

Rouvoet

dus niet weer een apart traject met aparte informatie krijgen? Dat wij op een bepaald punt informatie nodig hebben, ben ik namelijk met u eens.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Voorzitter! De heer Dittrich heeft gelijk dat wij vaak bedolven worden met brieven. Overigens, vaak met brieven die op zijn verzoek naar de vaste commissie voor Justitie worden gestuurd.

De heer **Dittrich** (D66): Ik moet toch onderstrepen dat dit niet het geval is.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Daar kunnen we over twisten, want door mij wordt hier anders over gedacht. Natuurlijk, we moeten niet voortdurend overbodige informatie krijgen. Hier gaat het echter niet om overbodige informatie. Ik heb al gezegd, dat ik de keuze voor de vorm waarin de informatie wordt verstrekt aan de minister laat. Ik vind het niet nodig vast te leggen op welke wijze die moet worden verstrekt. Ik heb ook even gedacht aan het jaarverslag van het openbaar ministerie, maar misschien is dat hier minder voor geschikt. Het gaat mij erom, dat wij de jaarlijks de cijfers krijgen. Ik kan mij overigens niet voorstellen, dat de minister zich tegen de motie als zodanig wil verzetten en misschien kan hij aangeven wat de geschikte manier is om ons de gevraagde informatie te verstrekken. Ik vind de keuze in dit verband van ondergeschikt belang.

De heer **Niederer** (VVD): U zei zojuist dat als het wetsvoorstel wordt aangenomen, u niet meer zult mitsen en maren. Dat begrijp ik en dat waardeer ik ten zeerste. Echter, in de motie doet u het voorkomen dat u jaarlijks wilt controleren hoe de uitvoering van de wet verloopt. Ik herinner eraan dat de regering regeert en de Kamer controleert. Moeten wij er dan niet op vertrouwen dat de wet wordt uitgevoerd zoals is aangegeven en moeten wij niet reageren als dat niet gebeurt? Naar mijn idee kiest u met uw motie voor een omgekeerde volgorde. Zie ik dat goed?

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Nee, dat ziet u niet goed. Je zou kunnen zeggen, dat wij kiezen voor de lijn die de VVD bij de uitvoering van de Vreemdelingenwet wil volgen. Heet heeft van de controle

van de uitvoering van die wet zelfs een groot project gemaakt. U wilt heel nauw bij de uitvoering betrokken zijn en goed kunnen nagaan wat er gebeurt.

De heer **Niederer** (VVD): Met instemming!

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Jawel, maar hier is voor dezelfde lijn gekozen. Wij willen dus niet preventief controleren, maar aan de hand van cijfers controleren wat er in een bepaalde periode is gebeurd. Nogmaals, ik maak er geen groot project van, maar ik vind het wel van belang dat wij de vinger aan de pols kunnen houden. Daarvoor hebben wij echt feitelijke informatie nodig.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De regering zal morgen antwoorden.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Luchtvaartwet inzake de beveiliging op luchtvaartterreinen (26607).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! Het wetsvoorstel dat wij vandaag behandelen kent voorgangers die eerder in het parlement zijn gesneuveld. De redenen daarvan laat ik nu maar voor wat ze zijn; wij kunnen de Handelingen er nog eens op naslaan. Duidelijk is wel, en terecht, hoezeer beide Kamers hechten aan de beveiliging van de burgerluchtvaart. Aan deze beveiliging kunnen en mogen nooit concessies worden gedaan. De passagier moet kunnen blijven vertrouwen op het huidige hoge beveiligingsniveau, zoals wij dat op onze luchthavens kennen.

De kernvraag die voor de VVD-fractie voorligt is hoe de commerciële belangen van de luchthavenexploitant zich verhouden tot de verantwoordelijkheid van de overheid voor een toereikende beveiliging van de burgerluchtvaart

alsmede voor het tegengaan van ongeoorloofde inbreuken op grondrechten. Anders gezegd: dreigt een reëel gevaar van veronachtzaming van wezenlijke belangen of rechten van derden wanneer niet de overheid, maar een luchthaven-exploitant de beveiligingstaak uitvoert of laat uitvoeren?

Voorzitter! Wat deze vraag betreft, is de nota naar aanleiding van het verslag overtuigend. De minister opent het algemene deel door uitvoering de huidige en de toekomstige situatie te schetsen. Bepaald verhelderend is het onderscheid tussen de publiekrechtelijke verplichting en de civielrechtelijke relatie tussen de exploitant en een door deze te contracteren particuliere beveiligingsorganisatie. De publiekrechtelijke verplichtingen zien op het garanderen van een bepaald beveiligingsniveau waarvoor de minister van Justitie verantwoordelijkheid draagt en waarop hij dus te allen tijde is aan te spreken. In dit verband heeft de VVD-fractie met instemming kennisgenomen van de nota van wijziging waarin de minister, ter accentuering van zijn verantwoordelijkheid, gedragingen van het personeel van de particuliere beveiligingsorganisatie ter uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden aanmerkt als gedragingen van de minister van Justitie als bestuursorgaan.

Voor de civielrechtelijke relatie tussen de exploitant en de particuliere beveiligingsorganisatie kan de minister geen verantwoordelijkheid dragen. Terecht wordt dit in het wetsvoorstel tot uitdrukking gebracht. Hier is immers sprake van commerciële dienstverlening waarin de overheid niet moet treden. Gaat hier iets mis, dan biedt het burgerlijk recht voldoende rechtsbescherming voor alle betrokken partijen.

De minister schetst een situatie waarin de luchthaven te weinig personeel van de particuliere beveiligingsorganisatie zou inzetten waardoor lange wachttijden ontstaan. Hierop voortbordurend is het niet denkbeeldig dat de luchthaven uit commercieel oogpunt koste wat het kost te lange wachttijden zal voorkomen, maar hetzelfde niet meer personeel kan of wil inzetten. Met name bij een transferluchthaven zoals Schiphol met haar "minimum connecting times" klemt dit des te meer. Het is duidelijk dat hier de verantwoordelijkheid van de

Niederer

minister voor het beveiligingsniveau vol in beeld komt. Hoe zou de minister deze onwenselijke situatie keren? Kan hij ingaan op de vraag hoe hij de marechaussee instrueert en hoe hij in voorkomende gevallen invulling geeft aan zijn algemene of bijzondere aanwijzingsbevoegdheid? Kan de minister ook vanuit zijn publiekrechtelijke verhouding tot de luchthavenexploitant of in geval van vracht de desbetreffende luchtvaartmaatschappij administratief-rechtelijke maatregelen en sancties opleggen, zoals dwangsommen of eventueel sluiting van de inrichting of een deel daarvan – ik bedoel hier de luchthaven; het is een draconische situatie, maar het is in theorie mogelijk – wanneer het in gebreke zijn en blijven van de exploitant leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het vereiste beveiligingsniveau? Met andere woorden, kan de minister zijn palet aan interventiemogelijkheden schetsen? Kan de minister voorts expliciet ingaan op zijn verantwoordelijkheid voor het voorkomen van terrorisme, waarvan de dreiging altijd latent aanwezig is bij specifieke luchtvaartmaatschappijen? Het is onnodig te zeggen op welke maatschappijen ik specifiek het oog heb. Blijft de minister voor het voorkomen van dat terrorisme exclusief verantwoordelijk en bevoegd of laat hij dit geheel of gedeeltelijk over aan de contracterende partijen? Indien dat laatste het geval is, hoe verhoudt dat zich dan tot de politieke verantwoordelijkheid van de minister van Justitie?

