

Klink

structuur van de huisartsen zoals wij die kennen, met consulttarieven en inschrijftarieven en vervolgens met M&I-modules; dit moet vervolgens gerelateerd worden aan de fysiotherapie en dergelijke. Daarmee zetten wij een behoorlijk traject in. Een overzicht van dat traject kunnen wij inderdaad in een brief opnemen: wij hebben dit doel en willen dat binnen die en die periode realiseren enzovoorts. Het vergt echter meer tijd om dat in termen van niet alleen doelstellingen maar ook tijdspaden uiteen te zetten. Dat wil ik zorgvuldig doen, zodat de Kamer mij daaraan kan houden. Dat is echter niet binnen twee maanden te realiseren.

Mevrouw **Schippers** (VVD): Dat vraag ik ook niet. Ik hoef geen uitwerking. Ik wil gewoon dat de minister wat hij in de nota heeft opgeschreven en naar mijn idee voor een normaal mens niet is te begrijpen, omzet in een helder schema. Ik begrijp dat hij meer tijd nodig heeft als hij de functionele bekostiging verder moet uitwerken. Dat verlang ik echter helemaal niet van hem. In twee maanden moet het toch te doen zijn om gewoon datgene wat in de nota staat om te zetten in taal die simpele mensen zoals ik ook kunnen begrijpen?

Minister **Klink**: Mevrouw Schippers zegt "zodat simpele mensen zoals ik het ook kunnen begrijpen". Ik gaf zo-even al aan welke commentaren er ook gekomen zijn. Dat waren waarschijnlijk ook allemaal "simpele mensen". Die kwalificatie bestrijd ik. Over twee maanden is het april. Ik voeg er nog twee maanden aan toe. Dan heeft de Kamer een uitgewerkte en zorgvuldige brief van mij ontvangen. Hierbij wil ik het laten.

De heer **Van der Veen** (PvdA): Als nog simpeler mens heb ik ook een vraag. Zou de minister het eens zijn geweest met de inhoud van de motie als er sprake zou zijn van vier maanden in plaats van twee?

Minister **Klink**: Ja. De doelen zijn aangegeven. De brief moet duidelijk maken welke instrumenten, tijdspaden en financiën daarvoor worden gekozen.

De motie op stuk nr. 62 betreft de bereikbaarheid. In mijn brief zal de afweging worden gemaakt in hoeverre een grotere bereikbaarheid noodzakelijk is. Daarbij past ook de telefonische bereikbaarheid van huisartsen en hetgeen door mevrouw Agema is gezegd. In hoeverre het normatief gezien om een grotere bereikbaarheid moet gaan, zal nog moeten blijken. Om die reden ontraad ik aanneming van deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 17.27 uur tot 19.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over de **beveiliging van Schiphol**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Justitie en de leden van harte welkom. Ik heb de spreektijden ruimhartig vastgesteld op zes minuten per fractie. Ik zal er wel streng op toezien dat ze niet overschreden worden.

□

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie gelooft niet in 100% veiligheid. Helaas zijn er altijd kansen voor de kwaadwillende medemens, maar dit adagium mag niet misbruikt worden als stoplap om het eigen falen te verhullen. Ik kreeg echter gedurende de afgelopen week wel de indruk dat dat gebeurde. De eerste reacties vanuit Luchthaven Schiphol waren ronduit gemakzuchtig. Het is aan de overheid en aan NV Schiphol om zo dicht mogelijk die 100% veiligheid te bereiken. Er moet echter geconcludeerd worden dat het daaraan heeft ontbroken. Twee journalisten van het programma Undercover in Nederland zijn erin geslaagd om met tassen vol nepdrugs en een nepbom vliegtuigen in te komen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Dat is de kernvraag in dit debat.

Elke dag worden zo'n 700 kilo aan flesjes water en drank, potjes crème en lipgloss ingenomen en vernietigd. Ik weet er helaas alles van. De passagier wordt gefouilleerd en zijn bagage wordt gecontroleerd en gescand. In sommige gevallen mag je je zelfs letterlijk uitkleden. Maar aan de kant van het personeel blijkt de controle op het eerste gezicht bijna nihil. Dat is ronduit onaanvaardbaar. Gelukkig reageerde de minister van Justitie in gelijke bewoordingen.

