

Beveiliging burgerluchtvaart is maatwerk

Security in de burgerluchtvaart heeft de laatste jaren een enorme professionalisering doorgemaakt. Dit artikel is een verslag van een rondetafel discussie, waarin vanuit bedrijfsleven, overheid en wetenschap wordt ingezoomd op deze ontwikkeling en wordt stilgestaan bij de Europese benadering van risk based security. Een interessant gesprek. [FRANS VISSER EN](#)

[WIL VAN DE VEN](#) *

Recentelijk was *Ben Swagerman* (Senior Vice President Security Services KLM) spreker tijdens een congres. Zijn lezing ging over security management als strategische pijler binnen de KLM. Afsluitend volgde een levendige discussie met de aanwezige managers van concernorganisaties, waarvan hem een aantal issues zijn bijgebleven. 'Zo ging het om de opbrengsten van security in relatie tot de kosten en welke strategische invalshoeken hierbij een rol spelen. Denk aan het ontwikkelen en toepassen van analysemodellen en hoe je security op internationaal niveau organiseert. Verder ging het over de vraag hoe security zich verhoudt tot safety en waar en wanneer deze disciplines elkaar overlappen? Interessant in deze discussie was de vraag die mij werd gesteld of beide vakgebieden aanvullend of versterkend op elkaar werken? Dit hybride model komen wij inderdaad regelmatig tegen in ons vakgebied. Bijvoorbeeld bij de recente werving voor security officers, waarbij wij gebruik hebben gemaakt van in- en externe recruiteringsbronnen.'

Informatie delen

Op de vraag of en zo ja hoe de overheid hierbij kan helpen, reageert *Ruud Ha-*

maker (Koninklijke Marechaussee). Hamaker zorgt namens de overheid voor onder andere toezicht op naleving en handhaving van de (inter)nationale wet- en regelgeving bij de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart op de Nederlandse burgerluchthavens.

'Naast de private security partners zoals KLM, zorgt ook de overheid voor het verzamelen van informatie aangaande de veiligheid en beveiliging van de burgerluchtvaart. Mijn afdeling maakt daarbij natuurlijk een afweging welke informatie wel en welke niet met

het bedrijfsleven kan worden gedeeld. Om wetgeving en voorschriften te *vertalen* naar effectieve en efficiënte airport security maatregelen, is het verstandig om goed naar elkaar te luisteren op welke wijze maatregelen geïmplementeerd kunnen worden'. Daarbij staat volgens Hamaker wel voorop dat de betrokken partners dat integer en ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid doen. 'Immers, de Koninklijke Marechaussee is primair verantwoordelijk voor het uitoefenen van onafhankelijke toezicht, terwijl het bedrijfsleven verantwoordelijk is voor een efficiënte en effectieve uitvoering van airport security.'

Adviseren en controleren

Swagerman onderschrijft deze visie van Hamaker en vult aan: 'Handhaving en toezicht zijn onderwerpen waar mijn dienst goede ervaringen heeft in de samenwerking met de Koninklijke Marechaussee. Het gaat namelijk om het juist toepassen van regelgeving vanuit het Europees security framework in de Nederlandse omgeving. Het gaat dan concreet om die maatregelen die passen in de Nederlandse context, bijvoorbeeld bij de actuele dreigingssituatie in ons land. De marechaussee kan daarna als toezichthouder de toegepaste maat-



Ben Swagerman

Deelnemers rondetafeldiscussie

Ben Swagerman

Organisatie: KLM Groep

Functie: Senior Vice President Security Services KLM

Ruud Hamaker

Organisatie: Koninklijke Marechaussee, District Schiphol

Functie: Hoofd Analyse- en Kenniscentrum Beveiliging Burgerluchtvaart

Hinke Andriessen

Organisatie: TU Delft, faculteit Techniek Bestuur en Management, afdeling Veiligheidskunde

Functie: Promovenda en onderzoekster van de Safety Science Group

regelen controleren op functionaliteit.' Hamaker reageert enthousiast en beaamt dat deze manier van samenwerken precies past bij de rol van de marechaussee: 'We zijn gesprekspartner, zodat de door de sector genomen maatregelen goed aansluiten op de regelgeving, beveiligingsplannen toetsen aan de regelgeving, fiat geven op doordachte beveiligingsplannen. Concreet dus het adviseren en controleren op de toepassing van regelgeving. We hebben het dan over echt maatwerk.'