Eenzelfde vraag wil ik stellen ten aanzien van het onderwerp grensbewaking. De VVD-fractie gaat ervan uit dat dit onder alle omstandigheden bij de Koninklijke marechaussee blijft. Wil de minister dit bevestigen?

De heer **Biesheuvel** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Dit wetsvoorstel heeft een voorgeschiedenis en deze minister weet dat als geen ander, want hij was in juni 1988 bij de behandeling van het wetsvoorstel dat het hier wel heeft gehaald, maar in de Eerste Kamer niet, woordvoerder namens zijn fractie. Het is interessant om die geschiedenis na te gaan en de logische lijn van denken door te zetten in dit wetsvoorstel. Daarbij ga ik hetzelfde stellen als de heer Niederer zojuist

heeft gedaan. Het is duidelijk dat dit wetsvoorstel niet gaat over de beveiliging van het vliegveld als zodanig. Dat blijft een overheidstaak, opgedragen aan de Koninklijke marechaussee.

In juni 1988 is in de Tweede Kamer uitvoerig over in feite hetzelfde thema van gedachten gewisseld: de controle en veiligheid van passagiers en bagage. Ook toen kwam de vraag aan de orde of dat onderzoek een overheidstaak is. Worden er originele taken en bevoegdheden van de overheid aan anderen overgelaten of gaat het hier om een eigen taak van particulieren en in dit geval van exploitanten van een luchtvaartterrein? Zo zou ik de vraagstelling van toen willen samenvatten. De CDA-fractie heeft toen gesteld – dat wil ik nu herhalen – dat beveiliging fundamenteel een overheidstaak is, als macht en geweld noodzakelijk zijn om gevaar te voorkomen en te keren. De toenmalige minister van Justitie heeft toen gezegd dat verplichting tot fouillering in beginsel niet door de wetgever aan particulieren moet worden opgedragen, maar dat het toen voorliggende wetsvoorstel – dat geldt ook voor het nu voorliggende wetsvoorstel – niet ging om een verplichting tot fouillering, maar om de bevoegdheid die de exploitant heeft in het kader van het opstellen van voorwaarden. Het aardige is dat toen bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer er een nota kwam van een aantal hoogleraren, geëntameerd door de luchthaven Schiphol zelf. Die zag toch wel wat op tegen wat er boven hun hoofd hing. Die hoogleraren, Van der Grinten, Hennekens en Van Buuren, stelden dat persoonscontrole, uitoefening van toezicht en opsporingsbevoegdheden potentieel inbreuk opleverden voor de persoonlijke levenssfeer en integriteit en mitsdien slechts op wettelijke basis door de overheid zou kunnen worden uitgeoefend. De Eerste Kamer nam dat over. De Tweede Kamer heeft zich overigens indertijd al laten overtuigen door de minister, die zei dat het ging om een rechtsbetrekking, op grond waarvan diensten verricht worden en dat bepalend was de vraag of het een overheidstaak betreft. De grondslag voor die veiligheidscontrole is gelegen in de vervoersovereenkomst met de luchtvaartmaatschappij. Uiteindelijk heeft Schiphol de

gevolgen wel gemerkt, want er is toen een heffing op de vliegtickets ingevoerd. Ik heb nu gemerkt dat de luchthaven Schiphol dit wetsvoorstel met genoeg heeft bekeken. Met andere woorden: de principiële discussie die Schiphol zelf heeft geëntameerd, heeft een boemerangwerking gehad.

Het zou ook te ver gaan om de reizigerscontrole tot overheidstaak te bestempelen. Vergelijkbare vormen van onderzoek en controle – bij voetbalwedstrijden en popconcerten – worden op basis van een overeenkomst verricht door particuliere organisaties en dat is algemeen maatschappelijk aanvaard.

Dit leidt mij tot de conclusie dat de CDA-fractie met het wetsvoorstel kan instemmen. De nota van wijziging toont met nog meer nadruk aan dat de verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart bij de minister van Justitie ligt.

Collega Kuijper heeft een amendement inzake het voorkomen van mogelijke belangenversterving ingediend. Wil de minister bij zijn reactie hierop de vragen betrekken hoe het op dit moment is geregeld en op welke wijze zonder dit amendement het veiligheidsaspect gewaarborgd wordt? Om economische redenen mag geen loopje met de veiligheid genomen worden.

College Verhagen en ik hebben vragen gesteld – zij zijn ook keurig beantwoord – over de beslissing van Schiphol om niet meer bij elke gate te controleren. In de memorie van toelichting staat dat van de huidige uitvoering van de beveiligingstaak in onvoldoende mate een kostenbeperkende werking uitgaat. Preludeert Schiphol met deze maatregelen al op dit wetsvoorstel? Wat zijn de consequenties van het niet langer bij elke gate controleren voor de mate van veiligheid? Komt een passagier na het passeren van de douane en controle bij de centrale poort in een zone waar alleen maar gecontroleerde passagiers zijn toegelaten? Dit betekent in feite dat er een zone is voor gecontroleerde passagiers, inclusief degenen die overstappen op Schiphol.

Voorzitter! Tot zover mijn vragen en opmerkingen over dit interessante wetsvoorstel dat wij als rechtsvraag voor de tweede keer behandelen.



Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! Zoals de voorgaande spreker al zei: wij behandelen een wetsvoorstel met een bewogen voorgeschiedenis. In 1988 sneuvelde een eerste wetsvoorstel. Het werd door de regering ingetrokken nadat vooral in de Eerste Kamer forse bezwaren waren gerezen vanwege de mogelijke inbreuken op de grondwettelijk gewaarborgde integriteit van het lichaam. Vervolgens haalde een nieuw wetsvoorstel in 1991 het wel. De zorg voor de beveiliging op luchthavens bleef bij de overheid. Alleen het innen van een heffing werd opgelegd aan de luchthavenexploitant.

Bij de uitoefening van haar taak bedient de rijksoverheid zich van een particuliere beveiligingsinstelling, die zo langzamerhand heel wat ervaring heeft opgebouwd. Het toezicht daarop wordt uitgeoefend door de Koninklijke marechaussee. Ongetwijfeld zullen er wel eens klachten zijn geweest, maar over het geheel genomen werkte deze situatie tot eenieders tevredenheid. De zorg voor de veiligheid berustte bij de overheid, de uitvoering bij een particuliere beveiligingsorganisatie en de kosten werden via heffingen door de luchthaven verhaald.

