Mobiliteit is belast met het bestuur der luchtvaart. Het bestuur der luchtvaart is ondertussen veranderd van naam, namelijk in de DGLV, wat een onderdeel is van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Hij kan beperkingen opleggen inzake “*de inhoud en het volume* v*an de handbagage en de bagage van passagiers vertrekkend met vluchten uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen vanaf de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden van Antwerpen-Deurne, Brussel-Nationaal, Charleroi-Gosselies, Luik-Bierset, (Oostende en Wevelgem) evenals op de luchtvaartnavigatiehulpmiddelen gelegen buiten deze luchtvaartterreinen.”[[211]](#footnote-211)*

Passagiers die zich naar de luchtzijde van luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden begeven mogen niet in het bezit zijn van wapens of explosieven of van voorwerpen die als dusdanig kunnen aangewend worden, met inbegrip van namaakwapens.[[212]](#footnote-212) Reizigers zijn daarnaast verplicht hun naam, woonplaats en vakantieadres zowel aan de binnenkant als op de buitenkant van hun (hand)bagage te vermelden. Het is verboden handbagage of bagage onbeheerd achter te laten op de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden.[[213]](#footnote-213)

#### 3.2.1.4. Organisatie screeningsplatform

Sinds 2015 heeft Brussels Airport het hele veiligheidsproces op de luchthaven vernieuwd. Door de installatie van 25 “*screening lanes”* in de Connector[[214]](#footnote-214) heeft Brussels Airport het grootste screeningplatform in Europa. Daarnaast is het ook de eerste luchthaven om *“remote screening”* op grotere schaal toe te passen. Na de *“boarding pass”* controle komen passagiers terecht in het screeningplatform, waar alle passagiers en hun handbagage gecontroleerd worden om na te gaan of ze geen verboden producten of voorwerpen bij zich hebben. De screeningsprocedure verloopt iets anders dan vroeger. De reiziger legt nog altijd zijn handbagage, jas, elektrische apparaten, enz. in een bakje aan een “*screening lane”*. Ook de veiligheidsagenten staan nog altijd ter plaatse om de passagiers en hun handbagage te begeleiden en eventueel persoonlijk te controleren (bv. een grondigere controle van de handbagage). De bewakingsagenten die de x-ray beelden van de bakjes bekijken, zitten echter niet langer naast de “*screening lane”*. Ze zitten in een controlekamer naast het screeningplatform, vandaar de naam “*remote screening”*. Dit heeft als voordeel dat de bewakingsagent geconcentreerder kan werken en dus niet afgeleid of beïnvloed wordt door gebeurtenissen aan de *“lanes”.* Om de concentratie eveneens te bevorderen, wordt er om de bepaalde tijd, gewisseld van bewakingsagent. Zoals een medewerker van G4S aanhaalt: *“elke 20 minuten houdt een ander teamlid het scherm van de x-ray in de gaten. Zo verzwakt de aandacht niet en raken de ogen niet te vermoeid.”*[[215]](#footnote-215) Het systeem om op afstand handbagage te screenen, werd eerder al toegepast bij de screeningsplaatsen voor het personeel rond de luchthaven. Nu werd het systeem ook uitgebreid voor de passagiers. De beveiligingsagent krijgt in de controlekamer een x-ray beeld van de bagage te zien en controleert of er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn. Als de screenende veiligheidsagent iets verdacht opmerkt in de bagage, dan krijgt het bakje een virtueel merkteken. Het bakje komt vervolgens op een afsplitsing van de band terecht.[[216]](#footnote-216) De passagier heeft geen toegang tot deze band. De veiligheidsagent aan de “*screening lane”* zal vervolgens de scan van de bagage te zien krijgen op een beeldscherm. Daarop zal aangeduid staan waar het verdachte object zich bevindt. De agent zal dan manueel de bagage doorzoeken om te controleren of er effectief iets in zit dat verboden is.[[217]](#footnote-217) Als er een verboden voorwerp wordt aangetroffen wordt de Chief Security Inspectors van BAC gecontacteerd, die voor de verdere afhandeling zal zorgen. Eveneens wordt er een inspecteur van BAC opgeroepen als de passagier de veiligheidscontrole weigert. [[218]](#footnote-218)

Transferpassagiers die aankomen in pier A (Schengenterminal) en overstappen op een vlucht die vertrekt vanaf pier B (niet-Schengenterminal) wandelen naar het verbindingsgebouw de Connector, waar men de lift neemt naar het vertrekniveau, vervolgens vindt er een grenscontrole in de Connector plaats, waar acht bemande grenscontroleposten voor niet-EU-burgers en negen automatische grenscontroleposten voor EU-burgers zich bevinden.[[219]](#footnote-219) Transferpassagiers die aankomen in pier B en overstappen op een vlucht met vertrek vanaf gates A gaan door de veiligheids-en grenscontrole op het transferplatform, nemen de lift naar de Connector en gaan zo naar hun gate in pier A.[[220]](#footnote-220) Transferpassagiers die aankomen in pier B en moeten overstappen op een vlucht met vertrek van gates B of T gaan naar het transferplatform en gaan door de veiligheidscontrole, gaan vervolgens één verdieping omhoog en wandelen via de taksvrije zone van pier B naar hun gate.[[221]](#footnote-221)

### 3.2.2. Nederland

#### 3.2.2.1. Bevoegdheden voor controle op de passagiers en de handbagage

De bevoegdheden van de medewerkers van de particuliere beveiligingsbedrijven op luchthavens zijn vastgelegd in de Luchtvaartwet.[[222]](#footnote-222) In de Luchtvaartwet wordt er onder beveiligingspersoneel verstaan:

De personen in dienst van een door de exploitant van een luchtvaartterrein met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door Onze Minister van Justitie een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de WPBR.[[223]](#footnote-223)

De medewerkers van de beveiligingsbedrijven hebben geen opsporingsbevoegdheden zoals de politie, maar mogen op heterdaad wel (zoals iedere burger) plegers van strafbare feiten aanhouden en overdragen aan de politie. In Nederland is dit de KMar.

In artikel 37c van de Luchtvaartwet staan de voorwaarden waar de exploitant van een luchtvaartterrein dient in te voorzien. Hij is verplicht te beschikken over

a) voldoende en passende detectieapparatuur voor de uitoefening van de controle door het beveiligingspersoneel; b) een ruimte voor vertrekkende passagiers die zodanig is ingericht dat gecontroleerde passagiers en handbagage zijn afgeschermd en een vermenging met niet gecontroleerde personen en voorwerpen niet mogelijk is; c) een ruimte voor onderzoek van bagage en dieren bestemd voor vervoer en d) een afsluitbare en beveiligde ruimte bestemd voor het bewaren van verdachte bagage.[[224]](#footnote-224)

Voor het vertrek van de passagiers wordt er gecontroleerd of ze de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar kunnen brengen. De Schiphol Group heeft deze taak uitbesteed aan twee particuliere beveiligingsbedrijven, namelijk G4S en I-SEC Nederland. G4S is verantwoordelijk voor de niet-Schengenvluchten en I-SEC Nederland voor de Schengenvluchten. De Minister van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor de beveiliging op burgerluchthavens, waaronder Schiphol.[[225]](#footnote-225) Hij stuurt de uitoefening van de beveiligingstaken van de exploitant van het luchtvaartterrein aan.[[226]](#footnote-226) Op grond daarvan is de minister verantwoordelijk voor de wijze waarop controles van personen, bagage en vracht worden uitgevoerd. De controle omvat:

a) een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur van passagiers en handbagage; b) steekproefsgewijs, en indien de detectieapparatuur daartoe aanleiding geeft, een onderzoek van passagiers aan hun kleding en een nader onderzoek van hun handbagage; c) de stelselmatige uitvoering van het onderzoek aan kleding van passagiers en van handbagage in door Onze Minister van Justitie bij ministeriële regeling te bepalen gevallen en d) een bevraging van de passagiers met het oog op hun betrouwbaarheid in door Onze Minister van Justitie bij ministeriële regeling te bepalen gevallen.[[227]](#footnote-227)

Iedere vertrekkende passagier moet dus onderworpen worden aan een veiligheidscontrole. In het geval van vluchten naar niet –Schengen landen kan er een verdiepte veiligheidscontrole plaats (namelijk tonen van paspoort, interview) waarbij gebruik wordt gemaakt van vooraf opgestelde risicoanalyses (vb. in het kader van drugssmokkel of illegale migratie). De Schiphol Group hanteert hierbij normen voor de kwaliteit en snelheid van de veiligheidscontroles.[[228]](#footnote-228) De maatregelen zijn onder meer het stroomlijnen en integreren van de verschillende controles (paspoort-, douane- en veiligheidscontroles). Hierdoor zal niet alleen de overlast voor de passagiers kunnen worden beperkt, maar biedt het ook de kans om de kwaliteit van de controles te verhogen. Door het gemeenschappelijk gebruik van nieuwe technieken (zoals biometrie en securityscans) kunnen de controlediensten gerichter controleren waardoor de veiligheid ook wordt verhoogd.[[229]](#footnote-229)

In het vijfde lid van art. 52 van de wet Wapens en Munitie staat er overigens dat “*de opsporingsambtenaren alsmede andere daartoe door Onze Minister aangewezen personen zijn bevoegd een persoon die zich bevindt op een bij regeling van Onze Minister aangewezen luchthaven, te allen tijde aan zijn kleding en de verpakking van goederen, met inbegrip van reisbagage, alsmede diens vervoermiddel, te onderzoeken*”. Hiermee wordt de politie of de KMar bedoeld.[[230]](#footnote-230)

#### 3.2.2.2. Controle van de passagiers

In 2004 werd er door de Minister van Veiligheid en Justitie bodyscanners geplaatst in Schiphol. Nederland was hiermee het eerste land in Europa die de stap zette om de toestellen in te zetten op de luchthaven. Dit apparaat werkt met behulp van de millimeter-wave-technologie die een scan maakt van de buitenkant van het lichaam. De passagier moet in een cabine stappen en zijn armen drie seconden boven zijn hoofd houden. Op een beeldscherm zien de bewakingsagenten vervolgens objecten op het lichaam. Op die plaatsen kunnen passagiers vervolgens worden gefouilleerd.[[231]](#footnote-231) Het grote voordeel van een bodyscanner in vergelijking met een fysieke controle, is dat de scan op eenvoudige wijze kan vaststellen of de passagier drugs in het lichaam heeft. Bij onschuldige passagiers is er dan vervolgens geen verdere lichamelijke controle nodig.[[232]](#footnote-232) Passagiers kunnen deze controle weigeren. Toch worden de passagiers in Schiphol automatisch door het apparaat gecontroleerd. Wie dus weigert, moet een 100-procentscontrole (fouillering) ondergaan. Het nadeel is dat deze scanner niet voorwerpen die zijn ingeslikt of ingebracht in lichaamsholtes kan detecteren. Als de scanner niet doorheen bepaalde materialen op het lichaam kan dringen, dan gaat er een alarm af en volgt fouillering. In Schiphol maakte men daarom eveneens gebruik van scanners met röntgenstraling. Hiermee houdt men de mogelijkheid open om verdachte passagiers die wel door de bodyscanner zijn gekomen ook een röntgenscan te laten ondergaan. Dit systeem detecteert overigens wel voorwerpen ín het lichaam.[[233]](#footnote-233) Sinds 2015 moet iedereen door een *“security scan”.* Dit is een screeningstechnologie waarbij de beelden geanalyseerd worden door een computer in plaats van een luchthavenmedewerker, op deze manier wordt de privacy gewaarborgd. Hierbij wordt eveneens gebruik gemaakt van de millimeter wave-technologie. De “*security scan”* is anders dan de bodyscan, die door de douane op de luchthaven alleen bij de 100 procent- controles wordt gebruikt.[[234]](#footnote-234)

In artikel 6 van het Besluit van 9 december 2002, houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen moet de fouillering gebeuren “*door het aftasten van de kleding of het onderzoeken van afzonderlijke kledingstukken voor zover dat noodzakelijk is voor doeltreffende controle*”.[[235]](#footnote-235) De fouillering wordt uitgevoerd door één of meer beveiligingsmedewerkers van hetzelfde geslacht als de passagier, tenzij de passagier uitdrukkelijk heeft toegestemd om dit te laten gebeuren door een beveiligingsmedewerker van het andere geslacht. Daarnaast kan de fouillering plaatsvinden in een afgezonderde ruimte of in het bijzijn van een tweede beveiligingsmedewerker indien de passagier of de betrokken beveiligingsmedewerker de voorkeur daarvoor kenbaar heeft gemaakt. Indien de fouillering “*niet goed mogelijk blijkt of onvoldoende is om de aanwezigheid van voor bedreiging geschikte voorwerpen vast te stellen, wordt daarvan onverwijld mededeling gedaan aan de Koninklijke marechaussee*”.[[236]](#footnote-236)

#### 3.2.2.3. Controle van de handbagage

In artikel 37a van de Luchtvaartwet wordt bagage gedefinieerd als *“goederen toebehorende aan passagiers, die deze zelf in het luchtvaartuig meenemen als handbagage, of die deze in verband met hun reis aan de luchtvaartmaatschappij hebben afgegeven teneinde in het ruim van het luchtvaartuig te worden vervoerd als ruimbagage”.*[[237]](#footnote-237)

In artikel 7 van het Besluit van 9 december 2002, houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en

luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen worden de voorwaarden van het onderzoek van de handbagage vastgelegd. Het nader onderzoek van handbagage gebeurt door handmatig onderzoek en de zintuiglijke waarneming. De beveiligingsmedewerker voert het nader onderzoek van de handbagage uit in aanwezigheid van de betrokken passagier. De beveiligingsmedewerker opent de bagage, pakt de bagage uit en haalt of laat zaken uit de verpakking voor zover dit noodzakelijk is voor een doeltreffende controle. De beveiligingsmedewerker “*beproeft of de werkelijke functie van de bagage of van zaken daaruit overeenkomt met de functie die de uiterlijke verschijningsvorm doet vermoeden voor zover dit noodzakelijk is voor doeltreffende controle*”.[[238]](#footnote-238) Het nader onderzoek vindt plaats in een afgezonderde ruimte indien de passagier of de betrokken beveiligingsmedewerker de voorkeur daarvoor kenbaar heeft gemaakt.[[239]](#footnote-239) Indien er bij controle verdachte voorwerpen worden aangetroffen, doet men hiervan onmiddellijk mededeling aan de commandant van de KMar.[[240]](#footnote-240)

#### 3.2.2.4. Organisatie screeningsplatform

Sinds 2015 hebben de 130 controlepunten aan de gates plaatsgemaakt voor vijf grote centrale plekken waar passagiers de beveiligingscontrole moeten ondergaan. De controle van personen en hun handbagage verloopt nu sneller en gemakkelijker. Zo is er in vertrekhal 2 en 3 een nieuwe verdieping gebouwd om ruimte te maken voor de nieuwe controlepunten. Op de drie pieren is er een extra laag gebouwd om passagiersstromen van elkaar te kunnen scheiden. Voor passagiers die overstappen zijn er twee centrale transferfilters, de securitycontrole tussen Lounge 1 en 2 vervalt. Of passagiers gecontroleerd moeten worden, hangt af van de herkomst van hun vlucht. Het screeningsniveau van de Verenigde Staten is geaccepteerd door de EU daarom kunnen deze transferpassagiers zonder securitycontrole door naar hun volgende vlucht via de eerste verdieping van het gatehuis en de pier. Passagiers die overstappen vanuit een land met een screeningsniveau dat niet door de EU wordt geaccepteerd, krijgen voor hun overstap wel nog een securitycontrole. Deze passagiers gaan via de tweede verdieping van het gatehuis en de pier naar één van de twee centrale transferfilters. Zodra beide stromen van transferpassagiers een gelijk screeningsniveau hebben, komen ze in de Lounge weer samen. Ook voor passagiers met bestemming Nederland geldt het onderscheid in screeningsniveau. Passagiers vanuit een land waar het screeningsniveau niet geaccepteerd is door de EU, gaan buiten de Lounge om naar de paspoortcontrole en bagagehal. Schiphol beschikt nu over drie controlepunten voor vertrekkende en twee voor transfererende passagiers. Voor een deel van de transferpassagiers vervalt de screening op Schiphol. Naast het bieden van meer comfort en efficiency anticipeert Schiphol hiermee tevens op de groei van de luchtvaart, toekomstige wet- en regelgeving en nieuwe technologische ontwikkelingen.[[241]](#footnote-241) Zo is de organisatie van het screeningplatform onlangs veranderd naar centrale security zoals hierboven vermeld. Met deze vernieuwing neemt de capaciteit toe en kan Schiphol de reizigers meer comfort bieden met ruimere terminals en verlopen de passagiersprocessen vlotter. Dit voorjaar wordt er ook een wetsvoorstel voor wijziging van de Luchtvaartwet aan de Tweede Kamer aangeboden. Hiermee wordt de uitvoering van een aantal Europese verordeningen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart wettelijk verankerd.[[242]](#footnote-242) Nederland stelt daarnaast haar EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2016 in teken van een discussie over de aangekondigde Aviation Strategy. Deze strategie is een initiatief om de groei van het Europese bedrijfsleven en innovatie te bevorderen en hierbij enerzijds de passagiers laten genieten van veiligere en goedkopere vluchten en anderzijds het aanbieden van meer verbindingen. De strategie draagt bij aan de prioriteiten van de Commissie van werkgelegenheid en groei.[[243]](#footnote-243)

### 3.2.3. Vergelijkend perspectief

Nederland moet net als België de Europese Verordeningen van 2015/1998 en 300/2008 uitvoeren. Deze verordeningen zijn rechtstreeks werkend en moeten direct worden toegepast zonder omzetting in nationale wetgeving. Toch is er in Nederland met de Luchtvaartwet en Besluit beveiliging burgerluchtvaart meer nationaal geregeld op vlak van controle van de passagiers en handbagage dan in België. Desondanks is de controle van de passagiers en handbagage gelijkaardig gereguleerd aangezien beide landen onderhevig zijn aan dezelfde verordeningen. Daarnaast maken zowel de luchthaven van Brussels Airport als Luchthaven Schiphol gebruik van private bewakingsondernemingen in onderaanneming om te voorzien in de veiligheidscontrole. In Nederland wordt er voor de Schengenvluchten echter gebruik gemaakt van een andere particuliere beveiligingsorganisatie.

In België is de Minister van Mobiliteit bevoegd voor de beveiliging van de luchthaven, terwijl dit in Nederland de Minister van Veiligheid en Justitie is. De minister in Nederland behelst dus twee politieke domeinen. Enerzijds is het voordeel hiervan dat deze domeinen dicht bij elkaar aansluiten, anderzijds moet de Minister zijn aandacht verdelen over twee domeinen.

In Nederland maakte men gebruik van bodyscanners om passagiers te controleren. De bodyscan is op dit moment niet operationeel op de Belgische luchthavens. In België maakt men nog steeds gebruik van metaaldetectoren. Bodyscanners kunnen niet-metalen voorwerpen (zoals wapens en explosieven) detecteren, wat beter is dan de traditionele metaaldetector. Anderzijds scant de bodyscanner enkel de oppervlakte van het lichaam. Het is dus niet uitgesloten dat explosieven in lichaamsholtes worden verborgen. Nederland voorziet hierin door nu iedereen door een *“security scan”* te laten gaan. Het voordeel hierbij is dat de ingebouwde software in één oogopslag kan bepalen of iemand verboden voorwerpen bij zich heeft. Zo is het niet langer nodig om iemand te fouilleren, wat veel tijd bespaart. De Europese verordening schrijft voor volgens welke methoden passagiers dienen te worden gecontroleerd zonder dat de verordening de keuze voor één van de methoden voorschrijft.[[244]](#footnote-244) De methoden zijn fouillering, metaaldetectiepoorten, explosievenspeurhonden, apparatuur voor detectie van explosievensporen, beveiligingsscanners die geen ioniserende straling gebruiken en ETD-apparatuur in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur.[[245]](#footnote-245) De regelgeving van de Europese Commissie laat lidstaten dus zelf kiezen of ze van bodyscanners gebruikmaken of niet, mits enkele voorwaarden omtrent de privacy en gezondheid van passagiers (vb. het is verboden om afbeeldingen van bodyscans te printen, te verspreiden en te bewaren, passagiers hebben het recht om een bodyscan te weigeren).[[246]](#footnote-246)

Op vlak van de controle van de handbagage is er een gelijkaardige procedure bij beide landen. Zowel op Brussel Airport als op Schiphol maakt men gebruik van remote screening, waarbij de scan van de handbagage in een centrale ruimte wordt bekeken door de bewakingsagenten, weg van de controlepost zelf. Enerzijds verhoogt dit de concentratie van de securitymedewerker doordat hij in een afgesloten ruimte zit en anderzijds zorgt de nieuwe software voor extra waakzaamheid aangezien de securitymedewerker een waarschuwing krijgt bij verdachte items in de handbagage. De handbagage wordt vervolgens handmatig onderzocht als er een verdacht voorwerp wordt opgemerkt. In België moet men, als er een verdacht voorwerp wordt opgemerkt, de Chief Security Inspectors van BAC contacteren, terwijl dit in Nederland de commandant van de KMar is.

In Nederland is controle van passagiers en hun handbagage enkel expliciet vastgelegd in de Luchtvaartwet. In de WPBR wordt de fouillering niet aangehaald. In België wordt alleen in de wet Tobback gesproken van de controle van personen, maar in de specifieke luchtvaartwetgevingen wordt er hier niet dieper op ingegaan. In beide landen moet men worden gecontroleerd door iemand van hetzelfde geslacht. Indien de controle van de passagiers of de handbagage niet optimaal kan verlopen, moet men in België hiervan mededeling doen aan BAC, voor Nederland is dit aan de KMar.

Zoals eerder gezegd heeft België het grootste screeningplatform van Europa. Dit wil niet zeggen dat de kwaliteit op vlak van veiligheidscontroles verschilt. In het beste geval verlopen de veiligheidscontroles sneller in België. Zowel in België als in Nederland voorziet men speciale transferruimtes voor de passagiers die moeten overstappen. Personen die van een niet- EU land komen, moeten nog een extra veiligheidscontrole ondergaan.

# Hoofdstuk IV: De controle op de private bewakingsagenten

Om als bewakingsagent te mogen werken moet men ten eerste voldoende aan de toelatingsvoorwaarden om het beroep te mogen uitoefenen. Ten tweede moet men een achtergrondonderzoek doorstaan waaruit er geen verdachte zaken bleken die een probleem kunnen vormen bij de uitoefening van het beroep. Ten derde moet men een opleiding voltooien als bewakingsagent om met de nodige kennis en praktijkvaardigen het werkterrein te betreden. Als de persoon aan de vorige voorwaarden voldoet, krijgt hij een badge om zijn werkzaamheden op het terrein te mogen uitvoeren. Om op de luchthaven als bewakingsagent te werken, moet de kandidaat een bijkomende opleiding omtrent luchtvaartbeveiliging volgen en opnieuw een

achtergrondonderzoek ondergaan om zijn luchthavenbadge te verkrijgen waarmee hij zijn werkzaamheden kan uitvoeren in een SRA. De grondslag van deze voorwaarden is geregeld in de Europese Verordening 300/2008.[[247]](#footnote-247) In de nieuwe uitvoeringsverordening van 2015/1998 wordt er onder meer geregeld op welke manier mensen moeten worden opgeleid en gescreend. Deze bovenstaande procedure kan men benoemen als het proactief toezicht.[[248]](#footnote-248) Naast een proactieve vorm van controle is er ook een reactief controle- en sanctieapparaat nodig. Deze controle wordt reactief genoemd omdat deze op het terrein plaatsvindt tijdens of na het optreden van de bewakingsagenten. Eens de bewakingsagenten actief op de markt zijn, moeten ze namelijk blijvend gecontroleerd en indien nodig gesanctioneerd worden. Verschillende actoren staat hierbij in voor het toezicht op de bewakingsagenten en hun onderneming. Zowel op Europees als nationaal vlak worden er controles gehouden op het werkveld. Eveneens evalueert de private bewakingsonderneming zijn medewerkers op een dagelijkse basis.

