

TOEGANGSBELEID

Beperkt toegankelijke en Beschermd gebied Amsterdam Airport Schiphol

0.1 Documentgegevens

Versiehistorie

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

Versie	Hoofdstuk	Inhoud Vorige versie	Inhoud wijziging Huidige versie	Datum	Auteur
	Zie onderstaand	1.2	Onderstaande wijzigingen zijn geaccordeerd op 11 februari 2013.	11 februari 2013	
1.3	2.1.4	Verordening 185/2008	Verordening 185/2010 stelt dat alleen personen die de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:		
1.4	5.2	Geldigheid voertuigpas maximaal 3 jaar	Geldigheid voertuigpas maximaal 5 jaar	24 juni 2013	
1.5	gehele document	Nvt	Update naar aanleiding van centrale security. O.a. -voor de projectpas gelden de voorwaarden schipholpas, -voor de projectvoertuigpas, autodagkaart gelden de voorwaarden Schiphol voertuigpas, -'bouwpas' en 'bouwvoertuigkaart' gewijzigd naar 'projectpas' en 'projectvoertuigkaart', -toevoeging voorwaarde achtergrondonderzoek, - naam 'persoonlijke beveiligde gebieden pas' gewijzigd naar 'Schiphol beveiligd gebied pas personen' en enkele tekstuele wijzigingen zonder grote impact.	12 augustus 2015	
1.6	Gehele document	n.v.t.	Update naar aanleiding van herzien toegangsbeleid. Calamiteitenpas verwijderd; voorwaarden Urgentiepas zijn aangepast; Autodagkaart en Projectvoertuigkaart zijn samengenomen tot Voertuigdagkaart en vereiste van second ID verwijderd bij de Projectpas.	Mei 2016	
1.7	Gehele document	n.v.t.	Wijzigen in oa de verwijzingen naar de wet- en regelgeving geupdate en kleine tekstuele wijzigingen toegepast.	augustus 2017	M. Kuiperij
1.8	Gehele document	n.v.t.	Kleine tekstuele wijzigingen toegepast.	augustus 2018	M. Kuiperij

1.9	5.1.d 5.2.i	Typen Schipholpassen en autorisaties Schiphol Projectpas Voorwaarden Schipholpas personen van toepassing	De layout bepalende autorisatie H toegevoegd als kenmerk op de Schipholpas Het is niet meer toegestaan om de Schiphol Projectpas te verstrekken ten behoeve van de sneeuwvloot Verwijzing aangepast naar de eigen voorwaarden Schiphol Projectpas	augustus 2019	M. Kuiperij
2.0	5.1.a 5.1.d 5.2i 5.2j 5.2m	A.A.S. indeling: Airside Demarcated Area Zwart kader: Landside Secured Premised by A.A.S. Schiphol Projectpas Logo voertuig Legitimatie	Airside Demarcated Area Support en Airside Demarcated Area Handling Zwart kader: Airside: Demarcated Area Support Projectspecifiek kan een uitzondering worden gemaakt door Security Policy op de beperking van maximale uitgifte van 4 keer per 5 jaar. Een voertuig moet een vast logo hebben bij uitgifte voertuigpas. Een rijbewijs wordt niet als legitimatiebewijs geaccepteerd.	Augustus 2020	A van Linge
2.1	5.1.b. 5.1.d Bijlagen	N.v.t. Voertuigpas: Oranje pas Lijst met Definities	Verantwoordelijkheid SP m.b.t. nieuwe autorisaties enkel gerelateerd aan security gebieden en processen. Toevoeging van Paarse pas en Letters Uitvoeringsvoorwaarden toegevoegd als bijlagen (incl. Regeling Toelating Schiphol (RTS))	Mei 2021	E Steinvoorte
2.2	5.1b 5.2e 5.2j 5.2m Integraal	LV: standoff-zone rondom terminal Bezoekerspas Logo voertuig Daadwerkelijk verlenen wel/geen toegang Security gebieden	Voorwaarden voor toegang tot standoff-zone rondom terminal voor voertuigen (ihkv Landzijdige Veiligheid) Begeleiding door iemand van de eigen organisatie (of een beveiligingsmedewerker indien beschikbaar) Een logo dient goed zichtbaar te zijn. Safety&Security E-learning en succesvolle test voorwaarde voor afgifte pas. Beperkt aantal herkansingen van test mogelijk. Nieuwe benamingen security gebieden	Mei 2022	E Steinvoorte

2.3	5.2c	Achtergrond- onderzoek	Verduidelijking dat SNBV de SPL-pas blokkeert wanneer wij op de hoogte worden gebracht van een VGB intrekking.	Mei 2023	E Stein- voorte
	5.2e	Bezoekerspas	Verheldering dat derde partijen niet mogen worden ingehuurd voor begeleiding en dat de bezoeker altijd onder toezicht moet staan.		
	5.2i	Schiphol projectpas personen	Verheldering van de definitie van "geautoriseerde Schipholpashouders".		
	5.2j	Voertuigpas	Toevoeging van eisen over elektronische leesbaarheid en bevestiging.		
	5.2m	Daadwerkelijk verlenen wel/geen toegang	Toevoeging van verplichte jaarlijkse herhalings- learning om de Schipholpas geldig te houden.		
	Bijlage 1 (RTS) Art. 6, par 9 + bijlage 2	Geldigheids- duur Schipholpas	Toevoeging dat de geldigheidsduur van de pas samenvalt met de contractduur		
	Bijlage 1 (RTS) Art. 2, par 4	Gebruik alcohol, drugs en genees- middelen	Detailering van de bindende gedragsregel van werkgevers		
	Bijlage 2, 3 en 4	Vermissing Schipholpas	Toevoeging van diefstal		
Bijlage 2 A, par 9	Inleveren Schipholpas	Toevoeging dat de SPL-pas ook middels de werkgever ingeleverd mag worden.			

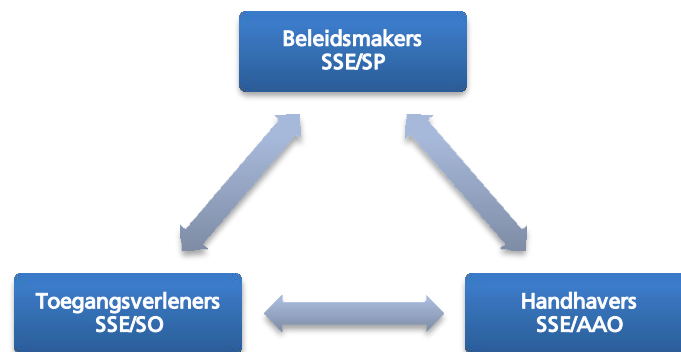
2.4	5.1e	Toegangs- bewijzen	Passen verwijderd uit lijst en RSC-ticket toegevoegd als toegangsbewijs	Mei 2024	S. Veens
	5.2	RSC ticket	Toelichting over RSC-ticket		
	5.2b	Periode blokkade Schipholpas	Langere tijd gespecificeerd tot langer dan 2 maanden		
	5.2c	Herhaal- onderzoek VGB	Herhaalonderzoek VGB elke 5 jaar nodig voor Schipholpas		
	5.2e	Maximalisering bezoekerspas	Maximalisering bezoekerspas zelfde persoon 10 keer per jaar. Indien vaker dient een Schipholpas (en VGB) aangevraagd te worden		
	5.2 i	Projectpas	Reguliere pashouder is geen begeleider meer. Ophoging 5 bezoekers mogelijk.		
	5.2m	Recurrent e- learnings	Verplichting jaarlijkse herhaaltraining pashouders voor de verplichte e-learning		
	5.2.m	S&S test	Uitzondering S&S test voor pashouder met enkel parkeerautorisatie		
	5.2.m	Schipholpas	Regel verwijderd Schipholpas eigendom AAS, zie bijlage 2.		
	Bijlage 1 (RTS) art 12	Beperking gemachtigde bij sanctie	Bestuurder/aandeelhouder vennootschap kan niet als gemachtigde optreden bij lopende sanctie.		
	Bijlage 2 en 4, A, punt 9	Inleveren pas door werkgever	Werkgever dient ingeleverde pas binnen 14 dagen in te leveren bij Badge Center		
	Bijlage 2 en 4, A, punt 16	Inleveren verlopen Schipholpas	Geen nieuwe pas totdat oude is ingeleverd of afgekocht.		
	Bijlage 2, C, punt 1,2,3	Personeels- parkeren	Parkeergemachtigden volgen vigerende versie Algemene Voorwaarden Personeelsparkeren		
Bijlage 4 punt 25, 26	Projectpas gereedschap	Pashouders zelf gemachtigd gereedschap mee te nemen			
Bijlage 6	Randvoor- waarden verkrijgen Schipholpas	Beleidsdocument met randvoorwaarden verkrijgen Schipholpas			
Algemeen	Gehele document	Kleine tekstuele wijzigingen doorgevoerd in het gehele document			
2.4	5.1e	Vormen passen	Lijst geupdated aan de hand van de wijzigingen	Decem- ber 2024	S. Veens
	5.2. e	Bezoekerspas	Aangepast aan vigerende wet- en regelgeving		
	5.2 i	Projectpas	Aangepast aan vigerende wet- en regelgeving		
	5.2. m	Project voertuigkaart	Voertuigkaart voor bouwverkeer		
	Bijlage IV	Voorwaarden Flowchart	Voorwaarden Schiphol Projectpas personen verwijderd en vervangen door Flowchart bezoekerspassen		

Inhoud

1.	Inleiding.....	6
2.	Achtergrond en samenvatting relevante wet- en regelgeving	9
2.1.	Achtergrond.....	9
2.2.	Samenvatting.....	10
3.	Uitgangspunten toegangsbeleid.....	13
4.	Toegangsbeleid.....	15
4.1.	Functionele noodzakelijkheid.....	15
4.2.	Incidentele wenselijkheid.....	16
4.3.	Bedrijven essentieel voor de bedrijfscontinuïteit	16
5.	Functionele invulling toegangsbeleid.....	17
5.1.	Inrichting.....	17
5.1. a	Indeling luchthaven (beperkt toegankelijke en beschermde gebieden)	17
5.1. b	Toegangsbeheersysteem (verantwoordelijkheden binnen Amsterdam Airport Schiphol).....	19
5.1. c	Verantwoordelijkheden wederpartijen.....	20
5.1. d	Typen Schiphol passen en autorisaties (pas-layout).....	20
5.1. e	Schiphol- en voertuigpas	22
5.1. f	Bemanningsidentiteitskaart (Crew-ID).....	22
5.2.	Voorwaarden	22
5.2. a	Registratie van bedrijven.....	23
5.2. b	Registratie van personen voor de Schipholpas personen en Schiphol dagpas personen	24
5.2. c	Achtergrondonderzoek.....	24
5.2. d	Voorwaarden Schiphol dagpas personen.....	24
5.2. e	Voorwaarden Schiphol bezoekerspas personen.....	25
5.2. f	Voorwaarden rondritten en evenementen.....	25
5.2. g	Voorwaarden Schiphol urgentiepas	25
5.2. h	Voorwaarden Crew-ID	26
5.2. i	Schiphol Projectpas personen	26
5.2. j	Schiphol voertuigpas.....	26
5.2. k	Schiphol voertuigdagpas	27
5.2. l	Schiphol voertuigdagkaart	27
5.2. m	Project voertuigkaart.....	27
5.2. n	Voorwaarden voor daadwerkelijk verlenen van wel/ geen toegang.	28
6.	Bijlagen.....	29
	I Regeling Toelating Schiphol (RTS): Voorwaarden voor bedrijven werkzaam op Schiphol	
	II Voorwaarden Schipholpas Personen	
	III Voorwaarden Schiphol(dag)pas voor Voertuigen	
	IV Flowchart Schiphol bezoekerspas personen	
	V Lijst met verklaringen conform EU verordening (EG) 300/2008	
	VI Randvoorwaarden verkrijgen Schipholpas	

1. Inleiding

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



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

Voorafgaand aan dit toegangsbeleid is het volgende uitgangspunt geformuleerd:

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

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

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

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

verder is opgesteld. Deze drie uitgangspunten vormen de basis en geven de onderbouwing van de gemaakte keuzes in het toegangsbeleid en worden beschreven in **hoofdstuk 3**.

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

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

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



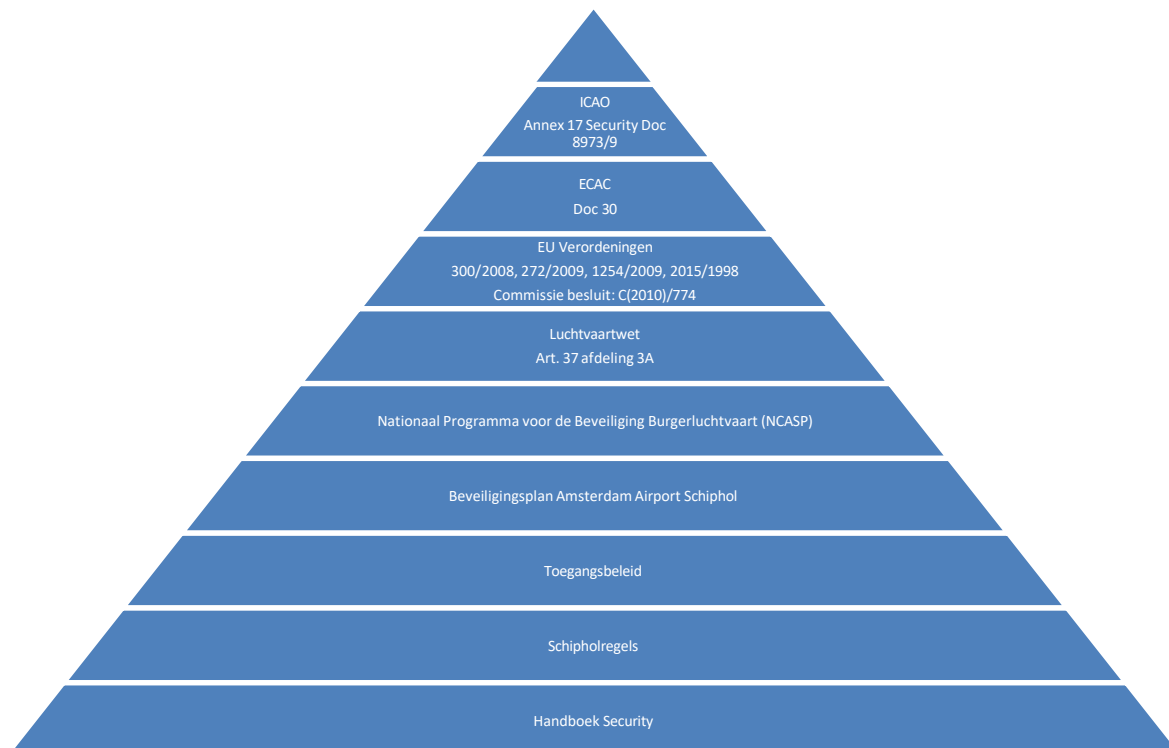
Figuur 2: Overzicht verschillende beschikbare documenten.

