



Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

[Redacted address block]

**Directie Wetgeving en
Juridische Zaken**
Sector Juridische Zaken

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Contactpersoon

[Redacted contact person name]

T [Redacted]
F [Redacted]

Datum 24 februari 2014
Onderwerp Beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
484780

Geachte [Redacted]

Bijlagen
*verslag hoorzitting
*inventarislijst
*gedeeltelijk openbaar
gemaakte documenten

Bij brief van 24 september 2013, ontvangen op 27 september 2013, heeft u een bezwaarschrift ingediend tegen mijn besluit van 18 september 2013 met kenmerk 421206.

Met deze brief wordt op uw bezwaarschrift beslist.

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Besluit

Ik verklaar uw bezwaarschrift gedeeltelijk gegrond. Voor de motivering verwijs ik naar beoordeling van het bezwaar.

Verloop van de procedure

Bij brief van 12 juli 2013 heeft u met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob) verzocht om openbaarmaking van documenten met betrekking tot bodyscanners. U heeft gevraagd om documenten over de aanbesteding van bodyscanners die op Schiphol zijn geplaatst naar aanleiding van een mislukte aanslag op een vlucht van Northwest Airlines van Amsterdam naar Detroit op 25 december 2009. Deze documenten moeten in ieder geval informatie bevatten over technische en organisatorische eisen, de te leveren diensten en producten en de kosten. Daarnaast heeft u verzocht om documenten, zoals evaluaties en audits over de acquisitie, implementatie, technische en organisatorische werking, kwantitatieve inzet, kosten, kwantitatieve en kwalitatieve opbrengsten van de bodyscanners over de periode 2010 tot heden.

Bij brief van 15 augustus 2013, kenmerk DV/CRW, heb ik de ontvangst van uw Wob-verzoek bevestigd en aan u meegedeeld dat de beslissing is verdaagd met vier weken. Op die datum ontving ik eveneens een zienswijze van Schiphol met betrekking tot de openbaarmaking van een van de aangetroffen documenten.

Bij besluit van 18 september 2013, kenmerk 421206, heb ik vastgesteld dat achttien documenten onder de reikwijdte van uw Wob-verzoek vallen, daarvan heb ik vijf documenten gedeeltelijk openbaar gemaakt en vijf documenten niet

openbaar gemaakt. Verder heb ik aangegeven dat de overige acht documenten al openbaar zijn.

**Directie Wetgeving en
Juridische Zaken**
Sector Juridische Zaken

Bij brief van 24 september 2013, ontvangen op 27 september 2013, heeft u hiertegen een bezwaarschrift ingediend. Bij brief van 1 oktober 2013, kenmerk 435016, is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd.

Datum
24 februari 2014

Op 25 november 2013 heeft een hoorzitting plaatsgevonden bij mijn ministerie. Voor de samenstelling van de hoorcommissie en het verhandelde ter zitting verwijs ik naar het verslag van de hoorzitting dat als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

Bij brief van 4 december 2013, kenmerk 460448, is aan u meegedeeld dat de beslissing op bezwaar is verdaagd met zes weken.

Op 15 januari 2014 heeft u ingestemd met verder uitstel van de beslissing op bezwaar tot 25 februari 2014.

Bij brieven van 22 januari 2014 heb ik Schiphol en Point FWD in de gelegenheid gesteld hun zienswijze te geven met betrekking tot mijn voornemen om een aantal extra aangetroffen documenten evenals een aantal documenten die ik in het bestreden besluit geweigerd heb openbaar te maken, (alsnog) gedeeltelijk openbaar te maken.

Op 4 en 10 februari 2014 heb ik de zienswijzen van Point FWD en Schiphol ontvangen. Schiphol en Point FWD hebben bedenkingen geuit inzake bedrijfsvertrouwelijke informatie en persoonsgegevens. Deze zienswijzen heb ik bij deze beslissing op bezwaar betrokken.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Uw bezwaarschrift is ingediend binnen zes weken na bekendmaking van het besluit. Het voldoet ook aan de overige door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) gestelde eisen zodat het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Beoordeling van het bezwaar

Wettelijk kader

Ingevolge artikel 1:1, eerste lid, van de Awb wordt onder een bestuursorgaan verstaan:

- a. een orgaan van een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld, of
- b. een ander persoon of college met enig openbaar gezag bekleed.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, van de Wob, voor zover thans van belang, kan een ieder een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten tot een bestuursorgaan.

Overeenkomstig artikel 4 van de Wob wordt een schriftelijk verzoek, indien het betrekking heeft op gegevens in documenten die berusten bij een ander bestuursorgaan dan dat waarbij het verzoek is ingediend, naar dat andere bestuursorgaan doorgezonden.

Ingevolge artikel 10, eerste lid, van de Wob blijft het verstrekken van informatie ingevolge deze wet achterwege voor zover dit:

- b. de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden;
- c. bedrijfs- of fabricagegegevens betreft die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Datum
24 februari 2014

Ingevolge artikel 10, tweede lid, van de Wob blijft het verstrekken van informatie ingevolge deze wet eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen onder meer de volgende belangen:

- e. de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer;
- g. het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel derden.

Gronden van uw bezwaar

In uw bezwaarschrift en tijdens de hoorzitting heeft u het volgende aangevoerd:

- a) Er heeft een onvoldoende diepe zoekslag plaatsgevonden. In het overzicht van aangetroffen documenten ontbreekt volgens u een aantal documenten, in het bijzonder documenten met betrekking tot de aanbesteding van bodyscanners. U geeft aan dat u het zeer onwaarschijnlijk acht dat er geen aanbestedingsdocumenten zijn of documenten met daarin de kosten genoemd. Verder vermoedt u dat er meer documenten zijn inzake evaluaties en audits. Tijdens de hoorzitting heeft u aangegeven dat u, na indiening van uw bezwaarschrift, documenten heeft ontvangen die vermoedelijk afkomstig zijn van een ander Wob-verzoek. Deze documenten bevestigen uw vermoeden dat op mijn ministerie meer documenten aanwezig zijn die onder de reikwijdte van het Wob-verzoek vallen. U verzoekt mij mijn zoekslag uit te breiden en te oordelen over eventueel nieuw aangetroffen documenten.
- b) De documenten 6 tot en met 10 zijn ten onrechte niet verstrekt. Ten aanzien van document 6 en 9 voert u aan dat deze documenten blijkens hun titel vooral zien op de werking van de apparatuur en niet zo zeer op bedrijfs- of fabricagegegevens. Document 7, 8 en 10 bevatten volgens u vooral financiële informatie. Deze documenten zouden openbaar moeten zijn, omdat uitgegeven belastinggeld publiek verantwoord moet worden. Daarnaast zeggen de financiën volgens u weinig over vertrouwelijke bedrijfs- of fabricagegegevens.
- c) In de documenten 1 tot en met 5 zijn ten onrechte passages weggelakt en de generieke motivatie die daarvoor wordt gegeven, is onvoldoende. Tijdens de hoorzitting heeft u aangegeven dat bepaalde passages in het bestreden besluit zijn weggelakt, terwijl die bij een eerder Wob-verzoek wel openbaar zijn gemaakt. Het gaat om document 1, pagina 3, onder security performance. U verzoekt mij primair alle zwart gelakte passages ongedaan te maken en subsidair om per gelakte passage de wettelijke motivatie aan te geven.

Overwegingen ten aanzien van gronden van bezwaar

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Ad a) ten aanzien van de zoekslag

Inleiding

Datum
24 februari 2014

Naar aanleiding van hetgeen u in uw bezwaarschrift en tijdens de hoorzitting heeft aangevoerd, heeft binnen mijn ministerie een meer uitgebreide zoekslag plaatsgevonden naar documenten die onder de reikwijdte van uw Wob-verzoek vallen. Hieronder geef ik eerst mijn bevindingen weer. Vervolgens zal ik met betrekking tot de extra documenten die ik bij deze zoekslag heb aangetroffen, toelichten welke informatie uit deze documenten ik openbaar maak.

Met betrekking tot de zoekslag merk ik het volgende op. Tijdens de hoorzitting heeft u een lijst van twaalf documenten overgelegd afkomstig van een ander Wob-verzoek die eveneens onder de reikwijdte van uw Wob-verzoek zouden vallen. Aangezien u tijdens de hoorzitting heeft aangegeven dat uw Wob-verzoek op deze documenten geen betrekking heeft, heb ik deze niet betrokken bij de uitkomst van de zoekslag.

Bevindingen zoekslag

Zoals reeds tijdens de hoorzitting aangegeven, is mijn ministerie niet de dienst die de in uw Wob-verzoek genoemde bodyscanners heeft aanbesteed. De aanbesteding heeft plaatsgevonden tussen Schiphol en een fabrikant; mijn ministerie is niet betrokken geweest bij de onderhandelingen daarover. Daarom beschik ik niet over documenten met betrekking tot de aanbesteding van deze bodyscanners. Ik ben niet gehouden om het Wob-verzoek voor dit onderdeel naar Schiphol door te zenden, omdat Schiphol geen bestuursorgaan is als bedoeld in artikel 1:1, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Awb.

Tot begin december 2011 waren bodyscanners geen standaard beveiligingscontrole methode. De bodyscanners die door Schiphol naar aanleiding van het incident op 25 december 2009 zijn aangeschaft, zijn ingezet in het kader van een trial die met toestemming van de Europese Commissie werd uitgevoerd. Voor deze bodyscanners golden nog geen specifieke technische en organisatorische eisen. Ik beschik derhalve niet over documenten dienaangaande. Deze eisen zijn pas begin december 2011 in Europese regelgeving vastgelegd.

In het kader van de trial is door mijn ministerie over de effectiviteit en operationele inzetbaarheid van de bodyscanners aan de Europese Commissie gerapporteerd. Naast de documenten 1, 3 en 5 van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst heb ik vier extra documenten aangetroffen die met deze rapportage verband houden. Deze documenten zijn opgenomen in de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst, onder nummer 19 tot en met 22.

De kosten voor beveiligingsmaatregelen, zoals de inzet van bodyscanners, worden door een luchthaven via de Security Service Charge op de passagier verhaald. Als er een incident plaatsvindt, zoals op 25 december 2009, en extra beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen, dan betaalt mijn ministerie de kosten daarvan totdat de Security Service Charge kan worden aangepast. Dat is destijds ook gebeurd. Naast document 7 van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst heb ik twee extra documenten

aangetroffen die op het voorgaande betrekking hebben. Deze documenten treft u aan op de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst onder nummer 23 en 24.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Naast de voornoemde financiële bijdrage heeft mijn ministerie aan Schiphol tweemaal een bijdrage verstrekt voor de doorontwikkeling van het type bodyscanner dat bij Schiphol wordt ingezet. Behoudens document 8 van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst heb ik twee extra documenten aangetroffen die hierop betrekking hebben. Deze documenten zijn opgenomen op de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst onder nummer 25 en 27.

Datum
24 februari 2014

In opdracht van Schiphol en mijn ministerie is in 2012 door Point FWD een onderzoek verricht naar een type bodyscanner met een kleinere footprint die ook op regionale luchthavens zou kunnen worden ingezet. Document 9 van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst bevat de rapportage van deze studie. Voor de pilot met dit type bodyscanner is door mijn ministerie aan Schiphol een subsidie verstrekt. Naast document 10 van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst heb ik hieromtrent één extra document aangetroffen. Dit document staat onder nummer 26 op de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst vermeld. Het onderzoek van Point FWD en de pilot op Schiphol zijn destijds niet afgerond, omdat dit type bodyscanner op dat moment nog niet bleek te voldoen aan de door de European Civil Aviation Conference (ECAC) gestelde prestatievereisten. Om die reden is document 9 onvolledig en heb ik niet de in document 10 genoemde tussentijdse rapportage en eindrapportage van Schiphol ontvangen.

Behoudens de documenten die op de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst zijn vermeld, heb ik geen documenten met betrekking tot uw Wob-verzoek aangetroffen.

Openbaarmaking extra aangetroffen documenten

Ik heb besloten om *documenten 20 tot en met 27* openbaar te maken met uitzondering van de gelakte passages. *Document 19* maak ik niet openbaar. Hieronder geef ik de motivering voor weigering van (delen van) de betreffende documenten. Een kopie van de documenten die ik gedeeltelijk verstrek, zijn als bijlage bij dit besluit op bezwaar gevoegd. In die documenten heb ik door middel van een rubricering bij elke gelakte passage zichtbaar gemaakt welke weigeringsgrond daarop van toepassing is. De rubricering staat vermeld onder de bij dit besluit op bezwaar gevoegde inventarislijst.