## **4.1. Het proactief toezicht op de private bewakingssector op de luchthaven**

### 4.1.1. België

#### 4.1.1.1. Toelatingsvoorwaarden tot uitoefening van het beroep

In België wordt er een onderscheid gemaakt tussen de toelatingsvoorwaarden om het beroep van bewakingsagent te mogen uitoefenen en de toelatingsvoorwaarden om een opleiding tot bewakingsagent te mogen volgen. In de wet Tobback worden er zowel de voorwaarden vastgelegd voor de functie van het leidinggevend als van het uitvoerend personeel. Voor dit onderzoek zullen de uitoefeningsvoorwaarden van het uitvoerend personeel verduidelijkt worden aangezien de bewakingsagenten hiervan deel uitmaken. Ten eerste mag men niet zijn veroordeeld tot een gevangenisstraf van ten minste zes maanden wegens om het even welk misdrijf. Daarnaast worden personen die werden veroordeeld tot een gevangenisstraf van ten minste drie maanden wegens slagen en verwondingen uit de bewakingssector geweerd. Tenslotte zijn er ook aantal misdrijven waarvoor men nooit mag zijn veroordeeld. Het gaat hierbij onder meer over oplichting, aanranding van de eerbaarheid of de vorming van een criminele organisatie.[[249]](#footnote-249) Ten tweede moet men een onderdaan zijn van de EU en zijn hoofdverblijfplaats hebben in een lidstaat van de EU.[[250]](#footnote-250) Ten derde mag men niet “*tegelijkertijd werkzaamheden van penitentiair beambte, van privédetective, fabrikant of handelaar in wapens of munitie of enige andere werkzaamheid uitoefenen die een gevaar kan opleveren voor de openbare orde of voor de veiligheid van de Staat”[[251]](#footnote-251)* Ten vierde moet men voldoen aan de voorwaarden inzake beroepsopleiding en -vorming en medisch en psychotechnisch onderzoek.[[252]](#footnote-252) Ten vijfde mag men in de afgelopen vijf jaar, met uitzondering van aspirant-agenten en aspirant-inspecteurs die maximaal vier maanden opleiding genoten hebben, geen lid geweest zijn van een politiedienst.[[253]](#footnote-253) Ten zesde moet men de volle achttien jaar oud zijn.[[254]](#footnote-254) Ten zevende moet men voldoen aan “*de veiligheidsvoorwaarden, noodzakelijk voor een uitvoerende functie en geen feiten gepleegd hebben die, zelfs als ze niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een strafrechtelijke veroordeling, raken aan het vertrouwen in de betrokkene omdat ze een ernstige tekortkoming van de beroepsdeontologie of een tegenindicatie van het gewenste profiel uitmaken*”.[[255]](#footnote-255) Ten achtste mag men een personeelslid van een veiligheidsdienst van een openbare vervoersmaatschappij of een bewakingsagent die zich bezighoudt met het vervoer van waarden niet tegelijkertijd werkzaamheden uitoefenen in een café of dansgelegenheid .[[256]](#footnote-256) Tot slot mag men in de afgelopen drie jaar niet “*het voorwerp hebben uitgemaakt van een beslissing van de Minister van Binnenlandse Zaken waarbij werd vastgesteld dat zij aan de voorwaarden, bedoeld onder 8°, niet voldeden*”.[[257]](#footnote-257)

#### 4.1.1.1. Achtergrondonderzoek

Algemeen

De Minister van Binnenlandse Zaken kan beslissen om, vooraleer de vergunning wordt uitgereikt, over te gaan tot een soort van moraliteitsonderzoek. Dit wordt het achtergrondonderzoek genoemd. Volgens Cappelle, directeur van de Directie Private Veiligheid, zijn het “*de door de Minister aangeduide ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, leden van de politiediensten of de Veiligheid van de Staat die met dit onderzoek belast zijn*.”[[258]](#footnote-258) Hij geeft aan dat het hoofddoel van dit achtergrondonderzoek is “*om na te gaan of de betrokken persoon contacten heeft met het criminele milieu of feiten heeft gepleegd die voor een gewone burger niet zo zwaarwichtig zijn en die daarom door de stafrechter niet zijn bestraft, maar die wel van belang kunnen zijn voor iemand die werkzaam is in de private veiligheidssector De Minister kan dan ook oordelen dat deze feiten een belemmering vormen voor het uitoefenen van sommige functies in de sector*.”[[259]](#footnote-259) De feiten die onderzocht kunnen worden in het kader van een onderzoek naar de veiligheidsvoorwaarden gebeuren ten eerste aan de hand van inlichtingen van de bestuurlijke politie (vb. ordeverstoringen, hooliganisme, …), ten tweede via inlichtingen van de gerechtelijke politie (feiten van diefstal, slagen en verwondingen, bedreiging, valsheid in geschrifte, …) en ten derde aan de hand van de beroepsgegevens. [[260]](#footnote-260) Privégegevens die geen rechtstreekse gevolgen hebben voor de specifieke beroepsopdrachten van de private bewakingsagent worden niet onderzocht.[[261]](#footnote-261)

*Luchthaven*

Bij dit mandaat hoort bovendien een bijkomende achtergrondscreening door het Nationaal Veiligheidsorgaan (NVO), een onderdeel van FOD Binnenlandse Zaken, voor het verkrijgen van een luchthavenbadge.[[262]](#footnote-262) In art. 22quinquies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen staat er namelijk dat *“de Koning de veiligheidsoverheid aanduidt die gemachtigd is om voorafgaand aan de aflevering van luchthavenidentificatiebadges een veiligheidsverificatie uit te voeren en een veiligheidsadvies te verstrekken”*.[[263]](#footnote-263) In hetzelfde artikel staat er overigens dat een administratieve overheid voorafgaand aan de toelating tot de uitoefening van een bepaald beroep, voor de toelating tot de toegang tot bepaalde gebouwen/terreinen of voor het bezit van een bepaalde vergunning, een veiligheidsverificatie kan worden uitgevoerd door de overheid.[[264]](#footnote-264) Deze veiligheidsverificatie is één van de basisprincipes in verband met de te treffen maatregelen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden en om elke inbreuk tegen de wezenlijke belangen van de Staat te bestrijden.[[265]](#footnote-265) Het achtergrondonderzoek heeft als doelstelling *“na te gaan of de persoon die er het voorwerp van uitmaakt, voldoende garanties biedt op het vlak van discretie, loyaliteit en integriteit*”.[[266]](#footnote-266)Het achtergrondonderzoek bestaat uit de consultatie en evaluatie van de gegevens vervat in:

-het centrale strafregister van het Ministerie van Justitie;

-de gerechtelijke strafregisters;

-het bevolkings- en vreemdelingenregister gehouden door de gemeentes;

-het nationaal register;

-het wachtregister voor vreemdelingen.

-de gegevens van de politiediensten die toegankelijk zijn voor politiefunctionarissen tijdens het uitvoeren van een identiteitscontrole;

-inlichtingen ingewonnen in het kader van de organieke wet van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten van 30 november 1998 en gecommuniceerd via de inlichtingen- en veiligheidsdiensten;

-hun gerechtelijke gegevens, gecommuniceerd via de politiediensten, onder voorbehoud van toestemming van de bevoegde gerechtelijke autoriteiten.[[267]](#footnote-267)

#### 4.1.1.2. Opleiding

Algemeen

Een kandidaat moet voldoen aan de volgende toelatingsvoorwaarden om de opleiding te mogen aanvangen. Ten eerste moet men een attest van goed gedrag en zeden van maximaal 6 maanden oud kunnen voorleggen waaruit blijkt dat de persoon voldoet aan de voorwaarden inzake afwezigheid van bepaalde veroordelingen.[[268]](#footnote-268) Ten tweede moet men een onderdaan zijn van een EU-lidstaat en zijn hoofdverblijfplaats in de EU hebben[[269]](#footnote-269) Ten derde moet men beschikken over een attest psychotechnisch onderzoek.[[270]](#footnote-270) Hiervoor dient men te slagen voor een psychotechnisch onderzoek afgenomen door Selor. Het attest wordt slechts verstrekt nadat de betrokkene met goed gevolg een psychotechnisch onderzoek heeft ondergaan waaruit blijkt dat hij: *“1° respect vertoont voor de medemens; 2° een evenwichtige persoonlijkheid heeft; 3° over incasseringsvermogen beschikt ten aanzien van agressief gedrag van derden en in staat is daarbij zijn eigen gevoelens te beheersen; 4° respect vertoont voor plichten en procedures”*.[[271]](#footnote-271)

Het personeelslid volgt vervolgens een opleiding bij Binnenlandse Zaken om de certificatie als bewakingsagent te krijgen. Deze opleiding wordt voorzien door een bewakingsmaatschappij. De opleidingsinstelling van G4S werd erkend door FOD Binnenlandse Zaken (na advies van de Veiligheid van de Staat en van de procureur des Konings van de vestigingsplaats van de onderneming en, bij ontstentenis ervan, van de Minister van Justitie) en heeft zich gespecialiseerd in de opleiding van personen die zich inzetten voor de veiligheid en bewaking en bescherming van fysieke personen en hun onmiddellijke omgeving.[[272]](#footnote-272)

Het algemeen bekwaamheidsattest bewakingsagent wordt slechts verstrekt nadat de persoon een opleiding van 127 lesuren bestaande uit volgende vakken heeft gevolgd en hiervoor geslaagd is:

1° organisatie van de bewakingssector en hun activiteiten; 2° studie van de regelgeving met betrekking tot de bewaking en grondige studie van de rechten en de verplichtingen van de bewakingsagent; 3° toegepaste gemeenrechtelijke rechten en verplichtingen, 4° communicatietechnieken; 5° analoge- en digitale communicatie; 6° cultuurinzicht en omgaan met diversiteit; 7° observatie en rapportering; 8° psychologische conflicthantering; 9° fysieke ontwijkingstechnieken; 10° gepast reageren bij brand, bomalarm en rampen; 11° bedrijfseerstehulpverlener; 12° sociale verhoudingen in de bewakingssector.[[273]](#footnote-273)

Het valt op dat er in de bovenstaande regeling geen aandacht wordt gegeven voor de stage wat toch een cruciaal onderdeel is bij de vorming van een bewakingsagent. In de praktijk wordt er echter door de private bewakingsmaatschappijen wel meestal een stage voorzien vooraleer men tewerkgesteld wordt.

*Luchthaven*

In het KB van 4 mei 1990 zijn de opleiding –en certificatievoorwaarden van de bewakingsagenten die de passagiers en hun handbagage mogen screenen vastgelegd. Er moet rekening mee gehouden worden dat er in deze wetgeving gesproken wordt over hulpagenten van de luchthaveninspectie. Deze wetgeving is enkel van toepassing op de luchthaven van Brussels Airport.[[274]](#footnote-274) In artikel 13 zijn de bijkomende voorwaarden vastgelegd om het mandaat van hulpagent van luchthaveninspectie te verkrijgen. Dit zijn dus de voorwaarden naast de verplichte voorwaarden voor het algemeen bekwaamheidsattest bewakingsagent waaraan de kandidaat-bewakingsagent moet voldoen. Ten eerste moet hij in een contractueel of statutair dienstverband werken voor de luchthavenexploitant of in dienstverband werken voor een bewakingsonderneming volgens de wet Tobback.[[275]](#footnote-275) Ten tweede moet de kandidaat voorgedragen worden aan de Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart door de luchthavenexploitant.[[276]](#footnote-276) Ten derde moet hij over het certificaat van hulpagent van luchthaveninspectie met bevoegdheidsverklaring beveiliging beschikken waaruit blijkt dat de houder de basisopleiding luchtvaartbeveiliging behelst (bijlage 2 van het KB) heeft gevolgd en geslaagd is voor de theoretische, praktische, *“computer-based training”* (CBT) en psychotechnische proeven.[[277]](#footnote-277) Het certificaat dient ten hoogste drie jaar voorafgaand aan de datum van toekenning van het mandaat afgeleverd te worden.[[278]](#footnote-278) Ten slotte moet hij de stage op de luchthaven met succes hebben beëindigd. De kandidaat oefent deze stage uit onder toezicht en begeleiding van een gecertificeerde hulpagent.[[279]](#footnote-279)

Om op de luchthaven te mogen werken, volgt het personeelslid dus een bijkomende opleiding in luchtvaartbeveiliging om het vereiste mandaat van de DGLV te bekomen. Personeelsleden van G4S screenen de kandidaat-bewakingsagenten en vervolgens worden ze doorgestuurd naar de DGLV. Hierbij moet men een *“computer-based training”* voltooien. De opdracht bestaat erin om op de x-ray beelden een zogenaamde mol te vinden. Er wordt een fictieve situatie opgezet die zich zou kunnen voordoen in de werkelijkheid.[[280]](#footnote-280) Ook BAC heeft voor een klein deel inspraak tijdens de opleiding zoals de respondent aanhaalt:

Tijdens de opleiding hebben we ook wel inspraak, maar niet dermate. De cursus en cursusmateriaal specifiek luchtvaartgebonden bieden wij voor een stuk aan. G4S gaat ook zelf wel cursussen ontwikkelen, maar wij gaan die ook wel ergens nazien opdat er alles instaan wat zo’n agent moet krijgen om zijn procedures hier goed uit te voeren. Buiten het cursusmateriaal zijn er ook manuals, standard operating procedures waarbij dat de onderaannemer in kennis wordt gesteld en dat ook aan hun mensen op hun manier overbrengt. Wij sturen de mensen ook continue aan, als er bijvoorbeeld een procedure verandert dan gaat een agent van G4S op de hoogte zijn op welke manier hij de controles zal moeten uitvoeren.[[281]](#footnote-281)

#### 4.1.1.3. Badge

*Algemeen*

Als de procedure voor de vergunning is afgerond krijgt de persoon een identificatiekaart, uitgereikt door de Directie Private Veiligheid (DPV). Met de kaart bewijst de bewakingsagent dat hij aan alle uitvoeringsvoorwaarden van de wet voldoet. Deze kaart geldt voor vijf jaar en kan nadien met eenzelfde periode verlengd worden. Deze identificatiekaart is voor bepaalde personen verplicht om te dragen tijdens hun activiteiten, en dit op een duidelijk leesbare plaats.[[282]](#footnote-282) Sinds 2008 is de tijdelijke identificatiekaart ingevoerd met een geldigheidsduur van zes maanden.[[283]](#footnote-283)

*Luchthaven*

Volgens de nationale wetgeving wordt de onbegeleide toegang tot de beperkt toegankelijke zones toegekend aan personen die over een luchthavenidentificatiebadge beschikken. De uitgifte van deze badge is verbonden aan de uitvoering van een achtergrondonderzoek op de persoon voor wie de badge bestemd is. Deze badges zijn standaard maximum vijf jaren geldig, maar kunnen voor kortere, bepaalde duur worden aangevraagd door BAC of door een onderneming die geregistreerd is bij BAC. Bij de hernieuwing van de badge wordt er een nieuw achtergrondonderzoek uitgevoerd. [[284]](#footnote-284) In art. 6 van het KB van 3 mei 1991 houdende de regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart staat er overigens dat “*Behoudens afwijkingen dienen de personeelsleden werkzaam op de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden houder te zijn van een luchthavenidentificatiebadge die ze tijdens de hele duur van hun aanwezigheid op de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden op een zichtbare plaats van hun kleding dienen te dragen.”[[285]](#footnote-285)* De identificatiebadges dienen bij het einde van de tewerkstelling onmiddellijk ingeleverd te worden bij de DGLV. BAC licht de DGLV onmiddellijk in over de aanvang en het einde van de tewerkstelling van hun personeelsleden.[[286]](#footnote-286)

### 4.1.2. Nederland

#### 4.1.2.1. Toelatingsvoorwaarden tot uitoefening van het beroep

Om het beroep van beveiliger te mogen uitoefenen zijn er toelatingsvoorwaarden vastgesteld in artikel 7 van de WPBR. Ten eerste mag een beveiligingsorganisatie geen personen te werk te stellen vooraleer er toestemming is verkregen van de korpschef van het politiekorps in de regio waar de beveiligingsorganisatie is gevestigd.[[287]](#footnote-287) Ten tweede wordt de toestemming onthouden *“indien de desbetreffende persoon niet beschikt over de bekwaamheid en betrouwbaarheid die nodig zijn voor het te verrichten werk*”.[[288]](#footnote-288) Ten derde mag een medewerker van een beveiligingsorganisatie slechts beveiligingswerkzaamheden uitvoeren indien hij in het bezit is van een diploma uitgereikt door de SVPB.[[289]](#footnote-289) Een beveiligingsorganisatie die gevestigd is op een luchtvaartterrein stelt geen personen te werk vooraleer er toestemming verleend is door de commandant van de KMar.[[290]](#footnote-290)

#### 4.1.2.1. Achtergrondonderzoek

*Algemeen*

Op grond van de WPBR worden de justitiële documenten van een kandidaat door de korpschef gecontroleerd. De toekomstige werknemer mag:

*“de laatste 8 jaar geen gevangenisstraf of taakstraf voor het plegen van een misdrijf opgelegd hebben gekregen; de laatste 4 jaar geen geldboete, strafbeschikking of transactie voor het plegen van een misdrijf opgelegd hebben gekregen; niet op grond van andere bekende en relevante feiten onvoldoende betrouwbaar of geschikt worden geacht voor een beveiligingsorganisatie werkzaamheden te verrichten dan wel onvoldoende betrouwbaar is om de belangen van de veiligheidszorg of de goede naam van de bedrijfstak niet te schaden*”.[[291]](#footnote-291)

Eveneens moet het beveiligingspersoneel met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan. Dit onderzoek bestaat uit volgende onderdelen:

a) een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB);

b) een identiteitscontrole;

c) een controle van de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf

jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan.[[292]](#footnote-292)

Een VGB is een verklaring die na een achtergrondonderzoek aan een persoon wordt gegeven die in aanmerking komt voor een vertrouwensfunctie.[[293]](#footnote-293) Het uitvoeren van achtergrondonderzoeken is een wettelijke taak van de Algemene Inlichtingen en Veiligheidsdienst (AIVD) in kader van de wet Achtergrondonderzoeken.[[294]](#footnote-294) In een achtergrondonderzoek wordt onderzocht of bij de (kandidaat)vertrouwensfunctionaris persoonlijke gedragingen of omstandigheden zijn die hem kwetsbaar kunnen maken bij de uitvoering van zijn functie. Afhankelijk van de vertrouwensfunctie wordt in het achtergrondonderzoek specifiek onderzoek gedaan naar risico's die onder andere samenhangen met “*terrorisme, radicalisering en extremisme; spionage en verspreiding van massavernietigingswapens, zware, georganiseerde criminaliteit en ondermijning van de democratische rechtsorde*”.[[295]](#footnote-295) In het achtergrondonderzoek wordt er op vier criteria getoetst, namelijk eerlijkheid, onafhankelijkheid, loyaliteit en integriteit. Dit om inzicht te krijgen of de persoon onder alle omstandigheden de verplichtingen die horen bij de vertrouwensfunctie kan nakomen. [[296]](#footnote-296) Om deze criteria na te gaan, onderzoekt de AIVD volgende gegevens:

of de persoon in het verleden te maken heeft gehad met justitie en zo ja, op welke manier;

of de persoon deelneemt of steun verleent aan staatsgevaarlijke activiteiten;

of de persoon lid is van antidemocratische organisaties;

de persoon zijn gedrag (met gedrag wordt er bedoelt of de persoon beïnvloed wordt door andere mensen, mogelijke verslavingen, geldproblemen of dat men over belangrijke zaken liegt) en persoonlijke omstandigheden (de persoon zijn omgeving, familie en vrienden mogen de persoon niet kwetsbaar maken voor chantage).[[297]](#footnote-297)

Het achtergrondonderzoek wordt uitsluitend aangevraagd door een werkgever van een (kandidaat-)vertrouwensfunctionaris die een vertrouwensfunctie zal vervullen. De AIVD heeft bij de uitvoering van een achtergrondonderzoek toegang tot een groot aantal informatiebronnen. Zo is er onder meer toegang tot de Centrale Justitiële Documentatie voor justitiële gegevens en de Gemeentelijke Basisadministratie voor gegevens over bijvoorbeeld de verblijfplaats. Ook wordt gekeken naar antecedenten over de persoon in het eigen AIVD-systeem. Als het achtergrondonderzoek positief is verlopen, krijgt de betrokkene een VGB.

*Luchthaven*

Een vereiste voor het verkrijgen van de Schipholpas (de zogenaamde luchthavenbadge) is een VGB van de AIVD. De AIVD verstrekt of weigert een VGB op basis van een achtergrondonderzoek. De KMar voert, onder mandaat van de AIVD, de achtergrondonderzoeken in de burgerluchtvaart uit. De KMar mag een VGB uitgeven, maar niet weigeren. Wanneer er aanleiding is voor het weigeren van een VGB, neemt de AIVD de onderzoeken over van de KMar. De procedure is als volgt. Degene die een VGB nodig heeft voor een Schipholpas en diens werkgever vragen een achtergrondonderzoek aan bij de KMar. De KMar, en indien nodig de AIVD, voeren het onderzoek uit. De resultaten worden gecommuniceerd naar de aanvrager van de VGB en de werkgever. Indien de KMar de VGB afgeeft, gebeurt dit namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.[[298]](#footnote-298)

In het achtergrondonderzoek worden dezelfde gegevens, zoals hierboven vermeld, voor een vertrouwensfunctie nagegaan. De beoordeling van de gegevens gebeurt op basis van de specifieke veiligheidsrisico’s in de functie. Wanneer de KMar voldoende waarborgen heeft, wordt er een VGB verstrekt. Het verstrekken van een VGB is een momentopname.[[299]](#footnote-299) Wanneer er signalen zijn die voor de AIVD aanleiding kunnen zijn voor een hernieuwd achtergrondonderzoek, wordt dit onderzoek gestart. Deze signalen kunnen voortkomen uit het periodiek raadplegen van politie- en justitiegegevens om vast te stellen of hieruit een aanleiding blijkt voor een herhaalonderzoek.[[300]](#footnote-300) Dit kan tot gevolg hebben dat een VGB moet worden ingenomen en de houder van de Schipholpas niet meer aan alle vereisten voor deze pas voldoet.