Toch meent het kabinet nu met dit wetsvoorstel te moeten komen. Het geeft daar een aantal redenen voor. 1. De scheiding publiek-privaat is wenselijk. Voorzitter! Het moet nog maar eens hard worden gemaakt waarom dat zo nodig is. 2. Het kabinet wil een nauwe verwevenheid van de beveiligingstaak met de werkwijze op de luchthaven. Dat is natuurlijk realistischer, maar het is de vraag of je dat niet ook op een andere wijze kunt regelen, bijvoorbeeld via afspraken. 3. Het huidige regime kent een onvoldoende kostenbeperkende werking. Dat zou meer marktwerking nodig maken. Daarover wil ik straks nog verder spreken. 4. De kosten van de veiligheid zullen voortaan op de luchthaven drukken, die deze weer aan de reizigers kan doorberekenen. Op de keper beschouwd, meen ik dat de laatste twee punten voor het wetsvoorstel eigenlijk de belangrijkste zullen zijn.

Voor D66 heeft altijd vastgestaan dat bij de beveiligingscontrole op burgerluchthavens een zware rol voor de overheid moet zijn wegge-

legd. Niet alleen zijn bij die intensieve controle grondrechten van burgers in het geding, maar ook zal de overheid altijd op fouten worden afgerekend, bijvoorbeeld als terroristische aanslagen of anderszins plaatsvinden omdat wapens konden worden meegesmokkeld of in bagage konden worden verborgen. Een luchthaven is uiterst kwetsbaar. De overheid moet die rol dan ook kunnen waarmaken en door de burger ook op toereikende wijze op haar taakvervulling kunnen worden aangesproken. Het is de vraag of dat met het nieuwe voorstel voldoende duidelijk en mogelijk is.

Volgens het wetsvoorstel krijgt de luchthavenexploitant tot taak een contract te sluiten met particuliere beveiligingsorganisaties. De commandant van de Koninklijke marechaussee wordt belast met het toezicht en de minister oefent daarop weer metatoezicht uit.

Na de indringende vragen van de Kamer, ook van de D66-fractie, waarin duidelijk werd gestipuleerd dat de beveiligingstaak toch een overheidstaak is en moet blijven, stelt de regering alles op alles om te benadrukken dat er met het wetsvoorstel vrijwel niets verandert. De aansturing door de minister en de Koninklijke marechaussee verkrijgt weliswaar een publiekrechtelijk basis, maar zou dezelfde reikwijdte behouden als onder het huidige regime. Maar is dat werkelijk zo? Het kan toch niet anders of er komt een extra schakel bij, namelijk de luchthavenexploitant? Dat maakt de keten langer en de aansturing door de overheid van de uitvoerende beveiligingsinstantie complexer.

Voorzitter: Terpstra

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Naast de uitvoerende beveiligingsinstantie zal niet alleen de overheid – de minister van Justitie en de Koninklijke marechaussee – maar ook de luchthaven medespeler zijn. Dat moet toch tot enige versplintering van bevoegdheden en verantwoordelijkheden leiden? Als alles toch vrijwel gelijk blijft, waarom dan deze wet? Waarom deze onoverzichtelijke hoeveelheid nieuwe bepalingen die alles ondoorzichtiger maken en een ingewikkelder regime bieden?

Ik werd helemaal achterdochtig toen twee nota's van wijziging, met een jaar tussentijd, nodig waren om wettelijk hard te maken dat de

beveiliging van burgerluchthavens uiteindelijk toch een taak van de overheid zou blijven. In de eerste nota van wijziging, van maart vorig jaar, krijgt de minister tot taak de beveiliging van de burgerluchtvaaert op het luchtvaartterrein te bevorderen. In de tweede nota van wijziging, van een jaar later, wordt een behoorlijk aantal nieuwe artikelen toegevoegd om veilig te stellen dat de minister alle aanwijzingen kan geven die hij wil, zowel algemene als bijzondere. Ook kan deze bevoegdheid worden gemandateerd aan de Koninklijke marechaussee. Daarnaast kan de minister bij ministeriële regeling vele nadere voorschriften geven en wordt een informatieplicht op de exploitant gelegd.

Ik moet de minister nageven dat de touwtjes via die nota's van wijziging wel worden aangehaald: de beveiligingstaak wordt weer duidelijker een eindverantwoordelijkheid van de overheid. Als ik het goed begrijp, wil collega Kuijper via zijn amendement daar nog een schepje bovenop doen. Allemaal uit goede wil. Het geeft overigens wel aan dat de stellige verzekering in de memorie van toelichting dat het een overheidstaak zou blijven, bepaald niet erg hard was. Het voorstel dat nu voorligt, is toch wel iets anders dan het eerste voorstel. Ik had mij best kunnen voorstellen dat de Raad van State ook daar eens naar had gekeken. Komt het er uiteindelijk niet op neer dat de minister zo langzamerhand alles kan bepalen via aanwijzingen of nadere regelgeving en via het toezicht van de Kmar en dat de luchthaven vooral het recht krijgt om de kosten te betalen en die op de reizigers te verhalen? Maar wat blijft er nu nog over aan beoogde reële ruimte voor de luchthavenexploitant, respectievelijk de luchtvaartmaatschappijen? Worden zij niet gekneveld door alle nieuwe bepalingen? Waarom dan de suggestie van een grotere eigen verantwoordelijkheid van de luchthaven als die er gewoon niet of nauwelijks zal zijn?

Voorzitter! Ik kom nu tot een aantal meer concrete vragen. De overheid kan alleen nog aanwijzingen geven in verband met de beveiliging, maar betekent dat niet tegelijkertijd een beperking van de aansturingsmogelijkheden van de overheid? Is de luchthaven casu quo beveiligingsdienst verplicht deze aanwijzingen op te volgen? Wat is de

Scheltema-de Nie

sanctie? Is het amendement van de heer Kuijper nodig om het opvolgen te verplichten? Spreekt dat niet voor zich bij het instrument van de aanwijzing? Is de eigenlijke reden voor deze beperking niet gelegen in de daaruit voortvloeiende beperking van de aansprakelijkheid? De luchthaven zal altijd beveiliging en commercie tegen elkaar moeten afwegen. Niet per definitie betekent dit dat het zwaarste accent op beveiliging komt te liggen. Integendeel! Niet is uit te sluiten dat deze afweging voor de luchthaven anders zal uitvallen dan voor de overheid. Hoever strekken dan de bevoegdheden van de overheid? Wat nu als de luchthaven een nieuwe of twee, drie of vier beveiligingsorganisaties contracteert? Wordt daardoor bijvoorbeeld de Kmar niet belast met een aanmerkelijk intensiever toezicht en controle? Wie draagt daarvan de lasten? Wie beoordeelt de toereikendheid van de gemaakte keuze? Kan de overheid zeggen dat slechts één beveiligingsinstantie mag worden gecontracteerd of kan alleen worden volstaan met het benadrukken van de goede ervaringen uit het verleden, zoals de nota naar aanleiding van het verslag suggereert? Het voordeel van aantrekken van tijdelijk extra personeel, een voordeel van de nieuwe constructie, kan toch niet de reden zijn? De overheid zou dat toch ook kunnen?

Voorzitter! Ik kom bij een ander probleem, namelijk de rechtsbescherming en de klachtenbehandeling. Ik kan het niet anders zien dan dat de beroepsmogelijkheden van de burger op de overheid in de nieuwe constructie worden beperkt. Op onderdelen zal de overheid niet meer kunnen worden aangesproken omdat deze taken aan de luchthaven zijn overgedragen. Daar komt dan wel een rol van de Nationale ombudsman bij. Dat heeft echter niet de impact van de rechtsbescherming via de rechter.