2. Achtergrond en samenvatting relevante wet- en regelgeving

2.1. Achtergrond

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

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



Figuur 3: Legal framework wet- en regelgeving

2.2. Samenvatting

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De exploitant van Amsterdam Airport Schiphol draagt er zorg voor:

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

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

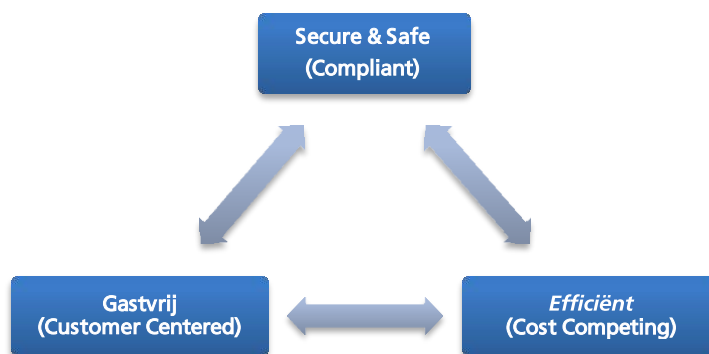
3. Uitgangspunten toegangsbeleid

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

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

De uitgangspunten waarop het toegangsbeleid gebaseerd is, zijn:

1. Secure & Safe
2. Gastvrij
3. Efficiënt



Figuur 4: Uitgangspunten toegangsbeleid

Ad.1 Secure & Safe

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

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

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

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

Ad.2 Gastvrij

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

Ad.3 Efficiënt

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

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

4. Toegangsbeleid

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

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

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

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

4.1. Functionele noodzakelijkheid

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

Onder functioneel noodzakelijk worden de volgende categorieën verstaan:

- Primaire processen;
- Secundaire processen.

Ad.1 Primaire processen

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

Ad.2 Secundaire processen

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

4.2. Incidentele wenselijkheid

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

Deze categorieën zijn:

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

Toegang op basis van deze categorie mag alléén worden verleend na toestemming van de Director Safety, Security & Environment¹.

4.3. Bedrijven essentieel voor de bedrijfscontinuïteit

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

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

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

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

5. Functionele invulling toegangsbeleid

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

5.1. Inrichting

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

5.1.a Indeling luchthaven (beperkt toegankelijke en beschermde gebieden)

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

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

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

1. Publiek toegankelijk gebied

Landside Public Area (hierna te noemen LPA)

De landzijdige gebieden op de luchthaven Schiphol die vrij toegankelijk zijn voor personen, goederen en voertuigen.

2. Beperkt toegankelijk gebied

Landside Restricted Area (hierna te noemen LRA)

De landzijdige gebieden op de luchthaven Schiphol die alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen en voertuigen die in bezit zijn van een geldig toegangsbewijs (bijvoorbeeld boarding card, ticket, luchthavenidentiteitskaart, of voertuigpas) en/of een functionele noodzaak hebben voor de toegang tot dit gebied. De definitie van dit gebied kan aansluiten bij (toekomstig) Schipholbeleid m.b.t. landzijdige veiligheid, publieke gezondheid (bv. pandemieën) of praktische overwegingen.

Airside Secured Area (hierna te noemen ASA)

De luchtzijdige gebieden (airside) op de luchthaven Schiphol die alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen en voertuigen die in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs (bijvoorbeeld boardingcard, ticket, luchthavenidentiteitskaart of voertuigpas) en een functionele noodzaak hebben voor de toegang tot dit gebied.

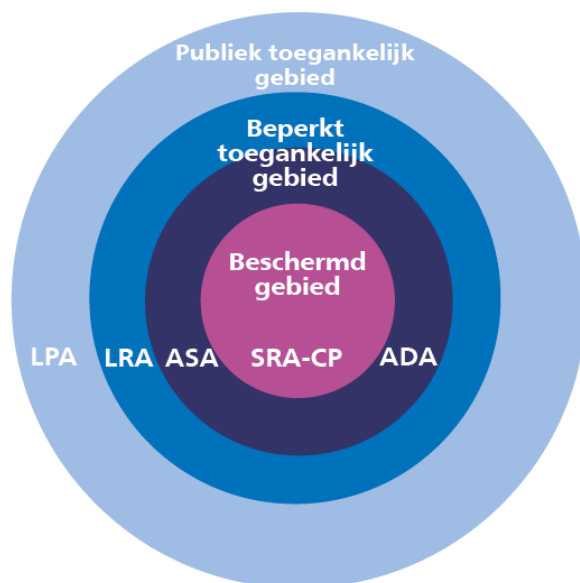
De toegang tot dit gebied wordt enkel verleend indien is vastgesteld dat het toegangsbewijs geldig en geautoriseerd is en, voor zover het een luchthavenidentiteitskaart betreft, een persoonsverificatie heeft plaatsgevonden van de luchthavenidentiteitskaart met de drager.

3. Beschermd gebied

Security Restricted Area – Critical Part (hierna te noemen SRA-CP)

De luchtzijdige gebieden op de luchthaven Schiphol die alleen na een beveiligingsonderzoek toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen en voertuigen die in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs (bijvoorbeeld boardingcard, ticket, luchthavenidentiteitskaart of voertuigpas) en een functionele noodzaak hebben voor de toegang tot dit gebied. De toegang tot dit gebied wordt enkel verleend indien is vastgesteld dat het toegangsbewijs geldig en geautoriseerd is en, voor zover het een luchthavenidentiteitskaart betreft, een persoonsverificatie heeft plaatsgevonden van de luchthavenidentiteitskaart met de drager. Er wordt een beveiligingsonderzoek uitgevoerd om vast te stellen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn alvorens daadwerkelijk toegang wordt verleend.

Securitygebied	Classificatie	Voorbeeld
Landside Public Area	Publiek Toegankelijk gebied	Plaza, Vertrekhal
Landside Restricted Area	Beperkt toegankelijk gebied	Reclaimhal, Check-In area, Standoff-zone Terminalgebouwen
Airside Demarcated Area Handling	Beperkt toegankelijk gebied	K-platform
Airside Demarcated Area Support	Beperkt toegankelijk gebied	Bedrijventerrein Schiphol-Oost
Airside Secured Area	Beperkt toegankelijk gebied	Gebied tussen SSBPC/ Biodsluizen en SRA-CP
SRA-CP EU-Screened	Beschermd gebied	Lounges 1, 2, 3, 4. Pieren: B, C, D, E (eerste etage), F (eerste etage), G (eerste etage), H en M Randwegen en platformen
SRA-CP EU-Unscreened	Beschermd gebied	Pieren: E (tweede etage), F (tweede etage), G (tweede etage).



<p>LPA = Landside Public Area <i>Publiek toegankelijk</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Panoramaterras ■ Plaza ■ Voorrijwegen 	<p>LRA = Landside Restricted Area <i>Toegangscontrole op basis van Schiphol beleid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Brandweer ■ Transportstraten ■ Reclaim ■ SHG 	<p>ASA = Airside Secured Area <i>Toegangscontrole op basis van wetgeving</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wachtgebied Security na SSBPC of BIOD sluis 	<p>SRA-CP = Security Restricted Area – Critical Part <i>Toegangscontrole + Beveiligingsonderzoek</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lounge ■ Pieren ■ Bagagekelder ■ Randwegen
		<p>ADA = Airside Demarcated Area <i>Toegangscontrole op basis van wetgeving</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Schiphol-Oost 	

5.1.b Toegangsbeheersysteem (verantwoordelijkheden binnen Amsterdam Airport Schiphol)

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

In het kader van Landzijdige Veiligheid is de toegang voor voertuigen tot de standoff-zone rondom het Terminalgebouw (bijvoorbeeld logistieke straten, Dienstenbaan en Jan Dellaertplein) beperkt. Toegang is enkel voorbehouden aan voertuigen die in het bezit zijn van een Schipholvoertuigpas met bestuurders die in het bezit van een Schipholpas met de juiste gebiedsgebonden autorisaties op beide passen zoals is gesteld in de voorwaarden voor Bekend Transporteur. Toegang tot de standoff-zone wordt enkel verleend als men aan deze voorwaarden voldoet of indien de bestuurder in het bezit is van een RSC-formulier verkregen op het Remote Security Center na een positieve veiligheidscontrole van het voertuig en registratie van de bestuurder.

De vigerende versie van het Beleid ten aanzien van Bekend Transporteur staat op internet onder: www.schiphol.nl/bekendtransporteur

De Schipholpas personen en de Voertuigpas zijn ontworpen conform de gestelde eisen in het NCASP. De afdeling Engineering en System Management (ESM) is verantwoordelijk voor het ontwerp, de installatie en instandhouding van het toegangsbeheersysteem (TGBS) inclusief de Schipholpassen. Security Policy (SP) is functioneel beheerder van de pas-layout en de verschillende autorisaties. Dit houdt in dat SP aangeeft hoe de lay-out van de Schipholpas moet zijn om o.a. compliant te zijn aan de vigerende wet- en regelgeving. Daarnaast is SP verantwoordelijk voor nieuwe autorisaties gerelateerd aan security gebieden en processen. De Schipholpas is eigendom van ESM en dient, wanneer er géén sprake meer is van een functionele noodzaak, te worden ingeleverd bij het Badge Center.

De afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy van Amsterdam Airport Schiphol ziet toe op de naleving hiervan. Verder is de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliancy verantwoordelijk voor het sanctioneringstraject bij het misbruiken van een toegangspas en het niet inleveren hiervan. Dit geldt voor alle Schipholpassen zoals beschreven in 5.1. d.

5.1.c Verantwoordelijkheden wederpartijen

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

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

Schipholpas personen

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

Kleur	Landside Restricted Area (LRA)	Airside Demarcated Area (ADA)	Airside Secured Area (ASA)	Security Restricted Area – Critical Part (SRA-CP)
Wit	X		X	-
Grijs	-	X	-	-
Groen	X	X (alleen met zwart kader)	X	X (alléén binnen in de terminal)
Blauw	X	X (alleen met zwart kader)	X	X (alleen buiten de terminal zgn randwegen)
Oranje	X	X (alleen met zwart kader)	X	X (zowel binnen de terminal als buiten de terminal zgn randwegen). Voor de bezoekerspas en urgentiepas geldt dat deze toegang geeft tot dezelfde gebieden als de begeleider.

Tabel 1: fysieke autorisaties door middel van kleur Schipholpas personen

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

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

Schiphol voertuigpas

Kleur	Landside Restricted Area (LRA)	Airside Demarcated Area (ADA)	Airside Secured Area (ASA)	Security Restricted Area – Critical Part (SRA-CP)
Oranje	X	X	X	X (alleen buiten de terminal zgn randwegen)
Paars	X	-	-	-

Letter:	Autorisatie
C	Continu
D	Dag

5.1.e Schiphol- en voertuigpas

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

1. Schipholpas personen (5.2b);
2. Schiphol dagpas personen(5.2b en 5.2d);
3. Schiphol bezoekerspas personen (5.2e);
4. Schiphol urgentiepas (5.2g);
5. Projectpas (5.2i);
6. RSC-ticket (5.2)

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

1. Schiphol voertuigpas (5.2j);
2. Schiphol voertuig dagpas (5.2k);
3. Schiphol voertuigdagkaart (5.2l);
4. Project voertuigkaart (5.2m).

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

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

5.1.f Bemanningsidentiteitskaart (Crew-ID)

Het is voor bemanning van luchtvaartmaatschappijen mogelijk toegang te krijgen tot de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden door middel van een bemanningsidentiteitskaart (hierna te noemen Crew Identity Card of Crew-ID). De Crew-ID geeft alleen toegang tot de voor publiek beperkt toegankelijke delen², het platform rondom het vliegtuig en het bemanningencentrum.

5.2. Voorwaarden

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

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

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

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

² De voor publiek beperkt toegankelijke delen zijn de (beschermde) gebieden waar passagiers toegang toe hebben wanneer zij in bezit zijn van een geldig reisbiljet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Daarnaast is er nog een erkend toegangsbewijs (RSC-ticket) die enkel wordt verstrekt op het Remote Security Center (RSC) na diverse controles aan chauffeurs van voertuigen die met hun voertuig toegang nodig hebben tot de stand-offzone. De stand-offzone betreft een zone rondom de terminalgebouwen van Schiphol die via voertuigdoorgangen alleen toegankelijk is voor geautoriseerde en gecontroleerde voertuigen en geautoriseerde chauffeurs.

5.2.a Registratie van bedrijven

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

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

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

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

Conform de vigerende regelgeving kan de Schipholpas personen of specifieke autorisaties (automatisch) geblokkeerd worden wanneer deze gedurende een termijn van langer dan 2 maanden niet gebruikt wordt.

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

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

5.2.c Achtergrondonderzoek

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

Indien vanuit rechtswege vanuit het achtergrondsonderzoek, vanwege welke omstandigheden ook, blijkt dat de Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) wordt ingetrokken dient de Schipholpas personen onmiddellijk te worden ingeleverd bij het Badge Center. Zodra SNBV op de hoogte gesteld is dat de VGB is ingetrokken, zal het SNBV de Schipholpas onmiddellijk blokkeren. Elke 5 jaar dient er een herhaalonderzoek te worden uitgevoerd. Pas nadat er een nieuwe VGB is afgegeven kan er een Schipholpas die onbegeleide toegang geeft tot SRA-(CP) worden verkregen.