Gisteren ontving de Kamer een brief van de minister. Voor de GroenLinksfractie ontbreekt echter het belangrijkste element in die brief, namelijk een uitleg hoe dit heeft kunnen gebeuren. Wij debatteren immers niet voor het eerst over de veiligheid van Schiphol. De afgelopen jaren waren er tal van ernstige incidenten: een spectaculaire diamantroof, diefstallen en tientallen drugs- en mensensmokkelaars die op Schiphol werkten. Daarna is de beveiliging van Luchthaven Schiphol aangescherpt op basis van aanbevelingen van de Commissie Toegangsbeheer Schiphol, beter bekend als de commissie-Oord. Deze maatregelen werden tenminste op papier gezet. Volgens de brieven van toenmalig minister Donner zou in 2005 al sprake zijn van toepassing van een irisscan op alle toegangspasjes. Klopt dat? Hoe kan het gebeuren dat personeelsleden een handleiding krijgen waarin staat dat zij gecontroleerd en gescand worden, terwijl dat in werkelijkheid niet gebeurt? Het lijkt er dus op dat de genomen maatregelen vooral op papier bestaan.

De minister gaat in zijn brief ook niet echt in op het feit dat een medewerker zomaar een tas met een nepbom in het bagageruim van een vliegtuig kan achterlaten. Dat moet niet kunnen, in welke fase van afhandeling een vliegtuig zich ook bevindt.

Er ontbreekt evenzeer een uitleg over het falend toezicht. Het feit dat een journalist ons wakker heeft moeten schudden, wijst erop dat het toezicht niet afdoende is. Gelukkig was het een journalist en geen terrorist. De commissie-Oord bekritiseerde al de cultuur van toezicht houden. Nu lijkt het erop dat die cultuur nog

Azough

steeds niet is veranderd. Het toezicht ligt thans met name bij de Koninklijke Marechaussee en bij de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart. Ik begrijp dat "mystery guests" worden ingezet om het systeem te beproeven. Gebeurt dat alleen op passagiersniveau? Ik kan mij niet voorstellen dat dat ook op het personeelsniveau gebeurt. Voor de GroenLinksfractie staat vast dat het toezicht beter en effectiever moet, ook bij het personeel. Of zijn er al tal van veiligheidsincidenten geweest die ons niet bekend zijn gemaakt? Kan de minister mij garanderen dat dat niet het geval is?

De vraag is of er geen andere wijze van inspectie moet zijn. Moet het toezicht weggehaald worden bij de KMar en neergelegd worden bij een onafhankelijke instantie? Nu keurt de slager in zekere zin zijn eigen vlees. Moet de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart uitgebreid worden? Ik overweeg een motie op dit punt en verneem dus graag een duidelijke reactie van de minister.

Een bijbehorend punt is het personeelsgebrek bij de Koninklijke Marechaussee. Naar nu blijkt, zijn er 170 vacatures bij de KMar op Schiphol. Wat betekent dit personeelsgebrek voor het functioneren van de KMar? Klopt het dat de KMar gedurende de afgelopen jaren vaker om versterking heeft gevraagd? Wat is het antwoord van het kabinet daarop geweest?

In 2002 is de wet aangenomen die de beveiliging van een luchthaven van een publieke vooral een private aangelegenheid maakt. De GroenLinksfractie heeft destijds tegen die wet gestemd. Is deze wet van invloed geweest op de kwaliteit van de beveiliging? Heeft de minister voldoende grip op zowel het publieke als het private deel van de beveiliging? Uiteindelijk draagt hij de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid.

De minister heeft een aantal nieuwe maatregelen aangekondigd. Binnenkomend personeel en meegenomen voorwerpen worden binnen enkele dagen 100% fysiek gecontroleerd. Dat klinkt goed. Wat houdt het precies in? Betekent het het fouilleren van personeel en het goed doorzoeken en scannen van elke tas? Wat is het verschil met de 100% controle vanaf 1 juni 2008? Ook wordt ieder pasje van binnenkomende medewerkers gecontroleerd, zodat duidelijk is dat men is wie men zegt te zijn. De controle op uitgaand personeel wordt echter minder verscherpt. Waarom kiest de minister er niet voor om ook op dat punt verdergaande maatregelen te nemen?