Hoe kan het nu dat het handelen door de beveiligingsinstanties ter uitoefening van de publiekrechtelijke bevoegdheden worden aangemerkt als gedragingen van de minister, terwijl deze instanties zullen worden gecontracteerd door de luchthaven? Kan een beambte zich in voorkomende gevallen niet verschuilen achter: Sorry, mijn naam is haas, dit deed ik in opdracht van de luchthaven? Door dit toerekenen wordt inschakeling van de Nationale

ombudsman mogelijk. Dat is op zich nuttig, maar als er echt iets mis is gegaan, is een aanbeveling niet toereikend. De klager zal dan echt wat meer willen.

Voorzitter! De luchthaven is niet hiërarchisch ondergeschikt aan de minister. Hoe kan het dan dat de minister de klachtenbehandeling aan de luchthaven kan mandateren? Naar mijn gevoel is de oude staatsrechtelijke leer dat een mandaat alleen opgaat als er een basis is van ondergeschiktheid. Die is er op de luchthaven niet. Zou mandateren ook kunnen gebeuren bij klachten ten aanzien van de besluiten van de commandant Kmar als houder van het register?

Voorzitter! Ik kom te spreken over beveiliging van niet-openbare ruimten. D66 heeft een aantal vragen gesteld over de beveiliging in de niet-openbare ruimten. Dat er zo om en nabij de 47.000 Schipholpasjes zijn uitgereikt voor toegang tot dit soort ruimtes, geeft wel aan dat de vraag niet van belang ontbloomt is. Beveiliging is ook daar zeer relevant. Niet is uit te sluiten dat wapens worden binnengesmokkeld casu quo vreemdelingen een weg naar buiten weten te vinden met behulp van deze of gene. Hoe geschiedt de beveiliging daar? Wie controleert? Het antwoord daarop blijft uiterst vaag. Erkend wordt dat dit aspect onderbelicht is gebleven. Er zullen nadere voorschriften mogelijk worden gemaakt. Dat stelt niet gerust.

Ook inzage in vertrouwelijke gegevens door beveiligingspersoneel is niet geregeld, terwijl dat soms nodig is.

De minister verzekert ons op onze vraag daarover, dat het wetsvoorstel ook de regionale luchthavens betreft. Hoe kan het dan dat de regionale luchthavens helemaal niet bij het wetsvoorstel zijn betrokken, zoals zij schrijven?

Voorzitter! Ik kom toe aan de conclusie. Voor D66 blijft voorstaan dat het in ieder geval gewenst is, dat de overheid uiteindelijk de verantwoordelijkheid draagt voor de controle op de maatregelen voor de veiligheid van de luchthaven en het luchtverkeer. De zorg voor de veiligheid is een overheidstaak en moet democratisch kunnen worden gecontroleerd. Aan de wenselijkheid van de tussenschakel luchthaven-exploitant twijfelen wij sterk. Het kan zijn, dat ik het te somber inzie. Ik

hoop dat de minister mij alsnog kan overtuigen, dat de nu voorliggende constructie beter is dan wat wij op dit moment hebben. Maar dat zal voor hem een harde dobber worden.

Hij zal wel moeten aangeven:

- wat de daadwerkelijke ruimte van de luchthaven is die na de nota's van wijziging aan de luchthaven wordt geboden, en waarom die ruimte gewenst is;
- hoe te voorkomen is dat de commercie het wint van de veiligheid;
- hoe te voorkomen is dat verantwoordelijkheden diffuus worden;
- of de toegenomen regeldichtheid de veiligheidssituatie niet ondoorzichtiger maakt;
- hoe het zelfstandige toezicht van de Kmar zich verhoudt tot het ministeriële toezicht;
- hoe kan worden gegarandeerd dat de rechtsbescherming van burgers ten opzichte van de overheid bij eventuele aantasting van hun grondrechten niet wordt beknot, maar eerder uitgebreid.

Voorzitter! Het mag duidelijk zijn. De fractie van D66 is op dit moment bij lange na niet overtuigd dat het nu voorgestelde regime beter is dan dat wat wij sinds 1991 hebben. De argumenten commercie en kosten rechtstreeks ten laste van de luchthaven, zijn voor ons onvoldoende om de, overigens uiterst ondoorzichtige, wettelijke constructie te schragen. Ik heb vele uren moeten besteden aan het in elkaar plussen van het wetsvoorstel en beide omvangrijke nota's van wijziging. Ik had mij kunnen voorstellen dat het departement met een gewijzigd voorstel van wet was gekomen. Dat had de situatie wellicht inzichtelijker gemaakt. Soms werd in de eerste nota van wijziging een bepaling geïntroduceerd, die er in de tweede weer uit werd geschrapt. Dat is toch vervelend.

□

De heer **Kuijper** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Het heeft lang geduurd voordat de behandeling van dit wetsontwerp konden afronden en dat heeft naar mijn gevoel alles te maken met de gevoeligheid van het wetsvoorstel. Dit voorstel kan niet los worden gezien van eerdere voorstellen. Alle drie de voorgaande sprekers hebben daar al op gewezen. Ik heb er behoefte aan mijn positie

Kuijper

een beetje te verklaren, want die heeft iets te maken met het verleden.

In 1987 heeft de regering al een voorstel ingediend om de toen bestaande wet te wijzigen. Enerzijds om te bezuinigen en anderzijds om de organisatie van de beveiliging over te hevelen naar de luchthaven-exploitant. De Tweede Kamer heeft dit voorstel toen aangenomen. De Partij van de Arbeid heeft daar om principiële redenen tegen gestemd, omdat zij van mening was dat beveiliging een primaire taak van de overheid is. Aangezien in de Eerste Kamer geen meerderheid kon worden bereikt, heeft de regering het voorstel ingetrokken.

In 1991 is een nieuw voorstel ingediend, waarbij de kosten van de beveiliging werden verrekend door het invoeren van een heffing die wordt opgelegd aan de luchthaven-exploitant, die de heffing kan doorberekenen in de prijs van het ticket. De Partij van de Arbeid heeft daar vóór gestemd.

Inmiddels hebben wij een nieuw voorstel voorgelegd gekregen. Opvallend daarbij is, dat hoofdzakelijk bedrijfsmatige en commerciële argumenten worden gehanteerd. De luchthavenexploitanten hechten groot belang aan verbetering van de doelmatigheid van het bedrijfsproces en achten het daarom wenselijk de regeling zodanig te wijzigen, dat de beveiligingsactiviteiten in dat proces worden geïntegreerd. De aanwezigheid van een derde, de Koninklijke marechaussee, wordt daarbij als hinderlijk ervaren. Zowel in de huidige als in de beoogde situatie wordt bij het aantreffen van een onregelmatigheid de Koninklijke marechaussee gewaarschuwd die dan beoordeelt of een opsporingsonderzoek moet worden ingesteld. Op geen enkele wijze wordt overigens gemeld, dat de huidige controle onvoldoende is of onjuist wordt uitgevoerd.