Op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob blijft het verstrekken van informatie achterwege voor zover dit de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden. Bij de toepassing van de Wob wordt de veiligheid van de burgerluchtvaart ook gerekend tot de veiligheid van de Staat. Naar mijn oordeel kan openbaarmaking van *document 19* en een passage uit *document 23* de veiligheid van de Staat in gevaar brengen. *Document 19* omvat de resultaten van een test die op 10 maart 2010 is uitgevoerd. Dit geeft inzicht in op welke wijze wordt gezocht naar welke verboden items. De geweigerde passage uit *document 23* geeft inzicht in de methode van beveiliging. Kwaadwillende personen zouden met deze informatie de beveiliging kunnen omzeilen of ondergraven met als risico dat er gemakkelijker bedreigingen plaatsvinden of aanslagen worden gepleegd.

Bovendien kan de maatschappelijke onrust als gevolg van bedreigingen worden vergroot. Ik zal deze informatie dan ook niet openbaar maken.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob bepaalt dat het verstrekken van informatie achterwege blijft voor zover dit bedrijfs- en fabricagegegevens betreft die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld. Onder bedrijfs- en fabricagegegevens moet volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden verstaan: al die gegevens waaruit wetenswaardigheden kunnen worden afgelezen of afgeleid met betrekking tot de technische bedrijfsvoering of het productieproces dan wel met betrekking tot afzet van producten of de kring van afnemers en leveranciers. Gegevens die de financiële bedrijfsvoering betreffen, worden evenals als bedrijfs- en fabricagegegevens aangemerkt.

Datum
24 februari 2014

In *documenten 20 en 21* staat informatie over de onderhoudskosten van de op Schiphol geplaatste bodyscanners en de doorlooptijden (aantal passagiers per minuut). *Document 22* bevat informatie over de tijd die het apparaat nodig heeft om storingen op te lossen. *Documenten 23 en 24* bevatten een specificatie van de kosten van de extra beveiligingsmaatregelen die Schiphol naar aanleiding van het incident op 25 december 2009 heeft getroffen. Uit deze gegevens kunnen wetenswaardigheden met betrekking tot de (financiële) bedrijfsvoering van Schiphol en de producent worden afgeleid. Ik merk al deze informatie aan als bedrijfs- en fabricagegegevens. Nu deze informatie vertrouwelijk aan mij ter beschikking is gesteld, is het mij op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob niet toegestaan deze informatie openbaar te maken.

Openbaarmaking van deze bedrijfsgegevens zou naar mijn oordeel bovendien kunnen leiden tot onevenredige benadeling van Schiphol en de producent. De (internationale) concurrentiepositie van Schiphol en de producent alsmede de onderhandelingspositie van Schiphol met luchtvaartmaatschappijen kan door openbaarmaking van deze gegevens namelijk worden geschaad. Ik ben van oordeel dat het belang van voorkomen van onevenredig benadeling zwaarder weegt dan het belang van openbaarheid. Ik leg aan de weigering om deze gegevens openbaar te maken tevens artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob ten grondslag.

Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob blijft verstrekking van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang dat de persoonlijke levenssfeer van bij de openbaarmaking betrokken personen wordt geëerbiedigd. In *documenten 20 tot en met 22 en 24 tot en met 27* staan namen en contactgegevens van medewerkers van Schiphol en een accountant. Ik ben ten aanzien van deze gegevens van oordeel dat het belang van bescherming van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen zwaarder weegt dan het belang van openbaarmaking van deze gegevens. Deze gegevens maak ik daarom niet openbaar.

Voor zover de persoonsgegevens in *documenten 20 tot en met 27* zien op ambtenaren merk ik op dat waar het gaat om het beroepshalve functioneren van ambtenaren, slechts in beperkte mate een beroep kan worden gedaan op het belang van eerbiediging van hun persoonlijke levenssfeer. Ten aanzien van zodanig functioneren kan volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in beginsel geen beroep worden

gedaan op artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob. Dit ligt echter anders indien het de openbaarmaking van namen van ambtenaren betreft. Namen zijn immers persoonsgegevens en het belang van eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer kan zich tegen openbaarmaking daarvan verzetten. Voorts is van belang dat het hier niet gaat om het opgeven van namen aan een individuele burger die met een ambtenaar in contact treedt, maar om openbaarmaking in de zin van de Wob en dus aan een ieder. Daarom vind ik ook hier het belang van bescherming van de persoonlijke levenssfeer zwaarder wegen dan het belang van openbaarmaking van deze gegevens. Ook deze gegevens maak ik daarom niet openbaar. Deze weigering ziet niet op de naam van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en de naam van de ambtenaar die het in *document 27* vervatte besluit heeft ondertekend. Dit laatste houdt verband met een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 12 juni 2013, 201112236/1/A3, waaruit volgt dat namen van ambtenaren die besluiten krachtens mandaat hebben ondertekend, niet op grond van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer geweigerd kunnen worden.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Datum
24 februari 2014

Ad b) ten aanzien van de documenten waarvan openbaarmaking in het bestreden besluit geheel is geweigerd

In het kader van de heroverweging in bezwaar heb ik *documenten 6 tot en met 10* van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst opnieuw beoordeeld. Hieronder geef ik mijn oordeel weer. Wat betreft de ingeroepen weigeringsgronden wijs ik u erop dat ik in de documenten zelf door middel van de rubricering zoals vermeld onder de inventarislijst zichtbaar heb gemaakt welke weigeringsgrond daarop van toepassing is. Deze documenten treft u bij dit besluit op bezwaar in kopie aan.

Document 6 en 9

In deze documenten komen een aantal passages voor met algemene informatie over de onderzoeksopzet en het gehanteerde meetinstrument. Deze kunnen alsnog openbaar gemaakt worden. Voor de overige passages handhaaf ik mijn standpunt. De passages die ik niet verstrek, bevatten informatie die bij openbaarmaking de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden. Deze passages geven namelijk gedetailleerde informatie over hoe de bodyscanners worden getest (o.a. welke posities op het menselijk lichaam en dreigingsvoorwerpen) en inzicht in de resultaten van die testen. Ik weiger deze passages op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob.

Anders dan u in uw bezwaarschrift veronderstelt, is in het bestreden besluit de weigering om *document 6* openbaar te maken gebaseerd op artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob (veiligheid van de Staat) en niet op artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob (vertrouwelijke bedrijfs- en fabricagegegevens).

Document 9 bevat tevens gegevens die inzicht geven in de prestaties en eigenschappen van het geteste apparaat. Deze gegevens merk ik aan als bedrijfsgegevens. Omdat deze mij vertrouwelijk ter beschikking zijn gesteld, is het mij op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob niet toegestaan deze gegevens openbaar te maken. Bovendien kan openbaarmaking van deze concurrentiegevoelige informatie de producent onevenredig benadelen.

In aanvulling op mijn primaire besluit leg ik aan de weigering deze gegevens openbaar te maken tevens artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob ten grondslag. Verder staan in *document 9* namen en contactgegevens van een medewerker van Point FWD, een medewerker van Schiphol en een ambtenaar. Ik maak deze persoonsgegevens op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, niet openbaar.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Datum
24 februari 2014

Document 7, 8 en 10

Ik maak deze documenten alsnog openbaar met uitzondering van de gelakte passages. De passages die ik in *documenten 7 en 8* niet verstrek, bevatten informatie die bij openbaarmaking de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden. Deze gegevens geven namelijk inzicht in de methode en middelen van beveiliging van de burgerluchtvaart. Daarnaast weiger ik in *document 8* informatie over het aantal bodyscanners waarvoor de financiële bijdrage is verstrekt. Hieruit kunnen wetenswaardigheden met betrekking tot (financiële) bedrijfsvoering van Schiphol worden afgeleid. Dit gegeven merk ik aan als een vertrouwelijk bedrijfsgegeven. Op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob is het mij niet toegestaan om dit openbaar te maken. Bovendien bevat dit gegeven concurrentiegevoelige informatie zodat openbaarmaking hiervan Schiphol onevenredig kan benadelen. Daarom leg ik ook artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob aan deze weigering ten grondslag. Ten slotte staan in *documenten 7, 8 en 10* persoonsgegevens van een medewerker van Schiphol en ambtenaren. Deze persoonsgegevens maak ik, met uitzondering van de namen van de ambtenaren die de in deze documenten vervatte besluiten hebben ondertekend, niet openbaar op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob.

Ad c) ten aanzien van de in het bestreden besluit gedeeltelijk openbaar gemaakte documenten

In het kader van de heroverweging in bezwaar heb ik *documenten 1 tot en met 5* van de bij het bestreden besluit gevoegde inventarislijst eveneens opnieuw beoordeeld. Hieronder geef ik mijn oordeel weer. In de documenten zelf, die als bijlage bij dit besluit zijn gevoegd, heb ik bij elke gelakte passage door middel van de rubricering zoals vermeld onder de inventarislijst zichtbaar gemaakt welke weigeringsgrond hierop van toepassing is. Deze documenten treft u bij dit besluit op bezwaar in kopie aan.

Document 1, 2 en 4

Ik heb geconstateerd dat diverse passages in deze documenten al openbaar waren. Ten tijde van het bestreden besluit had deze informatie daarom buiten de beoordeling moeten worden gelaten, omdat de Wob hierop niet van toepassing is. Voor uw gemak heb ik in deze documenten zelf zichtbaar gemaakt welke informatie dit betreft. Verder heb ik vastgesteld dat bepaalde passages in de tekst onder "Operational and financial implications" van *document 1* en de naam van de ambtenaar van de Europese Commissie die het in *document 4* vervatte besluit heeft ondertekend, alsnog openbaar gemaakt kunnen worden. Omdat de naam van de directeur Beveiliging Burgerluchtvaart in *document 8* op grond van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 12 juni 2013, 201112236/1/A3, openbaar gemaakt dient te worden, zie ik geen grond meer om deze naam in *document 4* te weigeren. Voor het overige handhaaf

ik mijn standpunt. De overige persoonsgegevens in *documenten 1 en 2* verstrek ik niet op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob. Daarnaast weiger ik in *document 1* passages die inzicht in de wijze waarop het beveiligingsproces is ingericht. Deze passages weiger ik op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob. Verder weiger ik in *document 1* informatie met betrekking tot de onderhoudskosten van de op Schiphol geplaatste bodyscanners, de doorlooptijden en de tijd die het apparaat nodig heeft om storingen op te lossen. De motivering om deze informatie niet openbaar te maken is dezelfde als hiervoor gegeven bij de *documenten 20, 21 en 22*.

Directie Wetgeving en
Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken

Datum
24 februari 2014

Document 3 en 5

De informatie vervat in de tweede alinea op pagina 3 van *document 3* en in de vierde alinea op pagina 3 van *document 5* kan alsnog openbaar gemaakt worden. Omdat de naam van de directeur Beveiliging Burgerluchtvaart in *document 8* op grond van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 12 juni 2013, 201112236/1/A3, openbaar gemaakt dient te worden, zie ik geen grond meer om deze naam in deze documenten te weigeren. Voor het overige handhaaf ik mijn standpunt. De overige in deze documenten vermelde namen en contactgegevens van ambtenaren verstrek ik niet op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob. Daarnaast weiger ik passages die inzicht geven in de testmethodieken, testresultaten en beveiligingsprocessen. Deze informatie weiger ik op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob. Verder is in deze documenten informatie opgenomen met betrekking tot een onderhoudssysteem dat nog in ontwikkeling is. Deze informatie merk ik aan als een vertrouwelijk bedrijfsgegeven. Op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef onder c, van de Wob is het mij niet toegestaan deze informatie openbaar te maken. In aanvulling op mijn primaire besluit leg ik aan de weigering om deze informatie openbaar te maken tevens artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob ten grondslag. Openbaarmaking van deze concurrentiegevoelige informatie kan namelijk Schiphol en de producent onevenredig benadelen.

Besluit

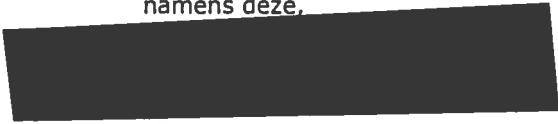
Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen verklaar ik het bezwaarschrift ten dele gegrond en herroep het bestreden besluit in zoverre. In plaats daarvan maak ik *documenten 6 tot en met 10 en 20 tot en met 27* gedeeltelijk openbaar. Tevens maak ik in *documenten 1 en 3 tot en met 5* diverse passages alsnog openbaar. *Document 19* maak ik niet openbaar. Verder vallen delen van *documenten 1, 2 en 4* buiten de reikwijdte van de Wob, omdat deze ten tijde van het bestreden besluit reeds openbaar waren. Voor het overige handhaaf ik het bestreden besluit onder aanvulling van de motivering.

Publicatie en toezending aan derde-belanghebbenden

De delen van stukken die met dit besluit voor een ieder openbaar worden, zullen op www.rijksoverheid.nl worden geplaatst.

Een kopie van dit besluit zend ik naar Schiphol en Point FWD.