Ik had het zojuist al over de Europese vloeistofregels. Daar is vorig jaar heel veel kritiek op gekomen van veiligheids- en terrorisme-experts. Nut en noodzaak worden betwijfeld. Dit is voor de Europese Commissie aanleiding om dit te bestuderen. Ik vraag de minister of hij de noodzaak van deze vloeistofregels kan aangeven.

□

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. De brief van de minister over de beveiliging op Schiphol is één grote witwasoperatie. De teneur van de brief is dat er al zoveel gedaan is aan de beveiliging op Schiphol, dat die beveiliging continu in de aandacht staat, dat er zoveel voornemens voor verdere verbetering zijn die nu nog sneller dan gepland zullen worden uitgevoerd, dat voldaan is aan alle Europese regels en dat de beveiliging wordt gecontroleerd door de EU, de International Civil Aviation Organization en onze eigen marechaussee. De minister heeft met die lange brief echter niet kunnen

witwassen dat wat jarenlang toezicht door de EU, de ICAO, de marechaussee en weet ik wie nog meer niet aan het licht heeft kunnen brengen wat door een journalist in een tijdsbestek van enkele weken feilloos werd aangetoond, namelijk dat de toegangscontrole voor personeel op Schiphol gewoon een gatenkaas was.

De minister wil ons doen geloven dat de toegangscontrole van personeel en door hen meegenomen goederen steekproefsgewijs plaatsvond. Een goede steekproef moet willekeurig zijn, maar de werkwijze die wij in de televisie-uitzending zagen, was helemaal niet willekeurig. Het werd namelijk duidelijk dat de toegangscontroleurs iemand voor een fysieke controle hadden geselecteerd en dat die persoon dan in een soort cabine werd gebracht om die fouillering te ondergaan. Het werd ook duidelijk dat zolang die controle plaatsvond, andere medewerkers erop konden rekenen dat zij zonder gefouilleerd te worden, zouden kunnen doorlopen. Met andere woorden: de steekproef kon eenvoudig omzeild worden en dat gebeurde dan ook. Dit is zo ongelooflijk simpel dat het gewoon moeite kost om de omvang van deze blunder te beschrijven.

En dan de situatie op de locatie van de toegangscontrole. Hoe is het eigenlijk mogelijk dat de gang van zaken op zo'n vitaal beveiligingspunt door iedere willekeurige buitenstaander zomaar gefilmd kan worden? Nu was het een journalist. Ik ben er in wezen dankbaar voor dat die gelegenheid er was, maar ook iedere crimineel en terrorist kan dus gewoon zien en filmen hoe de controle plaatsvindt. Dat moet toch niet kunnen? Wij, het publiek, hebben in ieder geval kunnen zien dat de lakse beveiligingsmedewerker stond te huppelen vanwege de kou. Je kunt kennelijk niet verwachten dat men dan met grote belangstelling blijft controleren of de foto op het toegangspunt overeenstemt met de persoon die de pas overhandigt en kennelijk ook dat die toegangbeveiligingsmedewerker van de persoon die erin of eruit wil, verlangt dat die de sjaal voor zijn gezicht weghaalt.

Dit zijn, eufemistisch uitgedrukt, geen optimale omstandigheden voor een zorgvuldige uitvoering van een toegangscontrole, maar er is nog meer, bijvoorbeeld de screening door de AIVD. De minister vindt het enkele feit dat iemand die op Schiphol een vertrouwensfunctie wil hebben, journalist is geweest, niet automatisch een veiligheidsrisico en daarom geen reden voor weigering van een verklaring van geen bezwaar van de AIVD mag zijn. Dat is op zich waar, maar het feit dat een journalist ineens een baan ambieert als bagageknecht, behoort de alarmbel natuurlijk wel te laten rinkelen, want dat is niet normaal. Dat had reden voor nader onderzoek moeten zijn. Is dat nadere onderzoek er geweest en wat was de uitkomst daarvan? Welke conclusies werden daaraan verbonden? Wordt iedere aanvraag van zo'n verklaring van geen bezwaar door een echt mens van vlees en bloed behandeld? Dat is namelijk de enige garantie dat abnormale dingen, die niet gedetecteerd worden aan de hand van een van tevoren bedachte beoordelings-systeem, toch nog waargenomen kunnen worden. Of worden de 157 aanvragen per werkdag voor personeel op Schiphol alleen aan de hand van een sjabloon en wellicht zelfs langs geautomatiseerde weg beoordeeld? De minister wijst erop dat een goede beveiliging altijd afhangt van de menselijke factor en onder druk komt te staan als een medewerker hulp biedt aan kwaadwillenden. Beide dingen zijn waar, maar beide dingen zijn ook