5.2.d Voorwaarden Schiphol dagpas personen

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

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

5.2.e Voorwaarden Schiphol bezoekerspas personen

De Schiphol bezoekerspas personen wordt verstrekt aan personen die op basis van functionele noodzaak, onder begeleiding van een daartoe geautoriseerde Schipholpashouder van dezelfde organisatie als de opdrachtgever van de werkzaamheden — of onder begeleiding van een beveiligingsmedewerker (indien beschikbaar), beperkt toegankelijke of beschermd gebied willen betreden. Bijgevolg mogen derde partijen – naast beveiligingsbedrijven – niet ingehuurd mogen worden om als begeleider van bezoekers op te treden, tenzij anders aangegeven door Security Policy.

De Schipholpashouder die als begeleider van de bezoeker optreedt, dient te allen tijde de bezoeker onder toezicht te houden wanneer deze zich in de beperkt toegankelijke en beschermde gebieden bevindt.

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

De Schiphol bezoekerspas personen kan worden aangevraagd door een handtekeninggemachtigde van het bedrijf van de betreffende Schipholpashouder die de bezoeker begeleidt. De aanvraag dient voldoende gemotiveerd te zijn, waarbij naast functionele noodzakelijkheid beoordeeld wordt op urgentie en planbaarheid. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de Bezoekerspas Flowchart (zie bijlage). Op openingsdagen van het Badge Center kunnen aanvragen met een correcte en volledige motivatie voor dezelfde dag die tussen 07:00 en 16:30 uur ingediend worden goedgekeurd. Deze Schiphol bezoekerspas personen heeft een maximale geldigheidsduur van 1 dag (24 uur) en dient per dag te worden aangevraagd. De pas dient onmiddellijk na beëindiging van de werkzaamheden door de begeleider, te worden teruggebracht, doch niet later dan 24 uur na uitgifte.

Indien de Schipholpashouder de autorisatie permanente begeleidingsbevoegdheid (PBGB) heeft kan de Schiphol bezoekerspas personen door deze Schipholpashouder met de bezoeker direct bij het uitgiftepunt worden opgehaald en hoeft de Schiphol bezoekerspas personen niet van te voren te worden aangevraagd voor alleen die doeleinden waarvoor de PBGB-autorisatie aan de Schipholpashouder is verstrekt. Indien misbruik wordt geconstateerd, kan dit leiden tot inname van de begeleidingsbevoegdheid en Schipholpas.

Er is een maximalisatie van 10 keer per jaar dat een zelfde bezoeker op een bezoekerspas mee mag. Wanneer een zelfde persoon meer dan 10 keer per jaar Schiphol wilt bezoeken, dan dient een persoonlijke Schipholpas aangevraagd te worden, waarvoor afhankelijk van de autorisatie een VGB benodigd is.

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

5.2.f Voorwaarden rondritten en evenementen

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

5.2.g Voorwaarden Schiphol urgentiepas

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

5.2.h Voorwaarden Crew-ID

Bemanning van luchtvaartmaatschappijen maakt voor het verkrijgen van toegang tot ASA en SRA-CP gebruik van een Crew-ID. Dit is een identiteitsbewijs dat wordt verstrekt door de betreffende luchtvaartmaatschappij. Bemanning die via de daartoe aangewezen doorgangen of de reguliere passagiersdoorgangen toegang wenst tot SRA-CP krijgt dit alleen met een geldig Crew-ID en dient gekleed te zijn in het uniform van de betreffende luchtvaartmaatschappij of te beschikken over een Deadheaded crew³ reisbiljet, individuele reisopdracht of vermeld te staan op de GeneralDeclaration. De crew zal net als ieder ander die toegang wenst tot SRA-CP worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek.

5.2.i Projectpas

De projectpas is een door een SNBV gecontracteerde maincontractors uitgegeven pas aan personen die, in een landzijdig bouwterrein werkzaamheden dienen te verrichten. Indien het landzijdig bouwterrein enkel via SRA-CP toegankelijk is, dienen deze pashouders te allen tijde door een medewerker van een beveiligingsbedrijf over SRA-CP via de kortst mogelijke veilige route te worden begeleid.

Voor werkzaamheden op een landzijdig bouwterrein binnen SRA-CP geldt dat er bij de heenweg te allen tijde een beveiligingsonderzoek plaats dient te vinden van zowel de projectpashouder en indien van toepassing het voertuig. Voor de terugweg vanaf elk landzijdig bouwterrein binnen SRA-CP hoeft er voorafgaand aan het (begeleide) transport geen beveiligingsonderzoek te worden uitgevoerd.

Met de projectpas is de pashouder geautoriseerd om gereedschappen over SRA-CP mee te nemen benodigd voor de uitoefening van de functie waarvoor de projectpas is verstrekt. Indien bij de beveiligingscontrole twijfels bestaan over de functionele noodzakelijkheid voor het meebrengen van (bepaalde) gereedschappen kan de toegang tot de beschermde gebieden met deze voorwerpen worden geweigerd. De pashouder dient voor aanvang aan het beveiligingsonderzoek aan de aanwezige beveiligers kenbaar te maken dat er gereedschap meegenomen moet worden.

Deze pas heeft een geldigheid van de werkzaamheden waarvoor deze is verstrekt. Deze einddatum is op deze pas weergegeven.

5.2.j Schiphol voertuigpas

Een Schiphol voertuigpas is een toegangsbewijs voor voertuigen en geeft uitsluitend rechten aan het desbetreffende voertuig. De Schiphol voertuigpas is voor permanent gebruik en is maximaal 5 jaar geldig. De voertuigpas is op airside elektronisch leesbaar. De bestuurder en alle inzittenden dienen in het bezit te zijn van een geldig toegangsbewijs wanneer zij toegang wensen tot SRA-CP. Naast de eis dat een voertuig moet zijn voorzien van een geldige voertuigpas gelden er eisen ten aanzien van de herkenbaarheid van voertuigen. Alle voertuigen moeten voorzien zijn van een permanent goed zichtbaar bedrijfslogo van minimaal 30 cm bij 50 cm of tenminste 1500 cm². In overleg met Security Policy kan van deze verplichting voor de minimale afmetingen worden afgeweken. De functioneel noodzakelijke werkgever kan een Schiphol voertuigpas aanvragen op werkdagen en dient dit tenminste 24 uur voor eerste gebruik daarvan te doen. De Schiphol voertuigpas wordt uitsluitend voor de duur van de functioneel noodzakelijke activiteiten uitgegeven. Een elektronische voertuigpas wordt altijd zodanig op het voertuig bevestigd, dat hij niet op een ander voertuig kan worden bevestigd.

³ Deadheaded Crew (DHC) zijn ieder aan boord van een vliegtuig die niet behoort tot het boordpersoneel maar wel werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading van de betreffende vlucht, de retourvlucht of het vliegtuig.

5.2.k Schiphol voertuigdagpas

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

5.2.l Schiphol voertuigdagkaart

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

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

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

5.2.m Project voertuigkaart

De project voertuigkaart is een door de worksadvisor van SNBV uitgegeven voertuigkaart aan voertuigen die via SRA-CP of via een tijdelijk duidelijk identificeerbare en fysiek bewaakt afgeschaald luchtzijdig gebied, in een landzijdig bouwterrein voor werkzaamheden dienen te zijn.

Deze voertuigkaart geldt als geldig toegangsbewijs voor het transport over SRA-CP en/of tijdelijk afgeschaald luchtzijdig gebied naar het landzijdig bouwterrein en dient voorafgaand door de worksadvisor van Security te zijn geautoriseerd.

Het voertuig dient op de heenweg te allen tijde onderworpen te worden aan een beveiligingsonderzoek. Voor de terugweg vanaf elk landzijdig bouwterrein binnen SRA-CP hoeft er voorafgaand aan het (begeleide) transport geen beveiligingsonderzoek te worden uitgevoerd.

Deze voertuigkaart heeft een geldigheid van de werkzaamheden waarvoor deze is verstrekt, met een maximum van 3 maanden. Deze einddatum is op deze kaart weergegeven.

5.2.n Voorwaarden voor daadwerkelijk verlenen van wel/ geen toegang.

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

- Voor de afgifte van een Schipholpas is het verplicht om de e-learning Safety & Security met succes te hebben afgerond. Deze e-learning is tevens de voorbereiding op de Safety & Security Test. Daarnaast is een jaarlijkse herhalings e-learning verplicht voor alle pashouders om de Schipholpas geldig te houden.
- Voor de afgifte van een Schipholpas is het verplicht om op locatie de Safety & Security Test met succes te hebben afgerond. Uitgezonderd hiervan zijn de Schipholpassen met enkel de parkeerautorisatie.
- Voor de afgifte van een Schipholpas is een geldig legitimatiebewijs dat informatie geeft over de nationaliteit of verblijfsstatus van de houder noodzakelijk. Dit is een paspoort of een nationale identiteitskaart. Een rijbewijs wordt in dit geval niet als legitimatiebewijs geaccepteerd. Iedereen die zich in niet voor publiek toegankelijke delen bevindt en/of die in slechts voor een beperkte categorie van de op de luchthaven werkzame personen toegankelijke delen is, dient de Schipholpas personen en/of Crew-ID zichtbaar te dragen. Voor voertuigen geldt dat de voertuigpas of –kaart zichtbaar aangebracht dient te zijn.
- Op grond van de luchtvaartwet artikel 37b, lid 3, sub c zijn crew en personeel te allen tijde verplicht hun Schipholpas personen en/of Crew-ID ter inzage aan beveiligingspersoneel af te geven bij het betreden van beperkt toegankelijke en beschermde gebieden.
- De houder van een Schipholpas personen is altijd verplicht aanwijzingen van het beveiligingspersoneel of andere bevoegden op te volgen.
- De houder van een Schipholpas personen is te allen tijde verplicht bij het betreden van SRA-CP een beveiligingsonderzoek te ondergaan.
- De houder van een Schipholpas personen met gereedschappen autorisatie is te allen tijde verplicht dit, voorafgaand aan de security controle, te melden.
- De gebruiker dient zich te houden aan de voorwaarden waarvoor hij/zij voor akkoord getekend heeft. Deze voorwaarden worden bij de uitgifte aan de pashouder verstrekt.
- De gebruiker conformeert zich aan de Schipholregels.

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

6. Bijlagen

I Regeling Toelating Schiphol (RTS): Voorwaarden voor bedrijven

1 Vaststelling

Overwegende dat:

- a. Royal Schiphol Group N.V. als eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol ingevolge artikel 37b Luchtvaartwet verantwoordelijk is voor Security Restricted Area - Critical Parten in het kader hiervan Schiphol Nederland BV (tezamen met Royal Schiphol Group N.V. hierna te noemen: 'SNBV') toegangsverleningscontrole laat uitoefenen, daarbij inbegrepen de uitgifte en inname van Schipholpassen;
- b. SNBV eigenaar is van het toegangsbeheersysteem en de Schipholpassen;
- c. SNBV eisen stelt aan gebruikers, toeleveranciers, organisaties die op de luchthaven voor de exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op de luchthaven zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, ten aanzien van de orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van de luchthaven. SNBV controleert de naleving van deze eisen die een basis hebben in de toepasselijke (internationale) regelgeving.
- d. Wederpartij werkzaamheden verricht in de door SNBV aangewezen Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden
- e. Werknemers van wederpartij, dan wel door wederpartij ingeschakelde derden, voor de uitvoering van deze werkzaamheden toegang dienen te hebben tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden en derhalve in het bezit dienen te zijn van een geldige Schipholpas voor personen/voertuigen;
- f. SNBV een stelsel van maatregelen heeft getroffen, teneinde gebruik van de Schipholpas voor personen/voertuigen in strijd met de geldende regels en voorwaarden te kunnen sanctioneren;
- g. SNBV op de hiernavolgende voorwaarden aan werknemers van wederpartij en door haar ingeschakelde derden Schipholpassen voor personen/voertuigen verstrekt (uitsluitend) voor toegang tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden.
- h. Wederpartij, naast werknemers en derden verantwoordelijk en aansprakelijk is voor het gebruik van de door SNBV aan deze werknemers en derden verstrekte Schipholpassen voor personen/voertuigen.

2 Definities

Artikel 1 – Definities

Begrip	Omschrijving
Aanwijzing(en)	Aanwijzingen, eisen, instructies en voorwaarden als bedoeld in, artikel 37b van de Luchtvaartwet en artikel 16 van de Regeling grondafhandeling luchtvaarterreinen
Afhandelings-bedrijf	Verlener van grondafhandelingsdiensten.
Airside Demarcated Area	Beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de exploitant als afgebakende zone zijn aangewezen, die niet openbaar zijn en waarvoor volledige controle op toegangsverlening geldt.
Autorisatie	Aan de Schipholpas voor personen/voertuigen toegekende bevoegdheid op basis waarvan de pashouder toegang kan verkrijgen tot verschillende onderdelen van Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden
Begeleidings-bevoegdheid	Kenmerk verbonden aan een Schipholpas voor personen op grond waarvan de pashouder een persoon met een Schiphol Bezoekerspas in Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden mag begeleiden.
Derde(n)	Door wederpartij ingeschakelde personen die niet in dienst van wederpartij zijn en die bij de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van wederpartij een Schipholpas voor personen/voertuigen behoeven.
Gebiedsbeheerder	De bevoegde functionaris / afdeling die verantwoordelijk is voor het verstrekken van de betreffende autorisatie, op basis van de omschreven toekenningsvoorwaarden.
Grondafhandelings dienst(en)	Conform (EU)2018/1139: Grondafhandelingdienst is een dienst die wordt verleend op luchtvaarterreinen en die bestaat uit veiligheidsgerelateerde activiteiten op de gebieden toezicht op de grond, controle op de operationele vluchtondersteuning en op de belading, passagiersafhandeling, bagageafhandeling, vracht- en postafhandeling, platformafhandeling van luchtvaartuigen, diensten voor luchtvaartuigen, brandstof- en olieafhandeling, en het aan boord brengen van catering, met inbegrip van het geval waarin een luchtvaartuigexploitant deze grondafhandelingsdiensten aan zichzelf verleent (zelfafhandeling);
Landside Restricted Area (LRA)	Beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de exploitant zijn aangewezen en vanuit het oogpunt van de continuïteit van de bedrijfsvoering van SNBV worden beveiligd, anders dan vanuit het oogpunt van het waarborgen van de veiligheid van de burgerluchtvaart.
License to Operate	De License to Operate (LtO) legt de reikwijdte, verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden en specifieke operationele vereisten vast voor grondafhandelingsdienstverleners en zelfafhandelaars door de luchthaven (de "regels voor grondafhandeling"). Deze "minimale" afhandelingsvereisten specificeren de voorwaarden voor het gebruik van luchthavenfaciliteiten, infrastructuur, diensten en operaties, terwijl ervoor wordt gezorgd dat de veiligheids-, prestatie-, efficiëntie- en duurzaamheidsdoelstellingen van de luchthaven worden bereikt. Deze afhandelingsvereisten staan vermeld in de betreffende bijlage bij de Regeling Toelating Schiphol.
Airside Secured Area (ASA)	Het door de exploitant aangewezen gebied, gebaseerd op de wettelijke verplichtingen van de exploitant om slechts toegang te verlenen aan personen die over een geldig ticket, Crew-ID of luchthavenidentiteitskaart beschikken.
Pashouder	De natuurlijke persoon aan wie een Schipholpas voor personen is verstrekt.
Regeling Toelating Schiphol (RTS)	Voorwaarden voor bedrijven en organisaties die toegang willen verkrijgen tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden op de luchthaven Schiphol.