Hoogachtend,
De Minister van Veiligheid en Justitie,
namens deze,



**Directie Wetgeving en
Juridische Zaken**
Sector Juridische Zaken

Datum
24 februari 2014

P.J. van der Flier
*Hoofd sector Juridische Zaken, tevens Juridisch Adviseur van het Ministerie van
Veiligheid en Justitie*

BEROEPSCLAUSULE

U kunt tegen deze beschikking beroep instellen bij de sector bestuursrecht van de rechtbank Amsterdam, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Het beroepschrift moet binnen zes weken na de dag waarop de beschikking is toegezonden door de rechtbank zijn ontvangen.

Het beroepschrift moet op grond van artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht zijn ondertekend en bevat ten minste de naam en adres van de indiener, de dagtekening, de omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht, zo mogelijk een afschrift van dit besluit, en de gronden waarop het beroepschrift rust. Van de indiener van het beroepschrift wordt griffierecht geheven door de griffier van de rechtbank. Nadere informatie over de hoogte van het griffierecht en de wijze van betalen wordt door de griffie van de rechtbank verstrekt.

Inventarislijst behorende bij besluit op bezwaar

nr.	Document	Openbaar/niet-openbaar	Weigeringsgrond
1	Brief van NCTb aan Europese Commissie van 17 maart 2010 inzake informatie over trial met bodyscanners op Schiphol	Deels reeds openbaar, het overige gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
2	BNC fiche van 21 juli 2010 mbt mededeling Europese Commissie inzake gebruik bodyscanners op EU-luchthavens	Deels reeds openbaar, het overige niet openbaar gemaakt	3
3	Brief van NCTb aan Europese Commissie van 30 september 2010 inzake verzoek toestemming verlenging trial met bodyscanners op Schiphol	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
4	Brief van Europese Commissie aan NCTb van 3 december 2010 inzake toestemming verlenging trial met bodyscanners op Schiphol	Deels reeds openbaar, het overige openbaar gemaakt	n.v.t.
5	Brief van NCTV aan Europese Commissie van 23 november 2011 inzake eindrapportage over trial met bodyscanners op Schiphol	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
6	NL Security Scan Testing Protocol: Overall system tests, site acceptance tests, operational tests van 10 januari 2010	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1
7	Brief van NCTb aan Schiphol van 7 juni 2011 inzake eindafrekening bijdrage incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 3
8	Brief van NCTb aan Schiphol van 14 juni 2011 inzake bijdrage bodyscanners BPVS	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
9	Rapportage van Point FWD van 20 november 2012 inzake onderzoek "Security Scanner"	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
10	Brief van NCTV aan Schiphol van 12 december 2012 inzake subsidie doorontwikkelen bodyscanner	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	3
11	Brief van Minister van Justitie en Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan Tweede Kamer van 15 december 2009 inzake elfde voortgangsrapportage terrorismebestrijding www.overheid.nl -> parlementaire stukken->Kamerstukken II 2009/10, 29754, nr. 172.	Reeds openbaar	n.v.t.
12	Brief van Minister van Veiligheid en Justitie aan Tweede Kamer van 22 juni 2012 inzake eerste voortgangsrapportage Contraterrorisme en -extremisme www.overheid.nl -> parlementaire stukken->Kamerstukken II 2011/12, 29754, nr. 213.	Reeds openbaar	n.v.t.
13	Mededeling Europese Commissie aan Europees Parlement en Raad van 15 juni 2010, nr. 311, inzake gebruik bodyscanners op EU-luchthavens http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:EN:PDF	Reeds openbaar	n.v.t.
14	Resolutie Europees Parlement van 23 oktober 2008 inzake de effecten van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen en bodyscanners op mensenrechten, privacy en gegevensbescherming Http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0521+0+DOC+XML+V0//EN	Reeds openbaar	n.v.t.
15	Rapport van French Agency for Environmental and Occupational Health Safety van 15 februari 2010 inzake mogelijke risico's van gebruik bodyscanners voor volksgezondheid http://www.afssa.fr/ET/DocumentsET/10_02_ED_Scanners_corporel_s.pdf	Reeds openbaar	n.v.t.
16	Rapport van European Union Agency for Fundamental Rights van juli 2010 inzake het gebruik van bodyscanners: 10 vragen en antwoorden	Reeds openbaar	n.v.t.

	http://fra.europa.eu/sites/default/files/fra_uploads/959-FRA_Opinions_Bodyscanners.pdf		
17	Advies van Hoge Gezondheidsraad België van 1 juni 2011 inzake rechtvaardiging van het gebruik van bodyscanners http://www.health.belgium.be/internet2Prd/groups/public/@public/@shc/documents/ie2divers/19069682.pdf	Reeds openbaar	n.v.t.
18	EU-verordening van 10 november 2011, nr. 1141/2011, tot wijziging van Verordening nr. 272/2009 ter aanvulling van de gemeenschappelijke basismethoden voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat betreft het gebruik van beveiligingsscan- ners op EU-luchthavens http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:293:0022:0023:NL:PDF EU-verordening van 11 november 2011, nr. 1147/2011, tot wijziging van Verordening nr. 185/2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basismethoden op het gebied van de luchtvaart wat betreft het gebruik van beveiligingsscan- ners op EU-luchthavens http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:294:0007:0011:NL:PDF	Reeds openbaar	n.v.t.
19	Testresultaten bodyscanner van 10 maart 2010	Niet openbaar gemaakt	1
20	E-mail van Schiphol aan NCTb van 16 maart 2010 inzake updated information on trials carried out at airports in the United Kingdom, France and the Netherlands	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	2, 3, 4
21	E-mail van Schiphol aan NCTB van 16 maart 2010 inzake bijdrage Nederland aan rapport Europese Commissie	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	2, 3, 4
22	E-mail van Schiphol aan NCTb van 17 maart 2010 inzake bijdrage Nederland aan rapport Europese Commissie	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	2, 3, 4
23	Brief van NCTb aan Schiphol van 15 november 2010 inzake toekenning bijdrage incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	1, 2, 3, 4
24	Brief van Schiphol aan NCTb van 20 januari 2011 inzake eindafrekening bijdrage incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit met accountantsverklaring	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	2, 3, 4
25	Brief van Schiphol aan NCTV van 26 november 2012 inzake financiële bijdrage aanschaf nieuwe software bodyscanner	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	3
26	Brief van Schiphol aan NCTV van 3 december 2012 inzake subsidieaanvraag voor pilot doorontwikkeling bodyscanner	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	3
27	Brief van NCTV aan Schiphol van 4 december 2012 inzake financiële bijdrage aanschaf nieuwe software bodyscanner	Gedeeltelijk openbaar gemaakt	3

Rubricering

1. Veiligheid van de Staat, artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob
2. Vertrouwelijke bedrijfs- en fabricagegegevens, artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob
3. Bescherming persoonlijke levenssfeer, artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob
4. Belang van voorkoming van onevenredige benadeling, artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob



National Coordinator for
Counterterrorism

1.

> Return address Postbus 16950 2500 BZ The Hague

European Commission
DG TREN / Aviation Security reeds openbaar
[redacted] 3 [redacted]
Rue de Mot 24
B-1049 Brussel
België

**Civil Aviation Security
Department**

Oranjevuiltensingel 25
2511 VE The Hague
Postbus 16950
2500 BZ The Hague
www.nctb.nl

Contact

[redacted] 3 [redacted]
T +31 (0)70 315 [redacted]
F +31 (0)70 315 03 22
[redacted]

Date 17 March 2010
Concerning Information on Trials with Security Scanners at Schiphol Airport

Our reference
5646535/10

*Please quote date of letter
and our ref. when replying. Do
not raise more than one
subject per letter.*

Dear Mr. [redacted] 3 [redacted]

As requested by your service I hereby send you a summary of the information that was collected during the tests with the security scanners at Schiphol. The tests at Schiphol with the security scanners has been done according to Article 4 of the Commission Regulation (EC) No 820/2008 under the responsibility of the Dutch appropriate authority, and in close cooperation with the airport authorities and your service.

reeds openbaar

The first test with a security scanner started in 2006 and since then many improvements could be carried through with regard to detection performance, privacy, data protection as well as operational performance, and brought us to the type of machine that currently is deployed at Schiphol. This paper summarizes the results of the tests with the latest type of security scanner that has been tested at Schiphol since November 2009. The most distinguishing characteristic of this specific type of machine compared to the previously tested types, is the fully automated detection capability that can detect objects on the body of scanned persons without intervention of a human operator, and without producing any image of the passenger at all.

reeds openbaar

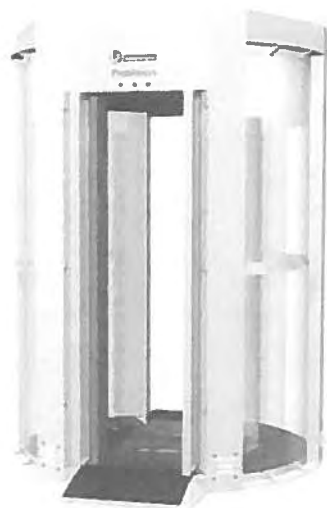
This paper gives information about the concept of operation using automatic detection, the security performance, public health issues, privacy and data protection, operational and financial implications, and passenger friendliness.

reeds openbaar

Concept of operation

The type of security scanner that has been evaluated at Schiphol, is the *Provision100* produced by L3 Communications. The scanner uses electromagnetic waves with a wavelength between approximately eight and ten millimetres, and is therefore also known as a Millimetre Wave (MMW) Scanner.

reeds openbaar



reeds openbaar

Figure 1a: scanner portal

Figure 1b: correct stance inside scan



reeds openbaar

Figure 1c: Possible indications on screen. Red: stick figure with indication of object, Green: OK, or Yellow: rescan

Basically the concept of operation consists of the following steps:

1. a passenger enters the scanner portal (see figure 1a) and assumes the correct position (figure 1b);
2. a security staff member behind the scanner presses a button to start the scan cycle that takes about 2 seconds;
3. the passengers exits the scanner portal and waits for the analysis of the scanner;

reeds openbaar

4. a computer algorithm analyses the scan data and if the computer detects an object on the body, the location where the object is detected is indicated on a so called stick figure (see figure 1c);
5. If the computer does not detect an object, the passenger may proceed. If the computer detects an object, a targeted pat-down of the passenger is done by a security staff member only at the location(s) indicated on the stick figure.

reeds openbaar

Civil Aviation Security
Department

Date
16 March 2010
Our reference
5646535/10

Security performance

Extensive laboratory tests take place before a new type of the security scanner is approved for use in the passenger screening operation. These tests are done according to the standards and the so called Common Testing Methodology developed and adopted by the European Civil Aviation Conference ECAC¹. The aim of these tests is to verify that the security level the use of the security scanner provides will be at least the same as the security level of the commonly deployed screening method. Once the scanners are deployed in the passenger screening operation, the security performance is closely monitored by doing covert testing with test persons.

reeds openbaar

The evaluation results of the laboratory tests show a high consistency with the test results of the operational covert tests. The use of the security scanners improves the overall security level significantly in comparison to the common screening method at airports, especially with respect to objects that form the most prominent threat according to the latest intelligence.

reeds openbaar

Public health issues

Before the security scanner was brought into operation, a scientific study into the electromagnetic safety of the MMW scanner was conducted by the Dutch national scientific laboratory TNO. On the basis of the research measurements, the applicable standards and guidelines, as well as current scientific findings, the conclusion is that there are no reasons to assume that the use of the MMW scanner might adversely affect the health of staff and passengers. The measurement results show that the level of exposure is less than 0.02% of the limit values laid down in the applicable European and national standards. This was one of the considerations for choosing technology based on MMW.

reeds openbaar

Privacy and data protection

Comprehensive safeguards are put into place in order to meet privacy concerns of persons being screened with the MMW scanner:

reeds openbaar

- storage of data of screened persons is not possible in the operational environment;

¹ Decision Paper 6 of the 131st ECAC meeting of Directors General of Civil Aviation in Paris held on 5 December 2008 that was adopted by ECAC and was made available to ECAC Member States and observer organisations such as the European Commission .

- the scan data is not accessible via a network or the internet;
- the scanner produces no images;
- the data analysis of the scan data is done automatically;
- no human operator is involved in the screening process with the scanner;
- the scanner itself is physically, and the used ICT is technically separated from any other data processing system;
- the passenger is informed that being screened by the MMW scanner is an option;
- information on the technology used and on how the screening actually takes place is made available to the travelling public;
- a procedure for complaints is in place as it is in place for all the other screening methods.

Civil Aviation Security
Department

Date
16 March 2010

Our reference
5646535/10

reeds openbaar

According to the Dutch data protection authority, the current use of the scanner with the automatic detection algorithm and the measures as summed up above, take privacy and data protection sufficiently into account.

reeds openbaar

Operational and financial implications

Since 2006 security scanners have been used at a number of locations at the airport and a lot of information on the operational performance has been collected. This information relates to throughput, manpower needed, and operational availability of the machines.