De Roon

geen excuus; integendeel. Het besef dat de mogelijkheid van samenspanning met anderen de risico's groter maakt, kan alleen maar reden zijn voor de beveiliging om op die mogelijkheid buitengewoon alert te zijn. Het besef dat de menselijke factor uiteindelijk bepalend is voor de veiligheid, moet ertoe dwingen om de mensen in de gaten te houden. Niet EU-voorschriften, beveiligingsplannen, securityhandboeken en werkinstructies bepalen uiteindelijk de veiligheid, maar wat beveiligingsmensen feitelijk doen. Het toezicht daarop is tekortgeschoten en deze minister is daarvoor politiek verantwoordelijk.

De massale omvang van het aantal te controleren personen en te controleren bewegingen op Schiphol kan al gauw leiden tot een focus op standaardisering, tot het ontwikkelen van sjablonen en het routinematig verrichten van beveiligingswerkzaamheden. Dit zijn grote vijanden van de uitvoering van beveiligingswerk en van het uitoefenen van toezicht daarop. Wat gaat de minister doen om te bevorderen dat dergelijke patronen bij de uitvoering en het toezicht op Schiphol geen voet meer aan de grond krijgen?

Ten slotte nog dit. Vanmiddag kreeg de vaste commissie voor Justitie een briefing door de beveiligingstop van Schiphol in aanwezigheid van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding. Door die beveiligingsmensen van Schiphol werd gezegd dat wat zij hadden waargenomen van de beveiliging van de Tweede Kamer, ver beneden het niveau van Schiphol ligt en dat de beveiliging van het hart van de democratie in hun ogen een dikke onvoldoende scoort. Voorzitter, als dat waar is, is dat zorgwekkend en schandalig. Ik eis dat u met de minister van Justitie en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding op heel korte termijn in overleg treedt om het beveiligingsniveau van de Kamer nader te laten onderzoeken en dat u binnen een week de Kamer schriftelijk informeert over hoe dat onderzoek zal worden uitgevoerd.

De heer **Pechtold** (D66): Dat was een stevig betoog van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. De heer De Roon begon met de opmerking dat de brief van de minister een witwasoperatie is. Tegen het einde van zijn betoog zei hij dat de minister politiek verantwoordelijk is. Een witwasoperatie duidt erop dat de minister iets aan het toedekken is wat niet kan en is in normaal taalgebruik dus eigenlijk een soort doofpot. Met "politiek verantwoordelijk" stelt de heer De Roon eigenlijk de vertrouwenszaak aan de minister. Klopt dat?

De heer **De Roon** (PVV): Ik stel de vertrouwenskwesitie nog niet, want dat hangt natuurlijk ook af van het antwoord dat de minister gaat geven. In zijn brief heeft hij geprobeerd om de zaken in een perspectief te plaatsen, maar zoals ik aan het begin van mijn betoog heb geschetst, is dat perspectief vooral: "wij doen er al zoveel aan, wij gaan er nog meer aan doen, alles wordt gecontroleerd door tig instanties, dus als er af en toe wat misgaat dan is dat wel vervelend, maar onvermijdelijk". Dat is de strekking van de brief. Dat bedoel ik als ik zeg dat die brief een soort witwasoperatie is, terwijl je, als je de rest van mijn betoog volgt en begrijpt, ziet dat er gewoon grote fouten zijn gemaakt en dat je dus niet kunt zeggen dat het maar incidentjes zijn en dat het verder wel goed komt.

De heer **Pechtold** (D66): Dat is mij iets te gemakkelijk.

