



Academiejaar 2018-2019

Eindwerk postgraduaat rampenmanagement

Titel: Publiek-Private Samenwerking op Brussels Airport

Kandidaat: Pieter-Jan De Baets

Promotor: Pascale Dereeper

CAMPUS VESTA



Eindwerk

Postgraduaat rampenmanagement

Academiejaar 2018-2019

**Publiek Private Samenwerking op
Brussels Airport bij incidenten:**

**Een onderzoek naar de samenwerking tussen
luchtvaartpolitie en private sector**

Eindwerk aangeboden door
Pieter-Jan De Baets
Promotor: **Pascale Dereeper**

Samenvatting

Binnen dit eindwerk wordt de samenwerking tussen de private sector en de luchtvaartpolitie bij incidenten op Brussels Airport (BA) onderzocht. Op 22 maart 2016 was er een terroristische aanslag op Brussels Airport. Ten gevolge van deze aanslag werd er een parlementaire onderzoekscommissie opgericht die als taak had te onderzoeken wat er in de toekomst verbeterd kan worden bij dergelijke incidenten. In het eindverslag werd in vraag gesteld of hervorming van de private bewakingsdiensten aan de orde is en of de bestaande samenwerkingsverbanden tussen publieke en private sector voor verbetering vatbaar zijn. Dit onderzoek tracht te achterhalen hoe de samenwerking plaatsvindt, de bevoegdheden verdeeld zijn en de informatie-uitwisseling verloopt tussen de private sector en de luchtvaartpolitie. Er werd een kwalitatief onderzoek uitgevoerd waarbij personeelsleden van beide sectoren werden bevraagd.

Vanuit het oogpunt van hulpverlening is het onderzoek naar de samenwerking tussen de luchtvaartpolitie en de private sector relevant. Doordat op BA verscheidene private actoren werkzaam zijn, kunnen deze een ondersteunende rol bieden indien er zich een incident voordoet. Door deze rol op zich te nemen, komen er meer politiemensen vrij om dringende politionele taken uit te voeren.

Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat er voordelen verbonden zijn aan de samenwerking tussen de private sector en de luchtvaartpolitie (LPA). Samenwerking leidt tot onderling overleg alsook tot verdeling van de kosten. Tevens zijn er ook negatievere aspecten verbonden aan de samenwerking. Zo kaart de publieke sector het wettelijk kader omtrent PPS aan alsook de commerciële denkwijze van de private sector. Deze laatstgenoemde betreurt dat er weinig gespecialiseerd materieel in eigen beheer is, de afspraken niet goed gekend zijn, de kennis van de politie omtrent hun specifieke wetgeving ondermaats is en dat de politie geen resultatenverbintenis heeft met The Brussels Airport Company (BAC).

Er kwam verder naar voor dat de bevoegdheden tussen beide sectoren duidelijk en voldoende afgebakend zijn. De politie staat niet volledig weigerachtig ten aanzien van meer bevoegdheden voor de private sector. Zo is het niet uitgesloten dat de private sector een deel van de ontradingsperimeter in de toekomst mag bemannen. De private sector is vragende partij voor meer bevoegdheden als blijkt dat een voorafgaande kosten-batenanalyse gunstig is.

Als laatste kwam naar voor dat er voornamelijk informatie wordt uitgewisseld door persoonlijk contact tussen beiden. Andere manieren voor de uitwisseling van informatie zijn de dispatchings, telefonie en overlegmomenten. Daarnaast blijkt dat de private sector vragende partij is voor het verkrijgen van meer informatie en dat het vooral de private sector is die informatie deelt met de politie. De private sector wil ook graag een commandocentrum waar zowel zichzelf als de politie aanwezig zijn, de politie daarentegen ziet dit niet zitten.

Dankwoord

Een eindwerk schrijven heeft heel wat voeten in de aarde. Hierbij wens ik dan ook de personen te bedanken die een bijdrage leverden om dit eindwerk tot stand te brengen.

Vooreerst zou ik graag de respondenten willen bedanken. Ondanks hun drukke agenda slaagden ze erin om tijd vrij te maken om mij te woord te staan. Hun verschaft informatie was cruciaal voor het onderzoek. Vervolgens gaat mijn dank uit naar mijn promotor mevrouw Pascale Dereeper. Door enerzijds ruimte te geven om het onderzoek zelf in te vullen en anderzijds professionele begeleiding te voorzien, zorgde zij ervoor dat alles vlot en correct kon verlopen. Als laatste had ik graag ook mijn familie en vrienden bedankt voor de steun doorheen dit eindwerk.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
Dankwoord	2
Lijst van afkortingen	5
Lijst van figuren	6
Lijst van bijlagen	7
1. Probleemstelling.....	8
1.1. Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	8
1.2. Onderzoeksvragen.....	9
1.3. Structuur eindwerk.....	9
2. Literatuurstudie.....	10
2.1. Wetgevend kader PPS	10
2.2. Wetgevend kader noodplanning.....	12
2.3. Kerntakendebat politie.....	13
2.3.1. De regering-Verhofstadt II.....	14
2.3.2. De regering-Di Rupo	14
2.3.3. De regering-Michel	14
2.4. PPS.....	15
2.4.1. Definitie PPS	15
2.4.2. Kenmerken PPS.....	16
2.4.3. Gevolgen PPS.....	17
2.5. Brussels Airport	19
2.5.1. Overzicht Brussels Airport	19
2.5.2. Diensten actief op de luchthaven.....	19
2.6. Incidenten Brussels Airport	22
2.6.1. Definitie incident	22
2.6.2. BNIP Brussels Airport.....	24
2.6.3. Protocolakkoord luchtvaartdiensten.....	25
3. Methodologie	27
3.1. Dataverzamelmethode	27
3.2. Steekproefmethode	27
3.3. Data-analyse	28
3.4. Kwaliteit van het onderzoek.....	28
3.4.1. Betrouwbaarheid.....	28
3.4.2. Validiteit	28

3.5.	Beperkingen van het onderzoek	29
4.	Resultaten.....	30
4.1.	Samenwerking.....	30
4.1.1.	Positieve punten taakverdeling.....	30
4.1.2.	Negatieve punten taakverdeling	30
4.1.3.	Voorzieningen voor samenwerking.....	32
4.1.4.	Verbetering van de samenwerking	32
4.2.	Bevoegdheden.....	33
4.2.1.	Afbakening bevoegdheden.....	33
4.2.2.	Bevoegdheidsconflicten	33
4.2.3.	Uitbreiding bevoegdheden private sector	34
4.3.	Informatie-uitwisseling.....	35
4.3.1.	Belang informatie-uitwisseling.....	35
4.3.2.	Verloop informatie-uitwisseling.....	35
4.3.3.	Manier van informatie-uitwisseling	36
4.3.4.	Uitwisselen van voldoende informatie.....	36
5.	Conclusie	37
6.	Aanbevelingen.....	39
6.1.	Controle private bewakingssector.....	39
6.2.	Ontradingsperimeter bemannen door private sector.....	39
6.3.	Aanpassing BNIP BA.....	39
6.4.	Informatie-uitwisseling met private sector.....	40
6.5.	Gemeenschappelijk platform voor informatie-uitwisseling.....	40
6.6.	Joint operations center	40
6.7.	Uitbreiding rampenoefeningen.....	41
6.8.	Prior simkaarten	41
6.9.	Meer overlegmomenten	41
6.10.	Locatie civiele bescherming	41
	Bibliografie	43
	Bijlagen.....	47

Lijst van afkortingen

ANIP	Algemeen Nood- en Interventieplan
BA	Brussels Airport
BAC	The Brussels Airport Company
BNIP	Bijzonder Nood- en Interventieplan
CC	Coördinatiecomité
DAB	Directie beveiliging
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart
ERC	Emergency Response Centre
LOVECO	Lokaal Veiligheidscomité van de luchthaven
LPA	Directie luchtvaartpolitie
NAVECO	Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart
PPS	Publiek-private samenwerking

Lijst van figuren

Figuur 1: Zones en perimeters bij noodsituaties	12
Figuur 2: Aantal passagiers per jaar op Brussels Airport.....	19
Figuur 3: Aanslag 22 maart 2016, vertrekhal BA	24

Lijst van bijlagen

Bijlage 1: Interviewschema.....	47
Bijlage 2: Codeboom.....	48

1. Probleemstelling

Het vliegtuig is een van de veiligste vormen van transport in de wereld. De luchtvaartsector is onderhevig aan een strikte wetgeving waardoor er bijzondere veiligheidsmaatregelen van kracht zijn. Desalniettemin komen er incidenten voor. Een voorbeeld hiervan in België is de terroristische aanslag op Brussels Airport (hierna BA) op 22 maart 2016. Bij dit incident werd een multidisciplinaire aanpak opgezet.

1.1. Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De wetenschappelijke literatuur betreffende de publiek-private samenwerking (hierna PPS) in luchthavens is gering. Eén van de redenen is het feit dat de problematiek vrij recent is. Zo is er bijvoorbeeld geen juridisch statuut dat van toepassing kan zijn voor alle PPS-projecten. Door middel van dit onderzoek zal worden getracht om verdere informatie hieromtrent te verzamelen.

De laatste tijd is de aandacht voor PPS op BA toegenomen. Het thema werd aangewakkerd na de aanslagen die plaatsvonden op 22 maart 2016. Onmiddellijk na deze aanslagen werd een parlementaire onderzoekscommissie opgericht die als taak had te onderzoeken hoe de verschillende diensten op de luchthaven toen functioneerden. Tevens diende de commissie aanbevelingen hieromtrent te formuleren. In het rapport van deze onderzoekscommissie komt ook de rol van de private actoren naar voren. Zo stelde het rapport dat er een hervorming moet komen binnen de private bewakingsdiensten, dat de samenwerkingsverbanden tussen publieke en private partners voor verbetering vatbaar blijft en dat de onduidelijkheid betreffende het wettelijk statuut van de luchthaveninspecteurs dient te worden aangepakt.

Uit onderzoek blijkt dat PPS voordelen oplevert. Door de samenwerking kunnen beide partners geld besparen omdat de kosten verdeeld worden tussen hen beiden (Hofmeister & Borchert, 2004; Marty, 2008; Sajari, 2004). Bij PPS kan de publieke partner gebruik maken van de expertise van de private partner. Hierdoor kan het project efficiënter en effectiever gerealiseerd worden (Estache et al., 2009). De private partner kan op zijn beurt zijn eigen activiteiten uitbreiden door een langdurig contract aan te gaan met de overheid (Marty, 2008).

Aan een PPS kunnen echter ook nadelen verbonden zijn. Zo kunnen er hoge kosten gepaard gaan met PPS. Dit zal vooral het geval zijn wanneer beide partners voorheen nog niet samenwerkten of als er weinig kennis is omtrent het proces van het project (Benmansour, 2016). Het contract dat beide partners opstellen moet duidelijk en volledig zijn. Indien dit niet het geval is, kunnen er verschillende interpretaties ontstaan wat de uitwerking ervan in het gedrang kan brengen (Grimsey & Lewis, 2002). Een ander nadeel heeft betrekking op de doelstelling van de private partner. Die zal er voornamelijk op gericht zijn om zoveel mogelijk winst te maken. Dit kan ertoe leiden dat de kwaliteit van het project daalt (Sellers, 1993). Indien de private partner ook nog geen ervaring heeft met een soortgelijk project zal er geen meerwaarde zijn op het vlak van expertise (Mouraviev & Kakabadse, 2012).

1.2. Onderzoeksvragen

De maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie leiden tot drie verschillende hoofdvragen in dit eindwerk. Alle hoofdvragen worden opgesplitst in twee deelvragen.

Het onderzoek tracht antwoorden te formuleren op deze vragen.

1. Hoe verloopt de samenwerking tussen de private sector en de luchtvaartpolitie bij een incident op Brussels Airport?
 - 1.1. Is er een meerwaarde verbonden aan de samenwerking tussen de private sector en de luchtvaartpolitie?
 - 1.2. Zijn er nadelen verbonden aan de samenwerking tussen de private sector en de luchtvaartpolitie?
2. Hoe zijn de bevoegdheden verdeeld tussen de private sector en de luchtvaartpolitie bij een incident op Brussels Airport?
 - 2.1. Zijn de bevoegdheden tussen de private sector en de luchtvaartpolitie voldoende afgebakend?
 - 2.2. Moeten de bevoegdheden van de private sector verruimd worden?
3. Hoe verloopt de informatie-uitwisseling tussen de private sector en de luchtvaartpolitie bij een incident op Brussels Airport?
 - 3.1. Welke middelen worden gebruikt voor de informatie-uitwisseling?
 - 3.2. Wat zijn de moeilijkheden bij de informatie-uitwisseling?

1.3. Structuur eindwerk

Concreet ziet de structuur van dit eindwerk er als volgt uit. Eerst komt de literatuurstudie aan bod waarin het thema wordt toegelicht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van zowel wettelijke als wetenschappelijke bronnen. Het deel hierop volgend omvat de methodologie met een uiteenzetting van het soort onderzoek alsook de dataverzameling en data-analyse. Vervolgens worden de resultaten van het onderzoek besproken. Om af te sluiten volgt er een conclusie waarbij enkele aanbevelingen naar voor worden geschoven.

2. Literatuurstudie

Binnen de literatuurstudie wordt een overzicht geboden van de huidige literatuur omtrent het gekozen thema. Eerst wordt het wetgevend kader van de publiek-private samenwerking (PPS) verduidelijkt. Vervolgens wordt het wetgevend kader aangaande noodplanning die relevant is voor dit onderzoek toegelicht. Als derde deel komt het kerntakendebat omtrent de politie aan bod waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen de regeringen die dit hebben aangekaart. Het vierde deel handelt over PPS zelf met name de verschillende definities, de kenmerken en de gevolgen. Hierop volgend wordt Brussels Airport (BA) besproken en de diensten die er actief zijn. Als laatste worden de incidenten op BA besproken waar ook het BNIP en het protocolakkoord tussen de luchtvaartdiensten worden toegelicht.

2.1. Wetgevend kader PPS

Er is aangaande PPS geen juridisch statuut beschikbaar die voor alle PPS-projecten van toepassing is. Het juridische statuut van PPS hangt af van de rechtsfiguur waarbinnen het PPS-project plaatsvindt. In 2003 heeft de Vlaamse Regering getracht om een wettelijk kader te scheppen om PPS te faciliteren. Hiervoor werd het decreet betreffende PPS gecreëerd.¹ Dit decreet bracht verheldering omtrent de destijds aanwezige rechtsonzekerheid met betrekking tot PPS. Zo werd het Vlaams Kenniscentrum PPS opgericht. Dit centrum verleent advies omtrent het PPS-beleid en ondersteunt PPS-projecten.

Het Vlaams Kenniscentrum PPS voert, teneinde een maatschappelijke meerwaarde te realiseren, vier functies uit (D'Hooge & Vandendriessche, 2003). Ten eerste verstrekt het kenniscentrum adviezen: ervaringen en kennis betreffende PPS worden verzameld en verstrekt aan alle betrokken actoren met de bedoeling om de PPS-leercurve te verkorten. Ten tweede hanteert het centrum de rol van meerwaardebewaker. In deze rol toetst het centrum de meerwaarde verbonden aan een PPS project af aan een *Balanced Scorecard*. Ten derde informeert het centrum de Vlaamse overheid en de private sector over het PPS-beleid en PPS-mogelijkheden. Ten vierde heeft het centrum een procesbegeleidende functie. Dit houdt in dat het centrum instaat voor de begeleiding en de advisering van de Vlaamse administratie omtrent de vormgeving van PPS-projecten. Het centrum is betrokken bij de voorbereiding van de PPS, de concrete coördinatie blijft een bevoegdheid van de administratie.