With regard to throughput the number of passengers that passed the security scanners per minute was measured over several months. This was at the time that the security scanners were deployed with operators. The measurements showed a throughput between $2+4$ and $2+4$ passengers per minute. Using the common screening method with metal detectors, the throughput number at the same checkpoint lies between $2+4$ and $2+4$ passengers per minute. The relatively high fluctuation of throughput at the scanners is caused by a number of factors, among which are

[REDACTED]

With the automatic detection software the individual screening cycle takes less time than with the operator analysing the images. It is therefore expected that with the use of the automatic scanners the throughput has increased. Initial measurements with the automatic detection scanners indicate a throughput around $2+4$ passenger per minute. With procedures for divesting still being optimised and several hardware- and software upgrades still coming, the airport expects this to rise to at least $2+4$ passengers per minute.

The fact that a number of machines have been used for almost four years already, gives a lot of information about the life cycle costs such as depreciation and maintenance costs. The initial costs for installation are approximately EUR 150,000.- Yearly costs for corrective and preventive maintenance are

> reeds openbaar

Date
16 March 2010

Our reference
5646535/10

Availability of the machines is [2 +4] Response-time of tech-support in case of a break-down is [2 +4] with a mean time to repair of [2 +4] for non-complex failures.

The current business model used for the security scanner with automatic detection contains one extra security staff member per security check point compared to metal detection in combination with [redacted] hand searches. [redacted]

Based on the fast progress that was achieved with software- and computer hardware updates since the release of the automatic detection capability in November 2009, it seems realistic to assume that in the near future the same staffing per check point is possible with even a higher throughput number than with metal detectors. Based on the continuously increasing price of manpower it is expected that with the scanners the relative operational costs per screened passenger can be reduced in the near future.

Passenger friendliness

The trials with the security scanners also produced useful information about how passengers, staff and crew perceive the privacy impact of being screened by a MMW scanner. Important conclusion we drew out of the trials so far is that the use of security scanners showed to be less intrusive for the privacy and human dignity of people being screened. This in comparison to well performed physical hand searches which shall comprise a thorough touching of the body of the passenger including the privacy sensitive areas. Our conclusion is based on the following information:

- according to passenger surveys held during the evaluation the MMW scanner was preferred over the existing screening methods. Especially the physical touching in the existing method is perceived as a negative experience for passengers;
- during the evaluation passengers could choose for being screened with the MMW scanner or the common screening method. A huge majority of the passengers and the staff preferred the MMW scanner to the common screening method;
- the number of complaints of people being screened by the MMW scanner was negligible in comparison to the number of complaints of people being screened traditionally. For the MMW scanner the same procedure for complaints as for the conventional screening process was in place.

reeds openbaar

reeds openbaar

reeds openbaar

With the autodetect feature passengers can see for themselves where the scanner alarms. This leads to better communication between screener and passenger, and quicker resolving of alarms.

**Civil Aviation Security
Department**

Date
16 March 2010

Our reference
5646535/10

Kind regards,

 3

Deputy Director of Aviation Security

Mededeling inzake het gebruik van beveiligingsscaners in EU-luchthavens

1. Algemene gegevens

Titel mededeling: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over het gebruik van beveiligingsscaners in EU-luchthavens.

Datum Commissiedocument: 15 juni 2010

Nr. Commissiedocument: COM(2010)311

reeds openbaar

Pre-lex: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:NL:PDF>

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: n.v.t.

Behandelingstraject Raad: n.v.t (De mededeling is door de Commissie op 5 juli aan de Raad kort toegelicht in de Werkgroep Transport)

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Justitie

2. Essentie mededeling:

De mededeling is een reactie op EP-resolutie (2008)0521 waarin de Commissie wordt verzocht om nader onderzoek te doen naar de gevolgen van de inzet van securityscanners voor de mensenrechten, privacy, persoonlijke waardigheid en gegevensbescherming. De mededeling van de Commissie is versneld tot stand gekomen als gevolg van de toenemende inzet van securityscanners op EU-luchthavens naar aanleiding van de mislukte aanslag op vlucht NW253 van Amsterdam naar Detroit op 25 december 2009.

reeds openbaar

De Commissie constateert dat securityscanners de kwaliteit van de beveiligingscontroles kunnen verbeteren, met name voor wat betreft de detectiecapaciteit van vloeibare en plastic explosieven. Tevens constateert de Commissie dat er scannertechnologie bestaat die geen schadelijke gevolgen voor de gezondheid heeft en die geen data van gecontroleerde personen bewaart. De Commissie concludeert dat gemeenschappelijke technische normen en gebruiksvoorwaarden voor securityscanners, vastgelegd in EU-regelgeving, kunnen zorgen voor een uniform niveau van bescherming van de grondrechten en de volksgezondheid.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie start deze zomer met het opstellen van een effectbeoordeling en komt naar verwachting in het najaar met een juridisch voorstel dat de inzet van securityscanners als standaard beveiligingscontrole methode op EU-luchthavens mogelijk maakt. Nederland steunt een dergelijk voorstel aangezien de securityscanner de kwaliteit van de beveiligingscontroles verhoogt en daarmee het niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de EU aanmerkelijk verbetert. Nederland acht regelgeving op Europees niveau proportioneel mede dankzij de technische mogelijkheden die zorgen ten aanzien van gezondheid en mensenrechten, waaronder privacy, gegevensbescherming en persoonlijke waardigheid, kunnen wegnemen. Daarnaast is van belang dat uit het oogpunt van het tegengaan van discriminatie in alle omstandigheden een alternatieve beveiligingsmaatregel wordt geboden voor personen die uit gezondheids- of religieuze overwegingen niet door de securityscanner kunnen.

reeds openbaar

In Nederland zijn de luchthavens verantwoordelijk voor de kosten van de beveiliging van de burgerluchtvaart, zo ook de kosten van securityscanners. Deze kosten worden via de Security Service Charge (SSC) op de passagier verhaald. Het tarief van de SSC mag op twee vaste momenten per jaar worden gewijzigd (1 april en 1 november).

Slechts bij uitzondering draagt de overheid bij aan de kosten van de beveiliging van de burgerluchtvaart. De Minister van Justitie kan, conform art. 37ac tweede lid van de Luchtvaartwet, naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden aanwijzingen geven en bepaalt in dat geval dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de aanwijzing uit te voeren. Deze vergoeding dient ter overbrugging van de periode totdat de eerstvolgende mogelijkheid zich aandient waarop de kosten in het tarief van de SSC kunnen worden verdisconteerd. Een recent voorbeeld betreft de aanwijzing van de Minister van Justitie om extra beveiligingsmaatregelen te treffen naar aanleiding van het Detroitincident.

reeds openbaar

Op de luchthaven Schiphol loopt sinds 2006, met toestemming van de Commissie, een pilot waarbij de securityscanner wordt getest en doorontwikkeld. Uit de pilot is naar voren gekomen dat de securityscanner bedrijfseconomisch en operationeel inpasbaar is en dat de luchthaven de inzet als verbetering ziet van bestaande maatregelen en de inzet breed wordt geaccepteerd door passagiers.

4. Nederlandse positie over de mededeling

De mislukte aanslag op vlucht NW253 van Amsterdam naar Detroit heeft opnieuw duidelijk gemaakt dat de beveiliging van de burgerluchtvaart een

reeds openbaar

internationale aangelegenheid is. Nederland steunt derhalve initiatieven om de beveiliging van de burgerluchtvaart op een hoger niveau te krijgen. Nederland steunt de mededeling van de Commissie en ziet graag op korte termijn een juridisch voorstel tegemoet dat het mogelijk maakt om de securityscanner als standaard beveiligingscontrolemethode in te zetten op luchthavens. Nederland stelt zich hierbij op het standpunt dat bescherming van de volksgezondheid alsmede het garanderen van mensenrechten, waaronder privacy, gegevensbescherming en persoonlijke waardigheid, randvoorwaarden zijn bij het juridische verankeren van deze beveiligingscontrolemethode. Daarnaast acht Nederland het noodzakelijk dat aan mensen die uit gezondheids- of religieuze overwegingen niet door een securityscanner kunnen een alternatief wordt geboden.

Aan deze aspecten is reeds veel aandacht geschonken bij de inzet op de luchthaven Schiphol. Hierbij is bewust gekozen voor apparatuur:

- die niet schadelijk is voor de gezondheid van passagiers en van personeel, hetgeen bevestigd wordt in de conclusies van een studie van TNO;
- die automatisch detecteert zodat door medewerkers geen beelden worden uitgelezen (privacy by design);
- waarmee het niet mogelijk is om data te bewaren;
- die voor passagiers niet verplicht is. Het is altijd mogelijk een alternatieve beveiligingscontrole te ondergaan.

Met de opgedane ervaring en de technologische verbeteringen loopt Nederland wereldwijd voorop in het gebruik van de securityscanner. Nederland is verheugd dat deze expertise haar weerslag heeft gekregen in de mededeling van de Commissie.

De onderstaande punten worden niet aan het parlement gezonden

5. Betrokken partijen

a) Eerstverantwoordelijk ministerie:

Ministerie van Justitie

b) Contactpersoon eerstverantwoordelijk ministerie:

[REDACTED], Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb),
070 - 315 [REDACTED] 3 [REDACTED]

[REDACTED], Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb),
070 - 315 [REDACTED]

c) Contactpersonen betrokken ministeries/ decentrale overheden:

FIN:

[REDACTED] 3 [REDACTED] Directie Buitenlandse Financiële Betrekkingen, 070 - 3427 [REDACTED]
[REDACTED] 1

[REDACTED], Inspectie der Rijksfinanciën, 070 - 342 [REDACTED]

[REDACTED] 3 [REDACTED], Regiegroep Regeldruk, 070 - 342 [REDACTED]

BZK

[REDACTED], Constitutionele zaken, 070-426 [REDACTED]

[REDACTED] 3 [REDACTED], Constitutionele zaken, 070 426 [REDACTED]

[REDACTED], Afdeling internationale Zaken, Directie bestuursondersteuning, 06-

VenW

[REDACTED], Directie Luchtvaart, 070 - 351 [REDACTED]

[REDACTED], Directie Luchtvaart, 070 - 351 [REDACTED]

[REDACTED], Hoofddirectie Juridische Zaken, 070 - 351 [REDACTED]

[REDACTED] 3 [REDACTED], Directie Financiën, Management en Control, 070 - 45 [REDACTED]

[REDACTED], Directie Luchtvaart, 070 - 351 [REDACTED]

VWS

[REDACTED] 3 [REDACTED], MSc., Directie GMT / MVG, 070 -340 [REDACTED]

DEF

[REDACTED] 3 [REDACTED], KMar, 070 - 441 [REDACTED]

SZW

[REDACTED] 3 [REDACTED], Directie Gezond en Veilig Werken, 070 - 333 [REDACTED]

VROM

[REDACTED] 3 [REDACTED], Directie Risicobeleid, 070 - 339 [REDACTED]



National Coordinator for Counterterrorism

> Return address Postbus 16950 2500 BZ The Hague

RESTRICTED

European Commission
DG MOVE
Directorate E.5 / Aviation Security
Attn. Mr. [REDACTED] [3]
Rue de Mot 24
B-1049 BRUSSELS
België

Civil Aviation Security Department

Oranjestraat 25
2511 VE The Hague
Postbus 16950
2500 BZ The Hague
www.nctb.nl

Contact

[REDACTED] [3]
[REDACTED]
T +31 (0)70 315 [REDACTED]
F +31 (0)70 315 03 22
[REDACTED] [3]

Date 30 September 2010
Concerning Progress report evaluation Provision 100 with automatic threat recognition

Our reference
5668552/10

Your reference
TREN/FS/MD D(2009) 49027

Appendix 4

Please quote date of letter
and our ref. when replying. Do
not raise more than one
subject per letter.

Dear Mr. [REDACTED] [3]

I am pleased to present you this progress report on the ongoing trial at Amsterdam Airport Schiphol with the Provision 100 millimetre wave security scanner utilising automatic threat recognition. Based on our test results so far, of which an overview can be found in Annex 1, I would like to request an extension of the trial period.

Detection Performance

On basis of the results of the operational tests conducted, I remain convinced that the use of the millimetre wave (MMW) scanner with automatic threat recognition improves security substantially. [REDACTED]

[REDACTED] [1]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Automatic Threat Recognition Software

The use of automatic threat recognition software has shown several advantages over the use of remote screeners which were utilised in the first trial of the Provision 100 at Schiphol:

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] [1]
[REDACTED]
- = [REDACTED]
[REDACTED]
- the use of the mannequin allows passengers to see for themselves where the scanner alarms. This leads to better communication between screener and passenger, and quicker resolving of alarms.