De heer De Roon is jurist; hij komt uit de wereld van de rechtspraak. Als hij zegt dat het een witwasoperatie is, geeft hij met dat taalgebruik aan dat de brief van de minister zaken toedekt die het daglicht niet kunnen velen. De heer De Roon zegt nu dat hij op het antwoord wacht, waarmee hij zijn taalgebruik dus terugneemt.

De heer **De Roon** (PVV): Ik neem mijn taalgebruik niet terug. Ik heb het zojuist toegelicht in antwoord op de vragen van de heer Pechtold. Daar blijft het dan ook bij.

De heer **Pechtold** (D66): Dat is geen antwoord. Ook mijn fractie vindt dat er fouten zijn gemaakt; daarvoor zitten wij hier. De heer De Roon wekt echter de suggestie dat wij een debat beginnen met een brief die zaken toedekt. In het politiek verkeer kun je alle woorden gebruiken, maar als je spreekt van "politiek verantwoordelijk" en een "witwasoperatie", moet je dat hard maken. De heer De Roon moet dan in eerste termijn helder aangeven waar de minister nu dingen verhuult die het daglicht niet kunnen velen. Dat vind ik van groot belang voor een eerste termijn.

De heer **De Roon** (PVV): Ik vind niet dat ik iets moet, en zeker niet omdat de heer Pechtold dat vindt. Ik volg mijn eigen lijn in dezen. Ook daar blijft het bij.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik aarzelde of ik naar de interruptiemicrofoon zou gaan, maar ik doe het toch. Ik neem grote afstand van de wat mij betreft schandalige opmerking van de heer De Roon. Hij verwijst naar terloopse, een beetje grappige opmerkingen over de beveiliging van de Kamer uit een vertrouwelijke briefing, waarop de minister binnen een week per brief moet reageren. De heer De Roon zou echt beter moeten weten dan dat. Ik sluit niet uit dat ik hierop terugkom in mijn rol als lid van het Presidium.

De heer **De Roon** (PVV): In de bijeenkomst van de vaste commissie voor Justitie hebben die beveiligingsmensen van Schiphol heel duidelijk gezegd wat wel en niet vertrouwelijk was. De voorzitter van de commissie heeft dat nog een keer samengevat. Het punt dat ik aan het slot van mijn betoog in eerste termijn heb aangekaart, behoort daar niet toe. Het verhaal dat ik hier zaken uit een vertrouwelijk overleg verklap, slaat dus nergens op. Deze mensen zijn niet de eersten de besten op beveiligingsgebied; zij zijn de top van Schiphol. Als zij dit soort dingen zeggen, is dat een reden om het serieus te nemen. De heer Van Haersma Buma kan vinden dat het grappend was bedoeld, maar het is wel gezegd, dus moeten wij het serieus nemen.

De heer **Heerts** (PvdA): Als dat zo is, hoeft de minister daar toch niet op te reageren? Wij gaan als Kamer toch over onze eigen beveiliging?

De heer **De Roon** (PVV): Daarom heb ik mij aan het slot van mijn betoog ook tot de Voorzitter gewend.

□

De heer **De Wit** (SP): Voorzitter. Het is nu bijna drie jaar geleden dat een zwaarbeveiligd vrachtplatform op Schiphol het toneel was van een roofoverval waarbij 75 mln. aan juwelen en diamanten werd buitgemaakt. Wat

De Wit

in de Tweede Kamer volgde, waren debatten, onderzoeken maar ook het rapport van de Commissie Toegangsbeheer Schiphol (commissie-Oord). Daarin werd een groot aantal aanbevelingen gedaan over de beveiliging van Schiphol. Nu, drie jaar later, is de beveiliging van Schiphol helaas weer onderwerp van debat. Dit maal legde een uitzending van SBS 6 bloot wat in 2005 ook al was gebleken: de kwetsbare gebieden op Schiphol zijn onvoldoende beveiligd. Passagiers staan uren in de rij om gecontroleerd te worden en moeten hun flesje water inleveren, terwijl via de achterdeur mogelijk kwaadwillende personen ongecontroleerd met wapens en goederen in en uit kunnen lopen. De controles falen en de vraag is hoe dat mogelijk is. Wat is er gebeurd met de aanbevelingen van de commissie-Oord? Waar is het gevoel van urgentie gebleven dat er direct na de diamantroof in 2005 wel leek te zijn?