Concreet betekent de wijziging, dat de luchthavenexploitant in plaats van de Koninklijke marechaussee een contract afsluit met het beveiligingsbureau. De luchthavenexploitant is dan contractpartner, kan de prijs beïnvloeden, stuurt het beveiligingsbureau aan en kan beter inspelen op de individuele behoefte van een luchtvaartmaatschappij. Het gekozen beveiligingsbureau dient de goedkeuring van de minister van Justitie te hebben. De wijziging met betrekking tot de controle van de

vracht betekent dat de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk worden gesteld voor de controle op de vracht. Nu wordt de vracht niet gecontroleerd, maar als gevolg van internationale regelgeving zal uiterlijk in 2003 een volledige screening moeten worden gerealiseerd. De regering geeft aan dat met deze aanpassingen gevolg wordt gegeven aan internationale verplichtingen en aanbevelingen. De internationale regels stellen de inhoudelijke normen vast, doch aan de lidstaten wordt overgelaten, te bepalen wie welke controle dient uit te oefenen. Het is naar mijn mening twijfelachtig of Nederland zijn verdragsverplichtingen wel behoorlijk nakomt als het de uitvoering van alle controlemaatregelen opdraagt aan privaatrechtelijke organisaties, namelijk de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij, waarover het in beginsel geen zeggenschap heeft en die op hun beurt weer andere organisaties, zoals beveiligingsbureaus, kunnen inschakelen.

Essentieel is dat bedrijfsmatige en commerciële argumenten worden gebruikt en niet een betere behartiging van het publieke belang, de aard en mate van de beveiliging, centraal staat. Het is de vraag of de organisatorische vormgeving tot de eigen beleidsmarge van de luchthavenexploitanten en de luchtvaartmaatschappijen behoort. Aan de orde is de fundamentele vraag, of met het overdragen van de uitvoering van de controle de overheid uiteindelijk haar verantwoordelijkheid uit handen geeft. Bij een aantal activiteiten van de overheid zijn de besluitvorming over het te bereiken resultaat en de vormgeving van het proces van uitvoering zodanig met elkaar verweven, dat uitbesteding van de uitvoering aan private instellingen niet goed denkbaar is. Geweldsbestrijding in het publieke domein is daar een voorbeeld van. Daar waar personen en goederen in een publieke ruimte worden bedreigd door geweld en terreur, is de beveiliging een verantwoordelijkheid van de overheid. Daarnaast geldt dat bij diensten waarbij het geweldsmonopolie van de overheid in het geding is, de overheid exclusief bevoegd is. Dit geldt temeer omdat het in die gevallen gaat om de bestrijding van criminaliteit en terreur. Bovendien richten daden van

dergelijke terreur zich niet tegen de burgerluchtvaart maar tegen de veiligheid van personen en tegen de politiek van landen. Naar mijn mening is de beslissing van de vervolgccontroles ter beveiliging van de burgerluchtvaart dan ook een onoverdraagbare overheidstaak. De kwaliteit daarvan mag niet afhankelijk gesteld worden van het eigen belang van bedrijven.

Controle op passagiers wordt gezien als een bijzondere vorm van opsporing gericht op overtreding van de Wet wapens en munitie, en is dientengevolge een uitoefening van overheidsmacht. Machtsuitoefening door de overheid dient onderhevig te zijn aan democratische controle. Overdracht maakt de lijnen tussen beleidsbepaling en uitvoering losser, waardoor de uitoefening van een effectieve democratische controle minder goed mogelijk is. De ont koppeling tussen beleidsbepaling en uitvoering kan de kwaliteit van het beleid negatief beïnvloeden, zeker als zich belangenconflicten voordoen: moet het vliegtuig op tijd vertrekken of gaat de veiligheidscontrole voor? Wij hebben de afgelopen tijd op televisie uitzendingen kunnen zien over luchthavens in Engeland. Daarin werd herhaaldelijk gekozen voor het op tijd vertrekken van een vliegtuig boven het afwerken van een goede controle. Er is zelfs een reisorganisatie die een deel van de ticketprijs terugbetaalt bij vertragingen. De situatie kan zich voordoen dat de toestand die dient te worden behouden of gerealiseerd, niet zal voortduren respectievelijk niet zal ontstaan.

Voorzitter! Dit wetsvoorstel kan niet uitsluitend beoordeeld worden op doelmatigheidsoverwegingen en praktische argumenten. De principiële argumenten zijn naar mijn mening het eerste onderwerp van gesprek. Ik zie niet veel verschil tussen het voorstel uit 1987 en het onderhavige. Toen werd om financiële redenen het voorstel gedaan de uitvoering van de controle over te dragen aan particuliere bedrijven. Nu worden er bedrijfsmatige argumenten aangevoerd. Zowel toen als nu zijn er geen aanwijzingen waaruit blijkt dat de huidige controle onvoldoende is. De vraag blijft dus: is geweldsbestrijding in het publieke domein een overheidstaak die onder directe aansturing van de overheid moet worden uitgevoerd? "Ja" is de

Kuijper

mening van mijn fractie. Toch is mijn fractie niet blind voor bedrijfsmatige argumenten. Om tegemoet te komen aan de wens om met name de organisatorische werkzaamheden in handen te leggen van luchthaven-exploitanten en luchtvaartbedrijven, heb ik een amendement ingediend. In het wetsvoorstel wordt de beveiliging van het luchtvaartterrein en de daarmee verband houdende controle opgedragen aan de exploitant van een luchtvaartterrein. Voorzover het de controle van ruimbagage of vracht betreft, dragen de luchtvaartmaatschappij en de geregistreerde aanbieder de verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U vindt het voorstel nog hetzelfde als dat van 1988 en eigenlijk is de houding van de PvdA jegens dat voorstel ook nog dezelfde als die was in 1988. Destijds heeft de PvdA-fractie tegen dat voorstel gestemd. Nu hebt u een amendement ingediend. Als ik u goed begrijp, zegt u dat u daarmee bedoelt de beveiliging weer geheel in publieke handen te leggen en uitsluitend een uitzondering te maken voor de organisatorische aspecten ervan. Ik kan dit amendement niet anders zien dan als – en ik weet dat het een beladen term is – destructief ten opzichte van het wetsvoorstel. U maakt daarmee eigenlijk het hele wetgevingsproces ongedaan.

De heer **Kuijper** (PvdA): Ik probeer uw redenering waarom het destructief zou zijn te volgen. Ik wil vermijden dat een luchtvaartterrein de verantwoordelijkheid krijgt voor alle onderdelen van de controle, dus niet alleen de contractbesprekingen en de prijsbesprekingen, maar ook de feitelijke uitvoering. De situatie kan zich voordoen dat de vertrektijden onder druk komen te staan. Als zowel het beleidsbepalende gedeelte als het uitvoerende gedeelte van de controle in één hand wordt gehouden, weet ik – en dat is gebleken uit verschillende televisie-uitzendingen; soms is televisiekijken heel nuttig – dat op dat moment het bedrijfsmatige belang voorgaat en dus ten koste gaat van de controle. Om dat te voorkomen, heb ik dit amendement ingediend en zeg ik: laten wij het zodanig regelen dat de hele organisatie bij de luchthaven komt en dat, wanneer de voorgeno-

men veiligheidscontrole geweld worden aangedaan, om welke redenen dan ook, de Koninklijke marechaussee moet worden bericht, waarna dit orgaan bepaalt in welke mate de controle wordt voortgezet. Op die manier hoeft het dilemma dat kan ontstaan tussen het voorrang geven aan het op tijd vertrekken van de vliegtuigen – wij weten allemaal welke kosten daarmee gemoeid zijn en dat daar een geweldige druk op staat – en het zorgdragen voor de veiligheid zich niet voor te doen. De Koninklijke marechaussee, een overheidsorganisatie, beslist dan of de controle wordt voortgezet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik geloof dat dit precies het punt is. Nu maakt de Koninklijke marechaussee een afweging tussen het bedrijfseconomische proces en het niveau van de beveiliging. Die organisatie accepteert alleen maar veranderingen om bedrijfseconomische redenen als het niveau van de beveiliging dit toestaat. Dit wordt nu zo gewijzigd dat de luchthaven daarover zelf mag beslissen. Dat is precies dat u ongedaan wil maken, terwijl het de kern van het wetsvoorstel is.