#### 4.1.2.2. Opleiding

*Algemeen*

In Nederland zijn er geen specifieke toelatingsvoorwaarden voorzien om tot de opleiding als beveiliger te worden toegelaten. De stichting Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) heeft de taak om de inhoud van Middelbaar Beroepsonderwijs Opleidingen (MBO) af te stemmen met werkgevers en onderwijsinstellingen (en actueel te houden) en om organisaties te erkennen als leerbedrijf voor specifieke opleidingen. De stichting SBB voert de opleidingen echter niet zelf uit. Dat doen MBO-onderwijsinstellingen. Zij moeten zich daarbij houden aan de kwalificatiedossiers, leerdoelen en competenties die zijn vastgesteld door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op voorstel van de stichting SBB.[[301]](#footnote-301) Ook mogen ze de studenten voor het praktijkgedeelte van de opleiding uitsluitend stage laten lopen bij organisaties die beschikken over een erkenning als leerbedrijf van de stichting SBB. Een bewakingsonderneming geeft dus in feite niet de opleiding, maar verzorgt wel het praktijkgedeelte in het kader van de stage.[[302]](#footnote-302) De opleiding bestaat zowel uit een theoretisch deel als een verplichte stage. De opleidingsonderdelen worden afgeleid uit het kwalificatiedossier dat de kwalificatie-eisen voor beveiliger bevat. De volgende opleidingsonderdelen komen aan bod: toegangs-en uitgangscontroles uitvoeren, surveillances en controles uitvoeren, optreden bij ongewenst gedrag, verdachten aanhouden, optreden bij incidenten, service en hulp bieden, (eenvoudige) baliewerkzaamheden uitvoeren. Daarnaast bestaan er nog drie generieke delen namelijk Nederlands, rekenen, loopbaan en burgerschap. De examens worden georganiseerd en afgenomen door de Stichting Vakexamens voor de Particuliere Beveiligingsorganisaties (SVPB).[[303]](#footnote-303)

Kandidaten van de praktijkopleiding tot Beveiliger van de SVPB mogen twaalf maanden lang zonder diploma beveiligingswerkzaamheden uitvoeren. Hiervoor hebben zij wel een verklaring van de SVPB nodig, om aan te tonen dat zij daadwerkelijk de opleiding volgen. De twaalf maanden gaan in op het moment dat zij voor het eerst beveiligingswerkzaamheden uitvoeren voor een organisatie.[[304]](#footnote-304)

*Luchthaven*

In Nederland moet er voldaan worden aan de opleidingseisen die zijn neergelegd in het Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart. De minimale eisen die in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart worden gesteld aan de kennis en vaardigheden van beveiligingspersoneel, het personeel dat werkzaam is op luchtzijde, personeel dat zorg draagt voor de verwerking van luchtvracht en security managers van luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen zijn vastgelegd in eindtermen.[[305]](#footnote-305) Deze eindtermen worden door de Minister van Veiligheid en Justitie opgesteld en geactualiseerd. De KMar kan op verzoek van een opleidingsorganisatie toelichting op deze eindtermen geven. Aan de hand van de eindtermen dienen opleidingsorganisaties hun opleidingsprogramma’s op te stellen. De opbouw van het trainingsstelsel met eindtermen is als volgt. Al het beveiligingspersoneel op de luchthavens dient de basiseindtermen A1 tot en met A15 te beheersen. Eindtermen B en D worden door de KMar op verzoek verstrekt aan luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten voor zover van toepassing. Deze eindtermen omvatten enkel om het theoretische deel.[[306]](#footnote-306) Daarnaast zijn er specifieke CBT voor conventionele röntgenapparatuur, voor EDS-apparatuur en voor opfriscursussen. Vervolgens dienen voor specifieke beveiligingstaken de afzonderlijk voorgeschreven eindtermen te worden beheerst. De geldigheid van de eindtermen A1 tot en met A15 vervalt op het moment dat een beveiligingsmedewerker langer dan twaalf maanden geen beveiligingswerkzaamheden op de luchthaven heeft uitgevoerd.[[307]](#footnote-307)

Overigens houdt de KMar toezicht op de MBO-onderwijsinstellingen die de opleiding luchthavenbeveiliger aanbieden. Als eerste beoordelen zij het curriculum van de opleiding en adviseren ze het ministerie van Veiligheid en Justitie hieromtrent. Als de opleiding voldoet en het ministerie neemt het advies over, informeren ze het opleidingsbedrijf hierover. Het opleidingsbedrijf verzoekt tevens de instemming van de KMar voor het inzetten van instructeurs. Tijdens de uitvoering van de opleiding houdt de KMar audits op de opleidingen. Ze verifiëren of de gegeven opleiding inhoudelijk overeenstemt met het goedgekeurde curriculum en of de leerstof op een goede manier wordt overgebracht op de cursisten.[[308]](#footnote-308)

#### 4.1.2.3. Badge

*Algemeen*

Het legitimatiebewijs om als beveiliger te mogen werken is maximaal drie jaar geldig. Voor medewerkers in opleiding is dit maximaal twaalf maanden.[[309]](#footnote-309) Drie maanden voordat het legitimatiebewijs verloopt, moet opnieuw om toestemming van de politie worden gevraagd om de werkzaamheden te mogen verrichten. Legitimatiebewijzen van medewerkers in opleiding worden niet verlengd. De toestemming vervalt bij het einde van het dienstverband van de werknemer bij de werkgever of bij het aflopen van de geldigheidstermijn van het legitimatiebewijs.[[310]](#footnote-310) Zowel voor het verlenen als het verlengen van een vergunning worden inlichtingen en advies ingewonnen bij de korpschef.[[311]](#footnote-311)

*Luchthaven*

Het beschermd gebied op Schiphol is alleen toegankelijk met een Schipholpas. Schiphol verstrekt deze passen aan personen die vanwege hun werkzaamheden regelmatig op het beschermde gebied van de luchthaven moeten zijn. De geldigheid van een luchthavenpas is in Nederland gekoppeld aan de geldigheidsduur van het achtergrondonderzoek of wanneer er sprake is van een korter contract, gekoppeld aan de duur van dat contract als dat korter is dan die eerdergenoemde vijf jaar. Bij de verlenging van de luchthavenpas wordt er opnieuw een achtergrondonderzoek verricht.[[312]](#footnote-312) Sinds 2015 wordt de einddatum van de VGB voortaan gekoppeld aan de einddatum van de Schipholpas. Zowel de VGB als de Schipholpas zijn namelijk maximaal 5 jaar geldig.[[313]](#footnote-313)

### 4.1.3. Vergelijkend perspectief

Zowel in België bij de totstandkoming van de wet Tobback als in Nederland voor de WPBR was het doel om de burger te beschermen tegen misbruiken van de bewakingsondernemingen een belangrijk criterium om meer aandacht te besteden aan het controle-en sanctieapparaat.[[314]](#footnote-314) De screening is daarom van cruciaal belang om de betrouwbaarheid en integriteit van de medewerkers in de bewakingssector na te gaan. Zowel in België als in Nederland moet men dus achtergrondonderzoek doorstaan en een opleiding voltooien vooraleer men algemeen attest als bewakingsagent of beveiliger krijgt. Ook om op de luchthaven te mogen werken, moet men volgens de Europese Verordening van 2015/1998 met succes het verplichte achtergrondonderzoek hebben doorstaan en de verplichte opleiding hebben gevolgd alvorens men toestemming krijgt om in beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones de werkzaamheden uit te voeren.[[315]](#footnote-315) In België zijn er zowel toelatingsvoorwaarden voorzien om een opleiding tot bewakingsagent te mogen volgen als om een het beroep van bewakingsagent te mogen uitoefenen. In Nederland is enkel laatstgenoemde van toepassing. Een opleidingsinstelling kan natuurlijk op eigen initiatief wel voorwaarden opleggen. Beide landen willen dus kwaliteitsvolle bewakingsagenten afleveren, al is België iets strikter door zijn opleidingseisen. In tegenstelling tot België is er in Nederland geen toezicht van de overheid op cursussen en is iedereen vrij om een cursus samen te stellen. De SVVP informeert de MBO-onderwijsinstellingen over de kennis, de praktijk en de exameneisen, maar er is geen centrale aansturing. Daarnaast wordt de opleiding als luchthavenbeveiliger in Nederland aangeboden door een MBO-onderwijsinstelling, terwijl dit in België door een bewakingsonderneming gebeurt.

In Nederland worden, in tegenstelling tot België, de beveiligers om de drie jaar gescreend op hun betrouwbaarheid. Zo kan er beschouwd worden dat de vergunningspraktijk in Nederland iets strenger is. Wanneer er echter gekeken wordt naar de informatie die in het achtergrondonderzoek in België wordt nagegaan is er geen maximum vastgesteld van de periode waarin wordt teruggekeken in de tijd naar onder meer het strafrechtelijk verleden. De vereisten inzake het ontbreken van een strafrechtelijk verleden werden eveneens door de jaren heen meermaals aangescherpt, wat er op wijst dat de wetgever door de jaren heen steeds meer belang toekende aan de betrouwbaarheid van de personen die actief zijn in de bewakingssector.[[316]](#footnote-316) Daarnaast mag men in België in de afgelopen vijf jaar geen lid geweest zijn van een politiedienst om te kunnen starten aan de basisopleiding bewakingsagent. In Nederland kent men echter deze regeling niet. Dit is merkwaardig aangezien de Nederlandse politie en de KMar instaan voor het toezicht op de particuliere beveiligers. In België was namelijk één van de doelstellingen bij het wetsontwerp van de wet Tobback dat men tot een sterke beperking zou komen op het vlak van overstapmogelijkheden van de publieke politie naar de private politie, deze ‘blue drain’ zorgde immers voor instabiliteit bij de publieke politie.[[317]](#footnote-317) Zowel België als Nederland maken gebruik van een tijdelijke identificatiebadge waarmee men reeds werkzaamheden kan uitoefenen. In België is de maximumtermijn vastgelegd op zes maanden terwijl dit in Nederland twaalf maanden is. Als er gekeken wordt naar de criteria die deel uitmaken van de doelstelling van het achtergrondonderzoek valt er een gelijkenis op tussen beide landen. Zowel loyaliteit als integriteit zijn belangrijke waarden die worden nagegaan.

In België verleent het Ministerie van Binnenlandse Zaken de vergunning om het beroep van bewakingsagent uit te oefenen. De uitvoering is in België dus centraal geregeld. Dit in tegenstelling tot in Nederland, waar de toestemming die verleend wordt door de KMar en dus meer decentraal is geregeld. In België speelt de politie geen rol bij de vergunningverlening, niet tegenstaande dat de procureur des Konings de politieregistraties kan raadplegen voor het antecedentenonderzoek. In Nederland speelt de KMar , naast de AIVD, wel een belangrijke rol bij de toestemmingsverlening.

Zowel voor België als voor Nederland geldt er dat een bewakingsagent, vooraleer hij op de luchthaven mag werken, in bezit moet zijn van een luchthavenbadge.[[318]](#footnote-318) De Europese regelgeving verplicht het bezit van een luchthavenidentificatiekaart voor het personeel dat beschikt over een onbegeleide toegang tot de beperkt toegankelijke zones van de luchthaven (SRA’s).[[319]](#footnote-319) Deze luchthavenidentificatiebadge wordt enkel verleend wanneer het desbetreffende personeelslid met succes een achtergrondonderzoek ondergaan heeft waaruit blijkt dat er geen verdachte zaken waren. Zowel in België als in Nederland is de luchthavenbadge geldig voor een termijn van vijf jaar. Aangezien de luchthaven een precaire omgeving is, zeker sinds de aanslagen, stelt de onderzoekster zich de vraag waarom in Nederland de termijn van een luchthavenpas niet in verhouding is tot de termijn van een beveiligerspas. Bij de aanbevelingen van deze masterproef wordt er hier dieper op ingegaan.

## 4.2. Het reactief toezicht op de private bewakingssector op de luchthaven

### 4.2.1. België

#### 4.2.1.1. Europese Commissie

De Europese Commissie voert diepgaande inspecties uit om te controleren of een lidstaat de EU-wetgeving naleeft. Als de luchthaven een negatieve evaluatie krijgt van de Europese Commissie is dit eveneens een negatieve evaluatie voor de DGLV aangezien zij instaan voor de controles op de luchthaven. In 2015 voerde de Europese Commissie zijn laatste inspectie uit op de luchthaven van Brussels Airport. Het verslag van de inspectie van de Europese Commissie is wegens veiligheidsredenen normaal niet toegankelijk voor het publiek, maar de politieke partijen Groen en Ecolo doorspeelden deze gegevens aan de pers.[[320]](#footnote-320) Deze inspectie focuste niet zozeer op de veiligheidsmaatregelen op de Belgische luchthavens, maar wel op de manier waarop de DGLV de voorbijgaande jaren gecontroleerd heeft of alle veiligheidsmaatregelen wel correct worden toegepast. Op basis van de vastgestelde tekortkomingen deed de Europese Commissie onder andere volgende aanbevelingen: de bevoegde autoriteit moet de regelmatige controles van luchthavens, exploitanten en entiteiten spoedig verhogen, men moet testen verrichten om de doelmatigheid van de tenuitvoerlegging na te gaan of tenminste wat betreft de beveiligingsmaatregelen uiteengezet in 8.1. Annex 18/2010 (onder andere het screenen van passagiers en hun handbagage en de toegangscontrole wegens beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones) en men moet haar handhavingsbevoegdheden gebruiken om terugkerende tekortkomingen te voorkomen.[[321]](#footnote-321)

#### 4.2.1.2. Directie Private Veiligheid

In kader van de wet Tobback wordt het toezicht op het veld voor alle actoren uit de private veiligheidssector (met uitzondering van de veiligheidsdiensten) uitgevoerd door de DPV.[[322]](#footnote-322) De personen die het voorwerp uitmaken van een controle verlenen hierbij hun medewerking. Ze geven te allen tijde aan de medewerkers van de DPV, de lokale en federale politie toegang tot de onderneming of de plaatsen waar activiteiten van de bewakingsonderneming worden uitgeoefend. Ze geven inzage van alle stukken die daartoe noodzakelijk zijn en leggen hun identiteitsdocumenten voor op vraag van de personen die belast zijn met het toezicht.[[323]](#footnote-323) In 2006 werd de permanente inspectiecel binnen de DPV opgericht. Deze agenten zien toe op de naleving van de wet op de regeling van de private en bijzondere veiligheid en de respectievelijke uitvoeringsbesluiten.[[324]](#footnote-324)

Daarnaast zijn zowel de lokale als de federale politie verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wetgeving inzake private bewaking. Voor de federale politie impliceert dit onder meer de inzet van de gerechtelijke diensten van het arrondissement en van de coördinatie- en steundiensten.[[325]](#footnote-325) De DPV is wel verplicht steeds mee te werken aan de voorbereiding van de controles, door middel van juridische ondersteuning of door het aanbrengen van kennis omtrent de te controleren agenten en/of ondernemingen. Specifieke controles of bepaalde inspectieopdrachten in het kader van een administratief onderzoek, gericht op één of meerdere ondernemingen, gebeuren door de lokale politie via rechtstreekse vraag vanuit de DPV.[[326]](#footnote-326)

#### 4.2.1.3. DGLV

In art. 38 van de Belgische wetgeving van 27 juni 1937 kan de Koning beëdigde ambtenaren van het bestuur van de luchtvaart aanduiden om toezicht te houden op de “*naleving van de internationale luchtvaartverdragen, de internationale luchtvaartakkoorden en luchtvaartbeveiligingsakkoorden, de luchtvaartbeveiligingsplannen, deze wet en de uitvoeringsbesluiten van deze wet en op de uitvoering van de toegangs- en veiligheidscontroles door de leden van de luchthaveninspecties op het grondgebied van België*”.[[327]](#footnote-327) Met dit wetsartikel wordt er dus verwezen naar de DGLV. De DGLV is een afdeling van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die enerzijds toeziet op de veiligheid en beveiliging van de burgerluchtvaart in België en anderzijds streeft naar een voortdurende verbetering van de luchtvaartbeveiliging.[[328]](#footnote-328)

De DGLV zal de bevoegde autoriteiten op de luchthaven controleren, namelijk BAC en de private bewakingsmaatschappij. Zo voert het DGLV permanent audits en inspecties uit op deze activiteiten. Enerzijds is er de directie Inspectie die onaangekondigde luchtvaartinspecties uitvoeren. Deze inspecties (gericht op safety) hebben betrekking op de vliegtuigen van binnen- én buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die zich aandienen op de luchthaven. Voor dit onderzoek wordt er hier echter niet dieper op ingegaan. Anderzijds is er ook regelmatig aangekondigd toezicht, onder de vorm van audits. De dienst Luchtvaartbeveiliging (gericht op security) hun taak is de bescherming van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden (o.a. terrorisme).[[329]](#footnote-329) Vervolgens wordt er een auditverslag opgemaakt met hun bevindingen. Aangezien de luchthaven een exploitatievergunning heeft gekregen van de Belgische staat, zal de DGLV dus kritisch zijn tegenover BAC en niet op de private bewakingsmaatschappijen bij een negatieve uitkomst van een controle. De DGLV is eveneens de instantie die bevoegd is om de luchthavenbadge van de bewakingsagenten in te trekken.[[330]](#footnote-330)

#### 4.2.1.4. Brussels Airport Company

Om een negatieve evaluatie van de DGLV te vermijden, voorziet de luchthaven zelf in dagelijkse kwaliteitscontroles via *“standard operating procedures”* bij *“high-value field activities”*. Door het standaardiseren van de activiteiten probeert men om uniformiteit te creëren in de uitvoering van de handeling en daardoor de efficiëntie te bevorderen. Eveneens zal dit de kwaliteitscontrole verhogen.[[331]](#footnote-331) BAC voert deze controles uit op de activiteiten van haar leveranciers waaronder private bewakingsmaatschappij G4S. Binnen BAC is er een dienst security. Deze is onderverdeeld in twee departementen. Enerzijds is er het departement die instaat voor het operationeel aansturen en de dagelijkse organisatie. Anderzijds is er het departement die de eigenlijke controle uitvoert op de naleving van de wetgeving en de daaruit voortvloeiende processen.[[332]](#footnote-332)

De eindverantwoordelijke op het screeningsplatform is iemand van BAC, namelijk de Chief Security Inspector. BAC voert audits uit door middel van actieve testen. Ze nemen items mee die niet airside mogen gaan en proberen deze toch ongemerkt langs de beveiligingscontrole te krijgen. Ongeacht het resultaat, zal BAC altijd kenbaar maken aan het personeelslid van G4S dat ze een test hebben gedaan en vervolgens wordt deze besproken. Daarnaast koppelen ze de resultaten ook terug aan het “*quality departement*” van G4S.[[333]](#footnote-333) Op deze manier kan G4S een aangepast opleidingsprogramma uitstippelen voor deze persoon. BAC moet dus opvolgen dat G4S kwaliteit levert bij de uitoefening van haar werkzaamheden. Zo werden er in 2014 een 600-tal anonieme en onaangekondigde tests uitgevoerd.[[334]](#footnote-334)

De meeste inbreuken die plaatsvinden, gebeuren door de luchthavenpersoneelsleden waaronder de private bewakingsagenten. Dit gebeurt vooral onbewust en is zelden met de intentie tot het plegen van terroristische activiteiten. Bij het plegen van een inbreuk, die niet van strafrechtelijke aard is, zal BAC de agent op zijn gedrag aanspreken en vervolgens in overleg gaan met zijn werkgever om naar een gepaste maatregel zoeken. De bewakingsagent kan een waarschuwing krijgen en moet eventueel een bijkomende opleiding volgen zodat hij in de toekomst de specifieke beveiligingsprocedures correct uitvoert. Dit geeft de respondent van BAC ook aan in volgend citaat.

“*Het gaat meestal om een personeelslid die zijn badge in een beveiligde zone is vergeten, een sigaret buiten rookt en dat tot de consternatie komt, oei ik heb mijn badge binnen laten liggen. En dan zegt een collega gebruik mijn badge om binnen te geraken. Dat is zo’n klassiek voorbeeld, eigenlijk is dat heel onschuldig. Een inbreuk is niet voor ons een agent die een controle op een minder kwaliteitsvolle manier uitoefent, dat staat niet in de wetgeving beschreven. Daar hebben we meer specifieke controlemechanismen voor, zoals een agent aanspreken of nadien in gezamenlijk overleg met zijn werkgever bijkomende opleidingen geven en gesprekken die erop volgen om ervoor te zorgen dat die persoon dat doet*.” *[[335]](#footnote-335)*

BAC zal deze gebeurtenis ook registeren in hun interne nota’s. Als er een inbreuk van strafrechtelijke aard wordt vastgesteld zal BAC een proces-verbaal (PV) opstellen op dezelfde manier zoals dit bij de politie gebeurt op voorwaarde dat dit binnen hun bevoegdheden valt. Dezeinbreuken zijn vastgelegd in de wet van 27 juni 1937 en het KB 5 mei 1991.[[336]](#footnote-336) Vervolgens wordt er enerzijds een afschrift gestuurd naar het parket van Halle- Vilvoorde gestuurd en anderzijds naar de DGLV. BAC zal vervolgens niet zelf de badges intrekken, dit is de bevoegdheid van de DGLV. Men zal wel de badges in hun opdracht tijdelijk blokkeren.

#### 4.2.1.5. Private bewakingsonderneming

Volgens artikel 15 van de wet Tobback moet de bewakingsonderneming “*alle voorzorgsmaatregelen nemen en de personen belast met de werkelijke leiding verrichten de nodige controles opdat hun personeelsleden of de personen die voor hun rekening werken de wetten in het algemeen en deze wet en haar uitvoeringsbesluiten in het bijzonder zouden naleven*”.[[337]](#footnote-337) De leidinggevende personen binnen de bewakingsonderneming hebben bovendien de taak om de nodige controles uit te voeren opdat de voor hun werkende bewakingsagenten de wetten in het algemeen en de wetten van de private bewakingssector zouden naleven.[[338]](#footnote-338) Het is niet meteen duidelijk op welke wijze deze controles moeten worden uitgevoerd en wat voor gevolg er aan de overtredingen moet worden gegeven. Het bestaan van een meldingsplicht doet echter wel vermoeden dat het ontdekken van wederrechtelijke handelingen gevolgd dient te worden door een aangifte bij de politie.[[339]](#footnote-339)

Ten aanzien van de individuele bewakingsagent beschikt de overheid over de mogelijkheid om tijdelijke dan wel definitieve sancties op te leggen.[[340]](#footnote-340) Dit is het geval als de bewakingsagent de wet niet naleeft of wanneer er niet voldaan wordt aan de uitvoeringsbesluiten van de wet Tobback.[[341]](#footnote-341) Bewakingsagenten die een inbreuk plegen op de wetgeving kunnen volgende sancties oplopen: een administratieve sanctie, de intrekking of de tijdelijke inhouding van de identificatiekaart en een strafrechtelijke sanctie.[[342]](#footnote-342) Daarnaast bestaat er nog de waarschuwing die aan de sanctie kan voorafgaan. Deze sancties worden uitgevaardigd door de ambtenaren van de DPV. Ten eerste kunnen bewakingsagenten die een inbreuk plegen een administratieve sanctie oplopen, gaande van een minnelijke schikking tot een administratieve geldboete.[[343]](#footnote-343) Ten tweede bestaat de mogelijkheid om de afgeleverde identificatiekaart in te trekken of voor ten hoogste zes maanden in te houden wanneer betrokkene de bepalingen van de wet Tobback of haar uitvoeringsbesluiten niet in acht neemt of niet meer aan de voorwaarden van deze wet voldoet (bijvoorbeeld als de betrokkene een bepaalde veroordeling heeft opgelopen of hij voldoet niet meer aan de veiligheidsvoorwaarden, …). De schorsing of intrekking kan betrekking hebben op alle of sommige bewakingsactiviteiten.[[344]](#footnote-344) Tot slot is het mogelijk dat een bepaald feit zowel een inbreuk vormt op de wet Tobback als een strafrechtelijke inbreuk. Bijvoorbeeld als een bewakingsagent een persoon met geweld buiten zet en hierbij die persoon verwondt kan hij enerzijds strafrechtelijk vervolgd worden voor opzettelijke slagen en verwondingen, maar anderzijds ook administratiefrechtelijk worden gesanctioneerd wegens een inbreuk op artikel 8 §7 van de wet Tobback wat een verbod op dwang en geweld inhoudt.[[345]](#footnote-345) Daarnaast kunnen er nog sancties opgelegd worden ten aanzien van de onderneming. Men kan de vergunning schorsen of in te trekken of een administratieve geldboete opleggen.[[346]](#footnote-346)

Op de luchthaven van Brussels Airport worden alle personeelsleden en hun voorwerpen worden met röntgenapparatuur gecontroleerd bij de personeelsdoorgangen. Daarnaast zijn er dagelijkse controles op de medewerkers van G4S. Zowel de teamleaders als de supervisors zijn verantwoordelijk om de veiligheid te garanderen en monitoren daarom de werkzaamheden van de bewakingsagenten, waarbij de eindverantwoordelijke op het platform iemand van BAC is.[[347]](#footnote-347)

### 4.2.2. Nederland

#### 4.2.2.1. Europese Commissie

Schiphol wordt regelmatig door de Europese Commissie geïnspecteerd, waarbij alle aspecten van de beveiliging van de burgerluchtvaart in detail worden beoordeeld. De rapporten van de inspecties van de Europese Commissie zijn er echter niet beschikbaar wegens veiligheidsredenen waardoor er geen aanbevelingen in deze meesterproef worden weergegeven.[[348]](#footnote-348) Volgens de respondent van de KMar moet er met de volgende bemerking welk rekening mee worden gehouden:

*“Wel moet worden opgemerkt, dat niet elke correctie onmiddellijk dient te worden uitgevoerd. Wanneer een tekortkoming een direct risico voor de beveiliging van de burgerluchtvaart oplevert, dient er onmiddellijk te worden ingegrepen en dient de exploitant corrigerende maatregelen toe te passen totdat een structurele oplossing wordt geïmplementeerd. Wanneer de noodzaak minder hoog is, mag er meer tijd worden genomen. In een dergelijk handhavingstraject wordt de luchthavenexploitant opgedragen een plan van aanpak op te stellen en dit met ons tijdens een zienswijzegesprek door te nemen. Wij besluiten vervolgens of de maatregelen en het beoogde tijdspad voldoet of dat iets sneller moet of überhaupt niet voldoet. Een dergelijk plan van aanpak dient ook te worden opgesteld in het eerste geval, maar daarbij kunnen we niet wachten op het plan en dient de exploitant direct die corrigerende maatregel toe te passen. Ook deze maatregel dient eerst aan ons te worden voorgelegd.”[[349]](#footnote-349)*

#### 4.2.2.2. Koninklijke Marechaussee

In artikel 12 van de wet WPBR staat er dat de korpschef bevoegd is, indien dit *“in het belang van een goede politiezorg noodzakelijk is*”, om aan een beveiligingsorganisatie aanwijzingen te geven.[[350]](#footnote-350) De beveiligingsorganisatie aan wie een vergunning is verleend, geven aan deze aanwijzingen gevolg.[[351]](#footnote-351) De ambtenaren zijn daarnaast bevoegd inlichtingen in te winnen en om alle plaatsen waar een beveiligingsorganisatie gevestigd is, te betreden voor de vervulling van hun taken als dit redelijkerwijs nodig is.[[352]](#footnote-352)

De Commandant van de KMar is belast met het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart in Nederland.[[353]](#footnote-353) De Minister van Veiligheid en Justitie kan daartoe de KMar aanwijzingen geven.[[354]](#footnote-354) De KMar wordt in de vervulling van haar taken op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart aangestuurd door de DB3. De DB3 is namens de Minister van Veiligheid en Justitie de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en is in het kader van het toezicht belast met het monitoren van het nationale beveiligingsniveau, het deelnemen aan internationale inspecties en het beheren van het nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Tevens stelt de DB3 jaarlijks de prioriteiten in de uitvoering van het toezicht vast. [[355]](#footnote-355)

De KMar heeft de landelijke toezichttaak ondergebracht bij de afdeling Handhaving en Toezicht van het district Schiphol van de Marechaussee. Deze afdeling verricht onder andere de volgende toezichtstaken:

* het uitoefenen van toezicht op de naleving van wettelijke beveiligingsvoorschriften door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart;
* het adviseren over beveiligingsprogramma’s van Nederlandse luchthavenexploitanten, in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen en entiteiten;
* het goedkeuren van beveiligingsprocedures van Nederlandse luchthavenexploitanten en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen;
* het uitvoeren van incidentonderzoeken;
* het verrichten van antecedentenonderzoeken van particulier beveiligingspersoneel;
* het behandelen van klachten over het functioneren van particulier beveiligingspersoneel.[[356]](#footnote-356)

De KMar houdt dus dagelijks toezicht op de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen en daarnaast is er een systematische beoordeling van het functioneren van de beveiliging door de DB3.[[357]](#footnote-357) De KMar beschikt hierbij over verschillende methodes, namelijk beveiligingsaudits, inspecties, testen en onderzoeken. De EU-verordening nr. 18/2010 stelt gedetailleerde eisen aan de inhoud en methodes van het toezicht.[[358]](#footnote-358) Tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden wordt er toezicht gehouden op de juiste uitvoering van de beveiligingswerkzaamheden conform de Europese Verordening van 300/2008.[[359]](#footnote-359) Zo geeft de respondent van de KMar aan dat: “*dagelijks signaleert een geautomatiseerd justitieel systeem ons, wanneer een beveiliger betrokken is geweest bij een strafbaar feit (als getuige, betrokkene of verdachte). Indien de melding aanleiding geeft tot het mogelijk intrekken van de toestemming, zal de beveiliger worden uitgenodigd voor een zienswijzegesprek dat mogelijk leidt tot de intrekking*”.[[360]](#footnote-360) Daarnaast handelt men de klachten af, die over het particuliere beveiligingspersoneel op luchthavens worden geuit. Hierbij is er de ruimte voor een schriftelijke ‘hoor en wederhoor’ en wordt er een oordeel geveld ten aanzien van de gegrondheid. Eventuele claims worden doorverwezen naar de luchthavenexploitant die verantwoordelijk is voor de inzet van het beveiligingspersoneel.[[361]](#footnote-361)

Over de gepleegde inbreuken wil de KMar niet communiceren. De respondent geeft mee dat *“in algemene zin kan worden opgemerkt dat wanneer regelgeving of infrastructuur op een luchthaven wijzigt er meer klachten van passagiers binnenkomen. Dit heeft dan vaak met onduidelijkheid te maken en dat in combinatie met “reizigersstress” leidt over het algemeen vaker tot klachten over het beveiligingspersoneel. Deze klachten zijn overigens niet altijd terecht.[[362]](#footnote-362)* De dienst kan volgende maatregelen nemen bij het voordoen van een inbreuk: 1) aanwijzing om de bepaalde handeling opnieuw en conform de regelgeving uit te voeren; 2) aanwijzing een agent tijdelijk te laten stoppen met de uitvoering van bepaalde werkzaamheden en 3) intrekken van de politietoestemming. Deze aanwijzingen worden gegeven tijdens de uitvoering van de werkzaamheden in aanwezigheid van de leidinggevende van de beveiliger en mogelijk in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de luchthavenexploitant, omdat zij verantwoordelijk zijn voor de uitvoering.[[363]](#footnote-363) De politietoestemming kan worden ingetrokken indien de beveiliger als verdachte betrokken is bij een strafbaar feit. De beveiliger wordt in dat geval eerst door de KMar ontboden voor een zienswijzegesprek, waarvoor hij zich kan laten bijstaan door een advocaat. Tijdens dit gesprek vraagt men de beveiliger naar zijn visie op hetgeen heeft plaatsgevonden. Vervolgens wordt er een besluit genomen over de politietoestemming. Hiertegen kan de beveiliger nog in bezwaar gaan en in een latere fase ook naar de bestuursrechter stappen. Zonder politietoestemming zal de werkgever de arbeidsrelatie verbreken. De aanwijzingen hebben een dwingend karakter vanuit de Luchtvaartwet en Algemene wet bestuursrecht (instrumenten voor de toezichthouder).[[364]](#footnote-364) Indien er een aanwijzing wordt gegeven, weet de leidinggevende en de luchthavenexploitant dat hiermee niet lichtzinnig mee omgesprongen kan worden. Bij het intrekken van een politietoestemming wordt dit meegedeeld aan het beveiligingsbedrijf, waarna zij de beveiliger ontslaan. De luchthavenexploitant zal door het bedrijf worden geïnformeerd, waarna de luchthavenbadge wordt geblokkeerd.[[365]](#footnote-365)

De KMar rapporteert maandelijks het aantal uitgevoerde controles en, indien van toepassing, rapporteert men tweemaandelijks een opvolgend handhavingstraject en het verloop daarvan. Ook wordt het aantal klachten en de subcategorieën tweemaandelijks gerapporteerd. Deze worden gerapporteerd aan de NCTV, die namens de Minister van Veiligheid en Justitie is belast met de verantwoordelijkheden van de bevoegde autoriteit volgens de Europese verordening van 300/2008.[[366]](#footnote-366) Indien noodzakelijk, of op verzoek, worden ook incidentele rapportages opgemaakt en aangeboden aan de NCTV.

Ten slotte zijn de uitvoerende activiteiten vastgelegd in procedures, die zijn opgenomen zijn in het KMar Operationele Werkvloer Activiteiten. Voor bepaalde activiteiten zijn ook protocollen opgesteld in samenspraak met de luchthavenexploitanten en NCTV.[[367]](#footnote-367)

#### 4.2.2.3. Schiphol Nederland B.V.

In Nederland is Schiphol Nederland B.V. als exploitant van de luchthaven van Schiphol verantwoordelijk voor de uitvoering van de beveiligingstaak op Schiphol. Zij is direct verantwoordelijk voor  de gedragingen van het door  haar  ingehuurde beveiligings­personeel., die het toezicht uitvoeren.[[368]](#footnote-368) Naast het toezicht van overheidswege zijn de luchthavenexploitanten, de luchtvaartmaatschappijen en de entiteiten ook zelf verantwoordelijk voor het monitoren van het kwaliteitsniveau van de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen. Ingevolge EU verordening nr. 300/2008 dienen zij hiertoe bepalingen in het beveiligingsprogramma op te nemen. De KMar houdt toezicht op de toepassing en effectiviteit van deze interne kwaliteitscontrolemaatregelen.[[369]](#footnote-369)

Om het kwaliteitsniveau te garanderen, is de samenwerking met de andere instanties heel belangrijk. Zo is de KMar overigens bezig met de opstart van een traject waarbij men meer inzicht wil krijgen in de resultaten van de interne kwaliteitssystemen van de luchthavens. Zo geeft de respondent van de KMar aan dat: *“wij krijgen hierdoor een breder en constanter beeld over de toestand van een luchthaven en zijn we niet langer afhankelijk van onze eigen gegevens. Dit moet ons in staat stellen het toezicht op afstand uit te voeren. Daarmee kunnen we meer focus aanbrengen op plaatsen en onderwerpen die dat vereisen en zullen we luchthavenexploitanten, die het goed voor elkaar hebben, minder vaak inspecteren”*.[[370]](#footnote-370)

#### 4.2.2.5. Particuliere beveiligingsonderneming

De beveiligingsorganisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de werkzaamheden en derhalve worden de sancties enkel op het betreffende bedrijf gelegd en niet op het individu. Als een beveiligingsorganisatie een overtreding begaat in de zin van de WPBR, maakt de korpschef daarvan een PV op en kan Justis een bestuurlijke sanctie opleggen. Justis beoordeelt of een boete een gepaste maatregel is. Als dat zo is, informeert Justis de betreffende organisatie over het voornemen om een boete op te legen. Vervolgens kan de beveiligingsorganisatie hierop reageren. Uiteindelijk neemt Justis op basis van alle informatie, namens de minister van Veiligheid en Justitie, een besluit en stuurt een kopie van dit besluit naar de politie.[[371]](#footnote-371) Er bestaan drie overtredingscategorieën. Categorie één betreft de kwaliteit en betrouwbaarheid van personeel, organisatie en materieel. Hierbij gaat het om overtreding van regels die fundamenteel zijn voor het bestaan van de organisatie. Categorie twee betreft overtredingen omtrent de afstemming met Justis en de politie. Categorie drie betreft een administratieve nalatigheid. In deze categorie vallen administratieve overtredingen die niet onder de andere twee categorieën vallen. Hierbij kunnen er bestuurlijke boetes worden opgelegd aan de beveiligingsorganisatie of kan de vergunning worden ingetrokken.[[372]](#footnote-372)

Alle medewerkers van Schiphol en hun voorwerpen worden met röntgenapparatuur gecontroleerd bij de personeelsdoorgangen. Daarnaast dragen medewerkers een Schipholpas die een irisscan heeft. Dit voorkomt dat iemand zich als een andere medewerker voordoet.[[373]](#footnote-373) De supervisors en de teamleaders monitoren dagelijks de werkzaamheden van de bewakingsagenten.[[374]](#footnote-374)

### 4.2.3. Vergelijkend perspectief

Zowel België als Nederland worden gecontroleerd door de Europese Commissie. De Europese Commissie voert namelijk sinds 2004 op basis van de Europese Verordening nr. 2320/2002 veiligheidscontroles uit op het luchthavenpersoneel die om beveiligingsredenen toegang moeten krijgen tot security-gevoelige zones binnen de luchthaven.[[375]](#footnote-375) In samenwerking met de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat voert de Europese Commissie inspecties uit, inclusief inspecties van luchthavens, exploitanten en entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen, teneinde toezicht te houden op de toepassing van deze verordening door de lidstaten en indien nodig aanbevelingen te doen om de beveiliging van de luchtvaart te verbeteren. Deze inspecties vinden onaangekondigd plaats. De Commissie licht de bij een inspectie betrokken lidstaat daar tijdig over in. Elk inspectieverslag van de Commissie wordt aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat meegedeeld. In haar antwoord moet deze autoriteit aangeven welke maatregelen worden genomen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te corrigeren. Het verslag van de Commissie en het antwoord van de bevoegde autoriteit worden vervolgens ter kennis gebracht van de bevoegde autoriteit van de lidstaten.[[376]](#footnote-376) Voor beide landen kon er worden besloten uit de afgenomen interviews met de BAC en de KMar dat dit contact goed verloopt. Zoals de respondent van de KMar echter aanhaalt “*ziet dit internationale contact voornamelijk toe op beleidsontwikkeling. Een toegevoegde waarde zou de uitwisseling van best practices kunnen zijn. Met een aantal landen hebben wij daar al contact over gehad en alle staan er positief tegenover. Waarschijnlijk nemen wij zelf dit jaar hiertoe het initiatief*”.[[377]](#footnote-377)

In artikel 11 van de Europese verordening van 300/2008 staat er dat “*elke lidstaat een nationaal kwaliteitscontroleprogramma moet opstellen, toepassen en in stand houden*”.[[378]](#footnote-378) Dat programma stelt de lidstaten in staat de kwaliteit van de beveiliging van de luchtvaart te controleren en na te gaan of aan deze verordening en aan het nationaal programma is voldaan. Het nationaal programma bepaalt ook dat “*alle luchthavens, exploitanten en entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de toepassing van normen voor de beveiliging van de luchtvaart en die op het grondgebied van de betrokken lidstaat zijn gevestigd, geregeld rechtstreeks door of onder toezicht van de bevoegde autoriteit worden gecontroleerd”*.[[379]](#footnote-379) In art. 9 staat er overigens dat als in een lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart, wijst die lidstaat één bevoegde autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de in artikel 4 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen.[[380]](#footnote-380) Voor België is de DGLV aangeduid als de bevoegde instantie, terwijl dit voor Nederland de KMar is. Het verschil dat hierbij opvalt is dat België specifiek kiest voor een dienst die zich met de luchtvaart bezighoudt, terwijl Nederland de toezichtstaak ondergebracht heeft bij de KMar waarbij een deel bevoegd is voor het district Schiphol. Ook intern hebben de luchthavens een dienst die verantwoordelijk is voor de beveiliging op de luchthaven waarbij ze onder meer toezicht uitoefenen op de ingezette bewakings- en beveiligingsondernemingen. In Nederland is Schiphol Nederland B.V. als exploitant van de luchthaven van Schiphol verantwoordelijk voor de uitvoering van de beveiligingstaak op Schiphol terwijl in België BAC de bevoegde instantie voor Brussels Airport hierbij is. Zowel in beide landen staan ten slotte de bewakings-en beveiligingsbedrijven zelf in voor het toezicht op de dagelijkse werkzaamheden van hun bewakingspersoneel.

In België kunnen zowel de bewakingsagent als de bewakingsonderneming een sanctie krijgen als men een inbreuk pleegt op de wetgeving. Dit in tegenstelling tot in Nederland, waar alleen aan de beveiligingsonderneming een sanctie kan worden opgelegd. Het valt op dat de voornaamste sancties een waarschuwing of een administratieve sanctie inhouden. Dit komt omdat het volgens de wetgever niet langer opportuun was om de parketten te belasten met inbreuken die vooral van administratieve en deontologische aard zijn, zoals het werken zonder vergunning.[[381]](#footnote-381) Daarom werden door de jaren heen een groot aantal inbreuken gedepenaliseerd. De wetgever was immers van mening dat de administratieve geldboetes, hoewel ze geen invloed hebben op het strafregister en in mindere mate het imago van de overtreder aantasten, een niet te onderschatten afschrikwekkend effect hebben.[[382]](#footnote-382)

Bij overtredingen door het bewakings-en beveiligingspersoneel op de luchthavens wordt er vastgesteld voor beide landen dat er voor lichte inbreuken niet onmiddellijk een sanctie wordt voorzien, maar dat er eerst een gesprek wordt aangegaan met de betreffende persoon en zijn werkgever. Hierbij vindt er een evaluatie plaats over de gebeurde feiten en vervolgens wordt er samen gezocht naar een oplossing. Als er toch inbreuken worden vastgesteld die een inbreuk vormen op de strafwetgeving zal er in België een PV van BAC doorgestuurd worden naar het parket van Halle-Vilvoorde. In Nederland kan de politietoestemming worden ingetrokken door de KMar indien de beveiliger als verdachte betrokken is bij een strafbaar feit. De beveiliger wordt in dat geval eerst door de KMar ontboden voor een zienswijzegesprek, waarvoor hij zich kan laten bijstaan door een advocaat. Tijdens dit gesprek vraagt men de beveiliger naar zijn visie op hetgeen heeft plaatsgevonden. Vervolgens wordt er een besluit genomen over de politietoestemming. Hiertegen kan de beveiliger nog in bezwaar gaan en in een latere fase ook naar de bestuursrechter stappen. In België kwam er onlangs kritiek van de heer Goossens van de socialistisch vakbond ACOD omtrent het doorsturen van deze PV’s. Zo zegt hij “*Ik heb een rondzendbrief van het parket onder ogen gekregen waarin gevraagd werd om de PV's niet meer door te sturen. Sinds de privatisering hebben die PV's geen wettelijke waarde meer. Het parket kan die dus niet gebruiken bij een eventueel proces*.”[[383]](#footnote-383) In hoeverre dit waarheidsgetrouw is, kan de onderzoekster niet garanderen. In Nederland is er wel meer het voordeel voorhanden dat de KMar aanwezig is op de luchthaven als controlerende instantie en dat er onmiddellijk maatregelen kunnen worden genomen (namelijk de politietoestemming intrekken) zonder dat dit eerst naar een bevoegde instantie moet worden doorgestuurd. Natuurlijk kan het personeelslid zich altijd nog tot de bestuursrechter richten.

# Hoofdstuk V: Conclusie en aanbevelingen

In deze masterproef werd er enerzijds een antwoord gezocht op de vraag op welke wijze het beroep van private bewakingsagenten op de luchthaven is gereguleerd en anderzijds welke instanties bevoegd zijn voor het toezicht op de uitoefening van dit beroep. Aan de hand van een functioneel rechtsvergelijkend onderzoek tussen België en Nederland werd er getracht een beter inzicht in de Belgische en Nederlandse situatie omtrent de bevoegdheden en het toezicht op de private bewakingsmaatschappijen te bekomen. Voor de rechtsvergelijking werd er hierbij een onderscheid gemaakt tussen private bewakingsagenten enerzijds in het algemeen en anderzijds op de luchthaven.

Bij de eerste onderzoeksvraag werd er nagegaan welke bevoegdheden Belgische en Nederlandse private bewakingsagenten hebben op de luchthaven. In het bijzonder werd er gefocust op de controle van de passagiers en hun handbagage. In België is de Minister van Mobiliteit bevoegd voor de beveiliging van de luchthaven, terwijl dit in Nederland de Minister van Veiligheid en Justitie is. Zowel de luchthaven van Brussels Airport als Luchthaven Schiphol maken gebruik van private bewakingsondernemingen in onderaanneming om te voorzien in de veiligheidscontrole. In Nederland is controle van passagiers en hun handbagage enkel expliciet vastgelegd in de Luchtvaartwet. In de WPBR wordt de fouillering niet aangehaald. In België wordt alleen in de wet Tobback gesproken van de controle van personen, maar in de specifieke luchtvaartwetgevingen wordt er hier niet dieper op ingegaan. In beide landen moet men worden gecontroleerd door iemand van hetzelfde geslacht. Indien de controle van de passagiers of de handbagage niet optimaal kan verlopen moet men in België hiervan mededeling doen aan BAC, voor Nederland is dit aan de KMar. Ook bij de controle van de handbagage is er een gelijkaardige procedure bij beide landen. België en Nederland zijn namelijk onderhevig aan de Europese verordening van 300/2008 waardoor de bevoegdheden gelijklopend zijn.[[384]](#footnote-384) Zowel in Brussel Airport als in Schiphol maakt men gebruik van remote screening, waarbij de scan van de handbagage in een centrale ruimte wordt bekeken door de bewakingsagenten, weg van de controlepost zelf. De handbagage wordt vervolgens handmatig onderzocht als er een verdacht voorwerp wordt opgemerkt. In België moet men, als er een verdacht voorwerp wordt opgemerkt, de Chief Security Inspectors van BAC contacteren, terwijl dit in Nederland de commandant van de KMar is. Daarentegen maken beide landen gebruik van een verschillend screeningsplatform met verschillende apparatuur.

Bij de tweede onderzoeksvraag werd er enerzijds nagegaan op welke manier er een proactief toezicht bestaat op de private bewakingsagent en anderzijds een reactief toezicht. Zowel in België bij de totstandkoming van de wet tot private en bijzondere veiligheid als in Nederland voor de WPBR was het doel om de burger te beschermen tegen misbruiken van de bewakingsondernemingen een belangrijk criterium om meer aandacht te besteden aan het controle-en sanctieapparaat.[[385]](#footnote-385) De screening is daarom van cruciaal belang om de betrouwbaarheid en integriteit van de medewerkers in de bewakingssector na te gaan. Voor het proactief toezicht moeten bewakingsagenten om zowel een algemene legitimatiebewijs als een luchthavenbadge te krijgen een opleiding en een achtergrondonderzoek doorstaan in beide landen vooraleer men een badge verkrijgt. Het grote verschil tussen België en Nederland hierbij is dat de geldigheidstermijn van de algemene badge om als bewakingsagent te mogen werken respectievelijk vijf en drie jaar is. Voor de luchthavenbadge is de termijn in beide landen gesteld op vijf jaar. In België verleent het Ministerie van Binnenlandse Zaken de vergunning om het beroep van bewakingsagent uit te oefenen. De uitvoering is in België dus centraal geregeld. Dit in tegenstelling tot in Nederland, waar de toestemming die verleend wordt door de KMar en dus meer decentraal is geregeld. In België zijn er zowel toelatingsvoorwaarden voorzien om een opleiding tot bewakingsagent te mogen volgen als om een het beroep van bewakingsagent te mogen uitoefenen. In Nederland is enkel laatstgenoemde van toepassing. Een opleidingsinstelling kan natuurlijk op eigen initiatief wel voorwaarden opleggen. Het grootste verschil op vlak van toelatingsvoorwaarden is dat men in België in de afgelopen vijf jaar geen lid mag geweest zijn van een politiedienst om te kunnen starten aan de basisopleiding bewakingsagent. In Nederland kent men echter deze regeling niet. Dit is merkwaardig aangezien de Nederlandse politie en de KMar instaan voor de controle op de particuliere beveiligers. In België was namelijk één van de doelstellingen bij het wetsontwerp van de wet Tobback dat men tot een sterke beperking zou komen op het vlak van overstapmogelijkheden van de publieke politie naar de private politie, deze ‘blue drain’ zorgde immers voor instabiliteit bij de publieke politie.[[386]](#footnote-386) Het profiel van bewakingsagenten is in beide landen grotendeels gelijk waarbij de waarden loyaliteit als integriteit als heel belangrijk worden beschouwd.

Voor het reactief toezicht is er vooral een verschil merkbaar over de manier van sanctionering en de soort instanties die het toezicht moeten uitoefenen. In België kunnen zowel de private bewakingsagent als de bewakingsonderneming een sanctie krijgen als men een inbreuk pleegt op de wetgeving. Dit in tegenstelling tot in Nederland, waar alleen aan de beveiligingsonderneming een administratieve sanctie kan worden opgelegd. In België is het belangrijkste toezichtsorgaan op gebied van luchtvaartbeveiliging de DGLV, een dienst die een onderdeel is van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Voor Nederland is dit de KMar, een politieorganisatie met militaire status, aangevoerd door de Minister van Defensie. Bij overtredingen door het bewakings-en beveiligingspersoneel op de luchthavens wordt er vastgesteld voor beide landen dat er voor lichte inbreuken niet onmiddellijk een sanctie wordt voorzien, maar dat er eerst een gesprek wordt aangegaan met de betreffende persoon. Indien er toch een sanctie wordt uitgesproken is het voordeel bij Nederland dat de KMar aanwezig is op de luchthaven als controlerende instantie en dat er onmiddellijk maatregelen kunnen worden genomen (namelijk de politietoestemming intrekken) zonder dat dit eerst naar een bevoegde instantie moet worden doorgestuurd. Natuurlijk kan het personeelslid zich dan nog altijd nog tot de rechter richten.