In 1990 werd de wet op de private bewaking uitgevaardigd.² De belangrijkste doelstellingen van deze wet waren: de introductie van een controle- en sanctiemechanisme, het voorzien van bestraffing bij machtsoverschrijding en de beperking van de mogelijkheid tot PPS waardoor de kwaliteit van PPS gewaarborgd blijft (Beroepsvereniging van bewakingsondernemingen, 2004; Devroe & Terwel, 2015).

¹ Decr. VI. 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking, *BS* 19 september 2003, 46.497.

² Wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *BS* 29 mei 1990, 10.963.

In 2004 werd deze wet aangepast.³ Er werden aspecten toegevoegd omtrent het uniform, de voertuigen, het dienstwapen en de identificatiekaart van de private bewakingsagenten. Ondanks de aanpassingen bleven er in de wet grijze zones over de niet-publiek toegankelijke plaatsen zoals bijvoorbeeld een café. Hierbij werd opgenomen dat de controle van private bewakingsagenten enkel mag plaatsvinden op het privéterrein en niet op de openbare weg. Wat betreft de persoonscontrole⁴ werden toen ook veranderingen aangebracht. De persoonscontrole was niet langer beperkt tot de toegangscontrole maar tot alle andere vormen van controle op gedragingen van personen. De uitgebreidere persoonscontrole mocht echter nog steeds enkel uitgevoerd worden op een privéterrein. Door de aanpassingen werd het mogelijk voor openbare vervoersmaatschappijen om een eigen veiligheidsdienst op te richten. Hierbij moet vermeld worden dat er een verschil is tussen een bewakingsdienst en een veiligheidsdienst. Een veiligheidsdienst is een bewakingsdienst met extra bevoegdheden en uitsluitend werkzaam voor een openbare vervoersmaatschappij. Uitvoerend en leidinggevend personeel moeten hiervoor extra opleidingen volgen.⁵

In 2014 werd de wet opnieuw aangepast. Hierdoor werd het mogelijk om bepaalde bewakingsopdrachten uit te voeren op de openbare weg. Zo kan een lokale overheid in het politiereglement vermelden dat voor bepaalde aspecten, private bewakingsagenten preventief bewakingstoezicht kunnen uitoefenen. Deze bevoegdheid is van toepassing binnen een zichtbare perimeter op de openbare weg. Bewakingsagenten kunnen ook optreden in publiek toegankelijke plaatsen behorend tot vervoersmaatschappijen of luchthavens. Ondanks deze wijzigingen kregen bewakingsagenten geen vaststellingsbevoegdheid. Concreet houdt dit in dat ze niet op eigen initiatief inbreuken kunnen vaststellen. Ze beschikken over dezelfde bevoegdheden zoals iedere andere burger. Dit impliceert dat ze personen op heterdaad kunnen staande houden en hierop volgend de politie moeten contacteren.⁶

Op 2 oktober 2017 verving de wet-Jambon na 28 jaar de wet-Tobback.⁷ Deze wet schept het nieuw wettelijk kader waarbinnen de private sector kan opereren. Hierdoor kan er meer beroep gedaan worden op de private veiligheidssector wat ertoe leidt dat meer PPS mogelijk wordt gemaakt. Zo creëert de wet de Adviesraad Private Veiligheid binnen de FOD Binnenlandse Zaken. Binnen deze raad zijn alle betrokken overheden, sectoren en politiediensten vertegenwoordigd. Het opzet van deze raad is tweërlei: op een gecoördineerde manier vorm geven aan de verdere uitvoering van de wet en advies verstrekken voor het toekomstig beleid.

³ Wet 7 mei 2004 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, de wet van 29 juli 1934 waarbij private milities verboden worden en de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privédetective, *BS* 3 juni 2004, 42.428.

⁴ Toezicht op en controle van personen met het oog op het verzekeren van de veiligheid.

⁵ Koninklijk besluit 20 juli 2006 betreffende de opleidingsvoorwaarden waaraan het leidinggevend en uitvoerend personeel van de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen moet voldoen, *BS* 20 juli 2006, 44.985.

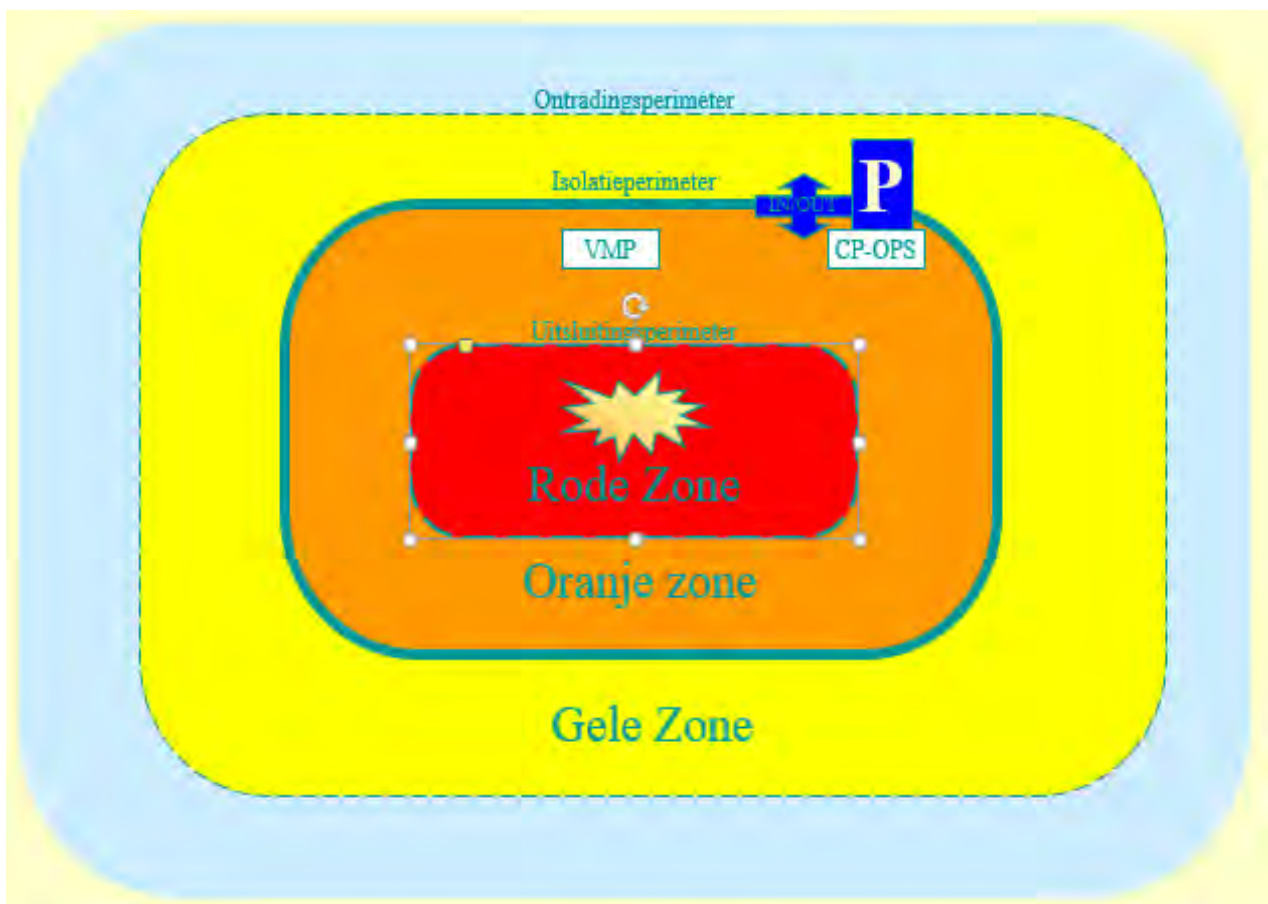
⁶ Wet 13 januari 2014 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 23 januari 2014, 5.625.

⁷ Wet 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 31 oktober 2017, 96.776.

2.2. Wetgevend kader noodplanning

Het is de opdracht van de overheid om voorbereid te zijn op incidenten. Deze voorbereiding wordt noodplanning genoemd. Hieromtrent is het KB betreffende de nood- en interventieplannen van 2006 opgesteld.⁸ Dit moest ertoe leiden dat er een harmonisering kwam van de terminologie en de inhoud van de noodplannen. In het KB wordt de plaats van het incident opgesplitst in verschillende zones. Ten eerste is er de rode zone. Dit is de zone waar het incident heeft plaatsgevonden en enkel toegankelijk is voor brandweer en civiele bescherming. Deze zone wordt omringd door de uitsluitingsperimeter. Ten tweede is er de oranje zone. Dit is de zone waar de medische hulpverlening zal plaatsvinden en waar de Commandopost Operaties (hierna CP-OPS) zich zal bevinden. In de CP-OPS wordt de hulpverlening operationeel gecoördineerd en zijn de verschillende disciplines vertegenwoordigd. De zone wordt omringd door de uitsluitingsperimeter en is slechts toegankelijk voor burgers als deze er wonen en werken en op aanvraag toegang krijgen tot deze zone. Ten derde is er de gele zone. Hier zal de hulpverlening voorbereid worden. Het is de zone waar ambulances wachten en materiaal wordt klaargemaakt om in te zetten voor de hulpverlening. Rond deze zone wordt de ontradringsperimeter geïnstalleerd. De zone wordt ontraden voor personen die er niet wonen of werken.

Figuur 1 : Zones en perimeters bij noodsituaties



Bron: Crisiscel Stad Damme, <https://staddamme.wordpress.com/noodplanning/>

⁸ Koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, BS 15 maart 2016, 15.407.

Noodsituaties worden bestreden door interventiediensten. De opdrachten van deze zijn verspreid over vijf disciplines. Ten eerste is er discipline 1 (D1). Tot deze discipline behoort de brandweer en de civiele bescherming. Hun opdrachten zijn de noodsituatie te beheren en de hieraan verbonden risico's uit te schakelen, personen op te sporen, te bevrijden, helpen te redden en in veiligheid te brengen en hun goederen te beschermen en als laatste om personen en goederen op te eisen.

Ten tweede is er discipline 2 (D2). Deze discipline heeft betrekking op medische, sanitaire en psychosociale hulpverlening. Hun taken zijn de medische keten opstarten, de geneeskundige en psychosociale zorgen toedienen aan slachtoffers en bij de noodsituatie betrokken personen, het vervoer van slachtoffers organiseren en maatregelen nemen ter bescherming van de volksgezondheid.

Ten derde is er discipline 3 (D3) waartoe de politie behoort. Hun taak is om de openbare orde te handhaven en te herstellen, de toegangs- en evacuatiewegen te vrijwaren, de perimeters te installeren en te voorzien van toegangscontrole, de evacuatie van de bevolking uit te voeren en toe te zien op schuilen, overleden slachtoffers te identificeren en bijstand te verlenen aan het gerechtelijk onderzoek.

Ten vierde is er discipline 4 (D4), de logistieke steun. Deze discipline kan worden uitgevoerd door de civiele bescherming, het Belgische leger, het rode kruis, een technische dienst, etc. Hun opdrachten bestaan eruit om versterking te waarborgen inzake personeel en materieel, evenals speciaal reddings- en hulpverleningsmaterieel te leveren, de technische middelen voor communicatie te organiseren tussen de disciplines, de operationele commandopost en het coördinatiecomité en de bevoorrading te organiseren van levensmiddelen en drinkwater voor de getroffen en de interventiediensten.

De vijfde en laatste discipline (D5) heeft betrekking op informatie. Dit kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd door een communicatiedienst. Hun taak bestaat eruit om informatie en richtlijnen aan de bevolking te verschaffen, de informatie over de maatregelen voor de terugkeer naar de normale situatie te verzorgen en het begeleiden van de pers.

In het KB van noodplanning wordt er een onderscheid gemaakt tussen een Algemeen Nood- en Interventieplan (hierna ANIP) en een Bijzonder Nood- en Interventieplan (hierna BNIP). In het ANIP staan algemene richtlijnen en informatie die nodig zijn om het beheer van de noodsituaties te garanderen. Het BNIP vult het ANIP aan met bijzondere richtlijnen voor specifieke risico's. Dit is van toepassing op BA waarvoor een BNIP is opgesteld wat later in dit eindwerk nog aan bod komt.

2.3. Kerntakendebat politie

In dit deel komt het kerntakendebat van de politie aan bod. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen de verschillende regeringen met name de regering-Verhofstadt II, de regering-Di Rupo en de regering-Michel.

2.3.1. De regering-Verhofstadt II

Tijdens de regering-Verhofstadt II werd er meer aandacht besteed aan privatisering van publieke taken. Dit kwam doordat de bevolking meer politie op straat wenste. Slechts tien procent van de politiecapaciteit ging naar de aanwezigheid van politiemensen op het terrein. Hierdoor lukte het de politie in mindere mate om de kerntaken zoals handhaving en toezicht op het terrein uit te voeren (Devroe & Terwel, 2015). Een verhoging van de politiecapaciteit zag de regering niet zitten aangezien dit gepaard ging met extra kosten. Hierdoor werd in 2004 de wet op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten aangepast.⁹ Daardoor werden enkele taken uitbesteed aan de private bewakingssector, zoals bijvoorbeeld het toezicht in winkelcentra.

2.3.2. De regering-Di Rupo

De regering-Di Rupo richtte een werkgroep op die moest nagaan welke politionele taken konden worden overgedragen. Het ging hierbij om taken die bij de overheid bleven maar die niet meer door de politie zouden worden uitgeoefend maar wel door private partners.¹⁰ In het begin van de legislatuur werden er verscheidene administratieve en operationele taken, zoals bijvoorbeeld de overbrenging van gedetineerden, overgedragen naar een andere dienst binnen de overheid zelf. In tweede instantie paste ook de regering-Di Rupo de wet op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten aan. Door deze aanpassing kregen de private bewakingsdiensten meer bewegingsvrijheid en kwam er een bevoegdheidsuitbreiding. Hierdoor konden bijvoorbeeld bewakingsagenten optreden in publiek toegankelijke plaatsen.

2.3.3. De regering-Michel

In het regeerakkoord van de regering-Michel kwam opnieuw het kerntakendebat aan bod. Er werd benadrukt dat de regering bepaalde taken die niet tot de kerntaken van de politie behoren, wilde uitbesteden aan private actoren. Een instrument om dit te verwezenlijken was het eenvoudiger maken van de wetgeving hieromtrent. Hiervoor was het volgens de regering noodzakelijk om de wet betreffende de private bewaking te evalueren en indien nodig aan te passen. Indien er werd overgegaan naar een uitbesteding van taken werd er een overeenkomst met de politie afgesloten waarbij deze laatstgenoemde toezicht blijft uitoefenen op de uitvoering van deze taken.

De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon stelde in zijn beleidsverklaring dat er meer aandacht moest besteed worden aan wat de private actoren kunnen betekenen in het veiligheidsbeleid.¹¹ In dit opzicht was hij de mening toegedaan dat de veiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is waarbij zowel publieke als private actoren kunnen bijdragen. Er

⁹ Wet 7 mei 2004 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de veiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, de wet van 29 juli 1934 waarbij private milities verboden worden en de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privédetective, *BS* 3 juni 2004, 42.428.