Begrip	Omschrijving
Schipholpas voor personen	Een door de exploitant uitgegeven toegangsbewijs voor toegang tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden Onder Schipholpas voor personen wordt mede verstaan een door de exploitant verstrekte Schiphol dagpas en Schiphol bezoekerspas.
Schipholpas voor voertuigen	Toegangsbewijs, als bedoeld in de Europese Verordening 185/2010
Security Restricted Area – Critical Part	Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de exploitant zijn aangewezen, die niet openbaar zijn en waarvoor volledige controle op toegangsverlening geldt teneinde de beveiliging van de burgerluchtvaart te waarborgen. Personeel kan alleen werkzaamheden in SRA-CP verrichten indien een achtergrondonderzoek heeft plaatsgevonden waarna een verklaring van geen bezwaar overlegd kan worden.
Toegangscontrole	Het geheel aan toegangscontrolemaatregelen, daarbij inbegrepen de uitgifte, operationele controle en inname van schipholpassen voor personen en voertuigen en veiligheidscontrolemaatregelen, daarbij inbegrepen de controle van personen, voertuigen en goederen.
Voorwaarden Schipholpas voor Personen	De aan pashouder verstrekte en geldende voorwaarden waaraan deze zich dient te onderwerpen.
Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen	De aan wederpartij verstrekte en geldende voorwaarden waaraan deze zich dient te onderwerpen.
Wederpartij	Bedrijf of organisatie aan wiens werknemers of derden door SNBV Schipholpassen voor personen/voertuigen worden verstrekt.
Werknemer(s)	Werknemer(s) in loondienst van wederpartij.

3 Voorschriften voor toelating tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden

Artikel 2 – Toelating

Toelating tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden. wordt door SNBV uitsluitend verstrekt indien aan de hierna volgende eisen is en blijvend wordt voldaan.

1. Wederpartij draagt zorg, voor zover zijn activiteiten daar aanleiding toe geven, voor het hebben van een aantoonbaar adequaat veiligheids-, arbo- en milieumanagementsysteem. Dit kan worden aangetoond door certificaten waaruit blijkt dat voldaan wordt aan de normen, richtlijnen en/of industry standards van EU OPS, IOSA, en/of ISAGO, JIG of andere (internationale)regelgeving.
2. De exploitant behoudt zich het recht voor om periodiek continueringstoezicht in de vorm van audits uit te voeren bij de wederpartij.
3. Wederpartij is verplicht tot het verlenen van medewerking aan audits.
4. Wederpartij draagt zorg dat in zijn cao of in een bindende gedragsregel onderstaande (of in een andere bewoording met eenzelfde strekking) wordt opgenomen:
 - De werknemer mag in de uitoefening van zijn werkzaamheden geen alcohol of drugs gebruiken of onder invloed daarvan zijn.
 - De werknemer die geneesmiddelen gebruikt of gaat gebruiken, die een zodanige invloed op de fysieke en/ of mentale gesteldheid kunnen hebben dat de veiligheid in het geding is, mag geen werkzaamheden verrichten in het luchtvaartgebied. De werknemer die als gevolg van het bepaalde in dit artikelid wordt gehinderd in het vervullen van de bedongen arbeid, treedt hierover in overleg met zijn leidinggevende.
5. Voor ground handling serviceproviders geldt dat de vereisten vermeld in de License-to-Operate (LtO) per 1 januari 2023 van toepassing zijn⁴.

⁴ Zie definities voor verdere toelichting LtO

Artikel 3 – Bedrijfsinformatie

1. Wederpartij dient zich bij SNBV te laten registreren aan de hand van een daartoe bestemd registratieformulier dat aanwezig is bij SNBV en terug is te vinden op [Werken op Schiphol - Werkgevers](#)
2. Wederpartij wordt niet eerder geregistreerd dan nadat SNBV het door wederpartij volledig aangeleverde en correct ingevulde registratieformulier heeft verwerkt.
3. SNBV zal aan de hand van de door wederpartij ten behoeve van de registratie verstrekte bedrijfsinformatie beoordelen of toelating van zijn medewerkers of derden die werkzaamheden voor hem uitvoeren tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden gerechtvaardigd is.
4. SNBV kan bepalen dat om organisatorische redenen enige tijd dient te verlopen tussen het tijdstip van registratie van de wederpartij en het tijdstip waarop deze wederpartij feitelijk zijn werkzaamheden kan aanvangen.
5. Wederpartij is te allen tijde verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de door haar verstrekte bedrijfsinformatie ter verkrijging van toegang tot Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden van zijn werknemers of derden die werkzaamheden voor haar uitvoeren.
6. Indien de werkzaamheden van wederpartij geheel of gedeeltelijk zijn beëindigd dan wel de aard van de werkzaamheden is gewijzigd, dient wederpartij dit onverwijld schriftelijk aan SNBV mede te delen.
7. SNBV zal aan de hand van die gewijzigde gegevens en beschrijving beoordelen of toelating nog wel gerechtvaardigd is.

Artikel 4 – Gebruik van luchthavenfaciliteiten

1. Wederpartij zal alle luchthavenfaciliteiten en – voorzieningen zo efficiënt en veilig mogelijk door haar werknemers of derden laten gebruiken, op zodanige wijze dat deze ook door andere partijen gelijkelijk (efficiënt en veilig) kunnen worden gebruikt.
2. Wederpartij is verplicht alle voorzieningen waarvoor aan haar het gebruik is toegestaan te gebruiken als een goed huisvader en in overeenstemming met de algemene en specifieke instructies die SNBV daarvoor geeft.
3. SNBV behoudt zich het recht voor om na overleg, een redelijke vergoeding in rekening te brengen voor het gebruik door wederpartij van bepaalde infrastructuur en/of voorzieningen binnen Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden met het oogmerk het efficiënte gebruik daarvan te bevorderen dan wel vanwege andere redenen in het kader van goede orde en veiligheid
4. SNBV is te allen tijde bevoegd wijzigingen aan te brengen in de inrichting en/of voorzieningen binnen Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden., waaronder in ieder geval begrepen, maar niet beperkt tot, wijzigingen aan de infrastructuur, gebouwen en banen en andere voorzieningen. SNBV zal tijdig zoveel mogelijk informatie verstrekken over deze (voornemens tot) wijzigingen dan wel, indien de wijzigingen daartoe aanleiding geven, overleg plegen met de gebruikers ervan. SNBV is nimmer gehouden tot enige schadevergoeding als gevolg van dergelijke wijzigingen behoudens opzet of grove nalatigheid.
5. Wederpartij draagt voor eigen rekening zorg voor het afsluiten van adequate verzekeringen.
6. Wederpartij is in ieder geval verplicht zich te verzekeren - en verzekerd te houden - voor schade aan eigendommen van SNBV en aan haar gelieerde ondernemingen.
7. Op eerste aanvraag van SNBV zal wederpartij een bewijs overleggen waaruit de door haar afgesloten verzekeringen uit hoofde van dit artikel blijken, evenals het bewijs van betaling van de verschuldigde premies.

4 Voorschriften met betrekking tot aanvraag Schipholpassen

Artikel 5 - Aanvraag Schipholpassen

1. Schipholpassen voor personen/voertuigen worden uitsluitend verstrekt na registratie van wederpartij en op basis van een door wederpartij volledig en naar waarheid ingevuld aanvraagformulier tot uitgifte van een Schipholpas voor personen/voertuigen.
2. Wederpartij dient voor de aanvraag van een Schipholpas een veiligheidsonderzoek voor de werknemers of derden aan te vragen bij de AIVD.

Artikel 6 – Voorwaarden wederpartij aangaande werknemers en derden

1. Wederpartij zorgt ervoor dat haar werknemers en derden op de hoogte zijn en blijven van de regels en procedures voor het aanvragen, het gebruik en het inleveren van de aan hen verstrekte Schipholpassen voor personen/voertuigen en zal tevens voorschrijven dat werknemers en derden deze regels en procedures conform het gestelde in de 'Voorwaarden Schipholpas voor Personen' en de 'Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen' naleven.
2. De door werknemers of derden te verrichten werkzaamheden dienen plaats te vinden in opdracht van wederpartij.
3. Wederpartij zal wijzigingen ten aanzien van de verstrekte gegevens van werknemers of derden onverwijld schriftelijk aan SNBV doorgeven (onder vermelding van naam, pasnummer en geboortedatum van werknemers of derden).

Deze wijzigingen betreffen:

- Uitdiensttreding van werknemers;
 - Intrekking door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van de Verklaring van Geen Bewaar van de werknemer.
 - Verandering van functie van werknemer, waardoor deze geen gebruik meer of gewijzigd gebruik maakt van de aan haar/ hem verstrekte Schipholpas voor personen of begeleidingsbevoegdheid.
 - Iedere (andere) wijziging die tot gevolg heeft dat werknemers of derden voor een juiste uitvoering van zijn /haar werkzaamheden, de Schipholpas voor personen/voertuigen niet meer nodig hebben.
4. Wederpartij en Schipholpas gebruiker in dienst van wederpartij zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het informeren van SNBV en het aanpassen van de functie matrix bij het veranderen van functie van de Schipholpas gebruiker. Dit geldt met name wanneer er sprake is van een verandering van kritieke autorisaties.
 5. Wederpartij zal zich inspannen om in de arbeidsovereenkomsten die zij met haar werknemers aangaat en overeenkomsten die zij met derden sluit, te laten vastleggen dat de inname van de Schipholpas voor personen reden kan zijn voor beëindiging met onmiddellijke ingang van de arbeidsovereenkomst, respectievelijk overeenkomst.
 6. Wederpartij is verantwoordelijk voor het retourneren van de Schipholpas voor personen/voertuigen na afloop van de werkzaamheden waarvoor de Schipholpas is verstrekt dan wel in verband met de beëindiging van het dienstverband of aanbreken van de laatste werkdag van werknemers/voertuigen, de beëindiging van de werkzaamheden van derden voor wederpartij of op last van SNBV.
 7. Wederpartij ziet erop toe dat de pashouder de Schipholpas voor personen onmiddellijk inlevert bij daartoe door SNBV geautoriseerd personeel indien de pashouder niet meer in Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden zal komen (bijvoorbeeld na beëindiging werkzaamheden, beëindiging dienstverband, intrekking Verklaring van Geen Bezwaar, etc.). Bij inlevering zal desgewenst een ontvangstbewijs aan de pashouder worden verstrekt.
 8. De Schipholpas voor voertuigen dient onmiddellijk bij daartoe door SNBV geautoriseerd personeel verwijderd te worden indien het voertuig niet meer in Security Restricted Area - Critical Part en/of Airside Demarcated Area zal komen (na vervanging auto, beëindiging werkzaamheden etc.). Bij inlevering zal desgewenst een ontvangstbewijs worden verstrekt.
 9. De Schipholpas voor personen/voertuigen wordt voor een bepaalde geldigheidsduur verstrekt. De geldigheidsduur van de Schipholpas correspondeert altijd met de contractduur van de werknemer en bij

een contract voor onbepaalde tijd is de maximale geldigheidsduur 5 jaar, gemeten vanaf de dag van afgifte van de VGB. SNBV kan op verzoek van wederpartij de geldigheidsduur van een Schipholpas voor personen/voertuigen verlengen. Wederpartij dient daarvoor uiterlijk een werkdag voor het verstrijken van de geldigheidsduur een schriftelijk verzoek bij SNBV te hebben ingediend. Verlenging van de geldigheidsduur van een Schipholpas voor personen/voertuigen laat de toepasselijkheid van deze Regeling, alsmede de 'Voorwaarden Schipholpas voor Personen' en de 'Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen' onverlet.

10. SNBV registreert en controleert het gebruik van de aan werknemer of derde verstrekte Schipholpas voor personen/voertuigen, alsmede van eventueel daaraan verbonden autorisaties en kenmerken. Indien de Schipholpas voor personen/voertuigen of een bepaalde autorisatie of kenmerk gedurende een termijn van langer dan twee maanden niet is gebruikt, is SNBV – ongeacht de reden die aan het niet gebruiken van de Schipholpas voor personen/voertuigen of de autorisatie en/of kenmerk ten grondslag ligt - gerechtigd de Schipholpas voor personen/voertuigen te blokkeren, dan wel in te nemen of de autorisatie en/of kenmerk in te trekken zonder waarschuwing of mededeling aan de pashouder of werkgever, tenzij hierover met wederpartij andere afspraken zijn gemaakt.