Ten slotte worden er nog enkele aanbevelingen gegeven voor verder onderzoek. Ten eerste zijn zowel België als Nederland onderhevig aan de Europese verordening van 300/2008. Een rechtsvergelijking met een niet- EU- land zou interessant zijn om na te gaan welke implicaties verschillende wetgevingen teweeg brengen voor de praktijk. Zo moet een passagier die van een niet-Schengenland komt een extra veiligheidscontrole ondergaan bij zijn overstap aangezien de wetgeving van dat land niet geaccepteerd wordt door de Europese normen. Ten tweede was dit onderzoek enkel beperkt tot de controle van de handbagage en de passagiers. Deze veiligheidscontroles zijn maar een deel van het groter geheel van de controles die op de luchthaven gebeuren. Aangezien andere controles andere procedures vereisen is het interessant om deze verschillende domeinen te verkennen. Daarom kunnen toekomstige onderzoekers onder meer het verloop van de toegangscontrole of de controle van de ruimbagage of luchtvaartuigen onderzoeken. Ten derde werden in dit onderzoek Brussels Airport en Luchthaven Schiphol als praktijkvoorbeelden gekozen. Zowel voor België als voor Nederland is dit de luchthaven met de meeste capaciteit. Om die reden kunnen de gevonden resultaten niet veralgemeend worden naar andere luchthavens die minder operationeel zijn. Daarom zou het interessant zijn om twee luchthavens met een verschillende capaciteit te vergelijken.

Ten slotte zou de onderzoekster graag nog een beleidsvoorstel mee ondersteunen wegens het huidige veiligheidslandschap waarin we leven door de aanslagen van 22 maart 2016. Wie op de luchthaven begint te werken wordt wel doorgelicht, maar krijgt vervolgens een badge die vijf jaar geldig blijft. Tussentijdse controles zijn er niet of gebeuren niet regelmatig. Zoals minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon (N-VA) aangeeft zouden de controles verstrengd en verkort moeten worden en de termijn van de badge ingekort moeten worden, want “*de periode waarin men radicaliseert is extreem kort en dus moeten we daar met onze veiligheidsmachtiging rekening mee houden”*.[[387]](#footnote-387) Hiermee wordt er niet enkel verwezen naar de private bewakingsmaatschappijen, want deze ingreep is nodig voor al het personeel die op de luchthaven werkt. In Nederland is de geldigheid van de Schipholpas eveneens vastgelegd op vijf jaar, maar hieraan wordt tegemoetgekomen omdat een beveiligerspas om de drie jaar vernieuw wordt. Natuurlijk zijn er hierbij wel nog de bezwaren dat enerzijds het ander luchthavenpersoneel vijf jaar niet gecontroleerd wordt en anderzijds wordt er bij het herhaald achtergrondonderzoek enkel gekeken naar de justitiële antecedenten. Door op dit vlak een verandering door te voeren kan er op deze manier gewerkt worden naar een veiliger leefklimaat op de luchthaven. En zoals de Engelse jurist Edward Coke ooit zei: “*Precaution is better than cure*”.[[388]](#footnote-388)

# Bibliografie

## Wetgeving

Verdrag van 7 december 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, *B.S.* 2 december 1948.

Verdrag 4 november 1950 tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele

vrijheden, *B.S.* 19 augustus 1955.

Verdrag van 25 maart 1957 betreffende de werking van de Europese Unie, *B.S.* 25 december 1957.

Verord. Comm. nr. 1546/2006 van 4 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003 tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelĳke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb. L*. 17 oktober 2006.

Verord. Comm. nr. 820/2008 van 8 augustus 2008 houdende vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, *Pb.L*. 19 augustus 2008.

Verord. Comm. nr. 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned, *Pb.L*. 12 januari 2010

Verord. Comm. nr. 720/2011 van 22 juli 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009 ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat de geleidelijke invoering van de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels in EU-luchthavens betreft, *Pb. L.* 23 juli 2011.

Verord. Comm. nr 1141/2011 van 10 november 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009 ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat betreft het gebruik van beveiligingsscanners op EU-luchthavens, *Pb. L.* 11 november 2011.

Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L*. 14 november 2015.

Verord. Parl. en Raad nr. 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *Pb.L.* 30 december 2012.

Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 1 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008.

Besluit van de Raad nr. 2009/97 van 24 juli 2008 betreffende de ondertekening en de voorlopige toepassing van een memorandum voor samenwerking tussen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Europese Gemeenschap inzake veiligheidscontroles/-inspecties en aanverwante aangelegenheden, *Pb.L.* 5 februari 2009.

Resolutie Parl. nr. B6‑0562/2008 van 23 oktober 2008 over de gevolgen van maatregelen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart en van bodyscanners voor de mensenrechten, de privacy, de persoonlijke waardigheid en de gegevensbescherming, *Pb. L*. 23 oktober 2008.

*België*

Wet van 29 juli 1934 waarbij de private milities verboden worden, *B.S.* 7 augustus 1934.

Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919 betreffende de regeling der Luchtvaart, *B.S.* 26 juli 1937.

Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990.

Wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privédetective, *B.S.* 2 oktober 1991.

Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991.

Koninklijk besluit van 17 december 1990 betreffende de opleiding van het personeel van de beveiligingsondernemingen en betreffende de erkenning van de opleidingsinstellingen gewijzigd door het koninklijk besluit van 28 oktober 1996, *B.S.* 9 november 1996.

Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007.

Koninklijk besluit van 15 juli 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 26 september 2005 betreffende de modaliteiten voor de toekenning, de geldigheidsduur, de weigering en de vernietiging van de identificatiekaart en de procedure inzake de onderzoeken naar de veiligheidsvoorwaarden, *B.S.* 6 augustus 2009.

Koninklijk besluit van 29 juni 2014 tot bepaling van de beroepen of activiteiten die niet beschouwd worden als activiteiten zoals bedoeld in artikel 1 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de bijzondere en private veiligheid, *B.S.* 27 augustus 2014.

Ministeriële richtlijn MFO-4 van 4 november 2002 betreffende de federale opdrachten van beveiliging, toezicht en controle door de politiediensten in het kader van de regelgeving inzake private veiligheid, *B.S.* 14 november 2002.

Ministeriële omzendbrief houdende richtlijnen tot het verlichten en vereenvoudigen van sommige administratieve taken van de lokale politie, *B.S.* 29 december 2006.

Memorie van Toelichting, *Parl.St*. Kamer 1988-1989, nr. 872/1.

Memorie van Toelichting bij het ontwerp van de wet op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *Parl.* Senaat 1988-1989, nr. 49K2027/1.

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers, Algemene beleidsnota. Federale politie en geïntegreerde werking Veiligheid en Binnenlandse Zaken Regie der Gebouwen, 4 november 2015, nr. 1428/004,

https://www.besafe.be/sites/besafe.localhost/files/wetgeving/beleidsnota\_2015.pdf.

Verslag namens de Commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden. *Parl.St.* Senaat. 1989-1990, nr. 775-2.

Federaal regeerakkoord, Brussel, 2014, 147 p.

*Nederland*

Wet van 11 september 1936 houdende voorzieningen omtrent weerkorpsen, *Stb.* 1 april 1999.

Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997.

Wet van 7 november 1991 tot wijziging van de Wet op de weerkorpsen ter zake van de particuliere beveiligingsorganisaties, *Stb.* 1991.

Wet van 4 juni 1992 houdende algemene regels van bestuursrecht, *Stb*. 1992.

Wet van 10 oktober 1996 houdende regelen inzake het verrichten van achtergrondonderzoeken, *Stb*. 1996.

Wet van 5 juli 1997 houdende regels inzake het vervaardigen, verhandelen, vervoeren, voorhanden hebben, dragen enz. van wapens en munitie, *Stb.* 1997.

Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcrt.* 6 november 1997.

Wet van 22 november 2006 tot wijziging van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus in verband met de wederzijdse erkenning van beroepseisen gesteld aan het verrichten of aanbieden van beveiligings- of recherchewerkzaamheden door het in stand houden van een beveiligingsorganisatie of recherchebureau, *Stb.* 2006.

Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus van 4 februari 2016, *Stcrt.*, 2016.

Besluit van 9 december 2002 houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen, *Stb.* 2002.

Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3.

Kamerstukken II 2002/2003, 28684, nr. 1.

Beleidsregels particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus 2014, *Stcrt.* 2014.

Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2004-2005, 24804, nr. 27.

Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2007-2008, 24804, nr. 46.

## Rechtsleer

*Boeken*

BAARDA, D.B., DE GOEDE, M.P.M. en VAN DER MEER-MIDDELBURG, A.G.E., Basisboek interviewen: handleiding voor het voorbereiden en afnemen van interviews, Houten, Wolters-Noordhoff, 2007, 128 p.

BECK, U., “Risk society and the provident state” in S. LASH, B. SZERSZYNSKI en B. WYNNE (eds.), *Risk, environment and modernity. Towards a new ecology*, London, Sage Publications, 1996, 27- 43.

BECK, U., *World at Risk*. Cambridge, Polity Press, 2009, 269 p.

BRINKHOFF, S., “De particuliere recherche: ongecontroleerde opsporing?*”* in P.H.P.H.M.C KEMPEN en A.J. MACHIELSE (eds.), *Levend strafrecht. Strafrechtelijke vernieuwingen in een maatschappelijke context*, Deventer, Kluwer, 2011, 61-79.

CAPPELLE, J., *Het labyrint: private milities en politiewezen doorgelicht,* Brussel, SEVI, 1982, 232 p.

COLE, P. en REESE, D., *True Self, True Wealth: A Pathway to Prosperity*, 2007, USA, Atria Books/Beyond Words, 288 p.

CONFEDERATION OF EUROPEAN SECURITY SERVICES, *Private security services in Europa 2011*, Wemmel, CoESS, 2011, 152 p.

COOLS, M., “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, 203-216.

COOLS, M. en BURGELMAN, L., *Private veiligheid*, Brussel, Larcier, 2009, 330 p.

COOLS, M. en DE RAEDT, E., “Het outsourcen van politietaken naar de private veiligheid in een stroomversnelling?”in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, 33-46.

COOLS, M. en HAELTERMAN, H., *Nieuwe sporen: het actieterrein van de particuliere recherche in België en Nederland*, Diegem, Kluwer, 1998, 236 p.

COOLS, M. en VERBEIREN, K., *Politie en privébewaking samen sterk: het spanningsveld tussen uitbesteding en publiek-private samenwerking inzake de politietaken,* Brussel, Politeia nv, 2004, 272 p.

DANNEMANN, G., “Comparative law: study of similarities or differences?” in M. REIMANN en R. ZIMMERMAN (eds.), *The Oxford Handbook of comparative law*¸ Oxford, Oxford University Press, 2006, 383-419.

DE BIE, B., “De private forensische onderzoeks- en adviesmarkt, de pioniersfase voorbij” in M. COOLS, P. PONSAERS, A. VERHAGE en B. HOOGENBOOM (eds.), *De andere rechtsorde. Demonopolisering van fraude-onderzoek*, Brussel, Politeia, 157-178.

DEVROE, E. en TERWEL, P., “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, 11-31.

DE WAARD, J. en VAN DER HOEK, J., *Particuliere beveiliging. Omvang, wet- en regelgeving in Nederland en Europa*, ’s-Gravenhage, Directie Criminaliteitspreventie Ministerie van Justitie, 1991, 100 p.

EHRETT, J., “Airport security” in S. BAUMGARDNER AND C. HERCHE (eds.), *Mid Season*, United States of America, Monument Publishing, 2011, 11-16.

FEELY, M.M., “Comparative criminal law for criminologists: comparing for what purpose?” in D. NELKEN (ed.), *Comparing legal cultures*, Aldershot, Dartmouth, 1997, 93-104.

GARLAND, D., *The Culture of Control: Crime and Social Order in Contemporary Society*, Oxford, Oxford University Press, 2001, 336 p.

GIDDENS, A., *The consequences of modernity*, Cambridge, Polity Press, 1990, 188 p.

GRAZIADEI, M., “The functionalist heritage” in LEGRAND, P en MUNDAY, R. (eds.), *Comparative legal studies: traditions and transitions*, Cambridge, Cambrige University Press, 2003, 100-127.

HIER, S.P., WALBY, K. en GREENBERG, J., “Supplementing the panoptic paradigm: surveillance, moral governance and CCTV” in D. LYON (ed.), *Theorizing surveillance: the panopticon and beyond*, Devon, Willan Publishing, 2006, 230-244.

HOOGENBOOM, A.B., *Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 467 p.

ICAO, *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, Security: Safeguarding International Aviation Against Acts of Unlawful Interference,* Canada,ICAO, 2006, 36 p.

JOHNSTON, L., “Policing diversity: the impact of the public-private complex in policing” in F. LEISHMAN, B. LOVEDAY en S.P. SAVAGE (eds.), *Issues in policing*, Harlow, Longman, 1996, 54-70.

JONES, T. en NEWBURN, T., *Private security and public policing*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 288 p.

KAKALIK, J.S. en WILDHORN, S., *Private police in the United States: Findings and Recommandations,* Washington D.C., Government Printing Office, 1971, 128 p.

KAKALIK, J.S. en WILDHORN, S., *The private police: security and danger*, New York, Russak & Company, 1977, 523 p.

LELOUP, P.,  *Private en commerciële veiligheidszorg in België. Een historisch-criminologisch onderzoek (1870-1934)*, Antwerpen-Appeldoorn, Maklu-Uitgevers nv, 2014, 159 p.

MASLOW, A., *Motivation and Personality*, New York, Harper & Row, 1954, 84, 336 p.

MATTHYS, J., *Private Security Companies and Private Military Companies: : a comparative and economical analysis,* Antwerpen, Maklu, 2010, 260 p.

MILDE, M., *International Air Law and ICAO*, Utrecht, Eleven International Publishing, 2008, 351 p.

MULKERS, J. en HAELTERMAN, H., *Privé-detectives,theorie en praktijk van de private opsporing*, Antwerpen, Maklu, 2001, 146 p.

NELKEN, D., *Comparative criminal justice: making sense of difference*, London, Sage, 2010, 117 p.

PAKES, F., *Comparative Criminal Justice*, New York, Routledge Publishing, 2015, 256 p.

PIRET, M., “Het recht op veiligheid: fundamenteler dan een sociaal grondrecht” in INTERUNIVERSITAIR CENTRUM MENSENRECHTEN (ed.), *Het recht op veiligheid - Jaarboek Mensenrechten*, Antwerpen, Maklu, 2002, 11-37.

PIETERMAN, R., “Private onveiligheid en publiek wantrouwen”in L.C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN, en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid,* Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, 55-69.

RIMANQUE, K., “Veiligheid: een fundamenteel recht?”, in INTERUNIVERSITAIR CENTRUM MENSENRECHTEN (ed.), *Het recht op veiligheid - Jaarboek Mensenrechten*, Antwerpen, Maklu, 2002, 167-174.

SHEARING, C.D. en STENNING, P.C., *Private Security and Private Justice,* Montreal, The Institute for Research on Public Policy, 1982, 63 p.

SHEARING, C. D., “Public and private policing” in W. SAULSBURY, J. MOTT en T. NEWBURN (eds.), *Themes in contemporary policing,* Plymouth, Latimer Trend & co, 1996, 83-95.

VAN DE BUNT, H. en VAN SWAANINGEN, R., “Privatisering van de veiligheidszorg” in L.C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, 5-21.

VAN DIJK, W.C.J.M., “Toegang tot een veilig luchtruim; ‘security’ op luchthavens” in WODC (ed.), *Veiligheid in het luchtruim*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2007, 38-45.

VAN LAETHEM, W., BAS, R. en DECORTE, T., *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Leuven University Press, 1995, 358 p.

VAN STEDEN, R., “Politietaken in private handen De ontwikkeling van commerciële beveiliging en opsporing in Nederland”, *Tijdschrift voor Veiligheid en Veiligheidszorg* 2002, 3-11.

VAN STEDEN, R., *Privatizing policing. Describing and explaining the growth of private security*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2007, 182 p.

VERMEULEN, G., *Privacy en strafrecht: nieuwe grensoverschrijdende verkenningen*, Antwerpen, Maklu, 2007, 627 p.

WILLIAMS, P.D., *Security studies: an introduction,* New York, Routledge, 2013, 656 p.

ZWEIGERT, K. en KÖTZ, H., *Introduction to comparative law*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 744 p.

*Tijdschriften*

BAYLEY, D. H. en SHEARING, C.D., “The future of policing”, *Law and Society Review* 1996, 585-605.

BECKER, T.M., “The place of private police in social society: an area of research for the social sciences”, *Social Problems* 1973, 438-455.

BRON, R.P. en DE HOOG, D., “Civiele luchtvaart en terroristische incidenten”, *Justitiële verkenningen* 2007, 21-35.

CAPPELLE, J., “Nieuwe wetgeving voor de bewakings- en beveiligingssector”, *Private Veiligheid* 2001, 42-52.

CAPPELLE, J., “ De nieuwe wet tot regeling van de private veiligheid”, *Private veiligheid,* 2004, 11-21.

COOLS, M., “De onderstromen in de private veiligheidszorg”, *Panopticon* 2002, 134-155.

CHRISTIE, N., “Conflicts as property”, *British Journal of Criminology* 1977, 1-15.

DE WAARD, J., “The private security industry in international perspective”, *European Journal on Criminal Policy and Research* 1999, 143-174.

DE WAARD, J. en VAN STEDEN, R., “De opmars van de private veiligheidszorg. Een nationaal en internationaal perspectief”, *Justitiële verkenningen* 2012, 9-23.

GELDOF, D., “Het sociale in de risicomaatschappij. Over de essays van Ulrich Beck”, *Alert* 1997, 70-79.

HUTSEBAUT, F. en PEPERSTRAETE, T., “De controle op de private bewakingsondernemingen: een stand van zaken”, *Panopticon* 2005, 45- 61.

KARBER, P.A., “Re-constructing global aviation in an era of the civil aircraft as a weapon of destruction” *Harvard journal of law & public policy* 2001, 781-814.

PERSICO, N. en TODD, P.E., “Passenger profiling, imperfect screening and airport security”, *American Economic Review* 2005, 127-131.

SCOTT, T. en MCPHERSON, M., “The development of the private sector of the criminal justice system”, *Law and Society Review* 1971, 267-288.

SHEARING, C.D. en STENNING, P.C., “Private security. Implications for social control”, *Social Problems* 1983, 493-506.

SWOL, K., “Private security and public policing”, *Perspectives* 1999, 34-42.

VAN DER LUGT, B.W.M., “Waarborgen voor private opsporing; wetgeving of zelfregulering?”, *Justitiële Verkenningen* 2001, 65-76.

VAN DER MINNE-FRANK, T., “Van burgerwacht naar buurtwacht”, *Justitiële V*erkenningen 1985, 8.

VAN DIJK, F. en DE WAARD, J.J., “De markt voor private opsporing: vraag en aanbod”, *Justitiële verkenningen* 2001, 25-41.

VERKUIL, P.R., “The publicization of airport security*”, Cardozo Law Review* 2006, 2243-2254.

*Rapporten, reglementen, nieuwsbrieven*

BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Reglement Luchthavenidentificatiebadges*, Zaventem, Brussels Airport Company, 18 p.

DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID*, De identificatiekaart voor bewakingsagenten*, Brussel, Directie Private Veiligheid, 2008, 6 p.

DURINCKX, F., *Beslissing van de directeur-generaal van het directoraat-generaal van de luchtvaart*, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 23 juni 2009, 3 p.

EUROPEAN COMMISSION, *Commission inspection report. Monitoring the application of Regultation (EC) No 300/2008 establishing common rules in the field of civil aviation security by Belgium*, Brussel, EUROPEAN COMMISSION, 2015, 14 p.

G4S, “De werkplek van Naïma, Teamleader op Brussels Airport”, *4YOU* 2012, 1-24.

G4S, “Dienst in de kijker: Aviation.”, *4YOU* 2015, 1-24.

INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 118 p.

MINISTER VAN JUSTITIE, *Berichtgeving over beveiliging op Schiphol*, Den Haag, Minister van Justitie, 2008, 7 p.

MINISTRY OF CIVIL AVIATION. EGYPTIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY, *Part 107. Airport Security*, Egypt, Ministry of Civil Aviation, 2012, 61 p.

Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, Nationaal Trainingsprogramma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van oktober 2014, Den Haag, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, 2014.

STICHTING SAMENWERKING BEROEPSONDERWIJS BEDRIJFSLEVEN, *Profiel van*

*kwalificatiedossier: Particuliere beveiliging Crebonr. 23161*, Zoetermeer, Stichting Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven, 2015, 16 p.

THE COMMISSION ON HUMAN SECURITY, *Human Security Now: Protecting and Empowering People*. *A key report of an international commission that discusses the different aspects of human security and the ways to address different human security challenges,* UN, 2003, 168 p.

X, Onderzoek uit eigen beweging naar de gang van zaken rond de plaatsing van een scanapparaat ten behoeve van de 100% controles op de luchthaven Schiphol, Den Haag, De Nationale ombudsman, 29 mei 2007, 42 p.

X, *Rapport werkgroep organisatie passagierscontrole Schiphol*, Annex Kamerstukken II 2007/08, 30176, 24 september 2007, 47 p.

X, *Openbaar rapport- Beveiligingscontrole op Schiphol*, Den Haag, De Nationale ombudsman, 1 oktober 2009, 63 p.

X, “Selectie en rekrutering van bewakingsagenten: bewakingsagent wordt je niet zomaar”, *Private Veiligheid* 2010, 17-19.

X, “Remote screening reduces queues and costs”, *G4S International* 2014, 42-44.

## Internetbronnen

ARNOUDT R., *Veiligheidsagenten "onveilig" op Schiphol*, 5 juli 2013,

<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/buitenland/1.1670410> (consultatie 1 december 2015).

BARGIOTTI, L., *Full body-scanners: risks of violation of Article 8 of the European Convention on Human Rights*, <http://afsj.wordpress.com/2010/02/19/full-body-scanners-risks-ofviolation-of-article-8-of-the-european-convention-on-human-rights/> (consultatie 13 april 2016).

BELGA, “Jambon: "Radicalisering kan zeer snel gaan"”, *Het Laatste Nieuws*, 21 april 2016, <http://www.hln.be/hln/nl/36484/Aanslagen-Brussel/article/detail/2682765/2016/04/21/Jambon-Radicalisering-kan-zeer-snel-gaan.dhtml> (consultatie 25 april 2016).

BRANUM, T.L., “Aviation security in the new century”, 1 november 2001*, Federalist society for law & public policy studies*, www.fed-soc.org/doclib/ 20070514\_AviationSecurityPart1.pdf (consultatie 27 februari 2016).

BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Connector: Security first!,* http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/connector/connstories/56227/ (consultatie 12 maart 2016).

BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Informatie voor transferpassagiers* ,

<http://www.brusselsairport.be/nl/passngr/at_the_airport/transferringpax/transferatob/> (consultatie 12 maart 2016).

CALLEWAERT, C. en VAN NIEUWENHOVE, S., *Veiligheidsproblemen op Zaventem al lang bekend bij minister Jambon*, <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/03/30/veiligheidsproblemen-op-zaventem-al-lang-bekend-bij-minister-jambon> (consultatie 2 juni 2016).

DDW, “Eén controle in acht jaar tijd van bewakingsfirma’s Zaventem”, *De Morgen*, 12 juni 2015,<http://www.demorgen.be/binnenland/een-controle-in-acht-jaar-tijd-van-bewakingsfirma-s-zaventem-ba69092d/>(consultatie 13 oktober 2015).

DIJKSMA, S. A. M., Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met

de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Nota naar aanleiding van het verslag,

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2016/03/24/bijlage-1-nota-naar-aanleiding-van-het-verslag> (consultatie 14 mei 2016).

DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID, *Controle*,

https://vigilis.ibz.be/Pages/main.aspx?Culture=nl&pageid=bewaking/burger/trefwoorden (consultatie 19 februari 2016).

DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID, *Identificatiekaart*

https://vigilis.ibz.be/Pages/main.aspx?Culture=nl&pageid=bewaking/burger/trefwoorden (consultatie 19 februari 2016).