¹⁰ Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2011). *Federaal regeerakkoord*. [28.01.2109, Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, http://www.archive.dirupo.belgium.be/sites/all/themes/custom/tcustom/Files/Regeerakkoord_1_december_2011.pdf].

¹¹ Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2014). *Beleidsverklaring, Veiligheid, Politie en Binnenlandse Zaken. Federale regeringsverklaring*. [26.01.2019, Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, <https://www.dekamer.be/flwb/pdf/54/0020/54K0020025.pdf>].

moesten samenwerkingen tussen beide actoren worden aangegaan indien dit een winstgevende situatie voor beiden kon creëren. Volgens de minister diende er hiervoor een vereenvoudigd wetgevend kader ingevoerd te worden. Op 2 oktober 2017 kwam er een nieuwe wet met betrekking op de private bewaking tot stand die de oude wet verving.¹²

2.4. PPS

In dit deel wordt er dieper ingegaan op PPS. Eerst wordt de term PPS omschreven, vervolgens komen de kenmerken aan bod en als laatste worden de gevolgen van PPS toegelicht.

2.4.1. Definitie PPS

Met betrekking tot PPS bestaat er geen eenduidige definitie (Osei-Kyei, 2015). Volgens D'Hooghe en Vandendriessche (2003) wordt elke vorm van overleg tussen de private en publieke sector omtrent een maatschappelijke wens aanschouwd als PPS. Hierdoor dreigt PPS een relatief inhoudsloos begrip te worden. Verscheidene rechtsgeleerden trachtten een allesomvattende definitie van PSS neer te schrijven. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat PPS vanuit juridisch oogpunt exact te definiëren is in de wetgeving. Het is echter niet mogelijk om PPS te omschrijven in één welbepaalde juridische context. De economische uitvoeringsvorm kan voorkomen in verschillende juridische vormen (D'hooghe & Vandendriessche, 2003).

In de wetenschappelijke literatuur komen nog andere definities naar voren met betrekking tot PPS. Logghe, Francois en Leus (2010) omschrijven PPS als volgt:

“PPS is een duurzaam samenwerkingsverband (ongeacht de juridische vorm) tussen één of meer publieke en private actoren, dat er op gericht is om een (doorgaans infrastructuur-)project te realiseren met een meerwaarde die onder meer voortvloeit uit een duidelijke taak- en risicoverdeling, waarbij de sterktes van alle betrokken spelers worden gemaximaliseerd.”

Andere auteurs gaan akkoord met deze definitie maar benadrukken wel het belang van de risicoverdeling. Het kan dat er geen zicht is op de risico's waardoor niet elk risico kan worden opgenomen in de samenwerking. Indien er zicht is op de risico's is het cruciaal om deze te verdelen onder beide partners. Hierbij is het van belang dat elk risico geplaatst wordt bij de partner die deze het best kan afhandelen (Marty & Voisin, 2006; OECD, 2008).

Op Europees niveau is er ook een definitie gecreëerd omtrent PPS in het 'Groenboek PPS'.¹³ Dit groenboek is een document zonder juridische waarde van de Europese Commissie waarbij ze het debat betreffende bepaalde thema's op Europees niveau wil aanwakkeren. In dit document komen drie kenmerken naar voor die PPS omschrijven. Een eerste kenmerk betreft een samenwerking van relatief lange aard die de verschillende aspecten van het project behandelt. Een tweede kenmerk omvat een financiële bijdrage van de private sector aan het project. Het laatste kenmerk houdt in dat de risico's verbonden aan het project, over beide

¹² Wet 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, BS 31 oktober 2017, 96.776.

¹³ Groenboek over publiek-private samenwerking en het gemeenschapsrecht inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten, COM (2004), 0327, Brussel.

partners verdeeld worden. In het document wordt de actieve rol van de private partner benadrukt.

Op Vlaams niveau is er ook een definitie van PPS (D'Hooghe, 2004). Deze werd opgenomen in het PPS-decreet en wordt als volgt gedefinieerd:

*“PPS-projecten zijn projecten die door publieke en privaatrechtelijke partijen, gezamenlijk en in een samenwerkingsverband, worden gerealiseerd om een meerwaarde voor die partijen tot stand te brengen.”*¹⁴

2.4.2. Kenmerken PPS

In de wetenschappelijke literatuur komen voornamelijk vier kenmerken omtrent PPS naar voor. Het eerste kenmerk van PPS is dat het een instrument is om samenwerking te bewerkstelligen. Een tweede kenmerk betreft de participatie van publieke en privaatrechtelijke partijen. Een derde kenmerk omvat de realisatie van projecten. Een vierde en laatste kenmerk is dat PPS ertoe leidt dat er een meerwaarde wordt gerealiseerd.

2.4.2.1. *Instrument voor samenwerking*

Er is een verschil tussen een traditionele samenwerking tussen twee contractpartijen en PPS. Bij een traditionele samenwerking gaat de meeste aandacht uit naar het project en hoe dit geoptimaliseerd kan worden. In het geval van PPS wordt er voor een project vertrokken vanuit de wederzijdse rechten en plichten van beide partners (Van Garsse, 2010). Er moet bij PPS minstens één publieke en één private actor samenwerken, hier staat echter geen limiet op. De rol van de publieke actor in België kan ingevuld worden door de federale overheid, een gemeenschap, een gewest, een lokaal bestuur of een persoon die (on)rechtstreeks onder invloed staat van één of meerdere overheden.¹⁵ De taken tussen de publieke en private actoren worden vanaf het begin vastgelegd. Hierbij staan de publieke actoren in voor de beleidsmatige aspecten en voor de organisatie en transparantie van het project. De private actoren leveren de financiële inbreng en de *knowhow* (Flamey & Knaepen, 2005).

2.4.2.2. *Instrument voor gemeenschappelijke participatie*

De publieke en private sector gaan een samenwerking aan op basis van hun sterktes. De belangen van beide partijen worden verenigd zonder dat dit expliciet moet leiden tot commerciële belangen. Private belangen kunnen immers ook handelen omtrent de continuïteit van de bedrijfsactiviteiten. De private sector wordt vanaf het ontwerp van het project langdurig betrokken bij alle facetten en is ook gedeeltelijk of volledig verantwoordelijk over de levenscyclus van het project (Van Garsse, 2010). Doordat de private sector deze rol op zich neemt, kan de levenscycluskost geoptimaliseerd worden. De rol van de publieke sector verschuift dan van een directieve naar een regisserende rol (Flamey & Knaepen, 2005).

¹⁴ Art. 2, 1° Decr. VI. 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking, *BS* 19 september 2003, 46.497.

¹⁵ Art. 2 Decr. VI. 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking, *BS* 19 september 2003, 46.497.

2.4.2.3. *Instrument voor projectrealisatie*

PPS heeft betrekking op projecten of initiatieven binnen het kader van een maatschappelijk probleem (Flamey & Knaepen, 2005). Het wordt gehanteerd om zo efficiënt mogelijk bepaalde beleidsprojecten te bekomen. Hiermee wordt vervolgens getracht beleidsdoelstellingen te verwezenlijken (Van Garse, 2010). Deze beleidsdoelstellingen kunnen gesitueerd worden op de verschillende niveaus van de overheid.

2.4.2.4. *Instrument tot realisatie meerwaarde*

Het opzet van PPS is dat het een toegevoegde waarde levert ten aanzien van een klassieke publieke uitvoeringswijze (Flamey & Knaepen, 2005). Het voornaamste doel hierbij is dat er een betere verhouding is tussen de prijs en de kwaliteit van het project. Het Vlaams Kenniscentrum PPS hanteert de ‘*PPS Balanced Score Card*’ om de meerwaarde te berekenen en onderscheidt hier drie types in. Het eerste type is een financiële meerwaarde waarmee een lagere kostprijs voor de publieke sector wordt beoogd. Het tweede type is de operationele meerwaarde waarbij PPS moet leiden tot een impact op de interne werking van de publieke sector. Het derde type is de maatschappelijke meerwaarde waarbij de samenwerking ertoe moet bijdragen dat de beleidsdoelstellingen sneller en beter gerealiseerd worden. PPS tracht: of een groter maatschappelijk effect, of hogere kwaliteit aan dezelfde prijs, of dezelfde kwaliteit tegen een lagere kostprijs of hogere kwaliteit tegen een licht gestegen prijs te verwezenlijken (Benmansour, 2016).

2.4.3. Gevolgen PPS

In de wetenschappelijke literatuur zijn verschillende gevolgen door PPS terug te vinden. Deze kunnen opgesplitst worden in zowel positieve als negatieve gevolgen.

2.4.3.1. *Positieve gevolgen*

Een eerste positief gevolg dat naar voor komt in de literatuur is het budgettaire aspect. Samenwerken levert beide partijen geldbesparing op doordat de kosten kunnen gedeeld worden. Deze factor speelt nog een grotere rol in economische crisissen wanneer beide partners financiële moeilijkheden kunnen ondervinden (Hofmeister & Borchert, 2004; Marty, 2008; Sajari, 2004). Door de samenwerking kan de publieke sector projecten realiseren terwijl het zelf over te weinig financiële middelen beschikt. Dit is enkel mogelijk indien de private partner over voldoende financiële middelen beschikt (Buzinkayova, 2011). Indien alleen de publieke sector een project tracht te verwezenlijken is de kans reëel dat er grotere kosten mee gepaard gaan. Dit heeft vooral te maken met de eerder beperkte managementcapaciteiten van de overheid ten opzichte van de private sector. Hierdoor kosten bijvoorbeeld overheidsprojecten vaak meer dan het vooropgestelde budget (Benmansour, 2016). Door een samenwerking aan te gaan met een private partner, die beïnvloed wordt door de competitiviteit op de markt, is de kans groter dat het project minder te maken krijgt met deze managementproblemen (Benmansour, 2016). Een ander financieel voordeel heeft betrekking op het personeelsbeleid. Personeel in de privésector is goedkoper in vergelijking met personeel van de overheid (Beyens, Eliaerts & Snacken, 1992).

Een tweede positief gevolg dat kan worden teruggevonden, heeft te maken met het voordeel dat de publieke sector kan halen uit de gespecialiseerde deskundigheid van de private partner. Meer concreet betreft het hierbij: het gebruik maken van de expertise van de private sector bij een project in het kader van technologie, kennis en de hierboven reeds vermelde grotere managementvaardigheden. Dit leidt ertoe dat een project uitgebreider en sneller kan gerealiseerd worden (Estache et al., 2009). Het zorgt er eveneens voor dat de kwaliteit van de publieke dienstverlening wordt verhoogd. De inzet van PPS moet idealiter leiden tot ‘*value-for-money*’. Dit houdt in dat de aangegane samenwerking financieel gunstig is en er een maatschappelijke meerwaarde tot stand komt (Eversdijk & Korsten, 2015).

Een derde voordeel is van toepassing op de private sector. Doordat deze een langdurig contract kan aangaan met de publieke sector verkrijgt het een vaste opbrengst en kan het zijn eigen activiteiten verder uitbreiden. Hierdoor kan het bedrijf zich verder ontwikkelen (Marty, 2008).

2.4.3.2. Negatieve gevolgen

Er kunnen aan PPS ook negatieve gevolgen worden gekoppeld. Een eerste negatief aspect is dat er hogere kosten mee kunnen gepaard gaan. Dit zal voornamelijk het geval zijn bij projecten waar beide partners nog niet hebben samengewerkt of als er weinig kennis is omtrent het proces van het project (Benmansour, 2016). Doordat de overheid moet onderhandelen met de private sector die als doel heeft zo veel mogelijk winst na te streven, worden deze kosten nog aangewakkerd. Hierdoor kan het zijn dat de overheid voor bepaalde projecten hogere kosten zal maken door samenwerking dan indien ze het project alleen probeerde te verwezenlijken. (Viking & Boardman, 2008).

Een tweede negatief aspect betreft de complexiteit van de overeenkomst. PPS-overeenkomsten kunnen gebaseerd zijn op onvolledige contracten. Hierdoor kunnen er verschillende interpretaties zijn van bepaalde contractelementen of het contract in zijn geheel waardoor de uitvoering ervan in het gedrang kan komen (Grimsey & Lewis, 2002). Doordat deze interpretaties zich kunnen voordoen doorheen de volledige duur van de overeenkomst moet hier rekening mee gehouden worden. Het is dus essentieel dat er een zicht is op de risico's die zich kunnen voordoen en dat er een risicoplaning is voor het hele project om hierop in te spelen (Al-Bahar & Crandell, 1990). Eens het contract met de private partner is afgesloten, is het moeilijk voor de publieke partner om nog aanpassingen te doen. De overheid dient dus zorgvuldig om te gaan met het contract en er voor te zorgen dat het alle elementen bevat (Sellers, 1993).

Een derde nadeel is de doelstelling van een private partner. Deze zal er eerder op uit zijn om zo veel mogelijk winst te maken en minder aandacht te hebben voor het publieke belang. Dit winstbejag kan er eventueel toe leiden dat de private partner gaat besparen op bepaalde aspecten waardoor de kwaliteit van het project daalt (Sellers, 1993).

Een vierde negatief aspect speelt zich af op het niveau van de expertise van de private partner. Het eerder omschreven voordeel van de technologie, kennis en managementvaardigheden vervaagt indien de private partner geen dergelijke projecten heeft uitgevoerd in het verleden (Mouraviev & Kakabadse, 2012).

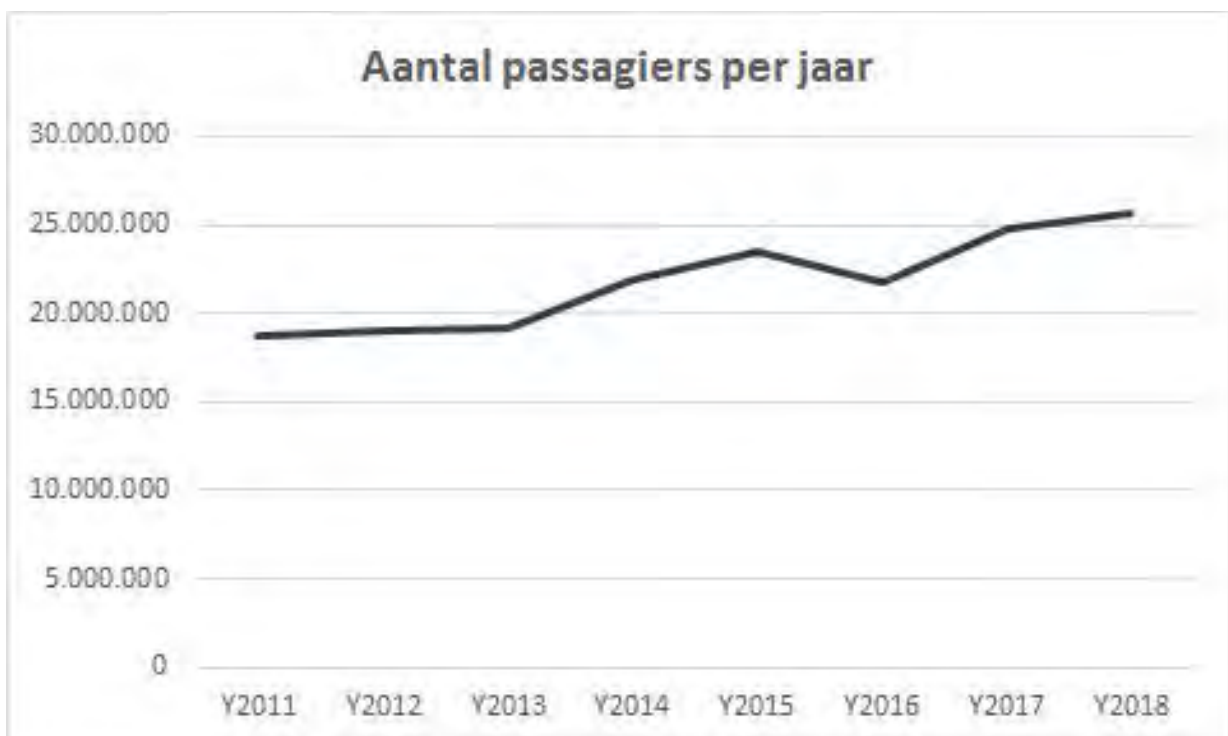
2.5. Brussels Airport

Binnen dit deel van de literatuurstudie wordt BA onder de loep genomen. Eerst wordt er achtergrondinformatie gegeven over de luchthaven. Vervolgens komen de diensten aan bod die actief zijn op de luchthaven.