RESTRICTED

Civil Aviation Security
Department

Software Approval

Date
30 September 2010

Our reference
5668552/10

Extensive laboratory tests take place before a new type of software for the security scanner is approved by the Appropriate Authority for use in the passenger screening operation. These tests are done according to the standards and the so called Common Testing Methodology developed and adopted by the European Civil Aviation Conference ECAC¹. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
1 [REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
1 [REDACTED]
[REDACTED]

The use of the security scanners improves the overall security level significantly in comparison to the common screening method at airports, especially with respect to objects that form the most prominent threat according to the latest intelligence.

[REDACTED]
[REDACTED]
1 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Site acceptance test

A special protocol for site acceptance tests was developed aimed at determining whether a specific machine meets the quality criteria, before that machine is released for operational use.

Every single machine, when placed at location, will undergo a scaled down version of the overall system test (which is based on the ECAC Common Testing Protocol for security scanners) before being released for operational use.

[REDACTED]
[REDACTED]
1 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

¹ Decision Paper 6 of the 131st ECAC meeting of Directors General of Civil Aviation in Paris held on 5 December 2008 that was adopted by ECAC and was made available to ECAC Member States and observer organisations such as the European Commission.

[REDACTED]
1 [REDACTED]
[REDACTED]

RESTRICTED

Page 2 of 7

RESTRICTED

Civil Aviation Security
Department

As part of routine maintenance the security scan is tested regularly. [REDACTED]

1

Date
30 September 2010

Our reference
5668552/10

Operational test

This test is aimed at monitoring and improving the quality of the system (including security agent performance) in operational use.

1

1

2 + 4

2 + 4

Extension of trial period

Taking into account the positive results with the Provision 100 with automatic threat recognition capability and the fact that on 21 november 2010 the first 18 months of the trial period will have passed, I request approval for an extension of the trial period of 12 months, in accordance with Commission Regulation (EU) No 185/2010.

I appreciate the continued efforts of the Commission to include the security scan into EU regulation as an accepted means of screening as swiftly as possible.

Kind regards,

W.C.J.M. van Dijk
Director of Aviation Security

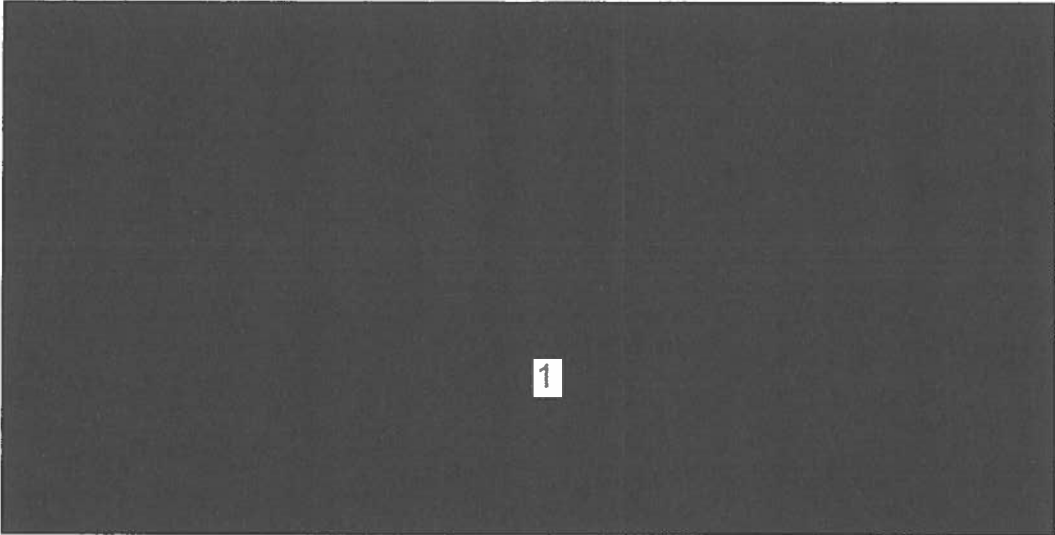
RESTRICTED

RESTRICTED

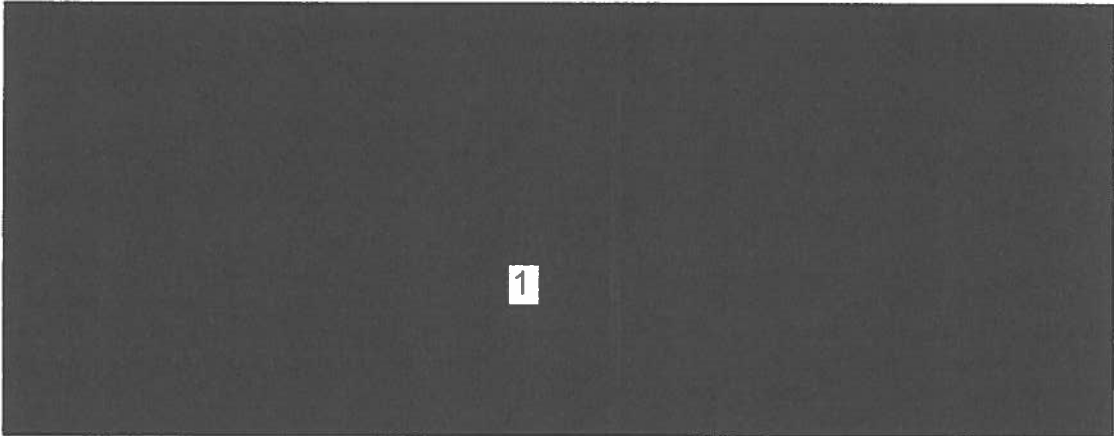
**Civil Aviation Security
Department**

Date
30 September 2010

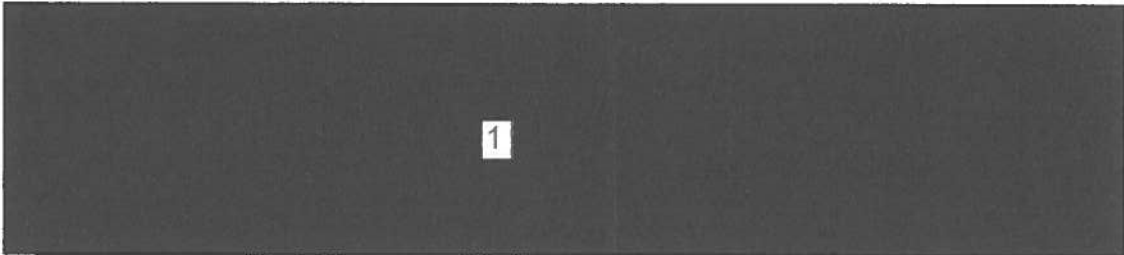
Our reference
5668552/10



1



1



1

RESTRICTED

Page 4 of 7

RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Annex 2: Standard form for Site Acceptance Test

Date
30 September 2010

Our reference
5668552/10

1

RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Date
30 September 2010

Our reference
5668552/10

1

RESTRICTED

Page 6 of 7

RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Date
30 September 2010

Our reference
5668552/10

1

RESTRICTED

Page 7 of 7

4.



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

DIRECTORATE E - Air Transport
E.5 - Aviation security

03 -12- 2010

Brussels,
MOVE/E.5/ D(2010) 985541

Mrs W. van Dijk
Director for National Coordinator for
Counterterrorism
Civil Aviation Security Department
Postbus 16950
2500 BZ The Hague
The Netherlands

reeds openbaar

Subject: Extension of trial with security scanners at Amsterdam Schiphol Airport

Dear Mrs Van Dijk,

Thank you for your letter of 30 September 2010 with reference number 5668552/10 on the trial with security scanners at Amsterdam Airport Schiphol.

The Commission agrees that a further evaluation of the use of security scanners with automated threat recognition for the screening of persons in accordance with point 12.8 of the Annex to Commission Regulation (EU) No 185/2010 would be useful for the development and assessment of such scanners. The Commission therefore supports your request for an extension of the trial with security scanners at Amsterdam Airport Schiphol.

I would like to take the opportunity to thank you for your input into the impact assessment on security scanners, which my services are finalising at the moment. Once the work on the preparation of an EU legislative proposal for the use of security scanners begins, I will invite Member States to contribute to this work using their experience with security scanners. This work is expected to begin in the first quarter of 2011.

Yours sincerely,

Filip Cornelis
Head of Unit Aviation Security

reeds
openbaar



National Coordinator for
Counterterrorism and Security
Ministry of Security and Justice

> Return address Postbus 16950 2500 BZ The Hague

RESTRICTED

European Commission
DG MOVE
Directorate E.5 / Aviation Security
Attn. Mr. [REDACTED] 3
Rue de Mot 24
B-1049 BRUSSELS
België

**Civil Aviation Security
Department**

Oranjevultensingel 25
2511 VE The Hague
Postbus 16950
2500 BZ The Hague
www.nctv.nl

Contact

[REDACTED] 3
T +31 (0)70 315 [REDACTED]
F +31 (0)70 315 03 21 [REDACTED] 3

Date 23 November 2011
Concerning Final report evaluation Provision 100 with automatic threat
recognition

Our reference
5717638/11

Your reference
TREN/F5/MD D(2009) 49027

Appendix
4

*Please quote date of letter
and our ref. when replying. Do
not raise more than one
subject per letter.*

Dear Mr. [REDACTED] 3

Considering the current trials of security scanners at European airports will soon come to an end with the introduction of security scanners as a primary means of screening into European legislation, I am pleased to present you this final report on the trials at Amsterdam Airport Schiphol with the Provision 100 millimetre wave security scanner utilising automatic threat recognition.

Detection Performance

As reported in previous communications on the trials, I am convinced that the introduction of the millimetre wave (MMW) scanner with automatic threat recognition has improved security substantially. [REDACTED]

Automatic Threat Recognition Software

The use of automatic threat recognition software has shown several advantages over the use of remote screeners which were utilised in the first trial of the Provision 100 at Schiphol:

- the use of the mannequin allows passengers to see for themselves where the scanner alarms. This leads to better communication between screener and passenger, and quicker resolving of alarms.

RESTRICTED

Civil Aviation Security
Department

It is my opinion, that even though the legislation that will soon come into force allows the use of security scanners employing human image interpreters, there is no reason to do so from a security point of view.

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

1

Software Approval

Extensive laboratory tests took place before new software algorithms for the security scanner were approved by the Appropriate Authority for use in the passenger screening operation. These tests were done according to the standards and the so called Common Testing Methodology developed and adopted by the European Civil Aviation Conference ECAC¹.

1

1

1

The use of the security scanners improves the overall security level significantly in comparison to the common screening method at airports, especially with respect to objects that form the most prominent threat according to the latest intelligence.

1

Site acceptance test

A special protocol for site acceptance tests was developed aimed at determining whether a specific machine meets the quality criteria, before that machine is released for operational use.

Every single machine, when placed at location, underwent a scaled down version of the overall system test (which is based on the ECAC Common Testing Protocol for security scanners) before being released for operational use.

¹ Decision Paper 6 of the 131st ECAC meeting of Directors General of Civil Aviation in Paris held on 5 December 2008 that was adopted by ECAC and was made available to ECAC Member States and observer organisations such as the European Commission.

RESTRICTED

RESTRICTED

Civil Aviation Security
Department

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

1

The site acceptance test procedure has been shared bilaterally with several EU Member States planning to undertake tests with security scanners themselves.

As part of routine maintenance the security scan is tested regularly.

1

Operational test

This test is aimed at monitoring and improving the quality of the system (including security agent performance) in operational use.

1

1

2
+
4

Conclusions

The Netherlands draws the following conclusions:

- introduction of the millimetre wave (MMW) scanner with automatic threat recognition has improved security substantially

² See annex 2 for an example test sheet, annex 3 for a positive result, annex 4 for a negative result

RESTRICTED

RESTRICTED

Civil Aviation Security
Department

1

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

Future Planning

With the introduction of security scanners as a primary means of screening into European legislation the trial at Amsterdam Airport Schiphol is coming to an end. The Provision 100 will continue to be used as a primary means of screening for High Risk Flights. Amsterdam Airport Schiphol foresees a move to central security in 2014. At that time, it is foreseen that security scanners will be used at most, if not all security lanes.

In conclusion, I appreciate the good co-operation between my office and the Commission during the trials with the Provision 100 at Schiphol. I am pleased the efforts of the Commission resulted in a successful inclusion of the security scanner into EU regulation as an accepted means of screening.

Kind regards,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a loop at the end and a vertical stroke crossing it.