De minister heeft in zijn brief van 12 februari 2008 uitgelegd waar de beveiliging heeft gefaald. De oorzaak moet volgens hem worden gezocht in menselijk falen: een identiteitspas werd onvoldoende gecontroleerd en een meegenomen tas werd niet onderzocht. Die conclusie wordt naar mijn mening te gemakkelijk getrokken. Het falen van die medewerker had namelijk niet meer mogen gebeuren. In maart 2006 schreef de toenmalige minister van Justitie: "Inmiddels zijn de Schipholpassen voorzien van een biometrisch kenmerk (iris) en wordt daarop op de doorgangen naar de meest kwetsbare gebieden gecontroleerd en zal deze controle worden uitgebreid." Waarom is dat tot op heden niet gebeurd?

De directeur van Schiphol, de heer Cerfontaine, had na de uitzending van SBS 6 de schuldige snel gevonden: de medewerker. Deze is volgens hem ontslagen. De zwakste schakel in de beveiliging van Schiphol is het personeel, zo wist de directeur te melden. Feitelijk gezien, is het personeel inderdaad een zwakke schakel in de beveiliging van Schiphol. Dat wetende, is de vraag of niet alle aandacht en maatregelen er juist op gericht hadden moeten zijn om dat risico zo klein mogelijk te maken.

De feiten op een rij. In het rapport van de commissie-Oord wordt op 15 juni 2005 de uitdrukkelijke aanbeveling gedaan om zo spoedig mogelijk de passen met biometrische kenmerken te implementeren. Aanbevolen werd om daarbij niet alleen de toegangen tot de terminal te betrekken maar ook de andere toegangen. In de voortgangsrapportage van de commissie-Oord in september 2005 werd gemeld dat eind 2005 alle toegangspassen geschikt zouden zijn voor de irisscan. Ter zijde: op de door de door Schiphol USA geëxploiteerde terminal 4 van Kennedy Airport in New York werd in 2004 geëxperimenteerd met toegangspoorten die de identiteit van een persoon controleren via een irisscan, het gewicht vastleggen en de persoon op wapens scannen. Dat alles binnen zes seconden. Die onbemande poorten zijn volledig geautomatiseerd. Waarom zijn die in Nederland nooit getest?

Waarom heeft de directie van Schiphol de technische mogelijkheden niet benut? Waarom heeft zij niet alle toegangen uitgerust met apparatuur die toegang met de irisscan mogelijk maakt? Speelde uitsluitend het financieel belang daarbij een rol, of meende de directie dat zij tijd genoeg had omdat de volledige controle volgens de normen van de EU pas op 1 juli 2009 ingevoerd moet zijn? Naar mijn mening heeft de directie van Schiphol een eigen verantwoordelijkheid en kan zij

zich niet achter de normen van de EU verschuilen. Het is schokkend om te moeten vaststellen dat het mogelijk was geweest om verregaande veiligheidsmaatregelen te nemen en dat die desondanks niet zijn ingevoerd. Wij zien nu welke gevolgen dat heeft gehad.

De minister schrijft in zijn brief dat de irisscan met ingang van 1 juli aanstaande als toegangsinstrument ingevoerd zal zijn. Waarom gebeurt dat niet eerder? Zou het eerder invoeren van de irisscan niet getuigen van een gevoel van urgentie? Burgers zijn terecht ongerust. De minister kondigt een geautomatiseerde naslag aan van politie- en justitiegegevens die de AIVD nog dit jaar in staat moet stellen om recente relevante informatie in het kader van het veiligheidsonderzoek te raadplegen. Die aanbeveling is al in 2005 gedaan. Waarom heeft de minister dat niet eerder geregeld? Dat is het bewijs dat de aandacht en het gevoel van urgentie na 2005 voor het afdoende beveiligen van Schiphol ook bij de regering zijn weggeëbd: 2,5 jaar later is er niets gebeurd. Wat is het verschil tussen de verklaring van geen bezwaar die de AIVD aan medewerkers afgeeft en de normale verklaring omtrent het gedrag? Hoe ver gaat de AIVD terug in de tijd als hij een veiligheidsonderzoek doet?