2.5.1. Overzicht Brussels Airport

BA is de grootste luchthaven van België. De luchthaven bevindt zich op het grondgebied van de gemeenten Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem. Door haar ligging, die toegang geeft tot verscheidene Europese instellingen en hoofdkantoren die zich in Brussel bevinden, speelt BA een grote rol als internationale luchthaven. Brussels Airport Company (hierna BAC) baat de luchthaven uit en is eigenaar van de gronden en infrastructuur. Deze luchthavenoperator is voor 75% in handen van privé-investeerders en voor 25% in handen van de Belgische Staat (Brussels Airport, z.j.). Het aantal passagiers op de luchthaven groeit nog ieder jaar. Enkel 2016 vormt hierop een uitzondering en geeft een daling weer. De reden hiervoor heeft te maken met de terroristische aanslag van 22 maart die plaatsvond op de luchthaven.

Figuur 2: Aantal passagiers per jaar op Brussels Airport



Bron: Brussels Airport, z.j.

2.5.2. Diensten actief op de luchthaven

De diensten die actief zijn op BA kunnen onderverdeeld worden in voornamelijk drie groepen, zijnde de luchtvaartinspectie, de luchthaveninspectie en de federale politie.

2.5.2.1. De luchtvaartinspectie

De luchtvaartinspectie valt onder het Directoraat-generaal Luchtvaart (hierna DGLV) en behoort tot de publieke sector. Binnen het DGLV worden ambtenaren gemandateerd conform artikel 38 van de wet van 27 juni 1937 en het KB van 23 augustus 2004. De taakomschrijving die voortkomt uit deze wetgeving kan onderverdeeld worden in beheer en controle. De taken van deze dienst met betrekking tot het beheer zijn: goedkeuring van de beveiligingsplannen, coördinatie van de samenwerking met de luchthaveninspectie en goedkeuring van opleiding en certificatie van de luchthavenbeveiliging.

De bevoegdheden van deze dienst in het luik controle omvat toezicht op de uitvoering van de toegangs- en beveiligingscontroles door de luchthaveninspecties. Daarnaast dient er ook te worden toegezien dat de luchtvaartwetgeving en -reglementering, de luchthavenwetgeving en -reglementering alsook de beveiligingsplannen worden nageleefd.

2.5.2.2. De luchthaveninspectie

Het uitoefenen van activiteiten van de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en beveiliging op de grond van BA en de aanhorigheden ervan, behoort tot de bevoegdheid van de BAC. Hierbij ressorteren niet de algemene politionele taken en de taken van luchtvaartinspectie. De bevoegdheden van deze dienst kunnen ook onderverdeeld worden in taken met betrekking tot beheer en controle. De taken die behoren tot het luik beheer zijn:

- Afleveren van toegangsbewijzen tot de niet-publieke delen en/of tot de luchtzijde;
- Onderhoud en ontwikkeling van de luchthaveninstallaties om de veiligheid te garanderen;
- Operationeel, technisch en financieel beheer van de technische middelen ter ondersteuning van de beveiligingscontrole en de toegangscontrole;
- Uitvoeren van de nodige inspecties van de luchthaveninfrastructuur ter voorkoming van luchtvaartincidenten of -ongevallen;
- Het geven van door DGLV goedgekeurde opleidingscursussen voor personeel van de Luchthaveninspectie/Beveiliging en personeel van het beveiligingsbedrijf;
- Opleidingscursussen luchthavenrijbewijs;
- Beheer en uitvaardigen van instructies (cf. nationaal luchtvaartbeveiligingsplan) met betrekking tot de uitvoering van de toegangs- en beveiligingscontrole;
- Ontwikkelen en up-to-date houden van alle procedures inzake toegangs- en beveiligingscontrole;
- Opstellen van het lokaal luchthaven beveiligingsplan en het aanpassen ervan in functie van de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Binnen het luik controle behandelt de dienst de volgende aspecten:

- Toezicht op de naleving van de luchtvaartwetgeving/reglementering voor zover dit wettelijk tot de bevoegdheid van de luchthavenuitbater behoort;
- Uitwerking van beveiligingsplannen en toezicht op de naleving van de beveiligingsplannen;
- Uitvoering van opdrachten in het kader van het contingentieplan;
- Toezicht op het wegverkeer;
- (Verkeers-)ongevallen op de luchthaven met materiële schade.

Voor deze taken is er een contract afgesloten tussen de BAC en twee private bewakingsfirma's zijnde G4S en ICTS. Hierbij staat G4S in voor de beveiligingscontrole van de passagiers, personeel en de bagage, terwijl ICTS instaat voor de toegangscontrole van het personeel,

bezoekers en hun voertuigen. Het contract tussen de twee bewakingsfirma's en de BAC is lopende vanaf februari 2018 en heeft een termijn van drie jaar met optie tot verlenging (Brussels Airport, 2017).

2.5.2.3. De federale politie

Binnen het luik van de federale politie moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de vrij recent opgerichte Directie beveiliging (hierna DAB) en de Directie van de luchtvaartpolitie (hierna LPA). De bevoegdheden van beide politiediensten zijn verschillend afgebakend.

2.5.2.3.1. Directie beveiliging

De directie beveiliging van de federale politie is ontstaan door de wet van 12 november 2017.¹⁶ De oprichting van deze nieuwe directie heeft als doel politiecapaciteit vrij te maken voor de kerntaken van de politie die een algemene politiebevoegdheid vereisen. Deze wet creëerde een nieuwe graad voor de personeelsleden die werkzaam zijn binnen deze directie. De personeelsleden die actief zijn binnen deze dienst zijn beveiligingsagenten van de politie met beperkte politionele bevoegdheden op maat van beveiligingsopdrachten. Eén van de kerntaken van deze dienst is de beveiliging van de infrastructuur van BA. Concreet zijn de taken van deze dienst binnen de beveiliging van de luchthaven de volgende¹⁷:

- Patrouilles langs de perimeter en op bepaalde plaatsen (zoals terminal);
- Afhandeling van onbeheerd achtergelaten bagage;
- Afhandeling van passagiers met wapens + administratieve en operationele afhandeling van vuurwapens;
- *Quick reaction force* in geval van indringing;
- *Quick reaction force* in geval van een incident met passagiers;
- Begeleiding van waarde/bijzondere transporten;
- Beveiliging van bedreigde personen, goederen, instellingen of maatschappijen;
- Afhandeling moeilijke passagiers wanneer het gebruik van dwang noodzakelijk is.

2.5.2.3.2. Directie van de luchtvaartpolitie

Binnen deze directie zijn de eenheden van de federale politie verzameld die werkzaam zijn op de zes Schengen-luchthavens van België, waarbij BA behoort.¹⁸ In globaliteit staat de luchtvaartpolitie in voor de grenscontrole, de algemene politiezorg op de luchthavens en de gespecialiseerde politiezorg.

De eerste opdracht van de luchtvaartpolitie is de grenscontrole in al haar aspecten. Dit omvat de controle aan de buitengrenzen, het toepassen van de Schengenreglementering, het uitvoeren van het nationaal beleid inzake immigratie en het onderzoek naar valse en vervalste reisdocumenten.

De tweede opdracht is de algemene politiezorg. Dit behelst het onthaal van passagiers en bezoekers van de luchthaven, het ontvangen en behandelen van klachten en aangiften, de

¹⁶ Wet van 12 november 2017 betreffende de beveiligingsassistenten en -agenten van politie en tot wijziging van sommige bepalingen met betrekking tot de politie, *BS* 27 november 2017, 103.498.

¹⁷ Iedere politiedienst kan eveneens deze bevoegdheden uitoefenen op eender welk moment.

¹⁸ Een Schengen-luchthaven is een luchthaven die fungeert als buitengrens voor het Schengengebied.

verkeersregeling, het vaststellen van misdrijven en het uitvoeren van patrouilles en beschermingsopdrachten.

De laatste opdracht van de luchtvaartpolitie is de gespecialiseerde politiezorg. Enerzijds houdt dit in dat er gespecialiseerde steun wordt geleverd aan andere eenheden van de federale en lokale politie betreffende het onderzoek van documenten op authenticiteit en rechtmatig gebruik. Anderzijds betreft het de eerste en dringende vaststellingen bij strafrechtelijke inbreuken, het uitvoeren van en het deelnemen aan gerechtelijke controles en acties in het kader van drugs- en mensenhandel.

De opdrachten van de luchtvaartpolitie met betrekking op BA worden nog concreter ingevuld. De concrete invulling van deze opdrachten kan onderverdeeld worden in administratieve taken, juridische taken en taken die beide voorgaande taken combineren. De administratieve taken van de luchtvaartpolitie op BA zijn de volgende: begeleiding van passagiers in het kader van teruggrijvingen, handhaving van de openbare orde en afhandeling van moeilijke passagiers wanneer het gebruik van dwang noodzakelijk is.

De gerechtelijke taken waarvoor de luchtvaartpolitie op BA bevoegd is:

- Vaststellen van geboortes alsook van zowel natuurlijke als verdachte overlijdens;
- Gerechtelijke politie inzake het gemeenrecht (bv illegale wapens);
- Gerechtelijke politie inzake de luchtvaartwetgeving/reglementering en de luchthavenwetgeving/reglementering;
- Gerechtelijke aanpak van indringing, incidenten met passagiers en veiligheidsincidenten;
- De gerechtelijke afhandeling van beschadigingen aan eigendommen van de luchthaven;
- Vaststellen van (verkeers-)ongevallen met materiële schade en/of lichamelijk letsel.

De zowel administratief als gerechtelijke taken van de luchtvaartpolitie zijn: het uitvoeren van de eerste en dringende verrichtingen met betrekking tot zwaarwichtige criminele feiten en daden van terrorisme, bommeldingen, opdrachten in het kader van het wegverkeer en grenscontrole.

2.6. Incidenten Brussels Airport

Dit deel van het onderzoek gaat dieper in omtrent de definitie van een incident, het BNIP van BA en het protocolakkoord tussen de verschillende luchtvaartdiensten.

2.6.1. Definitie incident

Een incident is een redelijk vaag begrip. In dit deel wordt toegelicht welke incidenten van toepassing zijn en hoe de term geïnterpreteerd moet worden. Deze incidenten kunnen een luchtvaartongeval, een luchtvaartincident of andere onregelmatigheden zijn op het grondgebied van de luchthaven.

2.6.1.1. *Luchtvaartongeval*

Een luchtvaartongeval mag niet verward worden met een luchtvaartincident. Beide definities worden toegelicht in de EU-verordening 996/2010. Met luchtvaartongeval wordt het volgende bedoeld:

Een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet, waarbij:

- a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt omdat hij:
 - zich in het luchtvaartuig bevond,
 - direct in contact is gekomen met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt,
 - direct is blootgesteld aan de uitlaatstroom van de reactoren, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor de passagiers en de bemanning bedoelde ruimten ophouden, of*
- b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen, en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot één motor (met inbegrip van de motorkap of motoronderdelen daarvan), de propellers, vleugelpunten, antennes, sondes, schoepen, banden, remmen, wielen, stroomlijnkappen, panelen, luiken van het landingsgestel, ruiten, de vliegtuighuid (zoals deukjes of gaatjes) of lichte schade aan de hoofdrotorbladen, de staartrotorbladen, het landingsgestel en schade ten gevolge van hagel of vogel- aanvaring (inclusief gaten in de radarkoepel), of*
- c) het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is.*

2.6.1.2. Luchtvaartincident

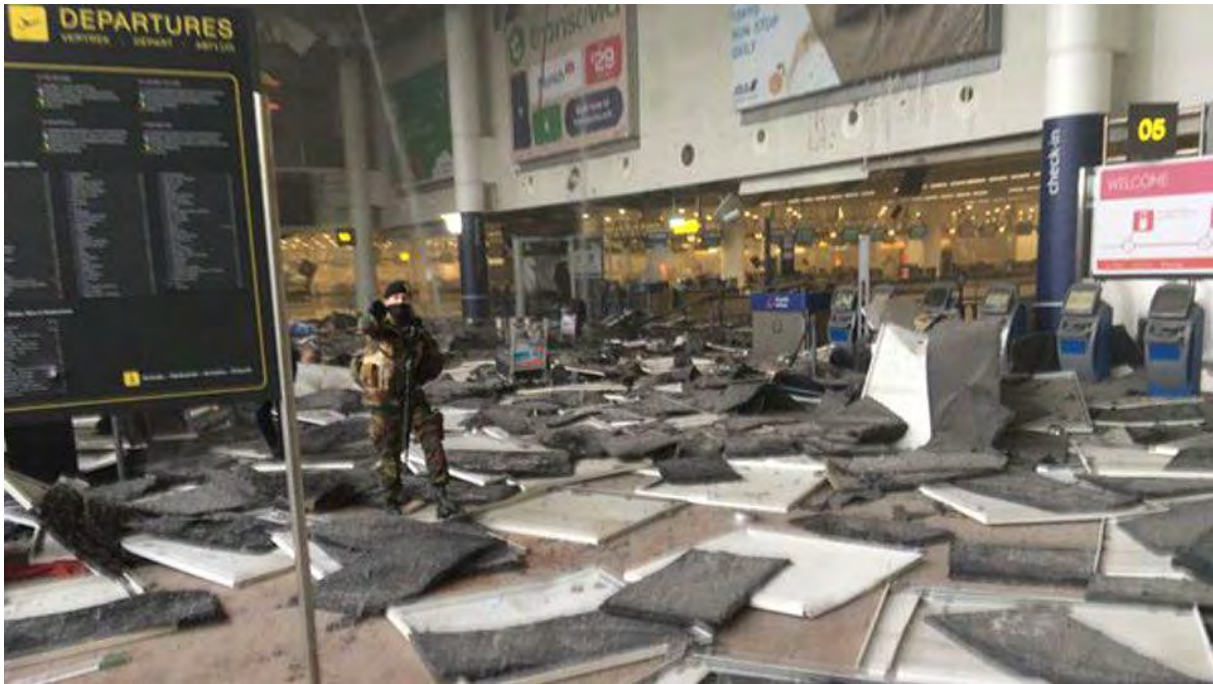
In de EU-verordening 996/2010 wordt een luchtvaartincident omschreven dat gehanteerd zal worden binnen dit eindwerk, zijnde:

Een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen.