EUR-LEX, *De rechtstreekse werking van het Europese recht*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=URISERV:l14547> (consultatie 18/11/2016).

EUROPEAN COMMISSION, *Air security: Commission decides on staff screening in security restricted areas at EU airports*, <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-781_en.htm>, (consultatie 15 november 2015).

EUROPEES PARLEMENT, *Luchtvervoer: Beveiliging van de burgerluchtvaart*, <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/nl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html#_ftn1>(consultatie 28/11/2015).

HANCKÉ, C., “Britse 9/11 verijdeld”, *Het Nieuwsblad*, 11 augustus 2008, <http://www.nieuwsblad.be/cnt/g1q105ouo> (consultatie 27 februari 2016).

HECK, W., *En zo gaat het op Schiphol*, <http://www.nrc.nl/next/2014/04/19/en-zo-gaat-het-op-schiphol-1370718> (consultatie 24 april 2016).

ICAO, *About ICAO,* [www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx) (consultatie 25/11/2015).

NADB, “Dit weten we al over de vliegtuigcrash van Airbus 321 boven de Sinaï-woestijn”, *Het Nieuwsblad*, 3 november 2015, http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20151102\_01950281 (consultatie 29 november 2015).

NORTHCUTT, S., *Security Control*, [www.sans.edu/research/security-](http://www.sans.edu/research/security-laboratory/article/security-controls)

[laboratory/article/security-controls](http://www.sans.edu/research/security-laboratory/article/security-controls) (consultatie 22/10/2015).

PARKINSON, J., “Russian plane crash: How has airport security changed?”, *BBC News Magazine*, 6 november 2015, <http://www.bbc.com/news/magazine-34731146>, (consultatie 29 november 2015).

TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION, *About TSA*, <http://www.tsa.gov/about-tsa>(consultatie 25 januari 2016).

TYSON, J. en GRABIANOWSKI, E., *How security works,* [www.science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airport-security.htm](http://www.science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airport-security.htm) (consultatie 18 maart 2016).

VAN EECKHOUTTE, D., *Raad van State ergert zich aan onduidelijke regels over internationale burgerluchtvaart*, <https://www.law.kuleuven.be/iir/nl/onderzoek/opinies/burgerluchtvaart2.pdf> (consultatie 28/11/2015).

VAN HECKE, S., *Galant doet niets met vernietigende rapporten Europese Commissie over veiligheid luchthavens*, <https://www.groen.be/nieuws/galant-doet-niets-met-vernietigende-rapporten-europese-commissie-over-veiligheid-luchthavens> (consultatie 16 april 2016).

VAN STEDEN, R., *Privaat blauw, het succes van beveiligingsbedrijven*, http://www.

kennislink.nl/publicaties/privaat-blauw-het-succes-van-beveiligingsbedrijven (consultatie

2 april 2016).

VERMEULEN, M., *EU Regulation No 300/2008 updating aviation security in full effect from today*, <https://legalift.wordpress.com/2010/04/29/eu-regulation-no-3002008-updating-aviation-security-in-full-effect-from-today/> (consultatie 27/03/2016).

X, “DGLV: actieve toezichthouder op Brussels airport”, *The Brussels Airport Company*, 24 september 2009, <http://www.brusselsairport.be/nl/cf/res/pdf/nl/safety_news_5_2009_nl> (consultatie 27 november 2015).

X, *Directoraat-generaal Luchtvaart*,

<http://mobilit.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart> (consultatie 27 november 2015).

X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016).

X, Particuliere beveiliging en recherche. Toestemming medewerkers,

<https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/toestemming-medewerkers/> (consultatie 12 maart 2016)

X*,* *Lange rijen Schiphol dreigen door druk op beveiliging*, *Beveiliging Nieuws*, <https://beveiligingnieuws.nl/nieuws/branchenieuws/lange-rijen-schiphol-dreigen-door-druk-op-beveiliging> (consultatie 11 maart 2016).

X, *G4S succesvol gestart op Brussels Airport*, 2 februari 2011, <http://www.g4s.be/nl-BE/Media%20Centre/News/2011/02/02/Aviation_Startup/> (consultatie 10 april 2016).

X, *Meer samenwerking tussen overheid en veiligheidsbranche*, http://www.

rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/persberichten/2011/09/30/meer-samenwerking-tussen-overheiden-veiligheidsbranche (consultatie 12 april 2016).

X, *Beveiliging luchthavens tegen terrorisme en criminaliteit*,

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/inhoud/veiligheid-luchtvaart/beveiliging-van-luchthavens> (consultatie 13 april 2016).

X, *Connector*, <http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/connector/> (consultatie 15 april

2016).

X*, Zo werkt de nieuwe controle op Schiphol, die 400 miljoen euro kostte*, <http://www.z24.nl/bijzaken/zo-werkt-de-nieuwe-controle-op-schiphol-565193> (consultatie 15 april 2016).

X, *Nieuwe controle Schiphol: zo werkt het,*

<http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/nieuwe-controle-schiphol-zo-werkt-het-0>, (consultatie 24 april 2016).

X, *Beveiliging luchthavens tegen terrorisme en criminaliteit*,

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/inhoud/veiligheid-luchtvaart/beveiliging-van-luchthavens> (consultatie 24 april 2016).

X, *Particuliere beveiliging en recherche. Opleidingseisen*,

<https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/opleidingseisen/> (consultatie 25 april 2016).

X, *Particuliere beveiliging en recherche. Overtredingen en sancties*,

<https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/overtredingen-en-sancties/> (consultatie 12 mei 2016).

X, *Het achtergrondonderzoek,*

[https://www.aivd.nl/onderwerpen/achtergrondonderzoeken/inhoud/het-achtergrondonderzoek](https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoeken/inhoud/het-veiligheidsonderzoek) (consultatie 14 mei 2016).

X, *Achtergrondonderzoeker,*

[https://www.aivd.nl/onderwerpen/het-werk-van-de](https://www.aivd.nl/onderwerpen/het-werk-van-deaivd/inhoud/jongerenhoek/achtergrondonderzoeker)

[aivd/inhoud/jongerenhoek/achtergrondonderzoeker](https://www.aivd.nl/onderwerpen/het-werk-van-deaivd/inhoud/jongerenhoek/achtergrondonderzoeker) (consultatie 14 mei 2016).

X, *Standard Operating Procedures (SOPs). Airports* ,

<http://www.faa.gov/airports/resources/sops/> (consultatie 22 mei 2016).

X, *Particuliere beveiliging en recherche. Legitimatiebewijs*,

<https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/legitimatiebewijs/> (consultatie 25 mei 2016).

X, *An aviation strategy for Europe*, <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/index_en.htm> (consultatie 27 mei 2016).

X, *Einddatum VGB voortaan gekoppeld aan einddatum Schipholpas*, <http://www.schiphol.nl/WerkenVacatures/Schipholpas/BadgeCenter/OverigeInformatie2/EinddatumVGBEinddatumPas.htm> (consultatie 4 juni 2016).

# Bijlagen

**Interviewschema[[389]](#footnote-389)**

**Introductie**

Beste, alvast bedankt voor uw medewerking aan dit interview! Ik ben Elisa Lingier. Ik ben een studente Master Criminologische Wetenschappen aan de KU Leuven. Voor mijn thesis maak ik een rechtsvergelijkende studie over de private bewakingsmaatschappijen op de luchthaven in België en Nederland. Voor u aan de vragenlijst begint, zou ik u graag nog bijkomende informatie geven zodat voor u alles duidelijk wordt.

Het doel van dit onderzoek is enerzijds de regulatie van het beroep van bewakingsagenten op de luchthaven in kaart te brengen. Hiervoor bestudeer ik de bevoegdheid van private bewakingsagenten om passagiers en hun handbagage te screenen. Anderzijds probeer ik na te gaan welke instanties bevoegd zijn voor de controle bij de uitoefening van dit beroep. Hiervoor maak ik het onderscheid tussen proactieve (o.a. opleiding, achtergrondonderzoek) en reactieve controle (o.a. audits, inspecties, kwaliteitscontroles). Zowel de Belgische als de Nederlandse private bewakingsagenten zal ik vergelijken op vlak van wetgeving en hoe het er in de praktijk aan toe gaat.

Persoonlijke informatie zoals bijvoorbeeld uw naam zal niet in de rapportage worden vermeld. Ik zou volgende onderwerpen graag bevragen : uw persoonlijke gegevens, uw dienst, de controle van passagiers en hun handbagage, welke inbreuken er zich kunnen voordoen, de maatregelen die jullie kunnen nemen en hoe jullie dit moeten rapporteren, op basis van welke wetgeving jullie werken en hoe jullie dit ervaren, met wie jullie samenwerken en ten slotte hoe de situatie volgens u is in België.

Als alles duidelijk is voor u, zal ik nu beginnen met het interview.

**1. Persoonlijke gegevens**

1.1. Op welke dienst werkt u?

1.2. Wat is uw functie?

1.3. Hoelang werkt u hier al?

**2. Private bewakingsmaatschappij**   
  
Nu zal ik u enkele vragen stellen over uw dienst en hoe u te werk gaat.

2.1. Wat was de aanleiding van de oprichting van jullie dienst?

2.2. Ik heb vernomen dat jullie in onderaanneming van Luchthaven Schiphol controles uitvoeren op passagiers en handbagage. Kan u mij iets meer vertellen over wat uw dienst doet?

* Wat doet u dienst precies?

**3. Controle op de passagiers**

3.1. Welke bevoegdheden hebben jullie om passagiers te controleren?

* Op basis van welke wetgeving kunnen jullie passagiers controleren?

3.2. Hoe gebeuren deze controles specifiek?

**4. Controle op de handbagage**

4.1. Welke bevoegdheden hebben jullie om de handbagage te controleren?

* Op basis van welke wetgeving kunnen jullie de handbagage controleren?

4.2. Hoe gebeuren deze controles specifiek?

**5. Proactieve controle op private bewakingsagenten**

5.1. Op basis van een literatuuronderzoek heb ik vastgesteld dat er zowel proactieve als reactieve controles bestaan. Hoe uit zich dat in de praktijk voor de proactieve controle?

* Hoe worden private bewakingsagenten voor en tijdens hun opleiding gescreend?

5.2. Waarom zijn deze controles nodig?

* Wat is het nut van deze controles?

**6. Reactieve controle op private bewakingsagenten**

6.1. Hoe uit zich dat in de praktijk voor de reactieve controle?

* Hoe worden private bewakingsagenten bij de uitoefening van hun bevoegdheden gescreend?

6.2. Waarom zijn deze controles nodig?

* Wat is het nut van deze controles?

**7. De gevolgen van de controles**Nu zal ik een paar vragen stellen over welke maatregelen jullie kunnen nemen, op welke manier jullie moeten rapporteren en welke inbreuken er zich kunnen voordoen.

*Inbreuken*

7.1. Welke soort inbreuken zijn er al eens gebeurd?

* Welke overtredingen van de wet zijn al gebeurd?
* Misbruik van luchthavenbadge
* Verkeerd gedrag tegenover passagiers
* Niet respecteren van de privacy
* Ongeoorloofd gebruik van dwangmiddelen
* Geen verboden middelen opmerken tijdens controle

7.2. Komen dezelfde inbreuken meerdere keren voor?

* Zijn er bepaalde inbreuken die meer naar voor komen?

*Maatregelen*

7.3. Welke maatregelen kunnen jullie nemen als private bewakingsagenten hun job niet volgens de regels uitoefenen?

* Waarschuwing
* Schorsing
* Intrekking van luchthavenbadge
* Ontslag
* Op welke manier voeren jullie bovenstaande maatregelen uit?

7.4 Worden deze maatregelen steeds uitgevoerd?

* Wordt er steeds gehoor gegeven aan de maatregelen die jullie opleggen?

7.5. Hoe gaan jullie na of de maatregelen wel degelijk worden uitgevoerd?

* Volgen jullie de uitvoering van deze maatregelen op?

*Rapporteren*

7.6. Op welke manier moeten jullie de uitgevoerde controles rapporteren?

* Op welke manier moeten jullie verslag uitbrengen van de uitgevoerde controles?

7.7. Aan welke dienst moeten jullie rapporteren?

7.8. Via welke vorm rapporteren jullie de evaluatie van de uitgevoerde controles?

* Hoe is het verslag van jullie evaluatie vormgegeven?

**8. Wetgeving**

Nu zal ik een paar vragen stellen om te weten te komen via welke wetgeving jullie werken.

*Wetgeving kwaliteitscontroles*

8.1. Werken jullie volgens het internationaal kader?

* Werken jullie volgens de Europese Verordeningen van 300/2008 en 2015/1998?

8.2. Werken jullie volgens Nederlandse wetgeving?   
  
8.3. Werken jullie volgens een intern reglement?

* Werken jullie volgens interne regels van Luchthaven Schiphol of G4S?

8.4. In welke mate wordt deze wetgeving strikt gevolgd?

*Evaluatie wetgeving*

8.5. Wat zou er volgens u beter kunnen op basis van de wetgeving?

* Te veel geregeld op Europees niveau
* Te weinig Nederlandse wetgeving
* Voldoende bevoegdheden opgenomen in wetgeving?

**9. Contact met andere diensten**

Nu zal ik enkele vragen stellen over met wie u samenwerkt en hoe u die samenwerking ervaart.

9.1. Met welke diensten werkt u nog samen?

* ICAO
* Europese Commissie
* MIDV
* AIVD
* Koninklijke Marechaussee
* Politie
* Andere

9.2. Wat zou er volgens u beter kunnen op basis van de manier van samenwerken?

* Hoe verloopt het contact met de andere diensten?
* Contact met internationale diensten (Europese Commissie, ICAO)
* Contact met MIDV, AIDV
* Contact met KMar, politie

**10. Situatie in België**

Aangezien ik een rechtsvergelijkende studie maak tussen België en Nederland, zou ik graag uw mening over de Belgische situatie te weten komen.

10.1. Bent u op de hoogte hoe de controles in België er aan toe gaan?

* Heeft u weet hoe de controles in België verlopen?

10.2. Op welke manier is er een gelijkenis met België op vlak van controles volgens u?

* In welke mate komen de controles in België overeen in vergelijking met Nederland?

10.3. Op welke manier is er een verschil met België op vlak van controles volgens u?

* In welke mate verschillen de kwaliteitscontroles in België in vergelijking met Nederland?

**11. Afsluiting**

Ik ben aan het einde van dit interview gekomen.

11.1. Wilt u zelf nog iets toevoegen aan dit gesprek?  
  
11.2. Zijn er dingen waarvan ik zeker nog op de hoogte moet zijn?  
  
11.3. Met welke persoon zou ik volgens u zeker nog moeten spreken?

Bedankt voor het meewerken aan dit interview! Indien er nog vragen of opmerkingen zijn mag u mij steeds contacteren!

Met vriendelijke groeten

Elisa Lingier

1. W. VAN LAETHEM, R. BAS en T. DECORTE, *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Leuven University Press, 1995, 2. [↑](#footnote-ref-1)
2. H. VAN DE BUNT en R. VAN SWAANINGEN, “Privatisering van de veiligheidszorg” in L. C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, (5) 5. [↑](#footnote-ref-2)
3. R. PIETERMAN, “Private onveiligheid en publiek wantrouwen”in L.C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN, en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid,* Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, (55) 55. [↑](#footnote-ref-3)
4. NADB, “Dit weten we al over de vliegtuigcrash van Airbus 321 boven de Sinaï-woestijn”, *Het Nieuwsblad,* 3 november 2015, http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20151102\_01950281 (consultatie 29 november 2015). [↑](#footnote-ref-4)
5. DDW, “Eén controle in acht jaar tijd van bewakingsfirma’s Zaventem”, *De Morgen*, 12 juni 2015, <http://www.demorgen.be/binnenland/een-controle-in-acht-jaar-tijd-van-bewakingsfirma-s-zaventem-ba69092d/> (consultatie 13 oktober 2015). [↑](#footnote-ref-5)
6. M.M. FEELY, “Comparative criminal law for criminologists: comparing for what purpose?” in D. NELKEN (ed.), *Comparing legal cultures*, Aldershot, Dartmouth, 1997, (93) 94. [↑](#footnote-ref-6)
7. Art. 5 Europees verdrag voor de rechten van de Mens, *B.S.* 19 augustus 1955. [↑](#footnote-ref-7)
8. THE COMMISSION ON HUMAN SECURITY, *Human Security Now: Protecting and Empowering People*. *A key report of an international commission that discusses the different aspects of human security and the ways to address different human security challenges,* UN, 2003, 4. [↑](#footnote-ref-8)
9. P.D. WILLIAMS, *Security studies,* New York, Routledge, 2013, 282. [↑](#footnote-ref-9)
10. M. COOLS, “De onderstromen in de private veiligheidszorg”, *Panopticon* 2002, 135. [↑](#footnote-ref-10)
11. C.D. SHEARING en P.C. STENNING, *Private Security and Private Justice,* Montreal, The Institute for Research on Public Policy, 1982, 3. [↑](#footnote-ref-11)
12. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, (203) 205. [↑](#footnote-ref-12)
13. P. LELOUP, *Private en commerciële veiligheidszorg in België. Een historisch-criminologisch onderzoek (1870-1934)*, Antwerpen-Appeldoorn, Maklu-Uitgevers nv, 2014, 27. [↑](#footnote-ref-13)
14. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 11; M. COOLS en E. DE RAEDT, “Het outsourcen van politietaken naar de private veiligheid in een stroomversnelling?”in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (33) 38. [↑](#footnote-ref-14)
15. T.M. BECKER, “The place of private police in social society: an area of research for the social sciences”, *Social Problems* 1973, 438-455. [↑](#footnote-ref-15)
16. J.S. KAKALIK, en S. WILDHORN, *The private police: security and danger*, New York, Russak & Company, 1977. [↑](#footnote-ref-16)
17. T. JONES en T. NEWBURN, *Private security and public policing*, Oxford, Clarendon Press, 1998. ; C.D. SHEARING en P.C. STENNING, “Private security: implications for social control”, *Social Problems* 1983, 493-506. [↑](#footnote-ref-17)
18. R. VAN STEDEN, “Politietaken in private handen De ontwikkeling van commerciële beveiliging en opsporing in Nederland”, *Tijdschrift voor Veiligheid en Veiligheidszorg* 2002, 11. [↑](#footnote-ref-18)
19. U. BECK, *World at Risk*, Cambridge, Polity Press, 2009, 7-8. [↑](#footnote-ref-19)
20. D. GELDOF, “Het sociale in de risicomaatschappij. Over de essays van Ulrich Beck”, *Alert* 1997, 70-79. [↑](#footnote-ref-20)
21. U. BECK, “Risk society and the provident state” in S. LASH, B. SZERSZYNSKI en B. WYNNE (eds.), *Risk, environment and modernity. Towards a new ecology*, London, Sage Publications, 1996, (27) 27. [↑](#footnote-ref-21)
22. A. GIDDENS, *The consequences of modernity*, Cambridge, Polity Press, 1990. [↑](#footnote-ref-22)
23. C. D. SHEARING en P.C. STENNING, “Private security: implications for social control”, *Social Problems* 1983, 496. [↑](#footnote-ref-23)
24. C. D. SHEARING, “Public and private policing” in W. SAULSBURY, J. MOTT en T. NEWBURN (eds.), *Themes in contemporary policing*, Plymouth, Latimer Trend & co, 1996, (83) 86. [↑](#footnote-ref-24)
25. T. JONES en T. NEWBURN, *Private security and public policing*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 97-106. [↑](#footnote-ref-25)
26. L. JOHNSTON, “Policing diversity: the impact of the public-private complex in policing” in F. LEISHMAN, B. LOVEDAY en S.P. SAVAGE (eds.), *Issues in policing*, Harlow, Longman, 1996, (54) 55. [↑](#footnote-ref-26)
27. J. S. KAKALIK en S. WILDHORN, *Private police in the United States: Findings and Recommandations,* Washington D.C., Government Printing Office, 1971, 19. [↑](#footnote-ref-27)
28. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, (203) 212-213. [↑](#footnote-ref-28)
29. D. H. BAYLEY en C.D. SHEARING, “The future of policing”, *Law and Society Review* 1996, 585-605. [↑](#footnote-ref-29)
30. C.D. SHEARING en P.C. STENNING, *Private Security and Private Justice*, Montreal, The Institute for Research on Public Policy, 1982, 6. [↑](#footnote-ref-30)
31. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, (203) 213. [↑](#footnote-ref-31)
32. P. LELOUP, *Private en commerciële veiligheidszorg in België. Een historisch-criminologisch onderzoek (1870-1934)*, Antwerpen-Appeldoorn, Maklu-Uitgevers nv, 2014, 32. [↑](#footnote-ref-32)
33. A.B. HOOGENBOOM*, Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 357, 66-67. [↑](#footnote-ref-33)
34. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, (203) 213. [↑](#footnote-ref-34)
35. J. MULKERS en H. HAELTERMAN, *Privé-detectives: theorie en praktijk van de private opsporing*, Antwerpen, Maklu, 2001. [↑](#footnote-ref-35)
36. M. COOLS en L. BURGELMAN, *Private veiligheid*, Brussel, Larcier, 2009, 6. [↑](#footnote-ref-36)
37. X, “Selectie en rekrutering van bewakingsagenten: bewakingsagent wordt je niet zomaar”, *Private Veiligheid* 2010, (44), 17. [↑](#footnote-ref-37)
38. A.B. HOOGENBOOM*, Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 146. [↑](#footnote-ref-38)
39. M. COOLS en K. VERBEIREN, *Politie en privébewaking samen sterk: het spanningsveld tussen uitbesteding en publiek-private samenwerking inzake de politietaken,* Brussel, Politeia nv, 2004, 43. [↑](#footnote-ref-39)
40. M. COOLS en H. HAELTERMAN, *Nieuwe sporen : het actieterrein van de particuliere recherche in België en Nederland*, Diegem, Kluwer, 1998, 17. [↑](#footnote-ref-40)
41. J. MULKERS en H. HAELTERMAN, *Privé-detectives,theorie en praktijk van de private opsporing,* Antwerpen, Maklu, 2001, 21. [↑](#footnote-ref-41)
42. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, (203) 205. [↑](#footnote-ref-42)
43. M. COOLS, “De criminoloog in de private veiligheidszorg” in J. VANDERBORGHT, J. VANACKER en E. MAES (eds.), *Criminologie, De Wetenschap De Mens*, Brussel, Politeia, 2000, 205. [↑](#footnote-ref-43)
44. C.D. SHEARING en P.C. STENNING, “Private security. Implications for social control”, *Social Problems* 1983, 499. [↑](#footnote-ref-44)
45. C.D. SHEARING en P.C. STENNING, “Private security. Implications for social control”, *Social Problems* 1983, 499. [↑](#footnote-ref-45)
46. K. SWOL, “Private security and public policing”, *Perspectives* 1999, 34. [↑](#footnote-ref-46)
47. N. CHRISTIE, “Conflicts as property”, *British Journal of Criminology* 1977, 1-15; B.W.M. VAN DER LUGT “Waarborgen voor private opsporing; wetgeving of zelfregulering?”, *Justitiële Verkenningen* 2001, 68. [↑](#footnote-ref-47)
48. C.D. SHEARING en P.C. STENNING, “Private security. Implications for social control”, *Social Problems* 1983, 499-501. [↑](#footnote-ref-48)
49. S. NORTHCUTT, *Security Control*, www.sans.edu/research/security-laboratory/article/security-controls (consultatie 22 oktober 2015). [↑](#footnote-ref-49)
50. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 74. [↑](#footnote-ref-50)
51. ICAO, *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, Security: Safeguarding International Aviation Against Acts of Unlawful Interference,* Canada,ICAO, 2006, 26. [↑](#footnote-ref-51)
52. M. MILDE, *International Air Law and ICAO*, Utrecht, Eleven International Publishing, 2008, 207. [↑](#footnote-ref-52)
53. MINISTRY OF CIVIL AVIATION. EGYPTIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY, *Part 107. Airport Security*, Egypt, Ministry of Civil Aviation, 2012, 4; J. TYSON en E. GRABIANOWSKI, *How security works,* www.science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airport-security.htm (consultatie 18 maart 2016). [↑](#footnote-ref-53)
54. R.P. BRON en D. DE HOOG, “Civiele luchtvaart en terroristische incidenten”, *Justitiële verkenningen* 2007, 21. [↑](#footnote-ref-54)
55. C. HANCKÉ, “Britse 9/11 verijdeld”, *Het Nieuwsblad*, 11 augustus 2008, <http://www.nieuwsblad.be/cnt/g1q105ouo> (consultatie 27 februari 2016). [↑](#footnote-ref-55)
56. T.L. BRANUM, “Aviation security in the new century”, 1 november 2001*, Federalist society for law & public policy studies*, www.fed-soc.org/doclib/ 20070514\_AviationSecurityPart1.pdf (consultatie 27 februari 2016). [↑](#footnote-ref-56)
57. P.A. KARBER, “Re-constructing global aviation in an era of the civil aircraft as a weapon of destruction” *Harvard journal of law & public policy* 2001, 798-800. [↑](#footnote-ref-57)
58. S.P. HIER, K. WALBY en J. GREENBERG, “Supplementing the panoptic paradigm: surveillance, moral governance and CCTV” in D. LYON (ed.), *Theorizing surveillance: the panopticon and beyond*, Devon, Willan Publishing, 2006, (230) 234. [↑](#footnote-ref-58)
59. D. GARLAND, *The Culture of Control: Crime and Social Order in Contemporary Society*, Oxford, Oxford University Press, 2001, 6-12. [↑](#footnote-ref-59)
60. Verdrag van 7 december 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, *B.S.* 2 december 1948. [↑](#footnote-ref-60)
61. ICAO, *About ICAO*  (consultatie 25/11/2015). [↑](#footnote-ref-61)
62. Besluit van de Raad nr. 2009/97, van 24 juli 2008 betreffende de ondertekening en de voorlopige toepassing van een memorandum voor samenwerking tussen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Europese Gemeenschap inzake veiligheidscontroles/inspecties en aanverwante aangelegenheden, *Pb.L.* 5 februari 2009, afl. 36, 18. [↑](#footnote-ref-62)
63. Besluit van de Raad nr. 2009/97 van 24 juli 2008 betreffende de ondertekening en de voorlopige toepassing van een memorandum voor samenwerking tussen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en

    de Europese Gemeenschap inzake veiligheidscontroles/-inspecties en aanverwante aangelegenheden, *Pb.L.* 5 februari 2009, afl. 36, 18-19. [↑](#footnote-ref-63)
64. EUROPEES PARLEMENT, *Luchtvervoer: Beveiliging van de burgerluchtvaart*,