W.C.J.M. van Dijk
Director of Aviation Security

RESTRICTED

Page 4 of 8

RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

1

1

1

RESTRICTED

Page 5 of 8

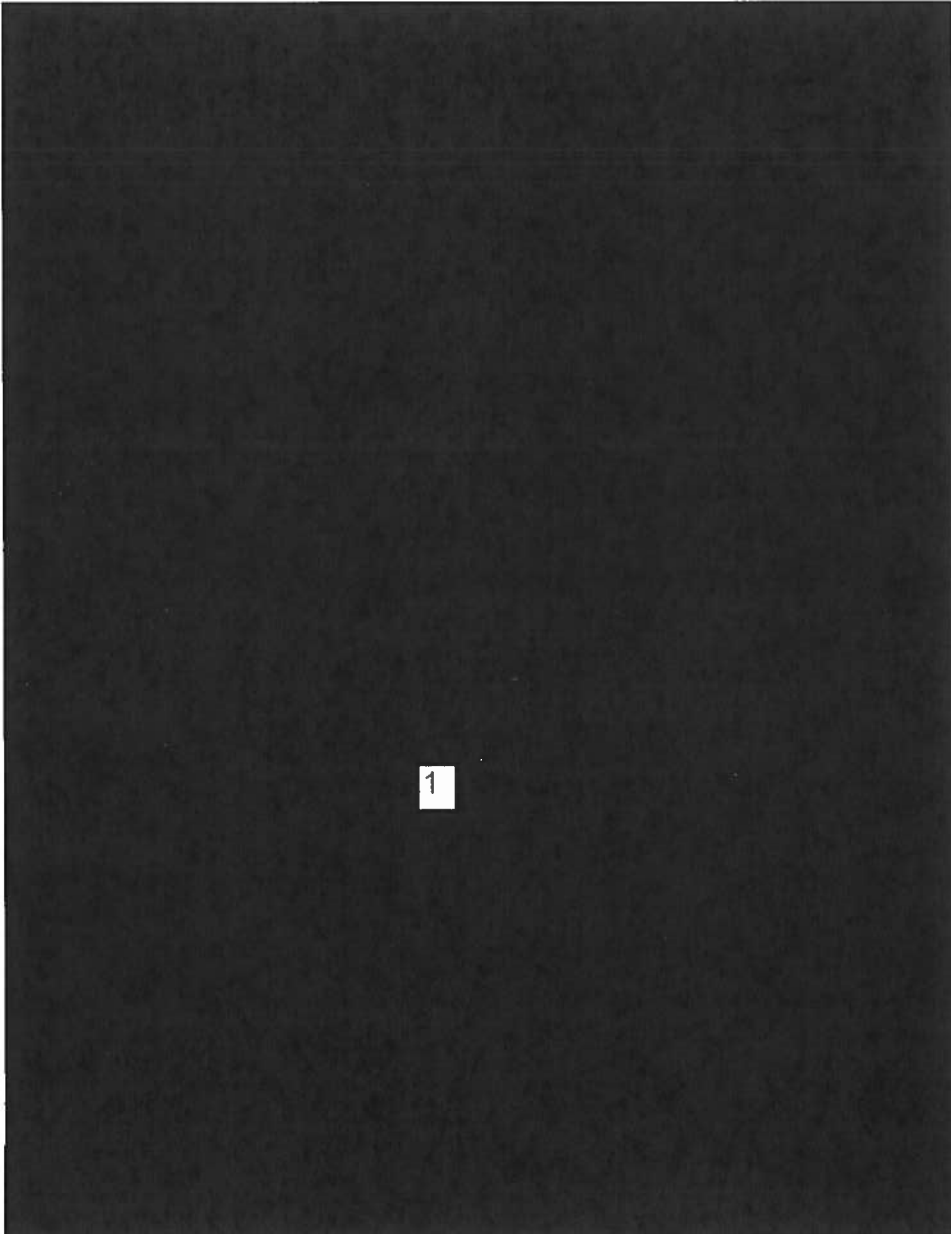
RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Annex 2: Standard form for Site Acceptance Test

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11



RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

1

RESTRICTED

Page 7 of 8

RESTRICTED

**Civil Aviation Security
Department**

Date
23 November 2011

Our reference
5717638/11

1

RESTRICTED

Page 8 of 8

Security Scan testing:

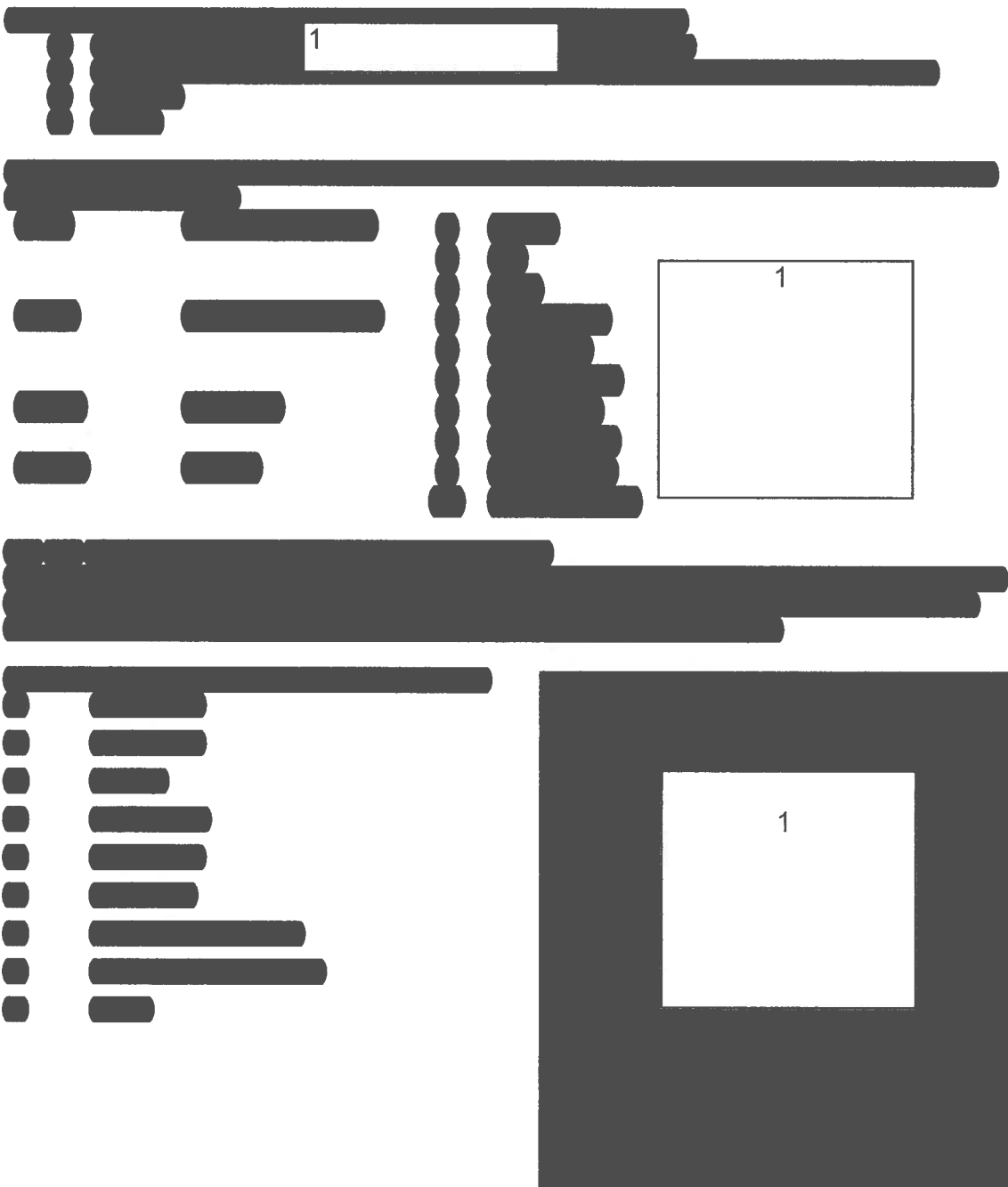
The basis of tests on the Security Scan (Classifier) is ECAC document "Body-worn-threat Detection System Testing" (Restricted), Annex E to Attachment 1 for SEC-TECH-TF/39-WP/2.

Three different types of tests are conducted;

1. Overall system tests
2. Site acceptance tests
3. Operational tests

Overall system test:

This test is aimed at determining the quality level of a BDS-system as a whole to verify whether it meets the quality level criteria before being accepted as a system.



1

1

Site quality acceptance test:

This test is aimed at determining whether a specific machine meets the quality level criteria, based on the system performance as determined by the overall system test, before that machine can be released for operational use.

Every single scan, when placed at location, will undergo a scaled down version of the overall system test before being released for operational use.

1

1

As part of routine maintenance the security scan will be tested regularly.

Operational test:

This test is aimed at monitoring and improving the quality of the system (including security agent performance) in operational use.

1



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding

> Retouradres Postbus 16950 2500 BZ Den Haag

Amsterdam Airport Schiphol
T.a.v. de heer 3
Postbus 7501
1118 ZG Luchthaven Schiphol

Bureau Algemene Zaken

Oranjevultensingel 25
2511 VE Den Haag
Postbus 16950
2500 BZ Den Haag
www.nctb.nl

Contactpersoon

3

T 070

3

Ons kenmerk
5698236

Uw kenmerk
322 / 20 januari 2011

Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.

Datum 7 juni 2011
Onderwerp Eindafrekening bijdrage Incident vlucht NW 253 met bestemming
Detroit

Geachte heer 3

Met mijn brief, kenmerk 5675960/10/NCTb van 15 november 2010 heb ik u ter dekking van de kosten verbonden aan de uitvoering van een tweetal ministeriële aanvullingen een bijdrage toegekend van maximaal € 6.366.000,- inclusief BTW. Het betreft de ministeriële aanvulling "Incident vlucht NW 253 van Schiphol naar Detroit" van 31 december 2009 (registratienummer 5636068/09) en de aanvulling 1 van 12 maart 2010 (registratienummer 5641747/10/NCTb).

De bijdrage is bestemd ter dekking van de kosten van extra maatregelen die gemaakt zijn om de genoemde aanvullingen uit te voeren. Voor het treffen van deze maatregelen heeft u een voorschot ontvangen van € 5.730.000,-.

In uw brief van 20 januari 2011, briefnummer 322 heeft u mij de eindafrekening inclusief een accountantsverklaring doen toekomen. De eindafrekening geeft aan dat de totale kosten met betrekking tot de uitvoering van de genoemde ministeriële aanvullingen in totaal € 6.296.577,- inclusief BTW bedragen. De eindafrekening geeft naar het oordeel van de accountant een juiste en volledige weergave van de besteding van de middelen. De eindafrekening voldoet hiermee aan de aan de bijdrage gestelde voorwaarden. Ik kan u dan ook mededelen dat ik akkoord ga met de eindafrekening. Het u nog toekomende bedrag van € 566.577,- inclusief BTW zal worden overgemaakt op rekeningnummer 54.56.10.478 t.n.v. Luchthaven Schiphol o.v.v. "Incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit".

Hoogachtend,

Dr. E.S.M. Akerboom
Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding

> Retouradres Postbus 16950 2500 BZ Den Haag

Amsterdam Airport Schiphol
T.a.v. Dhr. [3]
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

**Directie Beveiliging
Burgerluchtvaart**

Oranjevultensingel 25
2511 VE Den Haag
Postbus 16950
2500 BZ Den Haag
www.nctb.nl

Contactpersoon

[3]

T 070 315 [3]
F 070 315 03 25

[3]

Uw kenmerk
309

Ons kenmerk
5699593/11/NCTb

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Datum 14 juni 2011
Onderwerp Bijdrage security scans BPVS

Geachte heer [3]

Naar aanleiding van het Delta incident is in het kader van de privaat-publieke samenwerking (BPVS) afgesproken dat NCTb een financiële bijdrage levert van maximaal € 500.000,- voor de aanschaf en plaatsing van [2+4] security scans. Deze scans waaraan NCTb een bijdrage levert zullen ook worden gebruikt als testobjecten voor het verder doorontwikkelen van de security scan tenelnde de beveiliging van de burgerluchtvaart nog verder te verbeteren, en waar mogelijk doorstroom van passagiers te bevorderen. Hierbij moet gedacht worden aan:

- het testen van nieuwe snellere computers
- het testen van geavanceerde nieuwe softwareversies

- [1]
[redacted]
[redacted]

De financiële bijdrage zal worden overgemaakt op rekeningnummer 54.56.10.478 t.n.v. Luchthaven Schiphol N.V.