2.6.1.3. Andere incidenten

Beide voorgaande categorieën omvatten al een deel van incidenten die kunnen plaatsvinden op BA. Er zijn echter ook incidenten die niet geplaatst kunnen worden binnen genoemde categorieën. Met deze incidenten wordt bedoeld, een gebeurtenis van eender welke aard die het normaal functioneren op de luchthaven verstoort. Een recent voorbeeld hiervan is de terroristische aanslag die plaatsvond op de luchthaven op 22 maart 2016.

Figuur 3: Aanslag 22 maart 2016, vertrekhal BA



Bron: VRT, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/dossiers/2018/06/aanslagen-22-maart-2016/>

2.6.2. BNIP Brussels Airport

Betreffende BA werd er een BNIP opgemaakt in het kader van de uitvoering van de opdrachten en de verplichtingen van het KB van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen. Dit BNIP moet complementair zijn met het onderstaande:

- het provinciale ANIP;
- de aanvulling van het ANIP voor luchtvaartongevallen in de provincie Vlaams-Brabant;
- het BNIP Terrorisme Vlaams-Brabant;
- de monodisciplinaire interventieplannen van de verschillende disciplines;
- het intern noodplan van de luchthaven.

In het BNIP omtrent BA wordt er slechts in beperkte mate gesproken over private actoren. Zo zal het *Emergency Response Centre* (hierna ERC) van BA in kennis gesteld worden indien er een vliegtuig technische moeilijkheden ondervindt, er een luchtvaartongeval op BA of in de onmiddellijke omgeving gebeurt, er een medisch noodscenario aan boord van een vliegtuig plaatsvindt of er een noodtoestand is binnen het luchthavendomein waarbij geen vliegtuig betrokken is. Tijdens terreur op het luchthaventerrein van BA zal BAC vertegenwoordigd zijn in het Coördinatiecomité (hierna CC).

Er wordt ook vermeld dat BAC beschikt over een informatieplan met instructies over de werking van de interne omroepinstallatie en over een evacuatieplan voor het personeel en derden. Na een incident of een oefening zal BAC gedebriefd worden. Voor de rest wordt er geen gewag gemaakt van de private actoren op de luchthaven.

2.6.3. Protocolakkoord luchtvaartdiensten

In 2018 is er een protocolakkoord betreffende BA opgesteld tussen de luchtvaartinspectie, de luchthaveninspectie en de federale politie. Het akkoord tracht de praktische samenwerking tussen de betrokken diensten te regelen. Het gaat hierbij om de uitvoering van hun respectievelijke opdrachten die een weerslag hebben op de politie der luchtwegen, de beveiliging van de infrastructuur van BA, het beheer en de exploitatie van de luchthaven en de inspectietaken van de inspectiediensten. In het bijzonder poogt het akkoord de operationele en beleidsmatige samenwerking, de uitwisseling van informatie en de afspraken omtrent toegang tot de veiligheidszones te bepalen.

Het akkoord houdt rekening met het gegeven dat de diensten elkaar in geval van noodzaak en op eenvoudige vraag de nodige wederzijdse steun en bijstand verlenen, rekening houdend met de bevoegdheden van elkeen.

2.6.3.1. *Beleidsmatige samenwerking*

De beleidsmatige samenwerking en coördinatie gebeurt in het Lokaal Veiligheidscomité van de luchthaven (hierna LOVECO). Hierbij houdt het LOVECO rekening met de beslissingen van het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart (hierna NAVECO).

De taak van het LOVECO is om te overleggen op welke manier de middelen van de erin vertegenwoordigde diensten aangewend kunnen worden ter voorkoming en bestrijding van strafrechtelijke handelingen. Deze handelingen kunnen gericht zijn tegen de luchtvaartinstallaties en de luchthaveninfrastructuur, hun personeel en gebruikers of tegen de burgerlijke luchtvaartuigen, hun bemanningsleden en passagiers.

2.6.3.2. *Operationele samenwerking en coördinatie*

In het algemeen verloopt de operationele coördinatie tijdens periodieke vergaderingen tussen de betrokken diensten. In het geval van een crisissituatie komen de betrokken diensten samen zoals het is uitgewerkt in het “Nationaal noodplan voor de risico’s inherent aan de Luchtvaart” en volgens de Algemene en Bijzondere Nood-en Interventieplannen opgesteld in het raam van het KB van 16 februari 2006 betreffende de nood-en interventieplannen.

2.6.3.3. *Informatie-uitwisseling*

De federale politie licht de luchtvaart- en luchthaveninspectie in over misdrijven tegen de luchtvaartwetgeving waarvan zij kennis neemt. De luchtvaart- en luchthaveninspectie licht het diensthoofd van de luchtvaarpolitie op BA in over misdrijven van gemeen recht die plaatsvonden.

2.6.3.4. *Bevoegdheidsconflicten*

Indien er een bevoegdheidsconflict inzake een gerechtelijke opdracht van de politie plaatsvindt, dan wordt dit voorgelegd aan de bevoegde gerechtelijke overheid die vervolgens een beslissing neemt.

Ingeval een bevoegdheidsconflict met betrekking tot een opdracht van bestuurlijke politie plaatsvindt, en het niet gevat kan worden door de bestaande overlegstructuren, wordt het voorgelegd aan de Directeur-generaal van de bestuurlijke Politie van de Federale Politie, de Directeur-generaal van DGLV en de CEO van BAC. Wanneer er een bevoegdheidsconflict is omtrent inspectieopdrachten, dan worden deze voorgelegd aan de voorzitter van het NAVECO.

3. Methodologie

Dit deel behandelt de methodologie van het onderzoek. Eerst komt de dataverzamelmethode aan bod, nadien worden achtereenvolgens de selectie van de respondenten, de data-analyse en de kwaliteit van het onderzoek behandeld. Afgesloten wordt er met de beperkingen die aan het onderzoek verbonden waren.

3.1. Dataverzamelmethode

Het onderzoek betreft een kwalitatief beschrijvend onderzoek hetgeen toelaat om in de diepte te werken (Bouverne-De Bie, Claeys, De Cock, & Vanhee, 2003; Pauwels, 2008). Ook de complexiteit van het onderwerp, leidde er toe dat kwalitatief onderzoek de beste optie is. Zo geeft dit de respondenten onder andere de mogelijkheid om zelf nieuwe aspecten doorheen de interviews aan te kaarten. Op deze manier kan ook onvoorziene informatie over het onderwerp verworven worden.

Voor dit onderzoek werd er gekozen voor semi-gestructureerde interviews. Deze interviews trachtten een antwoord te formuleren op de onderzoeksvragen. De interviews werden *'face-to-face'* afgenomen. Hierdoor was er de mogelijkheid om door te vragen omtrent complexe kwesties.

Voor dit onderzoek werden interviews afgenomen bij elf respondenten. Zes respondenten waren in de publieke sector tewerkgesteld, vijf in de private sector. Binnen de groep respondenten van de publieke sector bevonden zich ook twee douaneambtenaars. Uit iedere groep was er één respondent niet werkzaam op BA. Voor de afname van de interviews werd een interviewschema gebruikt dat terug te vinden is in bijlage 1. Dit leidde ertoe dat de inhoud van de interviews in grote lijnen vast lag. Gebruik maken van een interviewschema leidde ook tot een voordeel bij de data-analyse. Hierdoor was het mogelijk om de antwoorden van de verschillende respondenten te vergelijken. De respondenten waren vrij om tijdens het interview zelf opmerkingen te formuleren of onderwerpen aan te kaarten, waar echter niemand gebruik van heeft gemaakt.

3.2. Steekproefmethode

Zoals reeds vermeld, werden de data verzameld door middel van semi-gestructureerde interviews. De respondenten werden gekozen door middel van *'purposive sampling'* (Bijleveld, 2009). Indien deze niet over de nodige informatie beschikten, was een bevraging logischerwijs geen meerwaarde. Binnen dit onderzoek werden personen geselecteerd die kennis bezaten over PPS op BA. De respondenten zijn werkzaam binnen de publieke of private sector. Hierbij werd een evenwicht gezocht tussen beide sectoren en werd getracht uit beide sectoren evenveel respondenten te bevragen.

Om de respondenten te contacteren werd gebruik gemaakt van de *'sneeuwbalsteekproef'* (Decorte & Zaitch, 2010). Dit houdt in dat aan de respondenten gevraagd werd of ze weet hadden van eventueel andere respondenten die bevragd konden worden. Indien zo, werd verwezen naar hun aanbeveling bij contactname van doorverwezen respondenten.

3.3. Data-analyse

Van de elf interviews werden er drie opgenomen, bij de andere werden aantekeningen gemaakt van wat de geïnterviewde zei. Telkens werd er duidelijk vermeld dat de anonimiteit van de respondenten gewaarborgd bleef. De opgenomen interviews werden getranscribeerd aan de hand van het ‘Verbatim-principe’. Concreet houdt dit in dat de uitspraken van de respondenten letterlijk neergeschreven werden. Bij de interviews zonder audio-opname werden de aantekeningen van het interview in word uitgeschreven. Na het uitschrijven van de interviews werden deze gecodeerd. Voor het coderen werd gekozen voor ‘Word’ en niet voor het verwerkingsprogramma ‘NVivo’. De reden hiervoor is dat ‘NVivo’ enkel aangewezen is voor het verwerken van grote hoeveelheden data en minder toepasselijk is voor een beperkt aantal interviews zoals in dit onderzoek (Silverman, 2013).

Eerst werd er gestart met de ‘open codering’ van de interviewteksten. Hierbij werden de teksten gestructureerd door er bepaalde codes aan te geven. Vervolgens werd er axiaal gecodeerd, waarbij de verscheidene codes werden samengevoegd (Decorte & Zaitch, 2009). Onder deze codes konden de verschillende stukken van de interviews geplaatst worden. Dit maakte het mogelijk om doorheen de interviews op zoek te gaan naar zowel overeenstemmingen als tegenstrijdigheden. De gehanteerde codes voor dit onderzoek zijn terug te vinden in bijlage 2.

3.4. Kwaliteit van het onderzoek

Om de kwaliteit van het onderzoek te garanderen, werd er voldaan aan twee criteria zijnde de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek. Beide criteria worden hieronder toegelicht.

3.4.1. Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid is fundamenteel voor de kwaliteit van een onderzoek. Betrouwbaarheid houdt in dat indien het onderzoek opnieuw gevoerd wordt, dezelfde resultaten naar voor moeten komen (Bijleveld, 2009). Hierbij kan nog een onderscheid gemaakt worden tussen interne en externe betrouwbaarheid van een onderzoek. In geval van interne betrouwbaarheid dienen andere onderzoekers met dezelfde informatie tot dezelfde conclusies komen. Externe betrouwbaarheid verwijst naar de mate waarin de aanvoer van nieuwe data dezelfde resultaten oplevert (Decorte & Zaitch, 2009).

In dit onderzoek werden drie interviews opgenomen, wat leidde tot ‘*low-inference descriptors*’. Dit houdt in dat de antwoorden van de respondenten zo gedetailleerd mogelijk worden geregistreerd en verwerkt door middel van het Verbatim-principe (Silverman, 2013). Hierdoor konden de antwoorden van de respondenten zo letterlijk mogelijk worden neergeschreven (Emans, 2003). Dit is een vorm van ‘*detailed transcribing*’ wat ertoe leidt dat de betrouwbaarheid van het onderzoek toeneemt.

3.4.2. Validiteit

De validiteit is het tweede criterium dat van belang is voor de kwaliteit van een onderzoek. Validiteit betekent dat de conclusie van het onderzoek zowel gesteund wordt door de eigen onderzoeksdata als door de data van andere onderzoeken (Silverman, 2013). De validiteit kan op dezelfde wijze opgesplitst worden in interne en externe validiteit. De interne validiteit verwijst naar de vraag of de conclusies effectief kunnen worden toegeschreven aan de gekozen

onderzoeksmethoden (Smeijsters, 2006). In dit onderzoek werd bewust gezocht naar data die andere data en informatie tegenspraken. Door hier bewust mee om te gaan kan ‘anecdotalisme’ voorkomen worden. Anecdotalisme houdt in dat de onderzoeker voornamelijk oog heeft voor informatie die zijn hypothese en stellingen bevestigt (Maesschalck, 2009).

De externe validiteit binnen een onderzoek houdt in of de bekomen onderzoeksresultaten generaliseerbaar zijn (Smeijsters, 2006). Hoe hoger de externe validiteit, hoe beter de resultaten kunnen gegeneraliseerd worden. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat voor externe validiteit, interne validiteit nodig is (Draugalois, 2001). De externe validiteit kan door middel van ‘*constant comparative method*’ worden bekomen (Silverman, 2013). In dit onderzoek hield deze methode in dat de verkregen informatie van de verschillende respondenten steeds met elkaar vergeleken werd. Hierdoor kwamen overeenkomsten en tegenstrijdigheden naar voor.

3.5. Beperkingen van het onderzoek

Ondanks het feit dat het onderzoek zo goed mogelijk werd uitgevoerd, dient er toch op drie beperkingen te worden gewezen. Ten eerste is de literatuur omtrent het onderwerp gering. Er is een gebrek aan onderzoek over de samenwerking tussen de publieke en private sector tijdens incidenten op luchthavens.

Een tweede beperking betreft de twee interviews afgenomen van de douaneambtenaars. Doordat de douane niet betrokken is bij de noodplanning vervullen zij ook geen noemenswaardige rol in geval van incidenten. Het is zeker nuttig om verder te onderzoeken of de rol van de douane hierbinnen kan worden uitgebreid maar hier verder op ingaan in dit eindwerk zou te omslachtig zijn.

Ten derde konden bepaalde documenten niet geraadpleegd worden. Dit is te wijten aan het feit dat ik niet werkzaam ben binnen een van de disciplines. Hierdoor was het bijvoorbeeld niet mogelijk om de bijlagen van het BNIP van BA in te kijken wat de mogelijkheid op het vergaren van extra informatie belette.

4. Resultaten

In de literatuurstudie werd reeds een algemeen beeld geschetst omtrent de PPS. In dit deel van de paper worden de resultaten van het zelf gevoerde onderzoek weergegeven. Zoals eerder aangegeven werden in het kader van het onderzoek elf respondenten geïnterviewd. Zes respondenten waren werkzaam binnen de publieke sector, vijf respondenten binnen de private sector. Voor het weergeven van de resultaten wordt er een onderscheid tussen beide sectoren gemaakt. Teneinde de anonimiteit van de respondenten te garanderen worden er geen namen, functies of andere persoonlijke gegevens meegedeeld.

Dit deel wordt opgesplitst in drie delen. Eerst komt de samenwerking tussen de private sector en de LPA aan bod. Vervolgens worden de bevoegdheden van zowel de private sector als de LPA besproken. Als laatste komt de informatie-uitwisseling tussen beiden aan bod.

4.1. Samenwerking

Binnen dit onderdeel wordt de samenwerking tussen de private sector en de LPA besproken. Deze samenwerking wordt opgesplitst in vier delen zijnde respectievelijk: de positieve punten aan de taakverdeling, de negatieve punten aan de taakverdeling, de nood aan overleg, samenwerking en afstemming tussen de sectoren en de punten ter verbetering.