    <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/nl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html#_ftn1> (consultatie19/03/2016).  [↑](#footnote-ref-64)
65. Verord. Parl. en Raad nr. 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *Pb.L.* 30 december 2012. [↑](#footnote-ref-65)
66. EUROPEES PARLEMENT, *Luchtvervoer: Beveiliging van de burgerluchtvaart*,

    <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/nl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html#_ftn1>(consultatie 19/03/2016).  [↑](#footnote-ref-66)
67. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008; EUROPEES PARLEMENT, *Luchtvervoer: Beveiliging van de burgerluchtvaart*, <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/nl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html#_ftn1> (consultatie 28/11/2015).  [↑](#footnote-ref-67)
68. L. BARGIOTTI, *Full body-scanners: risks of violation of Article 8 of the European Convention on Human Rights*, <http://afsj.wordpress.com/2010/02/19/full-body-scanners-risks-ofviolation-of-article-8-of-the-european-convention-on-human-rights/> (consultatie 13 april 2016). [↑](#footnote-ref-68)
69. Resolutie Parl. nr. B6‑0562/2008 van 23 oktober 2008 over de gevolgen van maatregelen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart en van bodyscanners voor de mensenrechten, de privacy, de persoonlijke waardigheid en de gegevensbescherming, *Pb. L*. 23 oktober 2008. [↑](#footnote-ref-69)
70. M. VERMEULEN, *EU Regulation No 300/2008 updating aviation security in full effect from today*, <https://legalift.wordpress.com/2010/04/29/eu-regulation-no-3002008-updating-aviation-security-in-full-effect-from-today/> (consultatie 27/03/2016).  [↑](#footnote-ref-70)
71. Verord. Comm. nr. 720/2011 van 22 juli 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009 ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat de geleidelijke invoering van de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels in EU-luchthavens betreft, *Pb. L.* 23 juli 2011; Verord. Comm. nr 1141/2011 van 10 november 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009 ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat betreft het gebruik van beveiligingsscanners op EU-luchthavens, *Pb. L.* 11 november 2011. [↑](#footnote-ref-71)
72. EUROPEES PARLEMENT, *Luchtvervoer: Beveiliging van de burgerluchtvaart*, <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/nl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html#_ftn1> (consultatie 27/1/2016).  [↑](#footnote-ref-72)
73. Verord. Comm. nr. 1546/2006 van 4 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003 tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelĳke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb. L.* 17 oktober 2006, afl. 286, 6-7. [↑](#footnote-ref-73)
74. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 18. [↑](#footnote-ref-74)
75. Verord. Comm. nr. 1546/2006 van 4 oktober 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003 tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelĳke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb. L*. 17 oktober 2006, afl. 286, 6-7. [↑](#footnote-ref-75)
76. EUR-LEX, *De rechtstreekse werking van het Europese recht*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=URISERV:l14547> (consultatie 18/11/2015).  [↑](#footnote-ref-76)
77. W.C.J.M. VAN DIJK, “Toegang tot een veilig luchtruim; ‘security’ op luchthavens” in WODC, *Veiligheid in het luchtruim*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2007, (38) 38. [↑](#footnote-ref-77)
78. W.C.J.M. VAN DIJK, “Toegang tot een veilig luchtruim; ‘security’ op luchthavens” in WODC, *Veiligheid in het luchtruim*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2007, (38) 43. [↑](#footnote-ref-78)
79. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-79)
80. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 83. [↑](#footnote-ref-80)
81. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 81. [↑](#footnote-ref-81)
82. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97,82. [↑](#footnote-ref-82)
83. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 83. [↑](#footnote-ref-83)
84. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-84)
85. Transferpassagiers zijn passagiers die vertrekken met een ander luchtvaartuig dan dat van aankomst. [↑](#footnote-ref-85)
86. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-86)
87. Transitpassagiers zijn passagiers die vertrekken met hetzelfde luchtvaartuig als dat van aankomst. [↑](#footnote-ref-87)
88. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-88)
89. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-89)
90. X, *Openbaar rapport- Beveiligingscontrole op Schiphol*, Den Haag, De Nationale ombudsman, 1 oktober 2009, 20. [↑](#footnote-ref-90)
91. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 82. [↑](#footnote-ref-91)
92. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 83. [↑](#footnote-ref-92)
93. Verord. Comm. nr. 820/2008 van 8 augustus 2008 houdende vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, *Pb.L*. 19 augustus 2008, afl. 221, 17. [↑](#footnote-ref-93)
94. TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION, *About TSA*,<http://www.tsa.gov/about-tsa>(consultatie 25/01/2016). [↑](#footnote-ref-94)
95. N. PERSICO en P.E. TODD, “Passenger profiling, imperfect screening and airport security”, *American Economic Review* 2005, 127-131. [↑](#footnote-ref-95)
96. J. EHRETT, “Airport security” in S. BAUMGARDNER AND C. HERCHE (eds.), *Mid Season*, United States of America, Monument Publishing, 2011, (11) 13. [↑](#footnote-ref-96)
97. G. VERMEULEN, *Privacy en strafrecht: nieuwe grensoverschrijdende verkenningen*, Antwerpen, Maklu, 2007. [↑](#footnote-ref-97)
98. J. PARKINSON, “Russian plane crash: How has airport security changed?”, *BBC News Magazine*, 6 november 2015, <http://www.bbc.com/news/magazine-34731146> (consultatie 29 november 2015). [↑](#footnote-ref-98)
99. J. PARKINSON, “Russian plane crash: How has airport security changed?”, *BBC News Magazine*, 6 november 2015, <http://www.bbc.com/news/magazine-34731146> (consultatie 29 november 2015). [↑](#footnote-ref-99)
100. P.R. VERKUIL, “The publicization of airport security*”, Cardozo Law Review* 2006, 2248. [↑](#footnote-ref-100)
101. P.R. VERKUIL, “The publicization of airport security*”, Cardozo Law Review* 2006, 2249. [↑](#footnote-ref-101)
102. EUROPEAN COMMISSION, *Air security: Commission decides on staff screening in security restricted areas at EU airports*, <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-781_en.htm>, (consultatie 15 november 2015). [↑](#footnote-ref-102)
103. EUROPEAN COMMISSION, *Air security: Commission decides on staff screening in security restricted areas at EU airports*, <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-781_en.htm>, (consultatie 15 november 2015). [↑](#footnote-ref-103)
104. F. HUTSEBAUT en T. PEPERSTRAETE, “De controle op de private bewakingsondernemingen: een stand van zaken”, *Panopticon* 2005, 56. [↑](#footnote-ref-104)
105. F. HUTSEBAUT en T. PEPERSTRAETE, “De controle op de private bewakingsondernemingen: een stand van zaken”, *Panopticon* 2005, 56. [↑](#footnote-ref-105)
106. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 119. [↑](#footnote-ref-106)
107. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 119. [↑](#footnote-ref-107)
108. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L*. 14 november 2015, afl. 299, 120. [↑](#footnote-ref-108)
109. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 121. [↑](#footnote-ref-109)
110. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 126. [↑](#footnote-ref-110)
111. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 119. [↑](#footnote-ref-111)
112. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 119. [↑](#footnote-ref-112)
113. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-113)
114. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 79. [↑](#footnote-ref-114)
115. J. DE WAARD en J. VAN DER HOEK, *Particuliere beveiliging. Omvang, wet- en regelgeving in Nederland en Europa*, ’s-Gravenhage, Directie Criminaliteitspreventie Ministerie van Justitie, 1991, 29. [↑](#footnote-ref-115)
116. NADB, “Dit weten we al over de vliegtuigcrash van Airbus 321 boven de Sinaï-woestijn”, *Het Nieuwsblad,* 3 november 2015, http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20151102\_01950281 (consultatie 29 november 2015). [↑](#footnote-ref-116)
117. K. RIMANQUE , “Veiligheid: een fundamenteel recht?”, in INTERUNIVERSITAIR CENTRUM MENSENRECHTEN (ed.), *Het recht op veiligheid - Jaarboek Mensenrechten*, Antwerpen, Maklu, 2002, (167) 168. [↑](#footnote-ref-117)
118. M. PIRET, “Het recht op veiligheid: fundamenteler dan een sociaal grondrecht” in INTERUNIVERSITAIR CENTRUM MENSENRECHTEN (ed.), *Het recht op veiligheid - Jaarboek Mensenrechten*, Antwerpen, Maklu, 2002, (11) 23. [↑](#footnote-ref-118)
119. B. DE BIE, “De private forensische onderzoeks- en adviesmarkt, de pioniersfase voorbij” in M. COOLS, P. PONSAERS, A. VERHAGE en B. HOOGENBOOM (eds.), *De andere rechtsorde. Demonopolisering van fraude-onderzoek*, Brussel, Politeia, (157) 157; F. VAN DIJK en J.J. DE WAARD, “De markt voor private opsporing: vraag en aanbod”, *Justitiële verkenningen* 2001, 25. [↑](#footnote-ref-119)
120. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law,* Oxford, Clarendon Press, 1998, 2. [↑](#footnote-ref-120)
121. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law,* Oxford, Clarendon Press, 1998, 2. [↑](#footnote-ref-121)
122. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law,* Oxford, Clarendon Press, 1998, 15. [↑](#footnote-ref-122)
123. M.M. FEELY, “Comparative criminal law for criminologists: comparing for what purpose?” in D. NELKEN (ed.), *Comparative legal cultures*, Aldershot, Dartmouth, 1997, (93) 94. [↑](#footnote-ref-123)
124. M.M. FEELY, “Comparative criminal law for criminologists: comparing for what purpose?” in D. NELKEN (ed.), *Comparing legal cultures*, Aldershot, Dartmouth, 1997, (93) 94. [↑](#footnote-ref-124)
125. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law,* Oxford, Clarendon Press, 1998, 34. [↑](#footnote-ref-125)
126. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 40. [↑](#footnote-ref-126)
127. K. ZWEIGERT en H. KÖTZ, *Introduction to comparative law*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 4-5. [↑](#footnote-ref-127)
128. K., ZWEIGERT en H. KOTZ, *Introduction to comparative law*, Oxford, Clarendon Press, 1998, 4-5. [↑](#footnote-ref-128)
129. H. VAN DE BUNT en R. VAN SWAANINGEN, “Privatisering van de veiligheidszorg” in L. C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, 5. [↑](#footnote-ref-129)
130. H. VAN DE BUNT en R. VAN SWAANINGEN, “Privatisering van de veiligheidszorg” in L. C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, 5. [↑](#footnote-ref-130)
131. G. DANNEMANN, “Comparative law: study of similarities or differences?” in M. REIMANN en R. ZIMMERMAN (eds.), *The Oxford handbook of comparative law*, Oxford, Oxford University Press, 2006, (383) 388. [↑](#footnote-ref-131)
132. F. PAKES, *Comparative criminal justice*, New York, Willan Publishing, 2015, 21. [↑](#footnote-ref-132)
133. R. ARNOUDT, *Veiligheidsagenten "onveilig" op Schiphol*, 5 juli 2013,

     <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/buitenland/1.1670410> (consultatie 1 december 2015); DDW, “Eén controle in acht jaar tijd van bewakingsfirma’s Zaventem”, *De Morgen*, 12 juni 2015, <http://www.demorgen.be/binnenland/een-controle-in-acht-jaar-tijd-van-bewakingsfirma-s-zaventem-ba69092d/> (consultatie 13 oktober 2015). [↑](#footnote-ref-133)
134. F. PAKES, *Comparative Criminal Justice*, New York, Routledge Publishing, 2015, 27. [↑](#footnote-ref-134)
135. M. GRAZIADEI, “The functionalist heritage” in LEGRAND, P en MUNDAY, R. (eds.), *Comparative legal studies: traditions and transitions*, Cambridge, Cambrige University Press, 2003, (100) 110. [↑](#footnote-ref-135)
136. Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-136)
137. Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *B.S.* 26 juli 1937; Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-137)
138. Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-138)
139. Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-139)
140. D.B. BAARDA, M.P.M. DE GOEDE en A.G.E. VAN DER MEER-MIDDELBURG, Basisboek interviewen: handleiding voor het voorbereiden en afnemen van interviews, Houten, Wolters-Noordhoff, 2007, 19-20. [↑](#footnote-ref-140)
141. D. NELKEN, *Comparative criminal justice: making sense of difference*, London, Sage, 2010, 11-12. [↑](#footnote-ref-141)
142. Artikel 288, Verdrag van 25 maart 1957 betreffende de werking van de Europese Unie, *B.S.* 25 december 1957. [↑](#footnote-ref-142)
143. X, *G4S succesvol gestart op Brussels Airport*, <http://www.g4s.be/nl-BE/Media%20Centre/News/2011/02/02/Aviation_Startup/> (consultatie 10 april 2016). [↑](#footnote-ref-143)
144. M. COOLS, “De onderstromen in de private veiligheidszorg”, *Panopticon* 2002, 43. [↑](#footnote-ref-144)
145. M. COOLS, “De onderstromen in de private veiligheidszorg”, *Panopticon* 2002, 43. [↑](#footnote-ref-145)
146. J. CAPPELLE, *Het labyrint: private milities en politiewezen doorgelicht,* Brussel, SEVI, 1982, 38. [↑](#footnote-ref-146)
147. Wet van 29 juli 1934 waarbij de private milities verboden worden, *B.S.* 7 augustus 1934. [↑](#footnote-ref-147)
148. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 15. [↑](#footnote-ref-148)
149. Memorie van Toelichting bij het ontwerp van de wet op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *Parl.* Senaat 1988-1989, nr. 49K2027/1. [↑](#footnote-ref-149)
150. X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016). [↑](#footnote-ref-150)
151. X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016). [↑](#footnote-ref-151)
152. Wet 19 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *BS* 29 mei 1990; Verslag namens de Commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden. *Parl.St.* Senaat. 1989-1990, nr. 775-2, 1-7; A.B. HOOGENBOOM*, Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 357. [↑](#footnote-ref-152)
153. Wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privédetective, *B.S.* 2 oktober 1991. [↑](#footnote-ref-153)
154. Memorie van Toelichting, *Parl.St.* Kamer 1998-1999, nr. 49K2027/1, 1-3. [↑](#footnote-ref-154)
155. Wet 19 juni 1999 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *BS* 29 mei 1990; J. CAPPELLE, “De toezichthouder onder toezicht: vernieuwde bewakingswet regelt persoonscontrole”, *Private Veiligheid* 1999, 24. [↑](#footnote-ref-155)
156. Ministeriële omzendbrief houdende richtlijnen tot het verlichten en vereenvoudigen van sommige administratieve taken van de lokale politie, *B.S.* 29 december 2006. [↑](#footnote-ref-156)
157. H. VAN DE BUNT en R. VAN SWAANINGEN, “Privatisering van de veiligheidszorg” in L. C. WINKEL, J.J.M. JANSEN, H.O. KERKMEESTER, R.J.P. KOTTENHAGEN en V. MUL (eds.), *Privatisering van veiligheid*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2005, (5) 6. [↑](#footnote-ref-157)
158. Art. 13, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-158)
159. Art. 1 8°, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-159)
160. Koninklijk besluit van 15 juli 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 26 september 2005 betreffende de modaliteiten voor de toekenning, de geldigheidsduur, de weigering en de vernietiging van de identificatiekaart en de procedure inzake de onderzoeken naar de veiligheidsvoorwaarden, *B.S.* 6 augustus 2009; Koninklijk besluit van 17 december 1990 betreffende de opleiding van het personeel van de beveiligingsondernemingen en betreffende de erkenning van de opleidingsinstellingen gewijzigd door het koninklijk besluit van 28 oktober 1996, *B.S.* 9 november 1996. [↑](#footnote-ref-160)
161. Federaal regeerakkoord, Brussel, 2014, 92. [↑](#footnote-ref-161)
162. Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers, Algemene beleidsnota. Federale politie en geïntegreerde werking Veiligheid en Binnenlandse Zaken Regie der Gebouwen, 4 november 2015, nr. 1428/004,

     https://www.besafe.be/sites/besafe.localhost/files/wetgeving/beleidsnota\_2015.pdf. [↑](#footnote-ref-162)
163. Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers, Algemene beleidsnota. Federale politie en geïntegreerde werking Veiligheid en Binnenlandse Zaken Regie der Gebouwen, 4 november 2015, nr. 1428/004,

     https://www.besafe.be/sites/besafe.localhost/files/wetgeving/beleidsnota\_2015.pdf. [↑](#footnote-ref-163)
164. Art. 1 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-164)
165. Art. 21 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990 [↑](#footnote-ref-165)
166. Art. 1, Koninklijk besluit van 29 juni 2014 tot bepaling van de beroepen of activiteiten die niet beschouwd worden als activiteiten zoals bedoeld in artikel 1 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de bijzondere en private veiligheid, *B.S.* 27 augustus 2014. [↑](#footnote-ref-166)
167. Art. 21 1-2° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-167)
168. Art. 6, Verord. Parl. en Raad nr. 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *Pb.L.* 30 december 2012, afl. 355, 2. [↑](#footnote-ref-168)
169. R. VAN STEDEN, *Privaat blauw, het succes van beveiligingsbedrijven*, http://www.

     kennislink.nl/publicaties/privaat-blauw-het-succes-van-beveiligingsbedrijven (consultatie 2 april 2016). [↑](#footnote-ref-169)
170. Wet van 11 september 1936 houdende voorzieningen omtrent weerkorpsen, *Stb.* 1 april 1999. [↑](#footnote-ref-170)
171. T. VAN DER MINNE-FRANK, “Van burgerwacht naar buurtwacht”, *Justitiële V*erkenningen 1985, 8. [↑](#footnote-ref-171)
172. J. DE WAARD, “The private security industry in international perspective”, *European Journal on Criminal Policy and Research* 1999, 148. [↑](#footnote-ref-172)
173. J. DE WAARD en R. VAN STEDEN, “De opmars van de private veiligheidszorg. Een nationaal en internationaal perspectief”, *Justitiële verkenningen* 2012, 10. [↑](#footnote-ref-173)
174. J. DE WAARD en R. VAN STEDEN, “De opmars van de private veiligheidszorg. Een nationaal en internationaal perspectief”, *Justitiële verkenningen* 2012, 11. [↑](#footnote-ref-174)
175. Wet van 7 november 1991 tot wijziging van de Wet op de weerkorpsen ter zake van de particuliere beveiligingsorganisaties, *Stb.* 1991. [↑](#footnote-ref-175)
176. Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcrt.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-176)
177. Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3, 2. [↑](#footnote-ref-177)
178. INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 14; Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3, 2. [↑](#footnote-ref-178)
179. S. BRINKHOFF, “De particuliere recherche: ongecontroleerde opsporing?*”* in P.H.P.H.M.C KEMPEN en A.J. MACHIELSE (eds.), *Levend strafrecht. Strafrechtelijke vernieuwingen in een maatschappelijke context*, Deventer, Kluwer, 2011, (61) 61; INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 15. [↑](#footnote-ref-179)
180. INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 7. [↑](#footnote-ref-180)
181. Wet van 22 november 2006 tot wijziging van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus in verband met de wederzijdse erkenning van beroepseisen gesteld aan het verrichten of aanbieden van beveiligings- of recherchewerkzaamheden door het in stand houden van een beveiligingsorganisatie of recherchebureau, *Stb.* 2006. [↑](#footnote-ref-181)
182. Kamerstukken II 2002/2003, 28684, nr. 1, 10. [↑](#footnote-ref-182)
183. X, *Meer samenwerking tussen overheid en veiligheidsbranche*, http://www.

     rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/persberichten/2011/09/30/meer-samenwerking-tussen-overheiden-

     veiligheidsbranche (consultatie 12 april 2016). [↑](#footnote-ref-183)
184. Punt 2.3, Beleidsregels particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus 2014, *Stcrt.* 2014. [↑](#footnote-ref-184)
185. Art. 1 , Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-185)
186. Art. 1 , Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-186)
187. Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3, 2. [↑](#footnote-ref-187)
188. Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus van 4 februari 2016, *Stcrt.*, 2016. [↑](#footnote-ref-188)
189. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 28. [↑](#footnote-ref-189)
190. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 13. [↑](#footnote-ref-190)
191. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 13. [↑](#footnote-ref-191)
192. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 14. [↑](#footnote-ref-192)
193. CONFEDERATION OF EUROPEAN SECURITY SERVICES, *Private security services in Europa 2011*, Wemmel, CoESS, 2011, 126. [↑](#footnote-ref-193)
194. E. DEVROE en P. TERWEL, “De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland” in P. PONSAERS, E. DE RAEDT, L. WONDERGEM en L. GUNTHER MOOR (eds.), *Outsourcing policing*, Antwerpen, Maklu, 2015, (11) 28. [↑](#footnote-ref-194)
195. X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016). [↑](#footnote-ref-195)
196. DDW, “Eén controle in acht jaar tijd van bewakingsfirma’s Zaventem”, *De Morgen*, 12 juni 2015, <http://www.demorgen.be/binnenland/een-controle-in-acht-jaar-tijd-van-bewakingsfirma-s-zaventem-ba69092d/> (consultatie 13 oktober 2015). [↑](#footnote-ref-196)
197. X*,* *Lange rijen Schiphol dreigen door druk op beveiliging*, <https://beveiligingnieuws.nl/nieuws/branchenieuws/lange-rijen-schiphol-dreigen-door-druk-op-beveiliging> (consultatie 11 maart 2016). [↑](#footnote-ref-197)
198. Art. 8 § 6 bis Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-198)
199. Art. 8 § 6 bis Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-199)
200. Art. 8 § 6 bis Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-200)
201. Art. 8 § 6 bis Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-201)
202. Art. 1, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-202)
203. F. DURINCKX, *Beslissing van de directeur-generaal van het directoraat-generaal van de luchtvaart*, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 23 juni 2009, 1. [↑](#footnote-ref-203)
204. F. DURINCKX, *Beslissing van de directeur-generaal van het directoraat-generaal van de luchtvaart*, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 23 juni 2009, 2. [↑](#footnote-ref-204)
205. Art. 20, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-205)
206. Art. 14, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-206)
207. Art. 28, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-207)
208. J. TYSON &en E. GRABIANOWSKI, *How Airport Security Works*, <http://science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airport-security1.htm> (consultatie 18 april 2016). [↑](#footnote-ref-208)
209. Art. 1, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-209)
210. Art. 1, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-210)
211. Art. 2 en 11, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-211)
212. Art. 10, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-212)
213. Art. 12, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-213)
214. De Connector werd geopend in maart 2015. Dit gebouw laat de reizigers toe om van de “*check-in rechtstreeks door te wandelen naar de gate van hun vlucht in pier A en B met een minimum aan verticale circulaties. Daarnaast zorgt het gebouw ervoor dat de aankomende passagier een snellere verbinding heeft naar de bagagezaal en de uitgang. Dit verhoogt vooral vanaf 2016 (wanneer pier B wordt aangepast) in hoge mate de efficiëntie van het screeningproces, gezien de piektijden voor securit*y”.