De heer **Kuijper** (PvdA): Ik begrijp de essentie van uw opmerkingen niet. Als de beslissingsbevoegdheid om de vliegtuigen op tijd te laten vertrekken onder druk wordt gezet, heb ik veel liever dat een onafhankelijke organisatie, lees de Koninklijke marechaussee, de beslissing neemt over de mate van controle dan de organisatie die er belang bij heeft dat die vliegtuigen op tijd vertrekken. Ik wil die belangenverstrengeling en dat dilemma eruit halen. Ik zeg: het is uitstekend dat de organisatie in handen is van de luchthaven, maar de beslissing om af te wijken van de controle die tevoren is bepaald mag niet genomen worden door degene die belangen heeft bij het op tijd vertrekken van de vliegtuigen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik wil nog een keer de heer Kuijper duidelijk te maken waarom zijn amendement, waarvan ik de intentie begrijp en waar ik heel positief tegenover sta, volgens mij niet kan. Het eerste belang van Schiphol dat wordt aangevoerd als argument om deze wet te willen, is het commerciële belang. Het tweede belang van dit wetsvoorstel is volgens de

minister dat nu oneigenlijke taken worden uitgevoerd die opgedragen zijn aan de Koninklijke marechaussee. Hij zegt: op dit moment bemoei ik mij ook met het bedrijfseconomische proces; althans, in mijn naam doet de marechaussee dat. Dát wil hij ongedaan maken met deze wet. Wat ú wil, komt erop neer dat die oneigenlijke bevoegdheid wordt teruggegeven aan de minister. Daarmee draait u de wet in tegengestelde richting. Mijns inziens is dit amendement destructief van aard.

De heer **Kuijper** (PvdA): Misschien is het verstandig om hierop in tweede termijn terug te komen.

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! Dit amendement voorziet in een meldplicht die wordt neergelegd bij de luchthaven-exploitant. Als deze constateert dat de naleving van wettelijke voorschriften niet goed verloopt, moet hij dit melden bij de marechaussee. Ik vind dit merkwaardig omdat hiermee impliciet een taak voor de luchthaven-exploitant wordt geïntroduceerd om alle particuliere beveiligers die het werk in uitvoerende zin doen, te controleren. Komen er op die manier niet drie controlerende instanties: de luchthavenexploitant, de marechaussee en controleurs namens de minister van Justitie?

De heer **Kuijper** (PvdA): Dat zou een consequentie kunnen zijn, maar bij de afweging van de belangen die ik maak, vind ik het uitermate gewenst dat op het moment dat de naleving van de controlevoorschriften in gevaar komt, de marechaussee daarvan onverwijld kennisneemt. Dit betekent dat, als er nog een hele rij moet worden gecontroleerd terwijl het vliegtuig op punt van vertrekken staat, de beveiligingsbeambten de luchthavenexploitant moeten melden: wij hebben een probleem met de beveiliging; geef dit door aan de marechaussee en laat die maar beslissen wat er moet gaan gebeuren. Ik kan mij voorstellen dat de luchthavenexploitant het zodanig met het beveiligingsbureau regelt, dat opgelegd wordt dat op het moment dat een dergelijke situatie zich voordoet, de beambten de verplichting hebben om de luchthavenexploitant daarvan op de hoogte te brengen en te houden. Ik stel dus inderdaad voor om een



Mevrouw Halsema (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

meldingsplicht op te leggen aan de commandant van de Koninklijke marechaussee, en wel in alle gevallen waarin de naleving van de controleregels in gevaar komt.

Voorzitter! Aan het overtreden van deze verplichtingen dient een sanctie te worden verbonden. Daarom wordt in het amendement voorgesteld om deze overtreding aan te merken als een economisch delict. Kortheids-halve verwijs ik naar datgene wat daarover in het amendement is vermeld.

Wat nog resteert, voorzitter, is de vraag hoe de regionale luchthavens met dit wetsvoorstel uit de voeten kunnen. De gewijzigde financieringsvorm ontmoet weerstand. Op dit moment is één landelijk contract afgesloten met een beveiligingsbureau en dat geldt ook voor de regionale luchthavens. Zij maken daarvan gebruik en dat is in hun voordeel. Als zij zelfstandig een contract moeten afsluiten, leidt dit tot een aanzienlijke prijsverhoging omdat het aantal internationale reizigers te gering is om een concurrerende heffing op het ticket te plaatsen. Het is om die reden dat de exploitanten van regionale luchthavens ook de binnenlandse vluchten wensen te betrekken bij de controle, deels omdat zij geen faciliteiten hebben om een fysieke scheiding aan te brengen tussen gecontroleerde en niet-gecon-

troleerde reizigers, deels omdat op die manier ook bij de binnenlandse reizigers een heffing op het ticket kan worden gelegd, zodat de beveiligingskosten kunnen worden gespreid. In feite betaalt Schiphol nu het desbetreffend tekort bij de regionale luchthavens.

Voorzitter! Schiphol en KLM willen invloed kunnen uitoefenen op de prijs van de beveiliging om de kosten te verlagen en dat is mogelijk daar waar grotere aantallen reizigers aanwezig zijn. Voor de regionale luchthavens is dat minder goed mogelijk en wordt de financiering klemmend. Een schaalvergroting of marktconform beleid voor de regionale luchthavens stuit op bezwaren van de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat. Immers, in het Structuurschema regionale en kleine luchthavens wordt een zogenaamd standstill-beginsel bepleit. Met het oog op concurrentievervalsing is het goed om te melden, dat de Belgische luchthaven Bierset, dicht bij Maastricht, op dit moment ook controleert, maar geen enkele heffing in rekening brengt, omdat daar een militaire luchtleiding aanwezig is. De kosten daarvan worden niet doorberekend. De luchthaven Maastricht kan de nadelige invloed daarvan ondervinden. Hoe denkt de minister dit probleem op te lossen?

□

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter! Of ik het nu eens ben of oneens met een wetsvoorstel, het overkomt mij zelden dat ik, een wetsvoorstel bestuderende, mij halverwege niet meer kan voorstellen of inbeelden waarom de regering dat wetsvoorstel überhaupt heeft ingediend. Dat is mij overkomen bij dit wetsvoorstel. Met alle verbeeldingskracht die ik over het algemeen toch wel heb, kan ik mij niet voorstellen waarom wij uiteindelijk dit wetsvoorstel moeten behandelen.