4.1.1. Positieve punten taakverdeling

Alle respondenten waren het er unaniem over eens dat er aan PPS meerwaarden verbonden zijn. Door de samenwerking tussen de publieke en private actoren zal er onderling overleg tot stand. Vanwege dit overleg zijn beide actoren beter voorbereid en op de hoogte van wat er dient te gebeuren in bepaalde situaties.

Een ander voordeel van de samenwerking is het opzetten van een efficiënte uitwisseling van informatie. Als een van beide partners op de hoogte is van een bepaalde zaak, kan dit uitgewisseld worden met de andere partner. Door deze informatie-uitwisseling zijn alle betrokkenen maximaal op de hoogte.

Een derde voordeel is dat er bij overleg beslist wordt wie waarin investeert. Dit leidt ertoe dat de kosten verdeeld kunnen worden tussen beide partners.

Een vierde voordeel heeft betrekking op de middelen waarover de private sector beschikt bij een evacuatie. Zo maakt de luchtvaartpolitie (LPA) gebruik van hun omroepsysteem en schermen om een evacuatie vlot te laten verlopen. Tevens beschikt de LPA over te weinig personeel om de evacuatie uit te voeren waardoor er op de private sector een beroep gedaan wordt.

4.1.2. Negatieve punten taakverdeling

Met betrekking tot negatieve aspecten aan de taakverdeling zijn de meningen van de respondenten tussen de sectoren verdeeld. Zo kaartten alle respondenten binnen de LPA aan dat er een verschil is qua denkwijze tussen de private en publieke sector. De private sector denkt

vooral commercieel terwijl de publieke sector enkel denkt aan de veiligheid. Als de LPA bijvoorbeeld een evacuatie beveelt, is dit vaak niet wenselijk voor het BAC. Overgaan tot een evacuatie houdt immers in dat zowel passagiers als bedrijven op het luchthaventerrein in hun activiteiten gehinderd worden. Om dit te vermijden wil de private sector hoofdzakelijk investeren in maatregelen die zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor passagiers en bedrijven.

Een ander aspect dat werd aangehaald door één respondent betreft de bevoegdheid van de LPA aangaande de controle op de private bewakingssector op BA. De bevoegdheid voor deze controles berust niet alleen bij de politie maar ook bij de instanties Comité P en de Directie Controle Private Veiligheid. Doordat deze twee laatstgenoemden echter niet dagelijks aanwezig zijn op het terrein om controles uit te voeren, wordt hiervoor beroep gedaan op de LPA. Dit is evenwel geen optimale situatie gezien de dagelijkse samenwerking ertoe kan leiden dat er spanningen ontstaan tussen beide partijen.

Ja je hebt comité P, een externe organisatie, die hun controleert. Zij hebben dezelfde bevoegdheid als wij. En je hebt ook de FOD Binnenlandse Zaken, Directie Controle Private Veiligheid die ook controles kunnen doen, dus in principe zijn die er wel. Maar die zijn ook niet dagdagelijks aanwezig op het terrein. Het is daarom dat die beroep doen op ons om die controles te doen.

De private sector op zijn beurt kaartte als eerste nadeel aan dat de middelen voor de samenwerking met de publieke sector niet in eigen beheer zijn. Een luchthaven heeft nood aan gespecialiseerde middelen die daarenboven ook nog erg duur zijn. Hierdoor is het niet mogelijk om alle middelen in eigen beheer te hebben wat voor een organisatie nog altijd de ideale situatie is. Aangezien de beschikbare middelen gedeeld dienen te worden, moeten er goede afspraken zijn waarvan iedereen op de hoogte is.

Een tweede nadeel dat werd aangekaart is dat sommige personen de afspraken tussen de publieke en private sector niet goed kennen of anders toepassen in de praktijk. De voornaamste reden die hiervoor door de respondenten gegeven werd, was het personeelsverloop. Dit kan ertoe leiden dat personen op het terrein niet juist geïnformeerd zijn.

Een derde nadeel dat naar voor werd gebracht is dat de politiediensten weinig kennis hebben van de specifieke wet- en regelgeving met betrekking tot de private sector. Vaak kennen deze enkel de basisbevoegdheden van de private sector wat tot discussies omtrent de concrete bevoegdheden tussen beide sectoren kan leiden.

Een vierde nadeel volgens de private sector is dat de LPA niet resultaatgebonden is ten aanzien van BAC terwijl bijvoorbeeld G4S dit wel is. G4S moet zo goed mogelijk presteren om hun contract met BAC te kunnen verlengen. Bij de LPA is dit niet het geval aangezien ze altijd aanwezig zullen zijn. Dit zorgt er volgens hen voor dat de LPA de mogelijkheid heeft om slecht te presteren zonder dat ze hiervoor verantwoording moeten afleggen.

Ten vijfde kaartten drie respondenten aan dat er een soort van wantrouwen is van de politie ten aanzien van de private sector. Een respondent kaartte hierbij aan dat dit tegenwoordig minder het geval is en dat er meer gecommuniceerd wordt naar de private sector toe.

4.1.3. Voorzieningen voor samenwerking

De respondenten vinden dat multidisciplinair overleg onontbeerlijk is om tot een goede samenwerking te komen. Bij dit overleg zijn de verschillende disciplines, de luchthavenuitbater en een aantal vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen aanwezig. Tijdens de overlegmomenten komen alle incidenten die plaatsvonden op het luchthaventerrein aan bod. Verschillende respondenten kaarten aan dat er getracht wordt om een *Joint Operations Centre* te creëren. Concreet houdt dit in dat er een commandocentrum komt waar de dispatching van de publieke en de private sector gelokaliseerd is. Hierdoor zou iedereen fysiek aanwezig zijn in één ruimte. Bij de LPA ziet niet iedereen dit zitten aangezien sommige informatie vertrouwelijk is. Indien dit commandocentrum gerealiseerd wordt, zal dit volgens de respondenten de belangrijkste voorziening voor samenwerking worden en kan de dienstverlening beter op elkaar afgestemd worden.

Wat BAC nu in feite aan het doen is, is een Joint Operations Center aan het creëren op de luchthaven. Dat is een commandocentrum. Nu is het in feite zo dat het dispatchingcentrum van de politie, met toegang tot de beelden, en die van de security en brandweer, die zitten nu allemaal apart. De bedoeling is nu om één commandocentrum te creëren.

4.1.4. Verbetering van de samenwerking

Betreffende de vraag of de samenwerking verbeterd kan worden, zijn de meningen grotendeels gelijklopend. Wat de rampoefeningen op BA betreft, vinden de meeste respondenten over beide sectoren heen dat deze meer georganiseerd moeten worden. Nu gebeuren er elke twee jaar rampoefeningen maar de meeste respondenten vinden dit niet voldoende. Zo vinden sommigen dat de scenario's moeten worden uitgebreid zodat er niet alleen wordt ingezet op incidenten met vliegtuigen. Meer rampoefeningen zijn echter moeilijk omwille van verschillende redenen. Zo mogen de activiteiten van de luchthaven niet te veel verstoord worden en vragen de oefeningen veel voorbereiding en financiële kosten. Hierbij werd ook aangekaart dat indien meer rampoefeningen op het werkveld niet mogelijk zijn, er meer *table-top* oefeningen moeten komen.

Met betrekking tot overleg, vinden de respondenten van beide sectoren dat dit meer moet plaatsvinden. Zo was er binnen de LPA een respondent van mening dat er meer overleg moet zijn na een incident. Dit om te kunnen onderzoeken hoeveel personeel van beide sectoren op het terrein was, hoe bepaalde zones in de toekomst afgebakend moeten worden en op welke manier de private sector bijvoorbeeld bepaalde zaken kan overnemen van de LPA. Twee respondenten van de private sector waren ook de mening toegedaan dat er vaker moet overlegd worden tussen de betrokken diensten van de publieke en private sector. De beweegredenen hiervoor waren dat er vaker ervaringen uitgewisseld moeten worden alsook informatie gedeeld over de werking van de private sector. Dit zal ertoe leiden dat de private sector meer gehoord kan worden, wat nu volgens de respondenten nog niet voldoende het geval is.

Door de private sector werd hierbij ook aangekaart dat de samenwerking beter zou verlopen wanneer er, zoals in bovenstaand punt reeds werd aangehaald, een '*Joint Operations Centre*' gecreëerd zou worden.

4.2. Bevoegdheden

In dit deel worden de bevoegdheden van beide sectoren benaderd. Hierbij wordt onderzocht of de bevoegdheden voldoende zijn afgebakend, of er zich bevoegdheidsconflicten voordoen en of er ruimte is voor uitbreiding van de bevoegdheden voor de private sector.

4.2.1. Afbakening bevoegdheden

De respondenten zijn het er unaniem over eens dat de bevoegdheden van de publieke en private sector voldoende zijn afgebakend. Een respondent van de LPA kaartte hierbij ook aan dat er een protocolakkoord is tussen BAC en de LPA waarin de bevoegdheidsverdeling voor BA duidelijk vermeld staat.

Wat hierbij door beide sectoren werd vermeld, is dat de bevoegdheden te stroef en te strikt zijn. Er is geen ruimte voor interpretatie en om zaken zelf in te vullen op het terrein. De private sector haalde hierbij ook aan dat de afbakening van de bevoegdheden een goede samenwerking in de weg staat omdat zij als partner hierin te beperkt zijn.

En ook in het kader tussen BAC en LPA hebben we een protocolakkoord wat dat maakt dat iedereen zijn plaats toch wel kent.

4.2.2. Bevoegdheidsconflicten

De meningen van de respondenten inzake bevoegdheidsconflicten zijn verdeeld. Zo is een respondent van de publieke sector de mening toegedaan dat er bevoegdheidsconflicten ontstaan in de dagelijkse werking omwille van de werklast. Voor bepaalde aspecten, zoals bijvoorbeeld een verboden wapen, moeten de private bewakingsfirma's, de LPA op de hoogte brengen. Vervolgens dient de LPA hiervoor een proces-verbaal op te stellen. De LPA vindt het niet opportuun dat ze voor dergelijke aangelegenheden moeten tussenkomen na de inbreng van de private bewakingsfirma's. Dit omwille van het feit dat het bijkomende werklast creëert.

Een andere respondent van de publieke sector vindt dat er geen bevoegdheidsconflicten zijn maar dat het soms op het randje is. Hierbij werd het voorbeeld aangekaart dat private bewakingsagenten soms personen meenemen door een zone die niet voor hen toegankelijk is. Twee andere respondenten van de publieke sector zijn van mening dat er geen bevoegdheidsconflicten zijn doordat deze voldoende zijn afgebakend.

Bijvoorbeeld als de security een verboden wapen ontdekt. Ja ofwel smijten ze het weg oftewel alarmeren ze de politie en moeten wij een pv maken. Dus soms worden wij opgeroepen voor een prulletje. Dat zijn de vaakst voorkomende bevoegdheidsconflicten.

Bij de private sector waren er drie respondenten van mening dat er zich geen bevoegdheidsconflicten voordoen omdat de bevoegdheden duidelijk afgebakend zijn en als dusdanig worden uitgevoerd. Twee andere respondenten hadden geen weet of er zich bevoegdheidsconflicten voordoen.

4.2.3. Uitbreiding bevoegdheden private sector

Wat betreft de uitbreiding van de bevoegdheden van de private sector waren de meningen verdeeld. Binnen de LPA was er een respondent de mening toebedeeld dat de bevoegdheden van de private sector in het kader van rampenplanning mogen uitbreiden. Bij een incident op BA kan er een ontradingsperimeter ontstaan op het openbare domein. Als je de ontradingsperimeter laat bewaken door de private sector zal deze over extra bevoegdheden met betrekking tot verkeer moeten krijgen.

Allee ik denk wel dat het gemakkelijk zou zijn mochten ze in het kader van rampenplanning dat ze daar extra bevoegdheden krijgen zoals bijvoorbeeld op vlak van verkeer. Dat ze ons voor een stuk kunnen vervangen. Maar dat is natuurlijk een maatschappelijk debat, in hoeverre kan je daar in gaan.

Een andere respondent vindt dat de private sector in staat is om de ontradingsperimeter te bewaken aangezien ze in hun dagdagelijkse werking al bepaalde toegangen bewaken. Dit kan volgens hem wel enkel indien de ontradingsperimeter zich op het private domein bevindt. Dit zorgt er dan weer voor dat de politie zich met haar kerntaken kan bezighouden en er meer politiemensen beschikbaar zijn. Hij is wel de mening toegedaan dat de private sector geen bevoegdheden van openbare orde of verkeer in het kader hiervan moeten verkrijgen.

...ik denk dat de ontradingsperimeter bewaakt moet kunnen worden door de private sector. Ik denk dat wij als politie zich moeten bezighouden met onze kerntaken en dat de ontrading daar niet bij hoort, dat kan gerust worden uitbesteed. Zeker bij ons op de luchthaven... allee toch tot een zeker punt. Als je natuurlijk met verkeer enzo zit, dat is nog iets anders.

Binnen de LPA waren er twee respondenten die er een andere mening op nahielden. Zij vonden dat de bevoegdheden van de private bewakingssector al ruim genoeg zijn en uitbreiding niet aan de orde is. Ze vinden dan ook dat de ontradingsperimeter een exclusieve bevoegdheid moet blijven van de politie. Een van deze twee respondenten kaartte wel aan dat het eventueel mogelijk is in ondersteuning en onder leiding van de politie.

Binnen de private sector zijn de meningen verdeeld aangaande extra bevoegdheden. De private sector wil graag extra bevoegdheden krijgen maar vindt dat er vooraf goed afgetoetst moet worden. Zo moet eerst uitgeklaard worden wat de kostprijs voor hen hierbij bedraagt, of het andere opdrachten niet in gevaar brengt en of hierdoor de dagelijkse werking niet in het gedrang komt. Slechts als dit alles onderzocht is, kan bepaald worden of het haalbaar is al dan niet. Een extra element dat naar voor kwam, slaat op het personeel van de private sector dat goed opgeleid is alsook extra gescreend om op BA te mogen werken. Hierdoor is het personeel volgens de respondenten voldoende bekwaam om extra bevoegdheden te verkrijgen.

Drie respondenten waren het voorstel genegen dat de private sector delen van de ontradingsperimeter zou bewaken. Ze zouden graag deze bevoegdheid verkrijgen zonder hiervoor te worden opgevolgd door de politie. Een van deze respondenten kaartte hierbij aan dat er eerst voldoende onderzocht moet worden of de private sector dit wel aankan. Vanaf een bepaald moment gaat de luchthaven terug normaal functioneren en zal het personeel dat instond voor de perimeter opnieuw ergens anders nodig zijn. Ook zullen er op bepaalde momenten, zoals 's nachts, minder personeelsleden van de private sector aanwezig zijn. Een ander element dat een rol speelt, is de plaats van de ontradingsperimeter. Afhankelijk hiervan mogen daar slechts een aantal personeelsleden komen. De overige respondenten hadden hier geen mening over.

4.3. Informatie-uitwisseling

In dit deel van de resultatensectie wordt de informatie-uitwisseling tussen beide sectoren toegelicht. De informatie-uitwisseling wordt opgesplitst in het belang ervan, het verloop, de manier waarop informatie gedeeld wordt en of er voldoende informatie gedeeld wordt.