     X, *Connector*, <http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/connector/> (consultatie 15 april 2016). [↑](#footnote-ref-214)
215. G4S, “De werkplek van Naïma, Teamleader op Brussels Airport”, *4YOU* 2012, 7. [↑](#footnote-ref-215)
216. X, “Remote screening reduces queues and costs”, *G4S International* 2014, 42. [↑](#footnote-ref-216)
217. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Connector: Security first!*, http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/connector/connstories/56227/ (consultatie 12 maart 2016). [↑](#footnote-ref-217)
218. Antwoord mail respondent G4S, 25 mei 2016. [↑](#footnote-ref-218)
219. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Informatie voor transferpassagiers* ,

     <http://www.brusselsairport.be/nl/passngr/at_the_airport/transferringpax/transferatob/> (consultatie 12 maart 2016). [↑](#footnote-ref-219)
220. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Informatie voor transferpassagiers* ,

     <http://www.brusselsairport.be/nl/passngr/at_the_airport/transferringpax/transferatob/> (consultatie 12 maart 2016). [↑](#footnote-ref-220)
221. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Informatie voor transferpassagiers* ,

     <http://www.brusselsairport.be/nl/passngr/at_the_airport/transferringpax/transferatob/> (consultatie 12 maart 2016). [↑](#footnote-ref-221)
222. Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-222)
223. Art. 37a, Wet van 15 januari 1958, houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-223)
224. Art. 37c, Wet van 15 januari 1958, houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-224)
225. Art. 37ab , Wet van 15 januari 1958, houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-225)
226. X, *Rapport werkgroep organisatie passagierscontrole Schiphol*, Annex Kamerstukken II 2007/08, 30176, 24 september 2007, 19. [↑](#footnote-ref-226)
227. Art. 37h, Wet van 15 januari 1958, houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-227)
228. X, *Rapport werkgroep organisatie passagierscontrole Schiphol*, Annex Kamerstukken II 2007/08, 30176, 24 september 2007, 20. [↑](#footnote-ref-228)
229. X, *Rapport werkgroep organisatie passagierscontrole Schiphol*, Annex Kamerstukken II 2007/08, 30176, 24 september 2007, 2-3. [↑](#footnote-ref-229)
230. Art. 52, Wet van 5 juli 1997 houdende regels inzake het vervaardigen, verhandelen, vervoeren, voorhanden hebben, dragen enz. van wapens en munitie, *Stb.* 1997. [↑](#footnote-ref-230)
231. W. HECK, *En zo gaat het op Schiphol*, <http://www.nrc.nl/next/2014/04/19/en-zo-gaat-het-op-schiphol-1370718> (consultatie 24 april 2016). [↑](#footnote-ref-231)
232. X, Onderzoek uit eigen beweging naar de gang van zaken rond de plaatsing van een scanapparaat ten behoeve van de 100% controles op de luchthaven Schiphol, Den Haag, De Nationale ombudsman, 29 mei 2007, 3. [↑](#footnote-ref-232)
233. W. HECK, *En zo gaat het op Schiphol*, <http://www.nrc.nl/next/2014/04/19/en-zo-gaat-het-op-schiphol-1370718> (consultatie 24 april 2016). [↑](#footnote-ref-233)
234. X, *Nieuwe controle Schiphol: zo werkt het*, <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/nieuwe-controle-schiphol-zo-werkt-het-0> (consultatie 24 april 2016). [↑](#footnote-ref-234)
235. Art. 6, Besluit van 9 december 2002 houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen, , *Stb.* 2002. [↑](#footnote-ref-235)
236. Art. 6, Besluit van 9 december 2002 houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen, *Stb.* 2002. [↑](#footnote-ref-236)
237. Art. 37a, Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-237)
238. Art. 7, Besluit van 9 december 2002 houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen, *Stb.* 2002. [↑](#footnote-ref-238)
239. Art. 7, Besluit van 9 december 2002 houdende voorschriften voor uitvoering van de controle van personen, bagage en vracht door beveiligingspersoneel en luchtvaartmaatschappijen op luchtvaartterreinen, *Stb.* 2002. [↑](#footnote-ref-239)
240. Art. 37f, Wet van 15 januari 1958, houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-240)
241. X*, Zo werkt de nieuwe controle op Schiphol, die 400 miljoen euro kostte*, <http://www.z24.nl/bijzaken/zo-werkt-de-nieuwe-controle-op-schiphol-565193> (consultatie 15 april 2016). [↑](#footnote-ref-241)
242. Interview respondent DB3, 7 april 2016; S. A. M. DIJKSMA, Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met

     de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de

     luchthaven Schiphol. Nota naar aanleiding van het verslag,

     <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2016/03/24/bijlage-1-nota-naar-aanleiding-van-het-verslag> (consultatie 14 mei 2016). [↑](#footnote-ref-242)
243. X, *An aviation strategy for Europe*, <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/index_en.htm> (consultatie 27 mei 2016). [↑](#footnote-ref-243)
244. Punt 4.1., Verord. Parl. en Raad nr. 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *Pb.L.* 30 december 2012, , afl. 355, 10. [↑](#footnote-ref-244)
245. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, afl. 299, 8. [↑](#footnote-ref-245)
246. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, afl. 299, 16. [↑](#footnote-ref-246)
247. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002*, Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-247)
248. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, afl. 299, 119. [↑](#footnote-ref-248)
249. Art. 6 1° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-249)
250. Art. 6 2-3° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-250)
251. Art. 6 4° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-251)
252. Art. 6 5° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-252)
253. Art. 6 6° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-253)
254. Art. 6 7° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-254)
255. Art. 6 8° Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-255)
256. Art. 6 9°-10°, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-256)
257. Art. 6 11°, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-257)
258. J. CAPPELLE, “ De nieuwe wet tot regeling van de private veiligheid”, *Private veiligheid,* 2004, 12-13. [↑](#footnote-ref-258)
259. J. CAPPELLE, “ De nieuwe wet tot regeling van de private veiligheid”, *Private veiligheid,* 2004, 12-13. [↑](#footnote-ref-259)
260. Art.7§2, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-260)
261. J. CAPPELLE, “ De nieuwe wet tot regeling van de private veiligheid”, *Private veiligheid,* 2004, 13. [↑](#footnote-ref-261)
262. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Reglement Luchthavenidentificatiebadges*, Zaventem, Brussels Airport Company, 13. [↑](#footnote-ref-262)
263. Art. 22quinquies Wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, *B.S.* 7 mei 1999. [↑](#footnote-ref-263)
264. Art. 22quinquies Wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, *B.S.* 7 mei 1999. [↑](#footnote-ref-264)
265. F. DURINCKX, *Beslissing van de directeur-generaal van het directoraat-generaal van de luchtvaart*, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 23 juni 2009, 3. [↑](#footnote-ref-265)
266. Art. 13 Wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, *B.S.* 7 mei 1999. [↑](#footnote-ref-266)
267. Art. 19 Wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, *B.S.* 7 mei 1999;   
     X, *Luchthavenpersoneel*, <http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/beveiliging/luchthavens/luchthavenpersoneel> (consultatie 19 februari 2016). [↑](#footnote-ref-267)
268. Art. 8 1°, Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007. [↑](#footnote-ref-268)
269. Art. 8 2°, Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007. [↑](#footnote-ref-269)
270. Art. 8 3°, Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007. [↑](#footnote-ref-270)
271. Art. 6, Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007. [↑](#footnote-ref-271)
272. Art. 2, Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990; G4S, “Opleidingen”, *G4S*, <http://www.g4s.be/nl-BE/What%20we%20do/Services/Training> (consultatie 13 maart 2016). [↑](#footnote-ref-272)
273. Art. 12, Koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen, *B.S.* 18 januari 2007. [↑](#footnote-ref-273)
274. Art. 2, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-274)
275. Art. 13 4°, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-275)
276. Art. 13 5°, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-276)
277. Art. 13 6°, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-277)
278. Art. 13 6°, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-278)
279. Art. 13 7°, Koninklijk besluit van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie, *B.S.* 11 juni 1999. [↑](#footnote-ref-279)
280. Interview respondent DGLV, 19 februari 2016. [↑](#footnote-ref-280)
281. Interview respondent BAC, 13 april 2016. [↑](#footnote-ref-281)
282. DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID, *Identificatiekaart*

     https://vigilis.ibz.be/Pages/main.aspx?Culture=nl&pageid=bewaking/burger /trefwoorden (consultatie 19 februari 2016). [↑](#footnote-ref-282)
283. DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID*, De identificatiekaart voor bewakingsagenten*, Brussel, Directie Private Veiligheid, 2008, 5. [↑](#footnote-ref-283)
284. BRUSSELS AIRPORT COMPANY, *Reglement Luchthavenidentificatiebadges*, Zaventem, Brussels Airport Company, 3. [↑](#footnote-ref-284)
285. Art. 6, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-285)
286. Art. 6, Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-286)
287. Art. 7 2°, Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-287)
288. Art. 7 4°, Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-288)
289. Antwoord mail respondent SVBP, 27 mei 2016. [↑](#footnote-ref-289)
290. Art. 7 2°, Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-290)
291. X, Particuliere beveiliging en recherche. Toestemming medewerkers,

     <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/toestemming-medewerkers/> (consultatie 12 maart 2016); Punt 2.3, Beleidsregels particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus 2014, *Stcrt.* 2014. [↑](#footnote-ref-291)
292. Interview respondent DB3, 7 april 2016. [↑](#footnote-ref-292)
293. X, *Het achtergrondonderzoek,* [https://www.aivd.nl/onderwerpen/achtergrondonderzoeken/inhoud/het-achtergrondonderzoek](https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoeken/inhoud/het-veiligheidsonderzoek) (consultatie 14 mei 2016). [↑](#footnote-ref-293)
294. Wet van 10 oktober 1996 houdende regelen inzake het verrichten van achtergrondonderzoeken, *Stb.* 1996. [↑](#footnote-ref-294)
295. X, *Het achtergrondonderzoek,* [https://www.aivd.nl/onderwerpen/achtergrondonderzoeken/inhoud/het-achtergrondonderzoek](https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoeken/inhoud/het-veiligheidsonderzoek) (consultatie 14 mei 2016). [↑](#footnote-ref-295)
296. X, *Het achtergrondonderzoek,* [https://www.aivd.nl/onderwerpen/achtergrondonderzoeken/inhoud/het-achtergrondonderzoek](https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoeken/inhoud/het-veiligheidsonderzoek) (consultatie 14 mei 2016). [↑](#footnote-ref-296)
297. X, *Achtergrondonderzoeker,* [https://www.aivd.nl/onderwerpen/het-werk-van-de-aivd/inhoud/jongerenhoek/achtergrondonderzoeker](https://www.aivd.nl/onderwerpen/het-werk-van-de-aivd/inhoud/jongerenhoek/veiligheidsonderzoeker) (consultatie 14 mei 2016). [↑](#footnote-ref-297)
298. MINISTER VAN JUSTITIE, *Berichtgeving over beveiliging op Schiphol*, Den Haag, Minister van Justitie, 2008, 4-5; Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2007-2008, 24804, nr. 46. [↑](#footnote-ref-298)
299. Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2007-2008, 24804, nr. 46. [↑](#footnote-ref-299)
300. Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2007-2008, 24804, nr. 46. [↑](#footnote-ref-300)
301. Antwoord mail respondent SVPB, 26 mei 2016. [↑](#footnote-ref-301)
302. Antwoord mail respondent SVPB, 26 mei 2016. [↑](#footnote-ref-302)
303. STICHTING SAMENWERKING BEROEPSONDERWIJS BEDRIJFSLEVEN, *Profiel van*

     *kwalificatiedossier: Particuliere beveiliging Crebonr. 23161*, Zoetermeer, Stichting Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven, 2015, 16 p. [↑](#footnote-ref-303)
304. X, *Particuliere beveiliging en recherche. Opleidingseisen*, <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/opleidingseisen/> (consultatie 25 april 2016). [↑](#footnote-ref-304)
305. Interview respondent DB3, 7 april 2016. [↑](#footnote-ref-305)
306. Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, Nationaal Trainingsprogramma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van oktober 2014, Den Haag, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, 2014. [↑](#footnote-ref-306)
307. Interview respondent DB3, 7 april 2016 [↑](#footnote-ref-307)
308. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-308)
309. Punt 2.4, Beleidsregels particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus 2014, *Stcrt.* 2014. [↑](#footnote-ref-309)
310. X, *Particuliere beveiliging en recherche. Legitimatiebewijs*, <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/legitimatiebewijs/> (consultatie 25 mei 2016). [↑](#footnote-ref-310)
311. Punt 1.1, Beleidsregels particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus 2014, *Stcrt.* 2014. [↑](#footnote-ref-311)
312. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-312)
313. X, *Einddatum VGB voortaan gekoppeld aan einddatum Schipholpas*, <http://www.schiphol.nl/WerkenVacatures/Schipholpas/BadgeCenter/OverigeInformatie2/EinddatumVGBEinddatumPas.htm> (consultatie 4 juni 2016). [↑](#footnote-ref-313)
314. X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016); Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3, 2.; INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 14. [↑](#footnote-ref-314)
315. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, *Pb.L.* 14 november 2015, afl. 299, 199-121. [↑](#footnote-ref-315)
316. J. CAPPELLE, “Nieuwe wetgeving voor de bewakings- en beveiligingssector”, *Private Veiligheid* 2001, 42. [↑](#footnote-ref-316)
317. Wet 19 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *BS* 29 mei 1990; Verslag namens de Commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden. *Parl.St.* Senaat. 1989-1990, nr. 775-2 1-7; A.B. HOOGENBOOM*, Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 357. [↑](#footnote-ref-317)
318. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, afl. 299, 5. [↑](#footnote-ref-318)
319. Verord. Comm. nr. 2015/1998 van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, afl. 299, 5. [↑](#footnote-ref-319)
320. S. VAN HECKE, *Galant doet niets met vernietigende rapporten Europese Commissie over veiligheid luchthavens*, <https://www.groen.be/nieuws/galant-doet-niets-met-vernietigende-rapporten-europese-commissie-over-veiligheid-luchthavens> (consultatie 16 april 2016). [↑](#footnote-ref-320)
321. EUROPEAN COMMISSION, *Commission inspection report. Monitoring the application of Regultation (EC) No 300/2008 establishing common rules in the field of civil aviation security by Belgium*, Brussel, EUROPEAN COMMISSION, 2015, 13-14.; Verord. Comm. nr. 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned, *Pb.L*. 12 januari 2010. [↑](#footnote-ref-321)
322. Art. 16 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-322)
323. Art. 16 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-323)
324. DIRECTIE PRIVATE VEILIGHEID, *Controle*,

     https://vigilis.ibz.be/Pages/main.aspx?Culture=nl&pageid=bewaking/burger /trefwoorden (consultatie

     19 februari 2016). [↑](#footnote-ref-324)
325. Ministeriële richtlijn MFO-4 van 4 november 2002 betreffende de federale opdrachten van beveiliging, toezicht en controle door de politiediensten in het kader van de regelgeving inzake private veiligheid, *B.S.* 14 november 2002. [↑](#footnote-ref-325)
326. Ministeriële richtlijn MFO-4 van 4 november 2002 betreffende de federale opdrachten van beveiliging, toezicht en controle door de politiediensten in het kader van de regelgeving inzake private veiligheid, *B.S.* 14 november 2002. [↑](#footnote-ref-326)
327. Art. 38, Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *B.S.* 26 juli 1937. [↑](#footnote-ref-327)
328. X, *Directoraat-generaal Luchtvaart*, <http://mobilit.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart> (consultatie 27 november 2015). [↑](#footnote-ref-328)
329. X, “DGLV: actieve toezichthouder op Brussels airport”, *The Brussels Airport Company*, 24 september 2009, <http://www.brusselsairport.be/nl/cf/res/pdf/nl/safety_news_5_2009_nl> (consultatie 27 november 2015). [↑](#footnote-ref-329)
330. Interview respondent DGLV, 19 februari 2016. [↑](#footnote-ref-330)
331. X, *Standard Operating Procedures (SOPs). Airports* , <http://www.faa.gov/airports/resources/sops/> (consultatie 22 mei 2016). [↑](#footnote-ref-331)
332. Interview respondent BAC, 13 april 2016. [↑](#footnote-ref-332)
333. Interview respondent BAC, 13 april 2016. [↑](#footnote-ref-333)
334. DDW, “Eén controle in acht jaar tijd van bewakingsfirma's”, *De Morgen*, 12 juni 2015 Zaventem, <http://www.demorgen.be/binnenland/een-controle-in-acht-jaar-tijd-van-bewakingsfirma-s-zaventem-ba69092d/> (consultatie 13 oktober 2015). [↑](#footnote-ref-334)
335. Interview respondent BAC, 13 april 2016. [↑](#footnote-ref-335)
336. Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919 betreffende de regeling der Luchtvaart, *B.S.* 26 juli 1937; Koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, *B.S.* 28 mei 1991. [↑](#footnote-ref-336)
337. Art. 15 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-337)
338. Art. 15 § 1 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-338)
339. Art. 4 § 2 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990; Art. 10 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-339)
340. Art. 17 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-340)
341. Art. 17 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-341)
342. Art. 17 en 19 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-342)
343. Art. 19 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-343)
344. Art. 17 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-344)
345. Art. 8 , §7 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-345)
346. Art. 17 Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *B.S.* 29 mei 1990. [↑](#footnote-ref-346)
347. G4S, “Dienst in de kijker: Aviation.”, *4YOU* 2015, 16; Interview respondent BAC, 13 april 2016. [↑](#footnote-ref-347)
348. Antwoord mail respondent Europese Commissie vertegenwoordiging Nederland, 2 juni 2016. [↑](#footnote-ref-348)
349. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-349)
350. Art. 12 Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-350)
351. Art. 12 Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-351)
352. Art. 11 Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-352)
353. Art. 12 Wet van 24 oktober 1997 tot vaststelling van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, *Stcb.,* 6 november 1997. [↑](#footnote-ref-353)
354. X., *Openbaar rapport- Beveiligingscontrole op Schiphol*, Den Haag, De Nationale ombudsman, 1 oktober 2009, 4. [↑](#footnote-ref-354)
355. X, Beveiliging luchthavens tegen terrorisme en criminaliteit, <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/inhoud/veiligheid-luchtvaart/beveiliging-van-luchthavens> (consultatie 13 april 2016). [↑](#footnote-ref-355)
356. Interview respondent DB3, 7 april 2016; Brief Minister van Justitie inzake beveiliging Luchthaven Schiphol, *Parl. St.* Tweede Kamer 2004-2005, 24804, nr. 27. [↑](#footnote-ref-356)
357. MINISTER VAN JUSTITIE, *Berichtgeving over beveiliging op Schiphol*, Den Haag, Minister van Justitie, 2008, 6. [↑](#footnote-ref-357)
358. Verorde. Comm. nr. 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned, *Pb.L*. 12 januari 2010, afl. 7, 7. [↑](#footnote-ref-358)
359. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002*, Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-359)
360. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-360)
361. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-361)
362. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-362)
363. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-363)
364. Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart, *Stb.* 6 november 1997; Wet van 4 juni 1992 houdende algemene regels van bestuursrecht, *Stb.* 1992. [↑](#footnote-ref-364)
365. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-365)
366. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002*, Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-366)
367. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-367)
368. X, *Openbaar rapport- Beveiligingscontrole op Schiphol*, Den Haag, De Nationale ombudsman, 1 oktober 2009, 35. [↑](#footnote-ref-368)
369. Verord. Comm. nr. 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned, *Pb.L*. 12 januari 2010, afl. 7, 7. [↑](#footnote-ref-369)
370. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-370)
371. X, *Particuliere beveiliging en recherche. Overtredingen en sancties*,

     <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/overtredingen-en-sancties/> (consultatie 12 mei 2016). [↑](#footnote-ref-371)
372. X, *Particuliere beveiliging en recherche. Overtredingen en sancties*,

     <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/overtredingen-en-sancties/> (consultatie 12 mei 2016). [↑](#footnote-ref-372)
373. X, *Beveiliging luchthavens tegen terrorisme en criminaliteit*,

     <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/inhoud/veiligheid-luchtvaart/beveiliging-van-luchthavens> (consultatie 24 april 2016). [↑](#footnote-ref-373)
374. Antwoord mail respondent G4S, 13 mei 2016. [↑](#footnote-ref-374)
375. [↑](#footnote-ref-375)
376. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 78-79. [↑](#footnote-ref-376)
377. Interview respondent KMar, 29 april 2016. [↑](#footnote-ref-377)
378. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002*, Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-378)
379. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002*, Pb.L*. 9 april 2008, afl. 97, 78. [↑](#footnote-ref-379)
380. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008, afl. 97, 77. [↑](#footnote-ref-380)
381. F. HUTSEBAUT en T. PEPERSTRAETE, “De controle op de private bewakingsondernemingen: een stand van zaken”, *Panopticon* 2005, 56. [↑](#footnote-ref-381)
382. F. HUTSEBAUT en T. PEPERSTRAETE, “De controle op de private bewakingsondernemingen: een stand van zaken”, *Panopticon* 2005, 56. [↑](#footnote-ref-382)
383. C. CALLEWAERT en S. VAN NIEUWENHOVE, *Veiligheidsproblemen op Zaventem al lang bekend bij minister Jambon*, <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/03/30/veiligheidsproblemen-op-zaventem-al-lang-bekend-bij-minister-jambon> (consultatie 2 juni 2016). [↑](#footnote-ref-383)
384. Verord. Parl. en Raad nr. 300/2008 van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002, *Pb.L.* 9 april 2008. [↑](#footnote-ref-384)
385. X, *De vernieuwde wet op de private veiligheid: een versterking van de private veiligheid in dienst van het algemeen belang, standpunt van de BVBO*, <http://www.apeg-bvbo.be/_Uploads/dbsAttachedFiles/34.artikel-pv-avril04.pdf> (consultatie 11 maart 2016); Kamerstukken II 1993/94, 23 478, nr. 3, 2.; INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID, *Kwaliteit in particuliere veiligheid?! Politietoezicht op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus*, Den Haag, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, 2009, 14. [↑](#footnote-ref-385)
386. Wet 19 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *BS* 29 mei 1990; Verslag namens de Commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden. *Parl.St.* Senaat. 1989-1990, nr. 775-2 1-7; A.B. HOOGENBOOM*, Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 357. [↑](#footnote-ref-386)
387. BELGA, “Jambon: "Radicalisering kan zeer snel gaan"”, *Het Laatste Nieuws*, 21 april 2016, <http://www.hln.be/hln/nl/36484/Aanslagen-Brussel/article/detail/2682765/2016/04/21/Jambon-Radicalisering-kan-zeer-snel-gaan.dhtml> (consultatie 25 april 2016). [↑](#footnote-ref-387)
388. P. COLE en D. REESE, *True Self, True Wealth: A Pathway to Prosperity*, 2007, USA, Atria Books/Beyond Words, 183. [↑](#footnote-ref-388)
389. Naargelang het land werden de vragen waarbij er gevraagd wordt naar de actoren aangepast. [↑](#footnote-ref-389)