5 Slotbepalingen

Artikel 7 - Tarieven en betalingscondities voor Schipholpassen voor personen/voertuigen

1. Wederpartij kan aan SNBV een vergoeding verschuldigd zijn voor de aan werknemer(s) en derde(n) verstrekte Schipholpassen voor personen/voertuigen volgens het geldende tarief exclusief eventueel andere heffingen die van overheidswege worden opgelegd.
2. Deze vergoeding voor de Schipholpas voor personen/voertuigen wordt ook in rekening gebracht als de Schipholpas voor personen/voertuigen slechts een deel van een jaar aan werknemer(s) of derde(n) is verstrekt. Vaststelling van het aantal Schipholpassen voor personen/voertuigen vindt jaarlijks op een vastgestelde peildatum plaats.
3. Het is SNBV toegestaan de tarieven te herzien. SNBV zal wederpartij uiterlijk twee maanden voor de voorgenomen tariefaanpassing schriftelijk op de hoogte stellen, Deze termijn geldt niet voor maatregelen van de overheid als gevolg waarvan de tarieven moeten worden herzien.
4. Inname of blokkering van de Schipholpas voor personen/voertuigen en/of autorisatie(s) zal nimmer leiden tot restitutie van het tarief of delen daarvan aan wederpartij.
5. Alle betalingen door wederpartij dienen plaats te vinden uiterlijk 16 dagen na factuurdatum.
6. Betaling dient plaats te vinden zonder aftrek, verrekening of opschorting van enige betaling, uit welke hoofde dan ook.
7. Indien wederpartij de verschuldigde bedragen niet binnen de in lid 5 gestelde termijn betaalt, is wederpartij, zonder dat enige ingebrekestelling nodig is, de wettelijke verdragingsrente over het openstaande bedrag verschuldigd. Bij betalingsachterstanden is SNBV tevens gerechtigd de uitgifte van Schipholpassen voor personen/voertuigen aan werknemers of derden op te schorten dan wel reeds uitgegeven Schipholpassen voor personen te blokkeren.
8. Indien wederpartij een parkeerovereenkomst met SNBV heeft afgesloten, kunnen tevens parkeerautorisaties worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient aangegeven te worden of de parkeerkosten voor rekening komen van de wederpartij. Indien dit niet of onduidelijk is aangegeven zullen de kosten aan wederpartij worden doorbelast.
9. Indien na afloop van de werkzaamheden waarvoor de Schipholpas is verstrekt dan wel in verband met de beëindiging van het dienstverband van werknemer(s) of de beëindiging van de werkzaamheden van derde(n) voor wederpartij, de werknemer(s) of derde(n) zijn/haar Schipholpas niet aan SNBV geretourneerd heeft kan de Schipholpas gefactureerd worden volgens het dan geldende tarief aan wederpartij.

Artikel 8 - Schade/Aansprakelijkheid

1. Wederpartij is jegens SNBV aansprakelijk voor alle schade die door haar werknemers of derden in het kader van de uitvoering van de activiteiten waarvoor wederpartij is toegelaten of anderszins uit hoofde van deze voorwaarden is ontstaan aan (eigendommen van) SNBV.
2. Wederpartij vrijwaart SNBV voor claims van en/ of boetes, heffingen, dwangsommen en dergelijke, opgelegd door derden, waaronder mede begrepen overheden en bestuursorganen die verband houden met de rechten en plichten van wederpartij onder deze voorwaarden.
3. SNBV is niet aansprakelijk voor schade welke voortvloeit uit het gebruik van de aan werknemers of derden verstrekte Schipholpassen voor personen/voertuigen. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van SNBV
4. SNBV is niet aansprakelijk voor zogenaamde gevolgschade bij wederpartij of derden die op welke wijze dan ook enig verband houdt met een door SNBV verstrekte Schipholpas voor personen/voertuigen en/of het door SNBV gebruikte toegangsbeheersysteem.
5. Wederpartij is aansprakelijk jegens SNBV voor schade aan en verlies van de aan werknemers of derden verstrekte Schipholpassen voor personen/voertuigen, alsmede voor enige andere door SNBV geleden schade, welke het gevolg zijn van het gebruik van de Schipholpas voor personen/voertuigen door werknemers of derden.
6. SNBV kan nimmer aansprakelijk worden gehouden voor de gevolgen van tijdelijke dan wel definitieve inname of blokkering van de Schipholpassen voor personen/voertuigen en/of inname of blokkering van de hieraan toegewezen autorisaties en/of kenmerken. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van SNBV.
7. SNBV kan nimmer aansprakelijk worden gehouden voor de gevolgen van een technisch defect van de Schipholpas voor personen/voertuigen en/of het toegangsbeheersysteem. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van SNBV.

Artikel 9 – Persoonsregistratie

De gegevens van werknemers en derden zijn opgenomen in een registratie waarop de Algemene Verordening Gegevensbescherming van toepassing is. De registratie is aangemeld bij het College Bescherming Persoonsgegevens.

Artikel 10 – Eigendom Schipholpas

1. De aan werknemer(s) of derde(n) uitgegeven Schipholpas voor personen blijft te allen tijde eigendom van SNBV.
2. De aan wederpartij uitgegeven Schipholpas voor voertuigen blijft te allen tijde eigendom van SNBV.

Artikel 11 - Levering van Schipholpassen voor personen/voertuigen en wijziging van de 'Regeling Toelating Schiphol'

1. SNBV behoudt zich na overleg met wederpartij het recht voor de 'Regeling Toelating Schiphol' geheel of ten dele tussentijds te wijzigen, bijvoorbeeld in verband met gewijzigde wet- of interne- of externe regelgeving.
2. De levering aan en het gebruik van Schipholpassen voor personen/voertuigen door werknemers en derden kunnen door SNBV met onmiddellijke ingang worden beëindigd of opgeschort indien:
 - Wederpartij in staat van faillissement wordt verklaard;
 - Wederpartij aanvraag van surseance van betaling doet;
 - Wederpartij haar werkzaamheden beëindigt, staakt of zijn onderneming opheft;
 - SNBV vaststelt dat enig misbruik wordt gemaakt van een aan een werknemer, of derde verstrekte Schipholpas voor personen/voertuigen;
 - SNBV vaststelt dat er sprake is van enig handelen in strijd met de 'Voorwaarden Schipholpas voor Personen', de 'Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen' de 'Regeling Toelating Schiphol' en/of de Schipholregels;

- Wederpartij in gebreke blijft de bepalingen uit deze Regeling en/of hiervoor genoemde voorwaarden en regelingen ten dele of volledig na te komen;
- SNBV van overheidswege daartoe wordt opgedragen.

Artikel 12 – Registratiebeperking gedurende sanctie

Een bestuurder en/of aandeelhouder van een vennootschap kan niet als gemachtigde optreden of de vennootschap registreren indien aan deze bestuurder en/of aandeelhouder een sanctie voortvloeiend uit de Schipholregels, voor de duur van deze sanctie, is opgelegd.

Artikel 13 – Slotbepalingen

1. Op deze Regeling is Nederlands recht van toepassing.
2. Van deze Regeling maken mededeel uit alle op de terreinen en in de gebouwen van SNBV geldende voorschriften en reglementen, waaronder de vigerende Wet luchtvaart, Luchtvaartwet, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, de Schipholregels en voorschriften en reglementen inzake veiligheid, gezondheid en milieu.
3. Wederpartij verklaart kennis te hebben genomen van alle in deze Regeling genoemde voorwaarden, voorschriften en reglementen en zorg te dragen voor de correcte naleving ervan door zowel wederpartij, werknemers, als derden.
4. Een exemplaar van voornoemde voorschriften en reglementen wordt de wederpartij op eerste verzoek door SNBV onverwijld en kosteloos ter beschikking gesteld.
5. Geschillen welke voortvloeien uit deze Regeling en de hierin genoemde voorwaarden en reglementen worden, tenzij SNBV en wederpartij anders overeenkomen, onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter in het arrondissement Amsterdam.
6. SNBV is te allen tijde gerechtigd wijzigingen in deze Regeling, de 'Voorwaarden Schipholpas voor Personen', de 'Voorwaarden Schipholpas voor Voertuigen' en/of de Schipholregels aan te brengen.

Bijlage – License to Operate – Rules for Ground handling (Engels)

(Bijlage te bereiken via de volgende hyperlink [License to Operate -](#)

[Rules for Ground handling](#))

II Voorwaarden Schipholpas Personen

Voorwaarden waaraan de houder van een Schipholpas voor personen, hierna te noemen Schipholpas, zich dient te onderwerpen. De vigerende versie van de 'Voorwaarden Schipholpas Personen' staat op internet onder: <https://www.schiphol.nl/nl/werken-op-schiphol/pagina/voorwaarden-en-sancties/>

De regels met betrekking tot het zich bevinden op het terrein van de luchthaven Schiphol zijn gebaseerd op de toepasselijke Nederlandse en Europese luchtvaartwetgeving.

A. Algemeen

1. De Schipholpas is persoonlijk en mag nimmer aan derden worden overgedragen en geeft uitsluitend rechten aan de daarop vermelde persoon (de pashouder).
2. De pashouder mag zijn Schipholpas nimmer onbeheerd achterlaten.
3. De Schipholpas is verstrekt in verband met de noodzaak de Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden te betreden voor het verrichten van werkzaamheden.
4. De Schipholpas blijft eigendom van Schiphol Nederland BV (hierna te noemen SNBV) en mag slechts worden gebruikt in het kader van de activiteiten waarvoor hij werd verstrekt.
5. Passage naar en van de Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden is slechts toegestaan via door SNBV aangewezen doorgangen.
6. De Schipholpas personen mag niet gebruikt worden voor privédoeleinden, zoals het ophalen, uitzwaaien en wegbrengen van familieleden of vrienden.
7. Vermissing, diefstal of beschadiging van de Schipholpas dient onmiddellijk te worden gemeld aan Badge Center (020 601 2626) of buiten kantooruren aan het Security Control Center van SNBV (020 601 3000). Indien de vermiste pas wordt teruggevonden dient dit wederom onmiddellijk te worden gemeld aan het Badge Center of buiten kantooruren aan het Security Control Center van SNBV.
8. Bij vervanging van de Schipholpas vanwege vermissing, diefstal en/of beschadiging worden aan de pashouder administratieve kosten in rekening gebracht volgens het dan geldende tarief. Deze Voorwaarden Schipholpas blijven integraal van toepassing op (het gebruik van) de vervangende Schipholpas.
9. De pashouder dient bij de laatste werkdag de Schipholpas onmiddellijk in te leveren bij het Badge Center. Bij inlevering zal desgewenst een ontvangstbewijs aan de pashouder worden verstrekt. Onder de laatste werkdag wordt onder meer gevat verlopen einddatum, (zwangerschaps)verlof, arbeidsconflict, schorsing, verdenking van misbruik Schipholpas, of bij normale beëindiging van het dienstverband met opname restant verlof. De pashouder mag de Schipholpas op de laatste werkdag ook afstaan aan de werkgever die de pas vervolgens binnen 14 dagen inlevert bij het Badge Center.
10. Bij het niet meer voldoen aan de voorwaarden in het kader waarvan de Schipholpas is verstrekt, verliest de Schipholpas zijn geldigheid en dient de Schipholpas direct te worden ingeleverd bij het Badge Center.
11. De pashouder is verplicht alle overige regels en aanwijzingen op de luchthaven Schiphol in het kader van goede orde en veiligheid, waaronder, doch niet beperkt tot de verkeers- en parkeerorde, correct op te volgen. De Schipholregels en de Regeling Toelating Schiphol (RTS) maken integraal onderdeel van deze Voorwaarden uit. De pashouder is dan ook verplicht zich overeenkomstig deze Reglementen te gedragen. De Reglementen zijn aan de pashouder ter hand gesteld en kunnen tevens worden opgevraagd via <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-regulations/>.
12. Indien de pashouder handelt in strijd met deze voorwaarden of indien met betrekking tot de pashouder sprake is van omstandigheden die naar het uitsluitende oordeel van SNBV de bescherming van de burgerluchtvaart kunnen schaden of in gevaar kunnen brengen, kan de Schipholpas en/of de (toegangs-) bevoegdheid zonder opgave van redenen met onmiddellijke ingang worden geblokkeerd en/of ingenomen en kan de pashouder de verdere toegang tot de Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden worden ontzegd. Alle hieruit voortvloeiende consequenties zijn voor rekening van de pashouder.
13. Op eerste vordering van een controlerend functionaris van SNBV, of van functionarissen in dienst van een daartoe door SNBV aangewezen (beveiligings)bedrijf, of van functionarissen werkzaam bij op Schiphol bevoegde onderdelen van Douane en Koninklijke Marechaussee, dient de Schipholpas ter controle te worden afgegeven.
14. Aanwijzingen gegeven door de in punt 13 genoemde functionarissen dienen stipt te worden opgevolgd.
15. De pashouder is aansprakelijk voor schade die in het kader van het gebruik van de Schipholpas aan (eigendommen van) SNBV is ontstaan. De pashouder vrijwaart SNBV voor vorderingen die door derden tegen SNBV worden ingesteld inzake van door de pashouder toegebrachte schade.
16. Indien een pashouder zijn verlopen Schipholpas niet heeft ingeleverd of afgekocht dan behoudt

- SNBV zich het recht voor om geen nieuwe Schipholpas aan betrokken pashouder te verstrekken.
17. De Schipholpas dient in oorspronkelijke staat te worden gebruikt en te worden geretourneerd.
 18. SNBV verwerkt de persoonsgegevens van de pashouder zoals opgenomen op het Aanvraagformulier Schipholpas, alsmede het gebruik van de Schipholpas, voor administratieve doeleinden, ten behoeve van de toegang(scontrole), alsmede overige doeleinden in het kader van de bescherming van de burgerluchtvaart. SNBV verwerkt deze gegevens conform de bepalingen in de Algemene Verordening Gegevensbescherming en kan in bepaalde gevallen op grond van een wettelijke verplichting gehouden zijn deze gegevens aan derden te verstrekken. Daarnaast kan SNBV deze gegevens aan derden verstrekken als SNBV dat nodig acht in het kader van de bescherming van de burgerluchtvaart.
 19. Alle kosten door SNBV gemaakt ter uitvoering en tot behoud van haar rechten uit het gebruik, zoals gerechtelijke en buitengerechtelijke invorderingskosten, komen voor rekening van de pashouder en/of diens werkgever.
 20. De geldigheidsduur van de Schipholpas correspondeert altijd met de contractduur van de werknemer en bij een contract voor onbepaalde tijd is de maximale geldigheidsduur 5 jaar, gemeten vanaf de dag van afgifte van de VGB. SNBV kan de geldigheidsduur van een Schipholpas zijnde een bedrijfs- of parkeerpas, verlengen. Indien SNBV de geldigheidsduur van een dergelijke Schipholpas verlengt, blijven deze Voorwaarden Schipholpas gedurende de periode van verlenging van de geldigheidsduur integraal van toepassing.
 21. Het is niet toegestaan om de Schipholpas na te maken of te kopiëren.
 22. Persoonsgegevens worden gedurende een periode van 5 jaar na inleveren van de pas bewaard, tenzij er gegronde redenen zijn om deze langer te bewaren.
 23. De minimale leeftijd van een pashouder is 15 jaar oud.

B. Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden

1. De Schipholpas en/of de (toegangs-)bevoegdheid kan eveneens worden ingetrokken in geval de uitslag van een, van overheidswege ingesteld, veiligheidsonderzoek daartoe aanleiding geeft.
2. De Schipholpas dient te allen tijde zichtbaar te worden gedragen, waarbij de foto zichtbaar dient te zijn.
3. Op verzoek van de daartoe door of namens SNBV aangewezen personen dient de pashouder zich te onderwerpen aan onderzoek aan kleding, meegevoerde goederen en eventueel het door de pashouder gebruikte voertuig.

C. Gebruik als parkeerfaciliteit

1. De pashouder van de Schipholpas waaraan parkeerbevoegdheid is verbonden, is gehouden aan de laatst geldende versie van de Algemene Voorwaarden Personeelsparkeren. De vigerende versie is te raadplegen op <https://www.schiphol.nl/nl/werken-op-schiphol/pagina/voorwaarden-personeelsparkeren/>.

D. Aansprakelijkheid

1. SNBV sluit elke aansprakelijkheid voor schade of letsel die voortvloeit uit het gebruik of toegangsverlening (Beperkt Toegankelijke en Beschermd Gebieden) van de Schipholpas nadrukkelijk uit, alsmede schade voortvloeiend uit handhavingsacties c.q. sancties waaronder het blokkeren en innemen van de Schipholpas.
2. SNBV registreert en controleert het gebruik van de Schipholpas, alsmede van eventueel daaraan verbonden autorisaties en begeleidingsbevoegdheid. Indien de Schipholpas of een bepaalde autorisatie gedurende een termijn van twee maanden niet is gebruikt, is SNBV – ongeacht de reden die aan het niet gebruiken van de Schipholpas of de autorisatie ten grondslag ligt - gerechtigd de Schipholpas te blokkeren, dan wel in te nemen of de autorisatie en/of bevoegdheid in te trekken zonder waarschuwing of mededeling aan de pashouder of werkgever.
3. De SNBV is jegens de pashouder en diens werkgever uitsluitend aansprakelijk voor directe schade en/of persoonlijk letsel ontstaan binnen het Luchthavengebied als gevolg van opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van de SNBV.
4. De SNBV aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor directe of indirecte schade ontstaan doordat accommodatie of afhandelingsfaciliteiten, geheel of gedeeltelijk, niet ter beschikking kunnen worden gesteld.
5. Voor schade toegebracht aan de SNBV zijn de pashouder en diens werkgever, door wier handelen of nalaten respectievelijk door wier bezittingen (inclusief zaken en goederen van derden welke men onder zich heeft) en/of bedrijfsmiddelen (al dan niet vanwege eigen gebrek) schade ontstaat of veroorzaakt, jegens de SNBV volledig aansprakelijk.
6. Onder schade wordt mede begrepen de kosten van administratiefrechtelijke en strafrechtelijke boetes en maatregelen.

E. Sanctionering

1. Een overtreding kan administratief door de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliance van de SNBV worden afgehandeld of in een zitting van de door de SNBV ingestelde Sanctioneringscommissie Schiphol zoals vastgelegd in Bijlage 2 van de Schipholregels.
2. De werkwijze en samenstelling van de Sanctioneringscommissie Schiphol zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de Schipholregels.
3. De te sanctioneren types overtredingen van de 'Schipholregels' of 'Regeling Toelating Schiphol' en de mogelijke sanctioneringsmaatregelen die bij overtreding hiervan genomen kunnen worden door de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliance of de Sanctioneringscommissie Schiphol zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de Schipholregels.

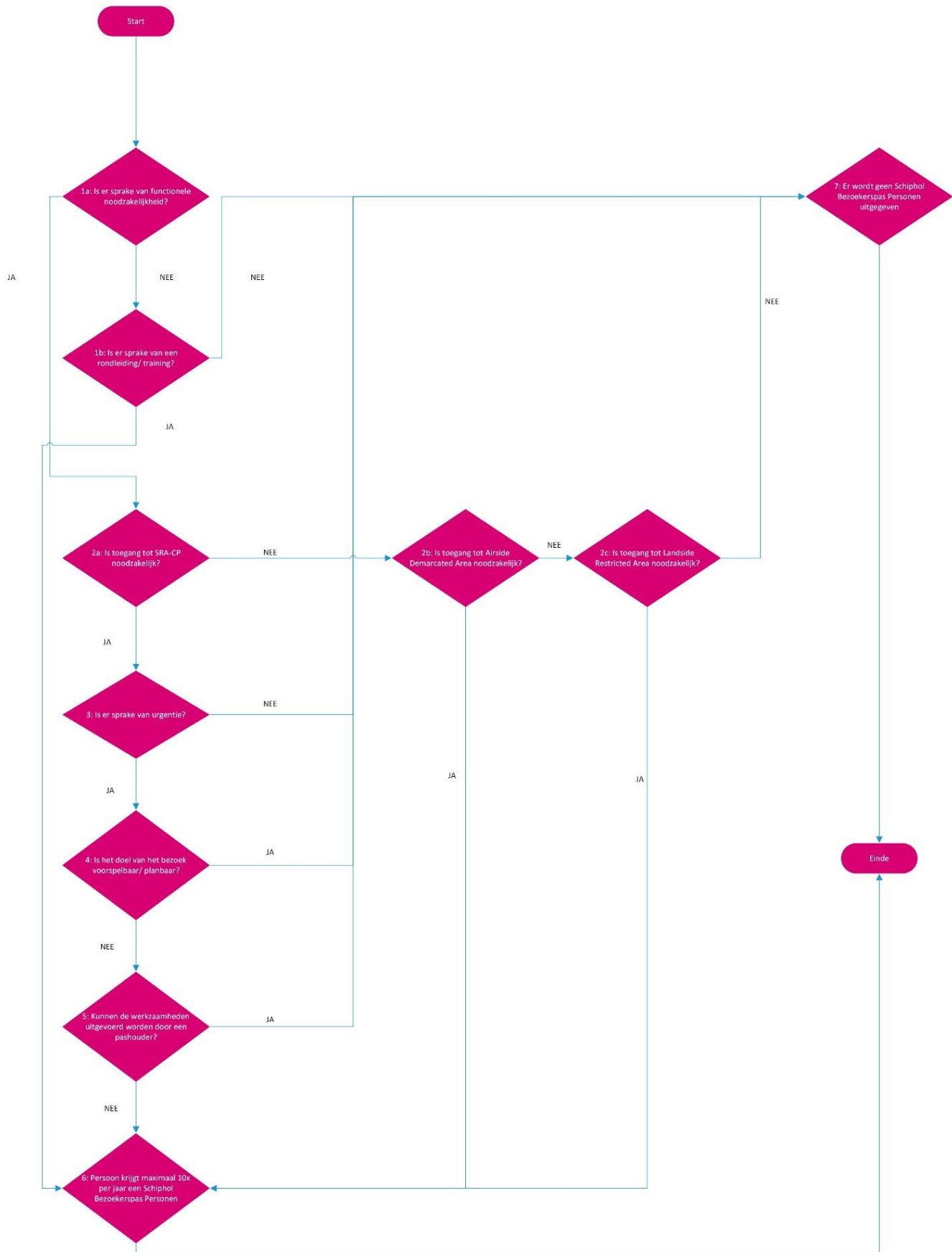
III Voorwaarden Schiphol(dag)pas voor Voertuigen

Algemene Voorwaarden waaraan de aanvrager c.q. gebruiker van een Schiphol(dag)pas voor Voertuigen (hierna te noemen: "Voertuigpas") zicht dient te onderwerpen.

De regels met betrekking tot het zich bevinden op het terrein van de luchthaven Schiphol zijn gebaseerd op de toepasselijke Nederlandse en Europese luchtvaartwetgeving.

1. De Voertuigpas is voertuiggebonden, mag nimmer worden overgedragen aan derden en geeft uitsluiten rechten aan het desbetreffende voertuig.
2. De Voertuigpas dient te allen tijde zichtbaar aanwezig te zijn in of op het desbetreffende voertuig bij betreding van en aanwezigheid in beschermd gebied.
3. De Voertuigpas is verstrekt in verband met de noodzaak het beschermd gebied te betreden voor het verrichten van werkzaamheden.
4. De Voertuigpas blijft eigendom van Schiphol Nederland BV (hierna te noemen: "SNBV") en mag slechts worden gebruikt in het kader van de activiteiten waarvoor hij wordt verstrekt.
5. Passage naar en van beschermd gebied is slechts toegestaan via door SNBV aangewezen doorgangen.
6. Vermissing, diefstal of beschadiging van de Voertuigpas dient onmiddellijk te worden gemeld aan het Badge Center (020 601 2626) of buiten kantooruren aan het Security Control Center van SNBV (020 601 3000). Indien de vermiste pas wordt teruggevonden dient dit wederom onmiddellijk te worden gemeld aan het Badge Center of buiten kantooruren aan het Security Control Center van SNBV.
7. Bij het niet meer voldoen aan de voorwaarden in het kader waarvan de Voertuigpas is verstrekt, verliest de Voertuigpas zijn geldigheid en dient men de Voertuigpas per ommegaande te laten blokkeren en te laten verwijderen.
8. Aanwijzingen gegeven door een controlerend functionaris van SNBV of van de functionarissen in dienst van een door SNBV aangewezen (beveiligings)bedrijf of van functionarissen werkzaam bij op Schiphol bevoegde onderdelen van Douane en Koninklijke Marechaussee dienen stipt en te allen tijde te worden opgevolgd.
9. De Voertuigpas dient in oorspronkelijke staat te worden gebruikt en te worden geretourneerd aan het Badge Center.
10. SNBV verwerkt de persoonsgegevens van de pasaanvrager zoals opgenomen op het Aanvraagformulier Schiphol(dag)pas voor voertuigen, alsmede het gebruik van de Voertuigpas, voor administratieve doeleinden, ten behoeve van de toegang(s)controle, alsmede overige doeleinden in het kader van de bescherming van de burgerluchtvaart. SNBV verwerkt deze gegevens conform de bepalingen in de Algemene Verordening Gegevensbescherming en kan in bepaalde gevallen op grond van een wettelijke verplichting gehouden zijn deze gegevens aan derden te verstrekken. Daarnaast kan SNBV deze gegevens aan derden verstrekken als SNBV dat nodig acht in het kader van de bescherming van de burgerluchtvaart.
11. De Voertuigpas en/of de (toegangs)bevoegdheid kan worden ingetrokken in geval de uitslag van een, van overheidswege ingesteld onderzoek daartoe aanleiding geeft.
12. De Voertuigpas wordt alleen uitgegeven aan personen op vertoon van een geldige Schipholpas die werkzaam zijn voor de werkgever/opdrachtgever die de voertuigpas voor het betreffende voertuig heeft aangevraagd.
13. Het is niet toegestaan om de Voertuigpas na te maken of te kopiëren.
14. Indien bij de afdeling Badge Center Schiphol gerede twijfel bestaat over het niet voldoen aan de genoemde voorwaarden ten aanzien van het invullen van het Aanvraagformulier Schiphol(dag)pas voor voertuigen, zal de aanvraag worden afgewezen en zal na herhaling een handhavingstraject door SNBV gestart worden.
15. SNBV heeft altijd het recht om een aanvraag voor een voertuigpas af te wijzen, zonder reden op te geven.
16. De Voertuigpas is voor permanent gebruik en is maximaal 5 jaar geldig.
17. De bestuurder en alle inzittenden dienen in het bezit te zijn van een geldig toegangsbewijs wanneer zij toegang wensen tot SRA-CP.
18. Een overtreding kan administratief door de afdeling Bedrijfsbeveiliging & Security Compliance van de Exploitant worden afgehandeld of in een zitting van de door de Exploitant ingestelde Sanctioneringscommissie Schiphol zoals vastgelegd in Bijlage 2 van de Schipholregels.

IV Flowchart Schiphol bezoekerspas personen



Toelichting bij Flowchart Schiphol bezoekerspas personen

De stappen in de tabel hieronder corresponderen met de stappen zoals die in de flowchart staan genoemd.

Stap	Beslispunt in flowchart	Verdere uitleg	Besluit
1a	Is er sprake van functionele noodzakelijkheid?	<p>Is er sprake van een toegevoegde waarde (functionele noodzakelijkheid) waardoor het bezoek bijdraagt aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de processen op de luchthaven die te maken hebben met de vliegtuig- en vluchtafhandeling (primaire proces), of; • het garanderen van de continuïteit van de bedrijfsvoering/ dienstverlening (secundaire proces), of; • aangenamer maken van het verblijf van de passagiers (secundair proces). 	<p>Indien JA, ga door naar stap 2a.</p> <p>Indien NEE, ga direct naar stap 1b.</p>
1b	Is er sprake van een rondleiding/ training?	<p>Is het doel van het bezoek om in beschermd gebied (SRA-CP), Airside Demarcated Area of in Landside Restricted Area:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inzicht te krijgen in de diverse luchthavenprocessen, of; • Het trainen van personen in het bezit van een persoonlijke Schipholpas voor een specifiek onderwerp door een externe expert. 	<p>Indien JA, ga door naar stap 6.</p> <p>Indien NEE, ga door naar stap 7.</p>
2a	Is toegang tot SRA-CP noodzakelijk?	Is het noodzakelijk dat het bezoek toegang moet hebben tot beschermd gebied?	<p>Indien JA, ga door naar stap 3.</p> <p>Indien NEE, ga door naar stap 2b.</p>
2b	Is toegang tot Airside Demarcated Area noodzakelijk?	Is het noodzakelijk dat het bezoek toegang moet hebben tot Airside Demarcated Area? Dit betreft het K-platform en de gebieden rondom de hangars op Schiphol-Oost achter doorlaatpost 2.	<p>Indien JA, ga door naar stap 6.</p> <p>Indien NEE, ga door naar stap 2c.</p>
2c	Is toegang tot Landside Restricted Area noodzakelijk?	Is het noodzakelijk dat het bezoek toegang moet hebben tot Landside Restricted Area? Dit betreft onder andere de reclaimhal.	<p>Indien JA, ga door naar stap 6.</p> <p>Indien NEE, ga direct naar stap 7.</p>