Risk Based Security

Als het woord maatwerk valt, komt Swagerman met een interessante stelling. In zijn ogen is het in de internationale luchtvaartsector namelijk een enorme valkuil dat overal in de wereld identieke beveiligingsmaatregelen genomen worden. 'Dat is natuurlijk lekker duidelijk voor alle betrokkenen, maar feit is dat binnen Europa de toe-

passing van maatregelen op een andere manier wordt uitgevoerd dan in de Verenigde Staten. Binnen de EU werken wij met een model van *Risk Based Security*. Dat gaat uit van dreigingen en die zijn naar tijd en plaats variabel. En dus ook de daarop gebaseerde maatregelen. Het heeft veel uitleg en communicatie gekost om de VS te overtuigen dat dit model anders werkt dan het door hen gebruikte model. De verschillen worden nu inmiddels wel onderkend en geaccepteerd. Dit betekent dat je niet uit moet gaan van standaard harmonisatie, maar van een set van maatregelen die behoort bij het risk based security model en waarbij je streeft naar wederzijdse erkenning. De toe te passen maatregelenset - bijvoorbeeld fouilleren van personen, of gebruik van scanapparatuur - kan je wel harmoniseren, maar de context is anders en dus de mix die je toepast. Hiermee voorkom je ook dat passagiers en medewerkers regels als overbodig en onzinnig gaan ervaren.'

Security awareness

Hinke Andriessen (TU Delft) heeft over deze laatste opmerking van Swagerman een wetenschappelijk gefundeerde mening. Zij neemt in opdracht van de EU al enige tijd deel aan wetenschappelijk onderzoek naar de menselijke factor bij luchthavenbeveiliging, waarvan één van de doelen is om te komen tot een eigentijds gestandaardiseerd opleidingsprogramma voor luchthavenpersoneel binnen Europa waarmee een betere luchthavenbeveiliging kan worden gerealiseerd, in plaats van het blijven sta-

pelen van veiligheids- en beveiligingsmaatregelen. Dit gestandaardiseerde trainingsprogramma moet er ook voor zorgen dat de verschillen in security awareness tussen de diverse landen verdwijnen.

De afgelopen periode heeft Andriessen onderzoek verricht op meerdere luchthavens in Europa. 'Ik heb met name gekeken hoe een onderwerp als beveiligingsbewustzijn gestimuleerd wordt en hoe dat leeft bij de verschillende beroepsgroepen. Het interessante is dat je hiermee ook de onderlinge verschillen tussen de landen bloot legt. Vervolgens kijken we of we zo wetenschappelijke referentiekaders kunnen ontwikkelen. Zijn er standaardisaties mogelijk? Kan je het meetbaar maken? Dat zijn van die onderzoeksvragen waar wij nu mee bezig zijn. Waar we in de onderzoekspraktijk tegenaan lopen is het fundamentele verschil tussen safety en security dat er bij security weinig statistische gegevens zijn, dan wel niet beschikbaar gesteld worden vanuit het oogpunt van geheimhouding. Voor de wetenschap is hier nog een heel terrein te winnen.'

Hoewel het gezien de status van het onderzoek nog te vroeg is om al met resultaten naar buiten te komen, is Andriessen wel bereid alvast een voorlopige conclusie te delen. 'Het blijkt dat inzetten op awareness zeker de moeite waard is. Zo bleek dat schoon-

Risicomanagement door de bril van...

Onder deze titel verzorgen *Frans Visser* en *Wil van de Ven* ook in 2013 een aantal interviews over risicomanagement. Dit jaar is daarbij gekozen voor de drievoudige bedrijfsleven, overheid en wetenschap. Met deze serie artikelen krijgt u inzicht in de wijze waarop risicomanagement – waaronder veiligheid en beveiliging – zich ontwikkelt in een tijd waarin (technologische) ontwikkelingen zich in een hoog tempo aandienen.



Ruud Hamaker



Ontwikkelingen

Ben Swagerman: 'De uitdaging om security nog beter in te bedden in procesbeslissingen. Bijvoorbeeld veranderingen aanbrengen in logistieke processen, waarbij de security aspecten naast de safety aspecten meegenomen moeten worden. Hoewel we verbeteringen zien, is dit nog geen standaardaanpak. En verder is het van belang dat luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich steeds meer aan de bedrijfsprocessen aanpassen. Beveiliging wordt hiermee beter, efficiënter en risk based.'