Wat is er aan de hand? Anderen hebben al gezegd dat op dit moment de beveiliging van de burgerluchthavens wordt verricht door het ministerie van Justitie, dat daartoe contracten sluit met particuliere beveiligingsorganisaties. Het toezicht daarop vindt plaats door de Koninklijke marechaussee, die ook namens de minister aanwijzingen geeft. Voorafgaand kan de KM ook sterke aanwijzingen geven. Volgens mij verandert dat met de nieuwe wet.

Als het wetsvoorstel wordt aangenomen, gaat de luchthaven zelfstandig contracten sluiten met particuliere beveiligingsorganisaties. Aansturing vindt plaats door de minister en toezicht door de marechaussee, op een publiekrechtelijke basis. Als ik de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag mag geloven, zou dat dezelfde onbepaalde reikwijdte hebben als in de oude situatie. Maar schijnbaar was de minister daar toch zelf niet van overtuigd. Hij heeft namelijk twee nota's van wijziging ingediend. Ik geef mevrouw Scheltema gelijk dat die tezamen minstens even groot zijn als het wetsvoorstel zelf. Advies van de Raad van State was wellicht toch op zijn plaats geweest. Door middel van de nota's van wijziging is de controle op het gedrag van de luchthaven en het beveiligingspersoneel aanzienlijk aangescherpt.

Een van de belangrijke wijzigingen is dat de controle op de gedragingen van het beveiligingspersoneel wordt aangescherpt, door deze aan te merken als gedragingen van de minister. Voor het toezicht is belangrijk dat het effect volgens de minister is, dat de ombudsman bevoegd wordt om te oordelen. Nu moet ik zeggen dat ik dan niet rustig achterover ga zitten. Toevallig

Halsema

hebben wij de vorige week een rapport van de ombudsman behandeld. Wij weten allemaal wat daarmee is gebeurd: dat is in een bureau terechtgekomen. De ombudsman kan oordelen in een individueel geval. Hij kan daarover een rapport schrijven, met allerlei negatieve opmerkingen. De minister kan daarmee doen wat hij wil, maar hij hoeft er niets mee te doen.

Minister **Korthals**: Het komt natuurlijk ook in het jaarverslag van de ombudsman, waar de Kamer vervolgens wat mee kan doen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik wilde het jaarverslag er eerlijk gezegd niet bij halen. Ik kan mij nog herinneren dat ik als woordvoerder bij het jaarverslag van de ombudsman stilstond bij het gedrag van de IND, dat jaar in jaar uit nogal problematisch is en waarover de ombudsman heel uitgebreid rapporteert. De minister van Binnenlandse Zaken zei echter dat hij er niets over kon zeggen, omdat dat de zaak van een andere minister was. Ik heb er vervolgens niets meer over gehoord.

Dit wat betreft de bevoegdheden van de ombudsman, die ik overigens hoog acht. Dat neemt niet weg dat zijn bevoegdheden beperkt zijn. Maar goed, stel dat de ombudsman bevoegd is, een negatief rapport uitbrengt, waarmee de minister wat doet en een aanwijzing geeft aan de luchthaven. Die aanwijzing hoeft hij niet te geven, maar hij kan in het uiterste geval bestuursdwang toepassen. Wat moet ik mij daarbij nu precies voorstellen? Waar kan dat in resulteren? Is dat nog wel mogelijk als Schiphol straks geprivatiseerd is? Mijn fractie is daar geen warm voorstander van, maar voorzover ik weet hebben wij op dat punt geen democratische meerderheid. Schiphol kan dus wel degelijk op den duur geprivatiseerd worden, met private beveiliging, waarbij volgens mij de minister het nakijken heeft als er inbreuken op de grondrechten van burgers worden gemaakt.

Een andere mogelijkheid is dat bij een onrechtmatige daad het Burgerlijk Wetboek, boek 6, artikel 171, van toepassing wordt. Daarmee is de aansprakelijkheid van de beveiligingsorganisaties en de luchthaven geregeld. Maar daar moeten wij ons volgens mij ook niet

al te veel bij voorstellen, want waar gaat het dan uiteindelijk om? Stel dat er sprake is van een inbreuk op de grondrechten van burgers. Dan moet de betrokkene naar de civiele rechter, waarmee hij in een horizontale rechtsverhouding tot de luchthaven of de beveiligingsorganisatie komt te staan. Wel, dan moet hij van goeden huize komen om aan te tonen dat er sprake is geweest van zo'n inbreuk. Ik kan me toch niet aan de indruk onttrekken dat de rechtsbescherming als gevolg van dit wetsvoorstel zal afnemen. In de huidige situatie kan een burger immers rechtstreeks bij het openbaar ministerie een klacht indienen, dat vervolgens moet handelen. Misschien heb ik het mis, maar ik kan nu alleen maar tot de conclusie komen dat deze rechtsbescherming de burger komt te ontvallen.

De minister zegt dat de enige beperking ten opzichte van de huidige situatie is dat de minister geen aanwijzingen meer kan geven die geen verband houden met de beveiliging. Nu is het de vraag wat hiermee precies wordt bedoeld. Volgens mij betekent dit – en hier doelt de heer Kuijper ook op, denk ik – dat de minister geen afweging meer kan maken tussen het bedrijfseconomische proces en het niveau van de beveiliging. Hier schuilt natuurlijk een groot gevaar in, want bij het niveau van de beveiliging gaat het vooral om de kwaliteit ervan, zo heb ik uit de nota naar aanleiding van het verslag begrepen. Als de luchthaven besluit tot minder beveiliging, dan heeft de minister daar dus verder niets over te zeggen. Hij kan er alleen iets over zeggen als een maatregel tot een slechtere beveiliging of tot een inbreuk op de grondrechten leidt. Maar dan moet er eerst een klacht bij de ombudsman zijn ingediend; die moet een rapport hebben gemaakt en dat moet uiteindelijk bij de minister terecht zijn gekomen.

Ik zie dus op geen enkele manier een valide bescherming ontstaan. Ik zie dan ook helemaal niet in wat de voordelen van deze wet zouden zijn. Ik zie alleen het commerciële oogmerk van de luchthaven, maar dat vind ik niet overtuigend, want wat is dan het publieke belang? Ik sta hier als medewetgever om de publieke zaak te verdedigen, niet om een bedrijfseconomisch proces bij een luchthaven beter te laten verlopen, en zeker niet als niet

vaststaat dat de rechtsbescherming van de burgers minimaal op hetzelfde niveau blijft.