4.3.1. Belang informatie-uitwisseling

Al de respondenten waren de mening toegedaan dat informatie-uitwisseling tussen beide sectoren belangrijk is. Door goede informatie-uitwisseling zijn de betrokken partijen op de hoogte over de activiteiten van de andere partner. Zo geeft de LPA sessies omtrent ‘*see something, say something*’ aan de private sector. Hiermee wordt de private sector opgeleid om toe te zien op verdachte zaken en dit vervolgens te melden aan de LPA. Hierbij kaartte een respondent van de LPA aan dat de private sector over meer personeelsleden beschikt om de camerabeelden te bekijken. Hierdoor is het volgens hem dan ook belangrijk dat de private sector zijn bevindingen meedeelt met de publieke sector.

Dat als ze iets verdachts zien dat ze dat melden. Wij geven dat zowel aan de private partners, als aan de brandweer en aan iedereen die eigenlijk werkzaam is op de luchthaven. Dat is superbelangrijk, dat zijn ook onze ogen. Als we bijvoorbeeld informatie krijgen van een nieuwe trend dat een gsm ook een taser is, dat geven wij ook door aan hun. En wij hebben ook hun informatie nodig, dat als zij iets zien dat zij dat ook... allee ik zeg het, zij zijn overal. Zij hebben alle camerabeelden op een groot scherm, wij hebben die ook, maar zij hebben veel meer personeel om het te bekijken.

4.3.2. Verloop informatie-uitwisseling

Met betrekking tot het verloop van de informatie-uitwisseling zijn de meningen tussen de LPA en de private sector verdeeld. De LPA is de mening toegedaan dat de informatie-uitwisseling vlot verloopt. Ze verkrijgen de informatie waar nood aan is en delen ook hun relevante informatie met de private sector. Hierbij werd wel vermeld dat ze niet alle informatie met de private sector kunnen delen omwille van het beroepsgeheim dat van toepassing is.

De private sector ervaart de informatie-uitwisseling voornamelijk als eenrichtingsverkeer. Ze vinden dat zij veel meer informatie delen met de publieke sector dan omgekeerd. Indien de LPA informatie met de private sector deelt tijdens een incident is de informatie beperkt tot wat er moet gebeuren of wat er verwacht wordt van de private sector. Concrete informatie wordt meestal niet gedeeld met de private sector. Twee respondenten kaartten ook aan dat verschillende personeelsleden die werkzaam zijn op BA een cursus ‘*behavioural detection*’ hebben gevolgd. Hierdoor zijn personeelsleden meer getraind op verdachte situaties en handelingen. De private sector had graag een gemeenschappelijk platform gehad zodat deze informatie standaard tussen beide sectoren kan worden uitgewisseld. De LPA zag dit volgens de respondenten echter niet zitten. Ook kaartten drie respondenten aan dat het handiger zou zijn om alle diensten van de luchthaven te laten samen zitten zodat er sneller informatie kan worden uitgewisseld. De LPA ziet dit voorlopig nog niet zitten omwille van de vertrouwelijkheid van haar informatie.

4.3.3. Manier van informatie-uitwisseling

Binnen dit onderdeel, met name de informatie-uitwisseling tijdens incidenten, kwamen dezelfde antwoorden over de verschillende sectoren naar voor. Een eerste manier waarop informatie wordt uitgewisseld is door middel van persoonlijk contact tussen de personeelsleden van beide sectoren. Goed persoonlijk contact tussen beide sectoren speelt hierbij een belangrijke rol. Een tweede manier waarop informatie wordt uitgewisseld is door middel van de dispatchings van beide sectoren. De dispatchings van de private sector en de LPA kunnen door middel van radiotrunking, die aanwezig is in de dispatchings, contact opnemen met elkaar om informatie uit te wisselen. Hierbij is het essentieel te vermelden dat de LPA en de private sector geen gebruik maken van één en dezelfde radiofrequentie. Een derde manier van informatie-uitwisseling verloopt via telefonie. Dit is echter enkel mogelijk wanneer het telefoonnetwerk beschikbaar is. Ten vierde wordt er ook informatie uitgewisseld door middel van overlegcomités. Afhankelijk van de aard van het incident zal hier gebruik van worden gemaakt en de betrokken partners worden vastgelegd.

4.3.4. Uitwisselen van voldoende informatie

Hierbij kaartten de respondenten van de LPA aan dat de private sector momenteel slechts die informatie krijgt die aanzet tot handelen. Enkele respondenten van de LPA vermeldden tevens dat het nuttiger zou zijn mocht bepaalde politionele informatie gedeeld kunnen worden met de private sector. Een respondent deelde mee dat er in de reflexfase slechts beperkte informatie van de LPA naar de private sector gaat. In eerste instantie gaan de verschillende disciplines op de hoogte gebracht worden. Vanaf de beheersfase zal er meer informatie gecommuniceerd worden naar de private sector en wordt er bekeken welke rol de private sector op zich kan nemen.

Want in feite kunnen wij geen foto's of gelijk wat doorspelen aan hun. We zijn verbonden in dat kader aan het beroepsgeheim. En kan je je afvragen of we dat toch niet zouden moeten kunnen doen in bepaalde situaties. Want soms kan dat ook nuttig zijn. Van als je die persoon ziet, verwittig ons.

De respondenten van de private sector waren unaniem de mening toegedaan dat ze graag meer informatie willen verkrijgen. Ze krijgen momenteel wel voldoende informatie om aan de slag te gaan maar vinden dat er zo veel mogelijk informatie gedeeld moet worden. Ze geven aan dat zij dan weer wel al hun informatie delen.

5. Conclusie

Dit eindwerk onderzocht de samenwerking tussen de LPA en de private sector op BA tijdens incidenten. Er werd aan de hand van een kwalitatief beschrijvend onderzoek getracht een antwoord te formuleren op de vragen hoe deze samenwerking verloopt, hoe de bevoegdheden zijn verdeeld en hoe de informatie-uitwisseling verloopt. De resultaten die naar voor kwamen, kunnen aanvullend worden gebruikt als literatuur omtrent het onderwerp. De drie hoofdvragen van het onderzoek werden telkens opgesplitst in twee deelvragen.

De eerste hoofdvraag die in dit onderzoek werd benaderd, behandelt de samenwerking tussen de LPA en de private sector op BA bij een incident. De eerste deelvraag hieronder betreft de voordelen van PPS. Ten eerste laat PPS op BA toe dat er overleg tussen de betrokken partners kan plaatsvinden. Dit overleg leidt tevens tot een betere informatie-uitwisseling tussen de partners. Tevens leidt PPS tot kostendeling. Zo dient slechts één partner te investeren in uitrusting die kan gedeeld worden. Op die manier kan de publieke sector gebruik maken van materiaal van de private sector. De tweede deelvraag ging over de nadelen die tot stand komen door PPS. Deze zijn verschillend naargelang de sector. Zo vindt de publieke sector dat het wettelijk kader niet gunstig is voor PPS. Momenteel is onder andere de LPA bevoegd om de private sector te controleren wat de samenwerking niet ten goede komt. Een laatste aspect is de commerciële denkwijze van de private sector die kan botsen met deze van de publieke sector. De private sector vindt het jammer dat door PPS niet al het gespecialiseerd materiaal in eigen beheer is. Hierdoor moeten er afspraken gemaakt worden met de publieke sector aangaande het gebruik ervan. De private sector vindt ook dat gemaakte afspraken tussen beide sectoren soms niet voldoende gekend zijn of anders worden toegepast door de publieke sector. Verder vindt de private sector dat de politiediensten te weinig kennis bezitten omtrent de specifieke wet- en regelgeving van hun sector. Eveneens kaart de private sector aan dat de LPA geen resultaten moet behalen ten aanzien van BAC. Dit zorgt er volgens hen voor dat de LPA de mogelijkheid heeft om slecht te presteren zonder dat ze hiervoor verantwoording moeten afleggen. Als laatste ervaart de private sector wantrouwen van de publieke sector.

De tweede hoofdvraag binnen dit onderzoek heeft betrekking op de bevoegdheidsverdeling tussen de private sector en de LPA. De eerste deelvraag onderzocht of de bevoegdheden tussen beiden voldoende afgebakend zijn. Uit het onderzoek kwam naar voor dat deze voldoende en duidelijk afgebakend zijn. De bevoegdheden zijn zelfs in die mate afgebakend dat het een betere samenwerking in de weg staat. De tweede deelvraag behandelde het aspect of de bevoegdheden van de private sector uitgebreid dienen te worden. Een eenduidig antwoord op deze vraag kan niet worden geformuleerd, het is afhankelijk van de sector. Van de LPA mag de private sector meer bevoegdheden krijgen. Zo wordt er niet uitgesloten dat de ontradringsperimeter bemand kan worden door de private sector maar eenduidigheid hieromtrent is er niet. Vanuit de private sector kan geconcludeerd worden dat er unanimititeit is over de uitbreiding van de bevoegdheden. Voorafgaand aan deze uitbreiding moet wel een kosten-batenanalyse uitgevoerd worden. Indien deze gunstig is kan de ontradringsperimeter worden uitbesteed aan de private sector.

De derde hoofdvraag onderzocht de informatie-uitwisseling tussen beide sectoren op BA. De eerste deelvraag behandelde de wijze waarop informatie-uitwisseling plaatsvindt. Ten eerste wordt er informatie uitgewisseld door middel van persoonlijk contact. Hoe beter het onderlinge persoonlijke contact, hoe beter de informatie-uitwisseling. Ten tweede wisselen de dispatchings van beide sectoren onderling informatie uit. Deze kunnen contact met elkaar opnemen door middel van radiotrunking die aanwezig is in de dispatchings. Ten derde wordt er informatie

uitgewisseld door middel van telefonie. Ten vierde wordt er ook nog informatie uitgewisseld door middel van overlegcomités. Deze comités verschillen van samenstelling naargelang de aard van het incident. De tweede deelvraag onderzocht of er moeilijkheden zijn met betrekking tot informatie-uitwisseling tussen beide sectoren. Ten eerste wil de private sector graag meer informatie krijgen van de LPA. Vooral nog betreft het doorspelen van informatie enkel deze die noodzakelijk is om bepaalde acties of tussenkomsten te kunnen uitvoeren. Ten tweede ziet de LPA geen heil in het idee om hun dispatching permanent onder te brengen bij de andere diensten. Dit met reden dat bepaalde informatie vertrouwelijk is en niet door anderen mag gekend zijn. Ten derde is er geen permanent platform waarop de private sector hun informatie kan delen met de publieke sector. Ten vierde kan er gesteld worden dat er voornamelijk informatie-uitwisseling van de private sector naar de publieke sector plaatsvindt.

6. Aanbevelingen

Vanuit het theoretische kader en de interviews kunnen enkele beleidsaanbevelingen en aanbevelingen voor verder onderzoek worden geformuleerd. De aanbevelingen die geformuleerd worden zijn richtinggevend. Ze bieden stof tot nadenken en kunnen mogelijk een aanzet vormen tot verandering..

6.1. Controle private bewakingssector

Een eerste aanbeveling heeft betrekking op de controle van de private bewakingssector. Momenteel is het zo dat de LPA bevoegd is om deze sector te controleren op hun werking. Doordat beide sectoren in hun dagelijkse werking met elkaar in contact komen kan dit de samenwerking bemoeilijken.

Het lijkt aangewezen om deze bevoegdheid aan een extern controleorgaan binnen de overheid toe te vertrouwen zodat de verstandhouding tussen de betrokken sectoren zo optimaal mogelijk blijft. Ook gaf de private sector aan dat ze graag meer autonomie zouden verkrijgen en minder onder de controle van de politie willen staan. Het extern controleorgaan kan hieraan tegemoet komen.

6.2. Ontradingsperimeter bemannen door private sector

Een tweede aanbeveling is gericht op de ontradingsperimeter die gecreëerd wordt bij een incident. Deze perimeter is de uiterste perimeter die de gele zone omsluit. Het is de bevoegdheid van de politie om deze perimeter te bemannen.

Door de speciale setting van BA lijkt het aangewezen om indien deze perimeter, of een deel ervan, zich op privaat terrein bevindt, de private sector deze perimeter, of het deel op het private terrein, te laten bemannen. Dit kan zowel voor bepaalde tijd, tot er bijvoorbeeld versterking van de politie komt, of zolang de perimeter in stand blijft. Indien de private sector mee instaat voor de bemanning van de ontradingsperimeter zijn er extra politiemensen die ingezet kunnen worden voor andere opdrachten. Hierbij moet nog wel onderzocht worden hoe dit verder kan worden uitgerold en of dit mogelijk is voor de private sector. Indien dit het geval is, dient het KB Noodplanning te worden aangepast.

6.3. Aanpassing BNIP BA

Een derde aanbeveling heeft betrekking op het BNIP van BA. In het BNIP komt de private sector slechts in zeer beperkte mate aan bod. Het lijkt hierbij relevant om de rol van de private sector beter te omschrijven. Momenteel is het zo dat de rol van de private partner vooral tot stand komt door goed persoonlijk contact met de publieke sector. Aangezien dit persoonlijk contact door personeelsverloop kan vervagen of verdwijnen, werpt zich de noodzaak op om deze rol verder uit te werken in het BNIP.

6.4. Informatie-uitwisseling met private sector

Een vierde aanbeveling heeft betrekking op de informatie-uitwisseling met de private sector. De private sector zou graag meer informatie krijgen van de politie. De politie kan deze informatie echter niet verschaffen doordat het vaak gaat om vertrouwelijke politionele informatie. Hierdoor gaat de private sector tijdens een incident enkel die informatie krijgen die relevant is om bepaalde acties of tussenkomsten te kunnen uitvoeren.

Er moet bekeken worden of het zinvol kan zijn om enkele leidinggevenden binnen de private sector aan te stellen die meer informatie kunnen verkrijgen. Deze personen dienen eventueel over een veiligheidsmachtiging te beschikken waardoor ze gehouden zijn aan een beroepsgeheim. Hierdoor weten de operationele leidinggevenden van de private sector wat er zich afspeelt en kunnen ze zelf ook inschatten wat er dient te gebeuren en hoe ze optimaal ondersteuning kunnen bieden.

6.5. Gemeenschappelijk platform voor informatie-uitwisseling

Een vijfde aanbeveling heeft betrekking tot de creatie van een gemeenschappelijk platform tussen de publieke en private sector. Momenteel is er geen gemeenschappelijk netwerk of platform voor informatie-uitwisseling. De dispatchings van beide sectoren kunnen contact met elkaar opnemen door middel van radiotrunking.

Het lijkt aangewezen om een platform te creëren waarop permanent informatie kan worden uitgewisseld. De private sector is talrijk aanwezig op de luchthaven en heeft veel opgeleid personeel om verdachte zaken op te merken. Door een gemeenschappelijk platform te creëren is het mogelijk voor de private sector om sneller informatie te delen met de politie. Deze extra bekomen informatie kan ertoe leiden dat incidenten op het luchthaventerrein voorkomen worden. Tevens zorgt dit gemeenschappelijk platform er op zijn beurt ook voor dat de politie sneller informatie kan delen met de private sector.

6.6. Joint operations center

Een zesde aanbeveling gaat over de creatie van een ‘*Joint operations centre*’. Concreet houdt dit in dat er één commandocentrum komt waar de verschillende diensten van de luchthaven aanwezig zijn, zowel privaat als publiek. Hierdoor zouden alle diensten fysiek aanwezig zijn in één ruimte.