3	Is er sprake van urgentie?	<p>Is er sprake van een situatie die directe impact (verstoring) heeft op een of meerdere van de onderstaande punten en niet kan worden uitgesteld totdat er een persoon is in het bezit van een persoonlijke Schipholpas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de processen op de luchthaven die te maken hebben met de vliegtuig- en vluchtafhandeling (primaire proces), of; • het garanderen van de continuïteit van de bedrijfsvoering/ dienstverlening (secundaire proces), of; • Aangenamer maken van het verblijf van de passagiers (secundair proces). 	<p>Indien JA, ga door naar stap 4.</p> <p>Indien NEE, ga direct naar stap 7.</p>
4	Is het doel van het bezoek voorspelbaar/ planbaar?	Is het bezoek gekoppeld aan een activiteit/ situatie die was, of had kunnen worden gepland/ voorspeld?	<p>Indien JA, ga door naar stap 7.</p> <p>Indien NEE, ga direct naar stap 5.</p>
5	Kunnen de werkzaamheden uitgevoerd worden door een pashouder?	Is er iemand die bevoegd- en bekwaam is die deze werkzaamheden ook kan uitvoeren en in het bezit is van een persoonlijke Schipholpas?	<p>Indien JA, ga door naar stap 7.</p> <p>Indien NEE, ga direct naar stap 6.</p>
6	Persoon krijgt maximaal 10x per jaar een Schiphol Bezoekerspas Personen	<p>Conform het Toegangsbeleid krijgt deze persoon maximaal 10 keer per jaar een bezoekerspas mee. Mits deze persoon minimaal 15 jaar oud is.</p> <p>Wanneer een zelfde persoon meer dan 10 keer per jaar Schiphol wilt bezoeken, dan dient een persoonlijke Schipholpas aangevraagd te worden, waarvoor afhankelijk van de autorisatie een VGB benodigd is.</p>	Einde
7	Er wordt geen Schiphol Bezoekerspas Personen uitgegeven	Er wordt niet voldaan aan de voorwaarden voor de uitgifte van de Schiphol Bezoekerspas Personen waardoor de aanvraag wordt afgekeurd.	Einde

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

Artikel	3	In deze verordening wordt verstaan onder:
Definities		<ol style="list-style-type: none">1. „burgerluchtvaart“: alle luchtvaartactiviteiten van burgerluchtvaartuigen, met uitzondering van activiteiten die worden uitgevoerd door de in artikel 3 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart vermelde staatsluchtvaartuigen;2. „beveiliging van de burgerluchtvaart“: de combinatie van maatregelen en menselijke en materiële hulpbronnen, bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;3. „exploitant“: een persoon, organisatie of onderneming die betrokken is of wil worden bij een luchtvervoersactiviteit. Conform de Wet luchtvaart artikel 8.1b, lid 1 betreft de exploitant de N.V. Luchthaven Schiphol, of, indien dit een ander is, de houder van de luchthavenexploitatievergunning.;4. „luchtvaartmaatschappij“: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent ervan;5. „communautaire luchtvaartmaatschappij“: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeengekomen Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (1) afgegeven geldige exploitatievergunning;6. „entiteit“: een persoon, organisatie of onderneming anders dan een exploitant;7. „verboden voorwerpen“: wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;8. „beveiligingsonderzoek“: de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren;9. „beveiligingscontrole“: de toepassing van middelen om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te kunnen voorkomen;10. „toegangscontrole“: de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of onbevoegde voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen;11. „airside c.q. luchtzijde“: de zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan; de toegang tot deze zone is beperkt;12. „landside c.q. landzijde“: die zones van een luchthaven, de aangrenzende terreinen en de gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren; de toegang tot deze zone kan beperkt worden;13. „om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone“: het gedeelte van de luchtzijde waartoe niet alleen de toegang beperkt is, maar waar ook andere normen voor de beveiliging van de luchtvaart van toepassing zijn;14. „afgebakende zone“: een zone die door middel van toegangscontroles afgescheiden is van ofwel om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones ofwel, als de afgebakende zone zelf een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone is, van andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven;15. „achtergrondcontrole“: een geregistreerde controle van de identiteit van een persoon, met inbegrip van eventuele criminele antecedenten, als deel van de beoordeling

of die persoon in aanmerking komt voor niet-begeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;

16. **„transferpassagiers, -bagage, -vracht of -post“**: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met een ander luchtvaartuig dan dat van aankomst;
17. **„transitpassagiers, -bagage, -vracht of -post“**: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met hetzelfde luchtvaartuig als dat van aankomst;
18. **„passagier die de orde kan verstoren“**: een persoon die wordt uitgezet, een persoon aan wie de toegang tot het land is geweigerd of een persoon in wettelijke hechtenis;
19. **„cabinebagage“**: bagage die bestemd is om in de cabine van een luchtvaartuig te worden vervoerd;
20. **„ruimbagage“**: bagage die bestemd is om in het ruim van een luchtvaartuig te worden vervoerd;
21. **„begeleide ruimbagage“**: bagage die wordt vervoerd in het ruim van een luchtvaartuig en die voor een vlucht is ingecheckt door een passagier die met diezelfde vlucht reist;
22. **„bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij“**: post die als afzender en als geadresseerde een luchtvaartmaatschappij heeft;
23. **„bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij“**: materieel dat afkomstig is van een luchtvaartmaatschappij en bestemd is voor een luchtvaartmaatschappij of dat door een luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt;
24. **„post“**: zendingen van correspondentie en andere voorwerpen, andere dan bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, die aangeboden worden door en bedoeld zijn voor levering aan postdiensten overeenkomstig de regels van de Wereldpostunie;
25. **„vracht“**: goederen, met uitzondering van bagage, post, bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij en vluchtbenodigdheden, die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig;
26. **„erkend agent“**: een luchtvaartmaatschappij, agent, expediteur of andere entiteit die zorg draagt voor de beveiligingscontroles met betrekking tot vracht of post;
27. **„bekende afzender“**: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht of post met om het even welk luchtvaartuig te vervoeren;
28. **„vaste afzender“**: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht met om het even welk vrachtvliegtuig of post met om het even welk postvliegtuig te vervoeren;
29. **„beveiligingscontrole van een luchtvaartuig“**: een inspectie van die delen van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft alsmede een inspectie van het ruim met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;
30. **„beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig“**: een inspectie van de binnenkant en van de toegankelijke delen van de buitenkant van het luchtvaartuig met het doel

verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van het luchtvaartuig op te sporen;

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

VI Randvoorwaarden verkrijgen Schipholpas

(zie volgende pagina)



Randvoorwaarden verkrijgen Schipholpas

Safety & Security e-learning modules en test

DEFINITIEF
12 augustus 2024

Versie 1.0

Auteurs: N. van Dooren, M. Kuiperij, V. Mulder & S. Veens.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond	3
1.2	Doel van de beleidsnotitie	3
1.3	Belang van Safety en Security	4
2	Doelgroep	5
2.1	Wie komen er in aanmerking voor een Schipholpas?	5
3	Trainingen en test	6
3.1	Opzet	6
3.2	Randvoorwaarden	7
3.3	Taaleis	8
3.4	Herhalingstraining (Recurrency)	8
4	Toetsregeling	9
4.1	Ingangseisen	9
4.2	Slagingsnormering	9
4.3	Inclusiviteit	10
4.4	Fraude	10
5	Beleidspunten	11
5.1	Uitgangspunten	11
5.2	Onderhoud	11
5.3	Registratie en bewaartermijn persoonsgegevens	11
5.4	Kosten	11

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Schiphol Nederland B.V. (SNBV) is als exploitant wettelijk verplicht te zorgen voor voorzieningen benodigd voor een goede afwikkeling van het vliegverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol (A.A.S.). Deze verplichtingen zijn op internationaal niveau vastgesteld in wet- en regelgeving. Naast de wettelijke verplichtingen zijn er ook huisregels van toepassing op het luchthaventerrein. Deze huisregels zijn beschreven in de Schipholregels en het Toegangsbeleid met alle daaronder van toepassing zijnde documenten, waaronder maar niet beperkt tot de Regeling Toelating Schiphol (RTS).

De luchthaven Amsterdam Airport Schiphol is ingedeeld in verschillende gebieden. Zo zijn er gebieden die voor het publiek toegankelijk zijn, maar zijn er ook gebieden die enkel toegankelijk zijn voor personen die daar een functionele noodzakelijkheid voor hebben en in het bezit zijn van een geldig toegangsbewijs. De toegang tot deze gebieden wordt door verschillende systemen gereguleerd. Een van deze systemen betreft het Toegangsbeheer (TGB).

Een door Schiphol Nederland BV (SNBV) erkend toegangsbewijs betreft de luchthavenidentiteitskaart, nader te noemen de Schipholpas. Met de Schipholpas heeft de pashouder toegang tot die aangewezen gebieden waarvoor de Schipholpas geldig is.

Ter verhoging van het veiligheidsbewustzijn en optimalisatie van de veiligheid is in wet- en regelgeving vastgelegd dat personeel met onbegeleide toegang tot het beschermde gebied een basisopleiding via e-learning op het gebied van Safety & Security dient te volgen en afsluitend dient te slagen voor de test. Dit is één van de voorwaarden voor het verkrijgen van de persoonlijke Schipholpas met onbegeleide toegang tot het beschermde gebied.

1.2 Doel van de beleidsnotitie

In deze beleidsnotitie staan de voorwaarden voor het verkrijgen van een persoonlijke Schipholpas, het verlengen hiervan dan wel het toevoegen van een extra autorisatie aan een persoonlijke Schipholpas die reeds in bezit is. Deze beleidsnotitie zal dienen als bijlage bij het Toegangsbeleid beperkt toegankelijke en beschermde gebieden Amsterdam Airport Schiphol (nader te noemen Toegangsbeleid) en derhalve jaarlijks mee worden genomen in het consultatietraject voor de formele vaststelling. Dit document beschrijft niet het aanvraagproces van een Schipholpas.

1.3 Belang van Safety en Security

De grondslag voor de Safety & Security Awareness opleiding en eventueel bijbehorende test komt voort uit diverse internationale en nationale wet – en regelgeving, zoals:

- Commission Regulation (EU) 139/2014; voorschriften en administratieve procedures met betrekking tot vliegvelden overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad. Specifiek uitvoeringsregel ADR.OR.D.017 gericht op training en profcheck programma's. Zowel voor personeel dat betrokken is bij het verrichten van luchthaven gerelateerde i.c. functioneel noodzakelijke (waarde toevoegende) werkzaamheden als de exploitatie, beheer en onderhoud van het luchtvaartterrein, als voor derden die op beschermd gebied van het luchtvaartterrein werkzaam zijn;
- Commission Implementing Regulation EU 2015/1998, omtrent de beveiliging van de burgerluchtvaart. Deze stelt verplicht dat andere personen dan passagiers, voordat zij onbegeleide toegang hebben tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, een beveiligingsbewustmakingsopleiding hebben gevolgd en hiervoor zijn geslaagd.
- Nationaal Opleidingsprogramma Beveiliging burgerluchtvaart (NOBB): betreft een document uitgeven en in beheer van de NCTV in het kader van alle opleidingen die gerelateerd zijn aan de beveiliging van de burgerluchtvaart.
- Corrective Action Plan in reactie op audit ILT om de mate van compliance aan vast te stellen (EASA ADR 139/2014 ADR.OR.C.005 Aerodrome operator responsibilities). Hierin staan zaken over de Safety & Security e-learning modules en test vermeld.

2 Doelgroep

2.1 Wie komen er in aanmerking voor een Schipholpas?

Wie er in aanmerking komt voor een Schipholpas en welke criteria gelden om een Schipholpas aan te kunnen vragen, staan vermeld in het Toegangsbeleid Hoofdstuk 4.1 *Functionele Noodzakelijkheid* en 5.2. *Voorwaarden Schipholpas Personen*.

3 Trainingen en test

3.1 Opzet

Om alle medewerkers die functioneel noodzakelijk dienen te beschikken over een persoonlijke Schipholpas kennis te laten nemen van alle regels en verplichtingen die op de luchthaven gelden, zijn er een zestal Safety & Security e-learning modules ontwikkeld. Dit betreffen zowel initiële opleidingen als herhalingstrainingen (recurrent versies). Het is voor iedere pashouder verplicht de initiële e-learning(s) te volgen en hier jaarlijks een bijbehorende herhaaltraining (recurrent) e-learning voor te volgen.

De e-learning modules zijn verbonden aan de mogelijkheid om onbegeleid een aangewezen gebied te betreden. Op de Schipholpas worden middels het toekennen van lay-out en niet lay-out bepalende autorisaties pashouders geautoriseerd om deze gebieden op basis van functionele noodzakelijkheid te kunnen betreden. Deze autorisaties worden pas toegekend nadat aantoonbaar is vastgesteld dat de betreffende e-learning is gevolgd en indien van toepassing de Safety & Security test (hierna S&S-test) met goed gevolg is afgerond.

Overzicht

De onderstaande tabel geeft de verschillende e-learning modules weer met de bijbehorende autorisaties die aan de module is gekoppeld. Zo brengt bijvoorbeeld de autorisatie RNDW met zich mee dat de e-learning module Randwegen gevolgd moet worden. Als alleen de e-learning Algemeen verplicht is, is de pashouder gevrijwaard van het afleggen van de S&S-test. Indien de e-learning Algemeen gevolgd moet worden vanwege een combinatie met één of meerdere andere e-learnings, is het wel verplicht om de Safety & Security - test met goed gevolg af te ronden alvorens de Schipholpas wordt uitgegeven.

E-learning module	Autorisatie Schipholpas	Kennis	Test
Algemeen	SPL	Algemene regels die gelden op A.A.S. (inclusief openbare ruimtes) en verantwoordelijkheden die komen met een Schipholpas. Basiskennis terrorisme luchthavens en luchtverkeer.	JA ¹
Terminal	SGB	Wet- en regelgeving, en security en veiligheidsregels aangaande het beveiligde gebied van het Terminalgebouw.	JA
Randwegen	RNDW	Wet- en regelgeving, en security en veiligheidsregels aangaande Airside.	JA
Platform	PLF	Wet- en regelgeving, en security en veiligheidsregels aangaande werkzaamheden op het Platform.	JA
Bagage	BAG	Wet- en regelgeving en veiligheidsregels aangaande werkzaamheden in de bagagegebieden.	JA
Bedrijventerrein Schiphol-Oost	TAO	Wet- en regelgeving en veiligheidsregels aangaande Bedrijventerrein Schiphol-Oost.	JA

¹ Als enkel de e-learning module Algemeen verplicht is, is het niet noodzakelijk om ook de Safety & Security – test te doen.