Ruud Hamaker: 'Bij de uitbreiding en nieuwbouw van luchthavens worden al steeds vaker security aspecten meegenomen in de concept- en ontwikkelfase. Dat zal zich doorzetten. En ik zie een beweging in de Europese wet- en regelgeving, waarbij steeds meer ruimte wordt gegeven voor "lokaal maatwerk" bij het invullen van het maatregelenpakket dat op basis van de risico-analyse decentraal toegepast kan en moet worden.'

Hinke Andriessen: 'Risk based security is de trend met daarbij wel de kanttekening dat het dan essentieel is om tijdig over juiste en betrouwbare informatie te kunnen beschikken. Om dat goed te kunnen organiseren is een goed samenspel nodig tussen de technische en de gedragswetenschappen, zoals we dat nu al zien bij SPOT - screening of passengers by observation technique - en profiling.'



Hinke Andriessen

gen zij kennis over security, ontwikkelen er een eigen mening over en zijn in die gevallen dat het nodig is beter in staat om het juiste gedrag te vertonen.'



makers die een bewustwordingstraining hadden gekregen zich ook verantwoordelijk gingen voelen voor de beveiliging. Het is dus interessant om te zien hoe deze en andere doelgroepen kunnen worden ingeschakeld in de veiligheids- en beveiligingsketen. Denk daarbij ook aan passagiers zoals de frequent flyers, die in actie kunnen komen als zij het gevoel hebben dat er iets niet pluis is.'

Kat en muis spel

Het laatste woord in de discussie is aan Swagerman, waarin hij eens te meer pleit voor het meer toepassen van het eerder door hem genoemde risk based security model. 'In mijn visie past dit in het *kat en muis spel* in de security in de burgerluchtvaart dat zich altijd zal blijven afspelen tussen enerzijds de mensen die te goeder trouw zijn en anderzijds zij die te kwader trouw zijn. Door middel van informatie en inlichtingen moeten we proberen het onvoorspelbare om te zetten naar het voorspelbare en daar als organisatie voorbereid op en weerbaar tegen zijn. Daarom moet je als organisatie aandacht geven aan de human factor, vooral als het gaat om het vroegtijdig

herkennen van dreigingen en het krijgen van hulp en bijstand. Daarvoor is niet alleen meer wetenschappelijk onderzoek nodig, maar bijvoorbeeld ook heel concreet security trainingen voor cabine- en grondpersoneel. Zo verkrij-

* Frans Visser MSSM en Wil van de Ven RSE zijn partners van Visser & Van de Ven, security management (www.visservdven.nl)

Afsluitende beschouwing

Bij een goede beveiliging van concerns met een complexe structuur en operatie is het van belang dat te doen in samenspel met alle stakeholders. Bij de beveiliging van de burgerluchtvaart is dit samenspel tussen de betrokken bedrijven en de overheid essentieel voor een efficiënte en effectieve operatie. Intern binnen de organisatie vraagt het om security medewerkers en managers die er oog voor hebben om, ondersteunend aan het primaire bedrijfsproces, uitsluitend het echt noodzakelijke te beveiligen.

Dit zijn mensen die niet langer vanuit een top down benadering redeneren en de rule based variant toepassen, maar die meer gebruik maken van de bottom up en risk based methode. Hierbij is in toenemende mate samenspel nodig tussen mensen uit het bedrijfsvoeringproces enerzijds en een goede informatievoorziening anderzijds. Op deze wijze wordt security management als volwaardige business partner gezien die de operatie ondersteunt en die meedenkt in het bereik van oplossingen.

Het is dit security management dat steeds meer behoefte zal krijgen aan support vanuit de gedrags-, communicatie- en technische wetenschappen. Immers, bij deze benadering wordt steeds meer uitgegaan van een gedeelde verantwoordelijkheid voor veiligheid en beveiliging en kan draagvlak voor beveiligingsmaatregelen worden verkregen. Ook door bijvoorbeeld gebruik te maken van onderzoek naar meerdere benaderingen van het vraagstuk in de juiste context en afhankelijk van cultuur, tijd, plaats en omstandigheden. Security management met een couleur locale!