De heer **Biesheuvel** (CDA): U noemt nu weer de rechtsbescherming, maar waardoor zou die afnemen? Zou u eens een casus kunnen noemen?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik heb er zojuist een genoemd. Er zijn verschillende klachten van burgers die lastiggevallen worden door een beveiligingsbeambte, en iemand ervaart dit als een inbreuk op zijn grondrechten. Die kan nu rechtstreeks bij de minister een klacht indienen.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik zou mij nooit tot de minister van Justitie wenden, ik zou een aanklacht indienen bij het OM. Dan gaat de zaak vanzelf lopen, zo kan ik u verzekeren.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik laat dit open, ik vraag hierover de mening van de minister, want het is voor mij een belangrijk punt. Niet voor niets wordt in allerlei gevallen de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de minister vervangen door de mogelijkheid voor de minister om aanwijzingen te geven. Ik zie hier een indirecte verantwoordelijkheid in, terwijl er tot nu toe sprake is van een directe verantwoordelijkheid, zodat er minder bescherming is.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Biesheuvel, u krijgt nu niet het woord. Het lijkt mij veel beter, te wachten tot de minister heeft geantwoord en dan de zaak echt uit te discussiëren.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Maar wel op de voorwaarde dat mevrouw Halsema deze stelling in de tweede termijn herhaalt, want dit punt moeten wij echt uitdiscussiëren.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik ben dat met de heer Biesheuvel eens, want ik heb er geen enkele behoefte aan, verkeerde werkelijkheden te scheppen. Als ik het op dit punt verkeerd heb, hoor ik dat heel graag van de minister, want dat neemt een zorg weg, aannemend dat dit wetsvoorstel wordt aangenomen.

Halsema

Ik rond af. Het is mij niet duidelijk, wat deze wet naast een commercieel voordeel voor de luchthaven oplevert voor de handhaving van de veiligheid en voor een correcte omgang met burgers. Dan blijf ik zitten met een onduidelijkheid, namelijk dat ofwel de wet niets verandert aan de correcte omgang met burgers – dan is het de vraag waarom wij deze wet wensen, dus welke publieke zaak deze wet dient – ofwel de wet nadelige gevolgen heeft voor burgers. Daarmee is dan voor ons een reden gegeven om tegen het wetsvoorstel te stemmen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De behandeling van dit wetsvoorstel zal morgen omstreeks drie uur worden voortgezet.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van regels voor het tot stand brengen van een nieuw evenwicht tussen arbeid en zorg in de ruimste zin (Wet arbeid en zorg) (27207);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van regels voor Overgangs-, en invoeringsrecht voor de totstandkoming van de Wet arbeid en zorg (Invoeringswet arbeid en zorg) (27208).**

(Zie vergadering van 15 maart 2001.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

□

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA):
Mevrouw de voorzitter! Het thema "Arbeid en zorg" is een thema dat velen tot de verbeelding spreekt. Inderdaad, tot de verbeelding. Maar als het over de inhoud gaat en over de wijze waarop er vorm moet worden gegeven aan verlofregelingen, verschillen de meningen zeer, niet alleen in de samenleving, maar ook in deze Kamer. Ik heb er geen behoefte aan doekjes om te winden: ook binnen de coalitie verschillen de meningen. Dat was al zo bij het schrijven van het regeerakkoord, dat was zo bij de behandelingen van de Wet aanpassing van de arbeidsduur en nu blijkt dit ook weer

zo te zijn bij de behandeling van de Wet arbeid en zorg. Voorzitter! Ik zeg ik dit ook maar om mevrouw Van Gent voor te zijn. Al vaker heb ik haar hierover vragen horen stellen. Ik vind er dus geen doekjes om. Het is overigens ook geen verrassing dat wij hierover van mening verschillen.

In het plenaire debat van enkele weken geleden heb ik vast moeten stellen dat ook in de Kamer op essentiële punten verschillend wordt gedacht. Met name zie ik verschillen tussen de PvdA en het CDA, terwijl zij het vroeger op essentiële punten toch veel meer met elkaar eens waren over de vormgeving van verlof. Overeenstemming hierover heb ik in het plenaire debat van enkele weken geleden niet meer gemerkt. Met name als het gaat om de loopbaanonderbreking heeft het CDA afwijzend gereageerd, terwijl het daarbij toch om een van de belangrijke punten van het initiatiefwetsvoorstel van Ank Bijleveld gaat. Ik vind het jammer dat het CDA een nieuwe koers is gaan varen, maar het zij zo. Al met al heb ik moeten constateren, dat in deze Kamer zich niet een duidelijke meerderheid wil uitspreken voor een aantal door ons voorgestelde wijzigingen. Wij hebben goed geluisterd naar de argumenten die in dit verband zijn aangevoerd. Ook hebben wij goed geluisterd naar de inhoudelijke argumenten naar aanleiding van verschillende amendementen die wij hebben ingediend. Dat heeft in enkele gevallen tot een wijziging geleid. Het amendement op stuk nr. 10, nu het amendement op stuk nr. 57, gaat over het tiendaags zorgverlof. Dat wordt beperkt tot verlof voor ouders. Bij uitwonende kinderen dacht ik zelf aan kinderen van achttien tot twintig jaar, maar iemand wees mij erop, dat ik zelf ook een kind ben. Het zou toch al te gek zijn als mijn ouders nog voor mij zorgverlof zouden kunnen opnemen.

Wat het punt van de schoonouders betreft, bestaat het grote risico dat het opnemen van verlof door vrouwen wordt gestimuleerd en daarmee de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen wordt vergroot. Voor ons staan de ouders voorop. Het is van belang dat een werknemer verlof kan opnemen in het geval waarin een vader of moeder een heup breekt en daartoe is gekozen voor de formulering die wordt

voorgesteld met het nieuwe amendement op stuk nr. 57.

De **voorzitter**: Is dat nieuwe amendement inmiddels ingediend?

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Ja.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Misschien laat mevrouw Bussemaker zich over de opstelling van het CDA uit om het verschil in opvatting binnen de coalitie te verminderen, maar daar wil ik het niet over hebben. Ik wil reageren naar aanleiding van de opmerking van mevrouw Bussemaker met betrekking tot de schoonouders. Is voor haar het argument dat vooral vrouwen zouden worden gestimuleerd verlof op te nemen? Waarom komt zij daar nu mee? Waarom heeft zij bij de opstelling van haar eerste amendement deze afweging niet gemaakt?

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Ik heb u gezegd, dat wij goed hebben geluisterd naar de discussie die hier is gevoerd en de inhoudelijke argumenten die zijn gewisseld in aanmerking hebben genomen. Verder hebben wij moeten constateren, dat er voor verschillende amendementen en ook voor dit amendement niet vanzelfsprekend de steun is van een ruime meerderheid van de Kamer is te verwerven. Dat heeft ertoe geleid, dat wij het amendement anders hebben geformuleerd. De kern blijft dat verlof moet kunnen worden opgenomen voor een moeder die een heup breekt of voor een vader die opeens ernstig ziek wordt en die de eerste dagen behoefte aan hulp heeft.

Het amendement op stuk nr. 12 is het amendement op stuk nr. 58 geworden. Ook dat is reeds ingediend. Dit amendement betreft het laten vervallen van de eis van vervanging van de verlofganger op grond van de Wet loopbaanonderbreking. Er wordt aansluiting gezocht bij de al bestaande regeling die wij voor palliatief verlof kennen. Oorspronkelijk betrof het amendement verlof in verband met ernstige en levensbedreigende ziekten. Indertijd heb ik in het plenaire debat gezegd, bereid te zijn het punt van de ernstig zieken buiten het amendement te houden. Hiervoor zouden namelijk nog de nodige afbakeningen en definiëringkwesties