Veiligheidsbewustzijn

De e-learning modules beslaan de Schipholregels en brengen veiligheidsbewustzijn over het specifieke gebied onder de aandacht. De e-learning modules kennen een volgorde van inhoudelijke opbouw.

1. De initiële e-learning modules dienen als voorbereiding op de Safety & Security-test bij het Badge Center.
2. De recurrent e-learning modules dienen als herhalingstraining en het onderhouden van veiligheidsbewustzijn binnen de specifieke werkgebieden.

3.2 Randvoorwaarden

Tijdsduur E-learning modules

Bij de ontwikkeling van de e-learning modules is gesteld dat de totale doorlooptijd van de e-learning modules niet langer mag zijn dan vier uur. Voor de herhalingstrainingen geldt een maximale totale tijdsduur van 40 minuten.

Als indicatie kan de navolgende tijdsduur per module worden aangehouden:

Initiële module	Verwachte tijdsduur
Algemeen	75 minuten
Terminal	10 minuten
Randwegen	20 minuten
Platform	15 minuten
Bagage	10 minuten
Bedrijventerrein Schiphol - Oost	5 minuten
	Totaal: 2 uur en 30 minuten

Recurrent module	Verwachte tijdsduur
Algemeen	10 minuten
Terminal	5 minuten
Randwegen	5 minuten
Platform	7 minuten
Bagage	5 minuten
Bedrijventerrein Schiphol - Oost	5 minuten
	Totaal: 37 minuten

Audio

Voor alle personen die mogelijk problemen hebben met de leesvaardigheid zijn de tekstuele vragen uit de Safety & Security – test ook via een audiofragment te beluisteren. Er wordt gekeken naar het beschikbaar maken van luisteropties voor de e-learning modules.

Niveau

De e-learning modules en de S&S-test zijn op MBO-denkniveau. Daarnaast is de gehele e-learning en Safety & Security – test in zowel de Nederlandse als Engelse taal beschikbaar.

Digitaal

Met oog op flexibiliteit is gekozen voor het aanbieden van een digitale training. Hierbij is uitgegaan dat iedereen toegang heeft of kan krijgen (dan wel via diens toekomstige werkgever) tot enig digitaal device. De e-learning modules worden idealiter doorlopen op een laptop onder meer vanwege technisch en functionele ondersteuning. De Safety & Security – test bij het Badge Center wordt evenwel uitgevoerd op een laptop.

3.3 Taaleis

Voor het werken in een complexe en operationele omgeving is het belangrijk dat medewerkers elkaar verstaan, aangezien taalbarrières kunnen leiden tot onveilige situaties. Om de luistervaardigheid te toetsen, is er binnen de Safety & Security – test een vijftal luistervragen opgenomen die te allen tijde goed beantwoord dienen te worden. Deze vaardigheid wordt getoetst op niveau A1/A2. Op Amsterdam Airport Schiphol gelden twee officiële talen voor communicatie: Nederlands en Engels. Medewerkers met toegang tot Airside (blauwe of oranje Schipholpas) moeten middels de luistervragen aantonen minimaal één van de twee talen te beheersen.

3.4 Herhalingstraining (Recurrency)

Om compliant te blijven, geldt een jaarlijkse herhalingstraining. Dit is een verkorte variant van de voor de pashouder verplichte e-learning modules. Het is bij de herhalingstraining, in tegenstelling tot de initiële training, niet nodig om daarna een test op het Badge Center af te leggen.

Naast het herhalen van de (belangrijkste) Schipholregels met betrekking tot Safety & Security wordt in de recurrent e-learning modules aandacht besteed aan onder andere:

- Veranderingen: wat is nieuw toegevoegd, verwijderd of gewijzigd in de Schipholregels of andere wetgeving en is relevant voor de werkomgeving.
- Thema's of Incidenten: zijn er (veiligheid)incidenten voorgevallen die om extra aandacht vragen en/of zijn er trends of ontwikkelingen die relevant zijn om onder de aandacht te brengen?

4 Toetsregeling

Iedere medewerker die een Schipholpas nodig heeft voor het kunnen uitoefenen van diens functie, met daarop toegang tot één van de beschermde gebieden van A.A.S., maakt een S&S-test bestaande uit diverse hoofdstukken bij het Badge Center. In het hoofdstuk Trainingen en Test van deze Beleidsnotitie staat vermeld welke toetsen gekoppeld zijn aan welke gebieden.

4.1 Ingangseisen

Voorafgaand aan het bezoek aan het Badge Center dient de pasaanvrager de relevante e-learning modules te hebben afgerond en deze tijdens de afspraak middels een (digitaal) certificaat aan te kunnen tonen. Nadat in het Badge Center is vastgesteld dat alle verplichte e-learning module(s) zijn voltooid, kan men, indien van toepassing, zich opmaken voor de volgende processtap in het Badge Center, te weten de Safety & Security – test.

4.2 Slagingsnormering

Indien de pasaanvrager met goed gevolg de volledige de Safety & Security – test heeft afgerond mag deze verder in het Badge Center voor de volgende processtap in het verkrijgen van de persoonlijke Schipholpas. Indien de score te laag is, waardoor je de test niet met een goed gevolg afgerond is, ben je gezakt en dien je het betreffende onderdeel op een eerstvolgende mogelijkheid in afstemming met het Badge Center opnieuw te maken. De slagingsnorm is gesteld op 80%, dit geldt voor elk van de verschillende hoofdstukken binnen de Safety & Security – test. De slagingsnorm voor het onderdeel luistervragen is 100%.

Wanneer de Safety & Security – test niet gehaald wordt, mag deze maximaal twee keer herkanst worden: één keer op dezelfde dag en één keer op een andere dag. Bij een herkansing op dezelfde dag, hoeven de hoofdstukken die de deelnemer heeft behaald, niet opnieuw getoetst te worden. Bij een andere dag, dient de gehele toets opnieuw gedaan te worden. Mocht de medewerker voor een derde keer niet slagen, dan kan op verzoek van de werkgever in overleg met de interne toetsingscommissie per casus besluiten of er gepaste maatregelen mogelijk zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, aan dyslexie, examenvrees etc.² Daarna is er geen mogelijkheid meer tot herkansen en bij het verzoek tot verlengen van de pas krijgt de aanvrager géén nieuwe uitgereikt.

Deze nieuwe richtlijn biedt minder kansen, maar met de individuele beoordeling passen wij de menselijke maat toe. Zo is er een balans gevonden in de overweging om strikter beleid toe te passen aangaande herkansingen, maar wel flexibiliteit te behouden bij de aanname van medewerkers.

Individuele gevallen/ uitzonderingen kunnen worden voorgelegd aan een interne toetsingscommissie, bestaande uit afgevaardigden van de afdelingen HSE R&C, Security Policy, HR L&D en het Badge Center. Dergelijke aanvragen kunnen ingediend worden via: HSEtrainingen@schiphol.nl

² In nauw overleg met de interne toetsingscommissie kan hiervan incidenteel worden afgeweken.

4.3 Inclusiviteit

In het kader van inclusief werkgeverschap wordt gewerkt aan diverse leer- en toets materialen, denk hierbij aan materialen geschikter voor personen met dyslexie of slechtzienden. Totdat deze materialen ontwikkeld en beschikbaar gesteld zijn, dienen vragen voor aanpassingen op de standaard leer-en toetsmaterialen aangevraagd te worden via: HSEtrainingen@schiphol.nl

4.4 Fraude

Onder fraude wordt verstaan het onrechtmatig gebruik van hulpmiddelen of een onregelmatigheid in het (toets)proces (bijvoorbeeld spieken) waardoor niet op juiste wijze een oordeel over de kennis of inzicht van de persoon gevormd kan worden.

Wordt fraude geconstateerd door een medewerker van het Badge Center dan mag deze eenmalig een waarschuwing geven. Bij een tweede keer wordt de toets direct gestopt en kan de persoon zich op een nieuw moment melden voor een herkansing. De toets dient in z'n geheel opnieuw gemaakt te worden.

Wordt nogmaals fraude geconstateerd bij eenzelfde persoon dan wordt er een aantekening gemaakt bij het Badge Center en wordt de casus doorverwezen naar de toetsingscommissie om een beslissing te maken. Tot die tijd kan er geen test worden gemaakt.

5 Beleidspunten

5.1 Uitgangspunten

In de e-learning module *Algemeen* is naast de algemene regels die gelden op A.A.S. (inclusief openbare ruimtes) en verantwoordelijkheden die komen met een Schipholpas ook basiskennis terrorisme luchthavens en luchtverkeer opgenomen. Het bestrijden van terrorisme is niet alleen een taak van de organisaties die belast zijn met veiligheid. Iedereen die zich op Schiphol bevindt kan bijdragen aan een veilige omgeving en daarbij actief reageren op verdacht dan wel afwijkend gedrag.

Een zekere mate van awareness (beveiligingsbewustzijn) is hierbij belangrijk. Om zoveel mogelijk personen bewust te maken van veiligheid en handvatten te bieden over hoe te handelen in verdachte situaties of in ongewenste situaties tijdens of na een terroristische aanslag moet iedere pashouder verplicht de e-learning Algemeen volgen. Dit geldt dus ook voor pashouders met enkel een parkeerautorisatie.³ Ook zij begeven zich op het luchthaventerrein en zijn daarmee een belangrijke schakel in veiligheid.

5.2 Onderhoud

Jaarlijks wordt vastgesteld of één of meerdere e-learning modules herzien moeten worden. Aanleiding hiervoor kunnen onder andere wijzigingen in de Schipholregels dan wel het Toegangsbeleid zijn.

5.3 Registratie en bewaartermijn persoonsgegevens

Registratie

De werkgever is verantwoordelijk voor het aanvragen en verlengen van Schipholpassen en of losse autorisaties. Een pasaanvraag verloopt via een handtekening gemachtigde van de organisatie. De handtekening gemachtigde zorgt ervoor dat een (nieuwe) medewerker de autorisaties krijgt die de (toekomstige) medewerker nodig heeft voor het uitvoeren van zijn werkzaamheden. Op het moment dat in e-Vesta een aanvraag wordt gedaan, wordt aansluitend een account aangemaakt in de Schiphol Learning Hub (het leermanagement systeem van Schiphol Group). Vanuit dit systeem worden vervolgens de verplichte e-learning modules voor de betreffende persoon klaargezet.

Bewaartermijn gegevens

Niet verzilverde e-Vesta aanvragen worden na twee maanden op vervallen gezet. In JRNI worden alle klantgegevens elke 3 maanden verwijderd/ geanonimiseerd.

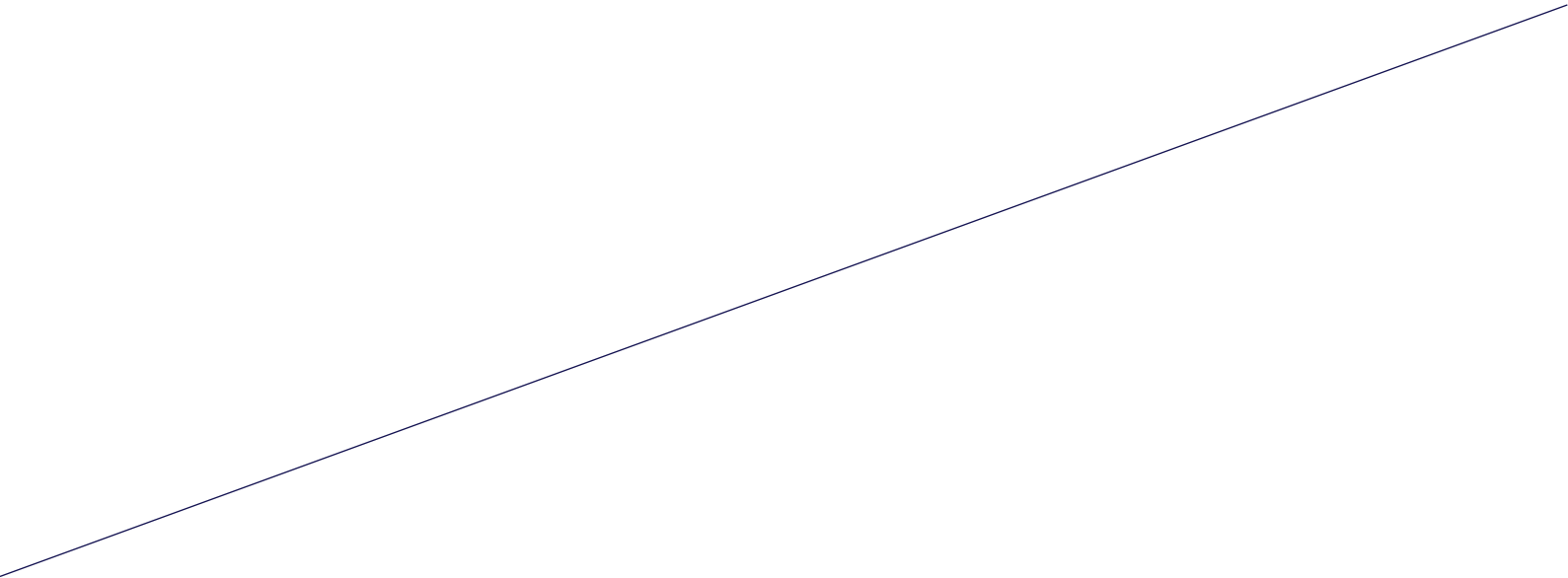
Voltooide aanvragen worden maximaal 5 jaar bewaard, na uitdiensttreding 4 jaar.⁴

5.4 Kosten

Aan de initiële e-learning module Platform is een bedrag van €40,- gekoppeld. De overige e-learning modules, zowel initieel als recurrent, zijn vrij van kosten. Dit bedrag is vastgesteld in 2021 bij de ontwikkeling van de e-learning modules en zal in de loop der jaren niet verhoogd worden.

³ Zie paragraaf 3.1 Opzet voor de regels voor het wel of niet hoeven afleggen van de Safety & Security – test.

⁴ Volgens de Easy Access Rules for Aerodromes ADR.OR.D.035 Record keeping



Colofon

12 augustus 2024

Versie 1.0

Auteurs: N. van Dooren, M. Kuiperij, V. Mulder, C. Ruth & S. Veens.