Hoogachtend,

W.C.J.M. van Dijk
Directeur beveiliging burgerluchtvaart



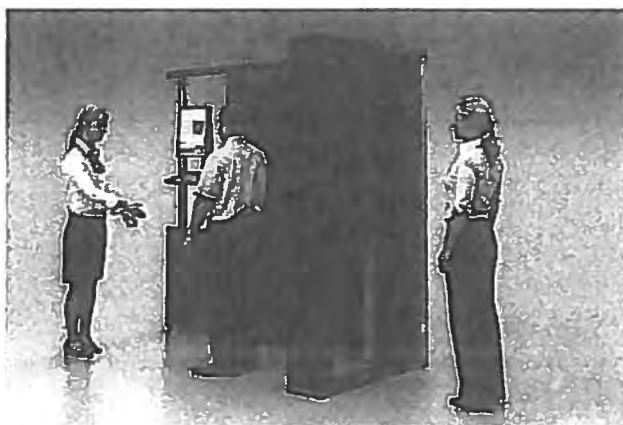
Point FWD

+31 (0)6 - 3



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding en Veiligheid
Ministerie van Veiligheid en Justitie

Rapportage



Onderzoek Security Scanner

Uw kenmerk 450093.../SHA

Ons kenmerk PFWD-19042012_002

Copyright © 2012, PointFWD, SCHIPHOL.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze ook, hetzij elektronisch, hetzij mechanisch, zonder schriftelijke toestemming vooraf van PointFWD.

No parts of this document may be reproduced in any form, by print, photo print, microfilm or any other means without written permission of PointFWD.

Point FWD
Stationsplein NO 336, Geb. 144
1117 CK SCHIPHOL
www.pointfwd.com

K.v.K. 51594455 Amsterdam
BTW NL 173230775B01
Rabobank 1602.57.433
info@pointfwd.com



Point FWD

+31 (0)6 - 3

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Betrokken partijen	3
2.	Onderzoek Security Scanner	4
2.1	Opdrachtschrijving:	4
2.2	Opzet/Specificatie onderzoek:	4



Point FWD

+31 (0)6 - 3

1. Inleiding

In 2006 is gestart met een pilot van het enige type security scanner dat te zijner tijd voor controle van passagiers op luchthavens beschikbaar was. Inmiddels zijn er meer typen security scanners op de markt waarvan een type eveneens zodanig is doorontwikkeld dat een pilot mogelijk lijkt. Dit type scanner lijkt zich eveneens te lenen voor toepassingen op kleinere luchthavens met beperkte ruimtelijke mogelijkheden voor wat betreft het inpassen van nieuwe apparatuur.

Om te bepalen of dit nieuwe type security scanner geschikt is voor de inzet op luchthavens, en zo ja onder welke operationele condities, is besloten een onderzoek te laten uitvoeren. Voor het onderzoek zijn twee scanners beschikbaar die op -nog te bepalen- voor het onderzoek geschikte locaties door de leverancier zullen worden afgeleverd.

"Per 3 december 2011 wordt nieuwe Europese regelgeving van kracht die een brede inzet van security scanners mogelijk maakt. Dit maakt het mogelijk dit nieuwe middel, dat een aangetoonde meerwaarde heeft uit beveiligingsoogpunt, ook in te zetten op andere luchthavens dan alleen Schiphol. Het inzetten van security scanners op alle luchthavens in Nederland is in lijn met de wens die de vorige minister van Veiligheid en Justitie heeft uitgesproken. Het type security scanner dat op Schiphol wordt ingezet, de Provision security scanner van L3 Communications, is vanwege de afmetingen echter minder geschikt voor inzet op de regionale luchthavens. Ik hecht er waarde aan dat kennis kan worden opgedaan op het gebied van de security scanner die ook kan worden ingezet voor de andere burgerluchthavens in Nederland."

1.1 Betrokken partijen

Ministerie van Veiligheid en Justitie

Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid

Dhr. 3

Amsterdam Airport Schiphol

Safety, Security & Environment; Security Policy // Control & Compliance

Dhr. 3

PointFWD

Technology Consultancy

Dhr. 3

Stationsplein NO 336

1117 CK SCHIPHOL

06- 3

Point FWD

Stationsplein NO 336, Geb. 144

1117 CK SCHIPHOL

www.pointfwd.com

K.v.K. 51594455 Amsterdam

BTW NL 173230775B01

Rabobank 1602.57.433

info@pointfwd.com



2. Onderzoek Security Scanner

2.1 Opdrachtschrijving:

Het ontwikkelen van een operationeel bedrijfsvoeringmodel oftewel 'concept of operations', voor een nieuw type security scanner die op luchthavens kan worden ingezet en het uitvoeren van een korte test om de geschiktheid voor het gebruik op luchthavens te beoordelen.

2.2 Opzet/Specificatie onderzoek:

- 1) Uitvoeren van systeempowerformance assessment.
 - a. False Alarm Testen
 - b. Off-site test faciliteit 144
 - c. Gevoeligheidsanalyse
 - d. Operationele Testmethodiek
- 2) Ontwerpen van een "concept of operations"
 - a. Opzet optimale bedrijfsvoering
 - b. Inpassing beveiligingsopstelling luchthavens
 - c. Lay-Out
- 3) Opstellen van een manual.
 - a. Concept of Operations
 - b. Beknopte handleidingen
 - c. Trainingsrichtlijnen
 - d. Informatievoorziening beambten & passagiers
 - e. Procedure/Werkinstructies
 - f. Periodieke/Dagelijkse testmethodiek
- 4) Organisatie gebruiksklaar maken van een tweetal security scanners
 - a. Omschrijving operationele test (6wkn)
 - b. Organisatie plaatsen apparatuur
 - c. Afname testen
 - d. Training beveiligingsbeambten
- 5) Begeleiding operationele "life"test
 - a. Dagroutine/Planning
 - b. Meten operationele indicatoren
- 6) Rapportage
 - a. Algehele Bedrijfsvoering
 - b. Passagiersbeleving
 - c. Ervaringen beveiligingspersoneel
 - d. Throughput, Alarmrates



Point FWD

+31 (0)6 - 3

2.2.1 Uitvoeren van Systeemperformance assessment.

2.2.1.a False Alarm Testen

Doel van het onderzoek is het kunnen bepalen van de operationele performance van de gesteste scanner. Maatgevende waarde hiervoor is het zgn. "Vals Alarm" resultaat over de uitgevoerde scans. Onder "Vals Alarm" wordt verstaan de detectie van anomalien onder de drempelwaarde (natural alarm) en niet/minder verklaarbare detectie (vals alarm).

1

1

1

1

1

1

1



Point FWD

+31 (0)6 - 3

1

1

1

1

1

1



Point FWD

+31 (0)6 - 3

1

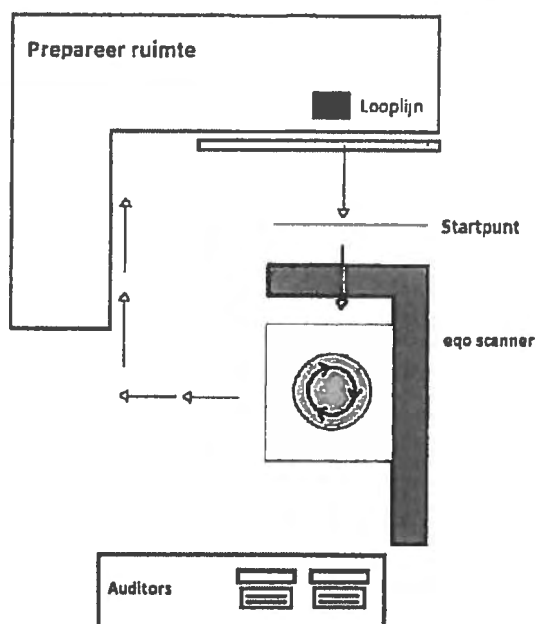
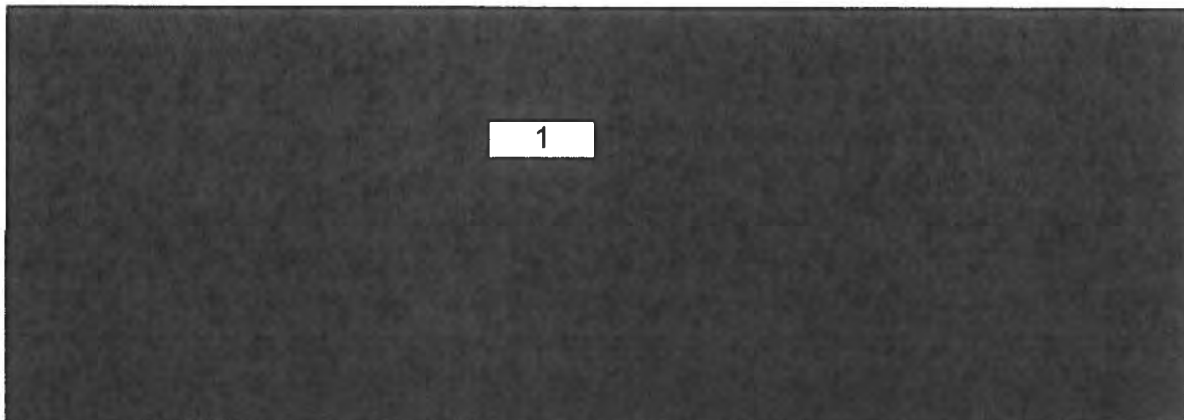
1

1 + 2 +4

Point FWD
Stationsplein NO 336, Geb. 144
1117 CK SCHIPHOL
www.pointfwd.com

K.v.K. 51594455 Amsterdam
BTW NL 173230775B01
Rabobank 1602.57.433
info@pointfwd.com

2.2.1.b Off-Site test faciliteit 144





Point FWD

+31 (0)6 - 3

2.2.1.c Gevoeligheidsanalyse

1

1 + 2 +4

1 + 2 +4

1 + 2 +4



Point FWD

+31 (0)6 -

3

1 + 2 +4

1 + 2 +4

1 + 2 +4

1 + 2 +4



Point FWD

+31 (0)6 -

3

1 + 2 + 4

1 + 2 + 4

Point FWD
Stationsplein NO 336, Geb. 144
1117 CK SCHIPHOL
www.pointfwd.com

- 11 -

K.v.K. 51594455 Amsterdam
BTW NL 173230775B01
Rabobank 1602.57.433
info@pointfwd.com



Point FWD

+31 (0)6 - 3

Operationele Testmethodiek
Off-site test faciliteit 144

Ontwerpen van een "concept of operations"
Opzet optimale bedrijfsvoering
Inpassing beveiligingsopstelling luchthavens
Lay-Out

Opstellen van een manual.
Concept of Operations
Beknopte handleidingen
Trainingsrichtlijnen
Informatievoorziening beambten & passagiers
Procedure/Werkinstructies
Periodieke/Dagelijkse testmethodiek

Organisatie gebruiksklaar maken van een tweetal security scanners
Omschrijving operationele test (6wkn)
Organisatie plaatsen apparatuur
Afname testen
Training beveiligingsbeambten

Begeleiding operationele "life"test
Dagroutine/Planning
Meten operationele indicatoren

Rapportage
Algehele Bedrijfsvoering
Passagiersbeleving
Ervaringen beveiligingspersoneel
Throughput, Alarmrates



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding en Veiligheid
Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 16950 2500 BZ Den Haag

Amsterdam Airport Schiphol
T.a.v. De heer [REDACTED] 3
postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Directie Bewaking,
Beveiliging,
Burgerluchtvaart
NCTV DB88

Oranjevuitensingel 25
2511 VE Den Haag
Postbus 16950
2500 BZ Den Haag
www.nctv.nl

Contactpersoon

[REDACTED] 3
T 070 315 [REDACTED] 3
F 070 315 03 20

Datum 12 december 2012
Onderwerp Subsidie doorontwikkelen security scanner

Ons kenmerk
328204

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Geachte heer [REDACTED] 3

Naar aanleiding van uw brief van 3 december jl., kenmerk 408 deel ik u het volgende mee. Met belangstelling heb ik uw verzoek om een subsidieaanvraag in het kader van het doorontwikkelen van de security scanner gelezen.

Voor de uitvoering van de pilot ben ik bereid op grond van de Wet Justitiesubsidies een subsidie te verlenen ten bedrage van € 300.000, - (inclusief BTW).

Aan deze subsidie verbind ik wel de volgende voorwaarden:

1. Participatie door medewerkers van NCTV/DB3 is een vereiste;
2. Medio 2013 dient een tussentijdsrapport te worden opgesteld ten behoeve van NCTV/DB3 met voorlopige conclusies;
3. In overleg met medewerkers van NCTV/DB3 zal in november 2013 worden bepaald of voortzetting van de pilot zinvol is;
4. Binnen een termijn van 13 weken na afloop van de pilot de besteding van de subsidie verantwoorden en een aanvraag tot subsidie vaststelling indienen. De verantwoording is voorzien van een definitief kostenoverzicht, alsmede van een verklaring van een accountant, conform het gestelde in artikel 4:78 Awb. De verantwoording is tevens voorzien van een eindrapportage. Deze stukken dienen aan mij te worden gezonden.

Volledigheidshalve attendeer ik u er op, dat ik bevoegd ben de subsidie op een lager bedrag vast te stellen, indien u de aan de subsidie verbonden verplichtingen niet of niet in voldoende mate naleeft. Aan deze subsidieverlening kunnen geen verdere verwachtingen voor subsidiering van (eventuele) toekomstige (vervolg)activiteiten worden ontleend.