Dit is reeds een concreet idee van de luchthaven maar voorlopig zit de LPA hier nog niet bij doordat bepaalde informatie vertrouwelijk is. Desalniettemin lijkt het aangewezen dat de LPA zich hierbij voegt. Hierdoor kan er sneller informatie worden uitgewisseld tussen beide sectoren en zijn ze niet afhankelijk van communicatiemiddelen. Er kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van mobiele scheidingswanden tussen de LPA en de andere diensten. Dit maakt het mogelijk voor de LPA om tijdens de dagelijkse werking toch gescheiden te zitten en de vertrouwelijkheid van informatie te kunnen garanderen. Zo nodig echter kunnen deze wanden opgeheven worden waardoor er snelle crisiscommunicatie kan ontstaan.

6.7. Uitbreiding rampenoefeningen

De zevende aanbeveling heeft betrekking op de rampenoefeningen die plaatsvinden op BA. Momenteel vindt er elke twee jaar een rampenoefening plaats. De meeste respondenten van zowel de publieke als de private sector vinden dit niet voldoende.

Het lijkt dan ook aangewezen om meer rampenoefeningen te organiseren en de scenario's van de oefeningen zoveel mogelijk te laten afwisselen. Het moeilijke aan meer oefeningen is de hoge kostprijs, ze veel voorbereiding vragen en ze de werkzaamheden op de luchthaven niet mogen belemmeren. Mocht blijken dat één of meerdere extra oefeningen per jaar niet mogelijk zijn, moeten er minstens meer table-top oefeningen georganiseerd worden. Deze oefeningen zijn slechts beperkt tot de theorie van een incident maar op deze manier kunnen bepaalde procedures worden ingeoeft wat de kans vergroot dat iedereen doet zoals het is vastgelegd. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan de kritiek dat er momenteel soms wordt afgeweken van de eerder vastgelegde afspraken en procedures.

6.8. Prior simkaarten

De achtste aanbeveling omvat de verdeling van prior simkaarten. Tijdens de aanslagen op BA viel het telefonische netwerk uit waardoor een belangrijk communicatiemiddel weg viel. Om hierop in te spelen werd er besloten om de hulpverleningsdiensten, ook deze op BA, uit te rusten met prior simkaarten. Tot op heden zijn deze echter nog steeds niet verdeeld. Het lijkt dan ook aangewezen om deze zo snel mogelijk te verdelen zodat de diensten te allen tijde kunnen blijven communiceren.

Daarnaast lijkt het raadzaam dat de private sector ook over zulke prior simkaarten kan beschikken aangezien telefonie een belangrijk communicatiemiddel is tussen beide sectoren. Zo kan de informatie-uitwisseling tussen private en publieke sector via telefonie gegarandeerd worden.

6.9. Meer overlegmomenten

De negende aanbeveling betreft de vraag naar meer overlegmomenten. De private sector vindt dat er meer moet worden samengezeten met de publieke sector. Door meer overlegmomenten te voorzien, kunnen informatie en ervaringen sneller worden uitgewisseld. De private sector zal door deze overlegmomenten meer gehoord worden en krijgt zo de mogelijkheid haar eigen manier van werken toe te lichten. Hierdoor bekommt de publieke sector een beter zicht op de werkzaamheden van de private sector.

6.10. Locatie civiele bescherming

De tiende aanbeveling heeft betrekking op de hervorming van de civiele bescherming. Sinds 1 januari 2019 zijn er nog maar twee eenheden, in plaats van zes, van de civiele bescherming operationeel. Deze eenheden bevinden zich in de gemeenten Brasschaat en Crisnée.

Daar waar voorheen BA beroep kon doen op de eenheid van de civiele bescherming die zich in Liedekerke bevond, dient er voortaan appel gedaan te worden op de verder afgelegen eenheid van Brasschaat. Dit brengt een langere aanrijtijd met zich mee waardoor de diensten langer op specifiek materiaal zullen moeten wachten, indien ze hier nood aan hebben. Dit kan ook de samenwerking tussen de diensten op BA bemoeilijken doordat ze bijvoorbeeld langer zullen moeten wachten op specifiek uitgeruste containers voor crisisbeheer.

Bibliografie

Juridische bronnen

Wet van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, BS 26 juni 1937, 4.732.

Wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, BS 29 mei 1990, 10.963.

Wet van 7 mei 2004 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, de wet van 29 juli 1934 waarbij private milities verboden worden en de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privédetectives, BS 3 juni 2004, 42.428.

Wet 13 januari 2014 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, BS 23 januari 2014, 5.625.

Wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, BS 31 oktober 2017, 96.776.

Wet van 12 november 2017 betreffende de beveiligingsassistenten en -agenten van politie en tot wijziging van sommige bepalingen met betrekking tot de politie, BS 27 november 2017, 103.498.

Koninklijk besluit van 23 augustus 2004 betreffende de regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de leden van de luchtvaartinspectie, BS 31 augustus 2004, 63.748.

Koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, BS 15 maart 2006, 15.407

Koninklijk besluit 20 juli 2006 betreffende de opleidingsvoorwaarden waaraan het leidinggevend en uitvoerend personeel van de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen moet voldoen, BS 20 juli 2006, 44.985.

Decr. VI. 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking, BS 19 september 2003, 46.497.

Sociaal-wetenschappelijke bronnen

Al-Bahar, J., Crandall, K. (1990). Systematic Risk Management Approach for Construction Projects. *Journal of Construction Engineering and Management*, 116, 533-546.

Benmansour, N. A. (2016). Public-Private Partnership in Tunisia: Enfidha Airport Assessment of an Infrastructure Achievement. *International Journal of Public Administration*, 39(7), 552-562.

Beroepsvereniging van Bewakingsondernemingen (2004). *Private veiligheid in dienst van algemeen belang*. Wemmel: Beroepsvereniging van Bewakingsondernemingen.

- Beyens, K., Eliaerts, C. & Snacken, S. (1992). *Privatisering van gevangenissen*, Brussel: VUB press.
- Bijleveld, C.C.J.H. (2009). *Methoden en Technieken van Onderzoek in de Criminologie*. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.
- Bouverne-De Bie, M., Claeys, A., De Cock, A., & Vanhee, J. (2003). *Armoede en participatie*. Gent: Academi Press.
- Buzinkayova, M. (2011). Opportunities for PPP in Culture. *Studia comercialia Bratislavensia*, 14(4), 171-181.
- D'Hooghe, D. (2004). *Publiek-Private Samenwerking in Vlaanderen*. Brugge: Die Keure.
- D'Hooghe, D., & Vandendriessche, F. (2003). *Publiek-private samenwerking*. Brugge: Die Keure.
- Decorte, T., & Zaitch, D. (2009). *Kwalitatieve methoden en technieken in de criminologie*. Leuven: Acco.
- Devroe, E. & Terwel, P. (2015). De politiefunctie geprivatiseerd? Private beveiliging in België en Nederland. In P. Ponsaers, E. De Raedt, L. Wondergem & L.G. Moor (reds.). *Outsourcing politie* (pp.11-31). Antwerpen: Maklu.
- Draugalois, J. R., & Slack, M. K. (2001). Establishing the internal and external validity of experimental studies. *Primer*, 58, pp. 2173-2181
- Emans, B. (2003). *Interviewen: theorie, techniek en training*. Groningen: Noordhoff uitgevers.
- Estache, A., Guasch, J.-L., Iimi, A., & Trujillo, L. (2009). Multidimensionality and renegotiation: Evidence from transport-sector public-private-partnership transactions in Latin America. *Review of Industrial Organization*, 35(2), 41-71.
- Eversdijk, A., & Korsten, A. (2015). Motieven en overwegingen achter publiek-private samenwerking.
- Flamey, P. & Knaepen, S. (2005). *Publiek-private samenwerking (PPS). De fundamentele juridische spelregels en hun afdwingbaarheid: leidraad voor overheden en projectontwikkelaars*. Brugge: Vanden Broele.
- Grimsey, D., Lewis, M.K. (2002). Evaluating the risks of public private partnerships of infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 20, 107-118.
- Groenboek over publiek-private samenwerking en het gemeenschapsrecht inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten, COM (2004), 0327, Brussel.
- Hofmeister, A., & Borchert, H. (2004). Public-private partnership in Switzerland: crossing the bridge with the aid of a new governance approach. *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), 217-32.

Logghe, A., Francois, A. & Leus, K. (2010). *Ondernemen met de overheid, publieke-private samenwerking*. Brugge: Die Keure.

Marty, F. (2008). Les enjeux économiques et industriels liés au recours aux partenariats public-privé dans le domaine spatial Une application: Le contrat de Private Finance Initiative britannique Skynet V.

Mouraviev, N., & Kakabadse N.K. (2012). Conceptualising public-private partnerships: A critical appraisal of approaches to meanings and forms. *Society and Business Review*, 7(3), 260-276.

OECD. (2008). *Public-private partnerships: In pursuit of risk sharing and value for money*. Paris, France: OECD.

Osei-Kyei, R. & Chan, A., (2015). Review of studies on the Critical Success Factors for Public-Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013. *International Journal of Project Management*, 33, pp. 1335-1346.

Pauwels, L. (2008). *Onderzoeksfasen in het criminologisch onderzoek*. Leuven: Acco.

Sedjari, A. (2004). Public-private partnerships as a tool for modernising public administration. *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), 291-306.

Sellers, M. P. (1993). *The History and Politics of Private Prisons: a Comparative Analysis*. Rutherford: Fairleigh Dickinson University Press.

Silverman, D. (2013). *Doing qualitative research*. London: Sage.

Smeijsters, H. (2006). *Methodische werken – Handboekmuziektherapie*. Houten: Bohn Stafleu van Loghum.

Van Garsse, S. (2010). De realiteit van PPS: enkele algemene beschouwingen ten geleide. In B. Kelchtermans, & J.P. Segers (reds.). *PPS: mythe of realiteit?* (pp. 11-28) Brugge: Vanden Broele.

Vining, A. R., & Boardman, A. E. (2008). Public-private partnerships: Eight rules for governments. *Public Works Management & Policy*, 13(2), 149–161.

Elektronische bronnen

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2011). *Federaal regeerakkoord*. [28.01.2019, Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, http://www.archive.dirupo.belgium.be/sites/all/themes/custom/tcustom/Files/Regeerakkoord_1_decem_ber_2011.pdf].

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2014). Beleidsverklaring, Veiligheid, Politie en Binnenlandse Zaken. *Federale regeringsverklaring*. [26.01.2019, Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, <https://www.dekamer.be/flwb/pdf/54/0020/54K0020025.pdf>].

Brussels Airport. (2017). *Brussels Airport kiest na Europese aanbesteding voor G4S en ICTS als veiligheidspartners in 2018*. Geraadpleegd op 9 februari 2019 via <https://www.brusselsairport.be/pressroom/brussels-airport-kiest-na-europese-aanbesteding-voor-g4s-en-icts-als-veiligheidspartners-in-2018/>.

Brussels Airport. (z.j.). *Het bedrijf*. Geraadpleegd op 9 februari 2019 via <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/over-brussels-airport/brussels-airport-company/het-bedrijf>.

Brussels Airport. (z.j.). *Maandelijkse verkeerscijfers*. Geraadpleegd op 8 februari 2019 via <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes/maandelijkse-verkeerscijfers>.

Eversdijk, A., & Korsten, A. (2015). *Motieven en overwegingen achter publiek-private samenwerking*. Geraadpleegd op 7 februari 2019 via <http://www.beleidsonderzoekonline.nl/tijdschrift/bs0/2015/2/Beleidsonderzoek-2015-15.pdf>.

Bijlagen

Bijlage 1: Interviewschema

Samenwerking

- Welke zijn de positieve punten aan de taakverdeling tussen de private en publieke sector op Brussels Airport tijdens een incident?
 - Waarop zijn deze positieve punten op gebaseerd?
- Wat zijn de negatieve punten aan de taakverdeling tussen de private en publieke sector op Brussels Airport tijdens een incident?
 - Hoe ontstaan deze negatieve punten?
 - Op welke manier kunnen deze negatieve punten aangepakt worden?
- Welke voorzieningen zijn aanwezig voor een optimale samenwerking tussen beide sectoren?
- Hoe kan volgens u de samenwerking tussen beide sectoren verbeterd worden tijdens een incident?

Bevoegdheden

- Op welke manier zijn de bevoegdheden tussen de private en publieke sector afgebakend?
- Zijn er tijdens incidenten conflicten omtrent bevoegdheden?
 - Zo ja, hoe ontstaan deze conflicten?
 - Hoe worden deze conflicten opgelost?

Informatie-uitwisseling

- Hoe belangrijk is de informatie-uitwisseling tussen de private en publieke partners tijdens een incident op Brussels Airport?
- Hoe verloopt de informatie-uitwisseling tussen de private/publieke partner en de dienst waar u werkzaam bent?
- Op welke manier wordt de informatie tussen beide partners uitgewisseld?
- Krijgen beide partners alle informatie waar ze nood aan hebben?

Bijlage 2: Codeboom

- Samenwerking
 - Sterke punten
 - Overleg
 - Informatie-uitwisseling
 - Investerings
 - Middelen voor evacuatie
 - Negatieve punten
 - Publieke sector
 - Controle door LPA
 - Commercieel denken
 - Private sector
 - Middelen niet in eigen beheer
 - Afspraken niet bekend
 - Kennis bij politie ondermaats
 - Politie niet resultaatgebonden
 - Wantrouwen ten aanzien van private sector
 - Voorzieningen
 - Multidisciplinair overleg
 - Eén commandocentrum
 - Verbetering
 - Meer overlegmomenten
 - Meer rampoefeningen
 - Eén commandocentrum
- Bevoegdheden
 - Afbakening
 - Voldoende
 - Wetgeving
 - Protocolakkoord
 - Te strikt
 - Bevoegdheidsconflicten
 - Ja
 - Dagelijkse werking
 - Werklast
 - Nee
 - Maar soms op het randje
 - Bevoegdheden zijn duidelijk afgebakend
 - Geen informatie
 - Uitbreiding bevoegdheden private sector
 - Publieke sector
 - Ontradingsperimeter
 - Ja
 - Meer politiemensen vrij
 - Bewaken in dagdagelijkse werking al toegangen

- Nee
 - Bevoegdheden private sector zijn al ruim genoeg
 - Moet exclusief zijn voor de politie
- Private sector
 - Ontradingsperimeter
 - Ja
 - Eerst onderzoeken of ze dit aankunnen
 - Voldoende personeel nodig
 - Eerst kosten-batenanalyse uitvoeren
 - Zonder opvolging van politie
 - Geen mening
- Informatie-uitwisseling
 - Belang van informatie-uitwisseling
 - Heel belangrijk
 - *'See something say something'*
 - Private sector kan meer camerabeelden bekijken
 - Verloop informatie-uitwisseling
 - Publieke sector
 - Verloopt vlot
 - Private sector krijgt informatie waar nood aan is
 - Niet alle informatie delen door beroepsgeheim
 - Private sector
 - Eenrichtingsverkeer
 - Beperkt tot wat er moet gebeuren
 - Geen gemeenschappelijk platform
 - Alle diensten van luchthaven kunnen beter permanent samenzitten
 - Manier van informatie-uitwisseling
 - Persoonlijk contact
 - Dispatchings
 - Telefonie
 - Overlegcomités
 - Voldoende informatie
 - Publieke sector
 - Private sector krijgt beperkte informatie
 - Kan nuttig zijn om meer informatie te delen
 - Pas in beheersfase meer informatie
 - Private sector
 - Krijgt voldoende informatie om mee te werken
 - Willen graag meer informatie verkrijgen