Ik verheug mij erop om de samenwerking op dit terrein met u aan te gaan en mijn medewerker de heer [REDACTED] 3 (telefoonnummer 070- [REDACTED] 3) is door mij aangewezen als contactpersoon voor deze pilot.

De subsidie bijdrage van € 300.000, - (Inclusief BTW) zal worden overgemaakt op rekeningnummer 54.56.10.478 t.n.v. Luchthaven Schiphol.

Directie Bewaking,
Beveiliging,
Burgerluchtvaart
NCTV D888

Hoogachtend,



W.C.J.M. van Dijk
Directeur Bewaking, Beveiliging,
Burgerluchtvaart

Datum
12 december 2012
Ons kenmerk
328204

Documenten 11 t/m 18 reeds openbaar

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]]

Verzonden: dinsdag 16 maart 2010 16:15

Aan: [REDACTED] - BD/NCTB/DBB; [REDACTED] - BD/NCTB/DBB

Onderwerp: Betr.: RE: Body scanners: updated information on trialscarried out at UK, FR and NL airports

Financien

[REDACTED]

[REDACTED] 2+4

[REDACTED]

totaal 150

[REDACTED]

[REDACTED] 2+4

[REDACTED]

Kind Regards,
Amsterdam Airport Schiphol

ing. [REDACTED] 3

[REDACTED]

Security Policy & Projects

Postbus 7501

1118 ZG SCHIPHOL

Mob.: 06-[REDACTED] 3

Em.: [REDACTED]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]]

Verzonden: dinsdag 16 maart 2010 16:17

Aan: [REDACTED] - BD/NCTB/DBB

CC: [REDACTED] - BD/NCTB/DBB

Onderwerp: RE: Betr.: RE: Bijdrage NL aan rapport EC aan EP

Throughput gementen op de ATR-scans nu ca [REDACTED] ppm verwachting/doel na
implementatie ca [REDACTED] ppm

Kind Regards,
Amsterdam Airport Schiphol

ing. [REDACTED]
[REDACTED]
Security Policy & Projects

Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL
Mob.: 06-[REDACTED]
Em.: [REDACTED]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]]

Verzonden: woensdag 17 maart 2010 12:57

Aan: [REDACTED] - BD/NCTB/DBB

Onderwerp: Re: Betr.: RE: Bijdrage NL aan rapport EC aan EP

Responstijd [REDACTED] 2+4
[REDACTED]

Repairtime voor directoplosbare storingen [REDACTED] 2+4

Beschikbaarheid in contract op [REDACTED] 2+4

Groet, G.



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding

> Retouradres Postbus 16950 2500 BZ Den Haag

Schiphol Nederland BV
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Bureau Algemene Zaken

Oranjestadensingel 25
2511 VE Den Haag
Postbus 16950
2500 BZ Den Haag
www.nctb.nl

Contactpersoon

[REDACTED]
[REDACTED] 3 [REDACTED]
T 070 315 [REDACTED] 3
F 070 315 03 25
[REDACTED] 3 [REDACTED]

Datum 15 november 2010
Onderwerp Toekenning bijdrage Incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit

Ons kenmerk
5675960/10/NCTb

Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.

Als gevolg van de ministeriële aanwijzingen "Incident vlucht NW 253 van Schiphol naar Detroit" van 31 december 2009 (registratienummer 5636068/09), alsmede de aanwijzing [REDACTED] 1 [REDACTED] van 12 maart 2010 (registratienummer 5641747/10/NCTb), dienen extra maatregelen genomen te worden ten behoeve van de beveiliging van vluchten naar de Verenigde Staten.

Gelet op het feit dat een tijdsige wijziging van de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage op grond van artikel 5 lid 4b van het besluit exploitatie luchthaven Schiphol niet mogelijk is gebleken, ben ik bereid op basis van artikel 37 ac, tweede lid van de Luchtvaartwet een tijdelijke vergoeding toe te kennen ter dekking van de kosten verbonden aan de uitvoering van de eerder genoemde aanwijzingen voor de periode van 20 januari 2010 tot 1 november 2010. Deze bijdrage is voorts nog vastgesteld op maximaal € 5.350.000,- (€ 6.366.000,- inclusief BTW).

De bijdrage is bestemd ter dekking van de kosten van extra maatregelen die redelijkerwijs worden gemaakt om de genoemde aanwijzingen uit te voeren. Het betreffen de volgende werkzaamheden:

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] 2+4 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

A diagram featuring a central white square with the text "2+4" inside. This square is surrounded by black bars of various lengths and widths, arranged in a grid-like pattern. The bars are positioned above, below, to the left, and to the right of the central square, creating a frame-like effect. The overall composition is minimalist and geometric.

24.

Schiphol
Amsterdam Airport

Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding (NCTb)
T.a.v. de heer drs. E.S.M. Akerboom
Postbus 16950
2500 BZ DEN HAAG



Telefoonnummer

020- [redacted] 3

Briefnummer

322

Bijlage

--

Faxnummer

020- 601 3123

Behandeld door

[redacted] 3

Uw schrijven d.d.

15 november 2010

Schiphol,

20 januari 2011

Betreft: Eindafrekening bijdrage incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit

Geachte heer Akerboom,

Middels deze brief stel ik u in kennis van de eindafrekening incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit. De eindafrekening is conform uw eisen zoals verwoord in uw brief d.d. 15 november 2010 (kenmerk 5675960/10/NCTb).

Zoals uit de eindafrekening blijkt heeft Schiphol voor € 6.296.577 inclusief BTW aan kosten gerealiseerd.

Op basis van bovengenoemde brief heeft Schiphol een voorschot van u mogen ontvangen van € 5.730.000 inclusief BTW.

Op basis van deze eindafrekening verzoek ik u het restant van de toezegging zijnde een bedrag van € 566.577 incl. BTW, aan ons te storten op de lopende rekening.

Met vriendelijke groet

[redacted signature block with number 3]

Bijlagen:

- Financiële verantwoording Incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit
- Accountantsverklaring bij de financiële verantwoording

Verantwoording kosten incident vlucht NW 253 met bestemming Detroit

(alle bedragen in dit document zijn EXCLUSIEF BTW tenzij anders aangegeven)

d.d. 20 januari 2011

	Toezegging 15-11-2010 (*€ 1)	Verantwoording definitief (*€ 1)
[REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
[REDACTED] 2+4	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
[REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
[REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
[REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Totaal exclusief BTW	€ 5.350.000	€ 5.281.241
Totaal inclusief BTW (19%)	6.366.000	6.296.577
Ontvangen voorschot inclusief BTW	5.730.000	5.730.000
Nog te ontvangen inclusief BTW		566.577





Aan: Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb)

ACCOUNTANTSVERKLARING

Opdracht

Wij hebben de bijgevoegde declaratie ingevolge de eindafrekening van de financiële bijdrage inzake het Delta incident van Schiphol Nederland B.V. te Schiphol gecontroleerd. De declaratie is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de eindafrekening te verstrekken.

Werkzaamheden

Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig dienen wij onze controle zodanig te plannen en uit te voeren, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de eindafrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de eindafrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen die bij het opmaken van de eindafrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die het bestuur van de vennootschap daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de opstelling. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de eindafrekening bijdrage Delta incident alle van materieel belang zijnde aspecten juist en volledig weer.

Overige aspecten – beperking in verspreidingskring en het gebruik

De eindafrekening van Schiphol Nederland B.V. en onze accountantsverklaring daarbij zijn uitsluitend bedoeld voor verantwoording aan de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en kunnen derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Schiphol, 20 januari 2011

3

Drs. [Redacted Signature]

25.

Schiphol
Amsterdam Airport

Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding & Veiligheid
Directie Beveiliging Burgerluchtvaart
De heer [REDACTED] 3
Postbus 16950
2500 BZ DEN HAAG

Telefoonnummer

020 [REDACTED] 3 [REDACTED]

Briefnummer

405

Bijlage

--

Faxnummer

--

Behandeld door

[REDACTED] 3 [REDACTED]

Uw schrijven d d

--

Schiphol,

26 november 2012

Betreft. Verzoek financiële bijdrage

Geachte heer [REDACTED] 3 [REDACTED]

Op de luchthaven Schiphol wordt, mede op verzoek van de NCTV, een proefperiode gestart gericht op de doorontwikkeling van de Security Scan.

De doorontwikkeling richt zich op een tweetal softwareversies die door leverancier L-3 Communications aan de ECAC is aangeboden ter goedkeuring. Met deze softwareversies hopen we in de operatie verbeterde resultaten te meten (lagere FA rate en hoge doorstromingsnelheid bij minimaal dezelfde detectiegraad).

De investering om deze nieuwe versies te testen bedraagt € 70.000,- exclusief BTW. De kosten bestaan uit het upgraden van 4 bestaande Security Scans. Ik verzoek om een financiële bijdrage aan deze test, gezien ons gezamenlijk belang in de (door)ontwikkeling van de Security Scan.

Met vriendelijke groet,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

3

Nationaal Coördinator Terrorismedbestijding & Veiligheid
 Directie Beveiliging Burgerluchtvaart
 T.a.v. de heer [3]
 Postbus 16950
 2500 BZ DEN HAAG

Telefoonnummer

020 - [3]

Briefnummer

408

Bijlage

--

Faxnummer

Behandeld door

[3]

Uw schrijven d d

--

Schiphol,

3 december 2012

Betreft: Verzoek financiële bijdrage

Geachte heer [3]

Op 3 december 2011 is nieuwe Europese regelgeving in werking getreden die een brede inzet van security scanners mogelijk maakt. Dit maakt het mogelijk dit nieuwe middel, dat een aangetoonde meerwaarde heeft uit beveiligings oogpunt, ook in te zetten op andere luchthavens dan alleen Schiphol. Het inzetten van securityscanners op alle luchthavens in Nederland is in lijn met de wens die de vorige Minister van Veiligheid en Justitie heeft uitgesproken.

Een van de prioriteiten op dit moment is het door ontwikkelen van de securityscanner, die momenteel door Schiphol worden gebruikt.

Het type security scanner dat op Schiphol wordt ingezet, de Provision security scanner van L3 Communications, is vanwege de afmetingen niet geschikt voor de inzet op alle locaties. In dat kader wil Schiphol door middel van een pilot kennis en ervaring opdoen met securityscanners die een zogenaamde small footprint hebben (Provision 2). De kennis en ervaring die hiermee wordt opgedaan zal gedeeld worden met de NCTV en de regionale luchthavens.

Doel van de pilot is om helder te krijgen of deze apparatuur voldoet aan de gestelde eisen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en ook ingezet kan worden op de regionale luchthavens. Uw deelname aan de pilot wordt ten eerste gewaardeerd.

Bladnummer

2 / 2

Datum

03 december 2012

Voor de uitvoering van de pilot ontvangt u hierbij een subsidieaanvraag. Ik verzoek u hierbij Schiphol een subsidie toe te kennen van € 300.000, - (inclusief BTW). Het subsidiebedrag kan worden overgemaakt op rekeningnummer 54.56.10.478 t.n.v. Luchthaven Schiphol.

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Mr. 

27.



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding en Veiligheid
Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 16950 2500 BZ Den Haag

Amsterdam Airport Schiphol
T.a.v. De heer [redacted] 3
Postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Directie Bewaking,
Beveiliging,
Burgerluchtvaart
NCTV D888

Oranjevultensingel 25
2511 VE Den Haag
Postbus 16950
2500 BZ Den Haag
www.nctv.nl

Contactpersoon

[redacted] 3

T 070 315 [redacted] 3

Ons kenmerk
328441

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Datum 4 december 2012
Onderwerp Softwareversie L-3 Communication

Geachte heer [redacted] 3

Naar aanleiding van uw brief van 26 november jl., kenmerk 405 deel ik u het volgende mee.

Allereerst ben ik verheugd dat u gevolg heeft gegeven aan mijn verzoek om een pilot te starten voor het verder ontwikkelen van de security scan. Sinds de Europese regelgeving de inzet van security scanners mogelijk maakt is het van belang om de in gebruik zijnde security scanners op Schiphol verder door te ontwikkelen. Een van de hulpmiddelen daartoe is de aanschaf van een tweetal softwareversies die door de leverancier L-3 Communications aan de ECAC is aangeboden ter goedkeuring. Ik ben bereid om de kosten voor de nieuwe versies voor mijn rekening te nemen. Aangezien u de kosten voor de inrichting van de testlocatie, training en rapportage voor uw rekening neemt ben ik bereid om de aanschafkosten voor de nieuwe versies te financieren.

De financiële bijdrage van € 84.700,- (inclusief BTW) zal worden overgemaakt op rekeningnummer 54.56.10.478 t.n.v. Luchthaven Schiphol.

Hoogachtend,

W.C.J.M. van Dijk
Directeur Bewaking, Beveiliging,
Burgerluchtvaart