De minister kondigt in zijn brief een aantal extra maatregelen aan dat hij naar aanleiding van het incident heeft genomen. Tot die maatregelen behoort niet een volledige fysieke controle van het personeel en dat van de voorwerpen die het meeneemt op het moment dat het de luchthaven verlaat. Waarom kiest de minister voor onvoorspelbare steekproeven en steekproefsgewijs controleren? Ligt het doorvoeren van de zogenaamde 100% controle van zowel het inkomende als het uitgaande personeel niet meer voor de hand? Wordt daarvan afgezien omdat de Europese regels een dergelijke controle op dit moment niet dwingend voorschrijven? Wie is er overigens verantwoordelijk voor de controle van spullen die het uitgaande personeel meeneemt: Schiphol, de douane of de Koninklijke Marechaussee?

De problematiek van de beveiliging van Schiphol roept ook de vraag op hoe het gesteld is met de beveiliging van regionale luchthavens. Geldt daarvoor ook dat de Europese regels per 1 juli 2008 worden ingevoerd, of neemt de minister daarvoor eveneens de tijd?

De door de minister aangekondigde maatregelen moeten leiden tot betere beveiliging van Schiphol. Maximale veiligheid van burgers dient voorop te staan en die mag niet ondergeschikt worden gemaakt aan bedrijfseconomische motieven van de directie van Schiphol. Nu worden er versneld aanvullende maatregelen doorgevoerd naar aanleiding van dit incident. Kennelijk is dat nu mogelijk. Waren die maatregelen ook doorgevoerd als dit incident niet had plaatsgevonden? De SP-fractie meent dat veel van de voorgestelde maatregelen veel eerder moesten worden genomen. Burgers zijn willens en wetens nodeloos blootgesteld aan vermijdbare risico's. Erkent de minister dat, gelet op zijn verantwoordelijkheid in dezen voor de beveiliging van Schiphol?

Wij vrezen dat evenals in 2005 het gevoel van urgentie snel zal afnemen. Hoe wil de minister dat voorkomen? Wij roepen hem op om te zorgen voor voortvarende invoering van de aangekondigde maatregelen. Ik geef de minister van Justitie en de heer Cerfontaine mee dat het niet alleen foutter dan fout was dat dit kon gebeuren,

De Wit

maar vooral dat het foutter dan fout was dat zij dit lieten gebeuren.

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. De veiligheid van Schiphol is een zaak van nationaal belang. Er is de terroristische dreiging, maar daarnaast is er ook altijd het risico van smokkel en andere zware en lichte criminaliteit. Reizigers hebben inmiddels te maken met strenge controles en strikte regels voor het vervoer van bagage, maar mensen begrijpen dat je vrijheid soms moet inleveren voor meer veiligheid. Ook betalen reizigers een aanzienlijke veiligheidsbijdrage. De voordeur van Schiphol is goed gecontroleerd. Maar tegelijkertijd lijkt de uitzending van SBS6 erop duiden dat de achterdeur – als je de personeelsingang die kwalificatie zou meegeven – open staat. De beelden van het programma Undercover suggereren dat de beveiliging van de personeelsdoorgang naar het platform onder de maat is. Dat leidt tot belangrijke vragen over de veiligheid van Schiphol als geheel. De keten is immers zo sterk als de zwakste schakel. Ook ondermijnt alleen al de uitzending het draagvlak voor die strenge passagierscontroles.

In de Kamer hebben wij vaak over de veiligheid van Schiphol gesproken, vaak na incidenten en soms naar aanleiding van vergelijkbare acties van journalisten. Ook hebben wij na dit soort incidenten, maar ook in zijn algemeenheid, veel werkbezoeken aan Schiphol gebracht. Recentelijk nog hebben wij met de vaste commissie voor Defensie een bezoek gebracht aan de Marechaussee. Het beeld dat ik altijd heb gekregen, was dat van een sterke veiligheidsketen en van mensen die zich zeer bewust zijn van de risico's en hun verantwoordelijkheid nemen. De afgelopen tijd hebben de verantwoordelijken, bijvoorbeeld na de grote diamantroof, veel initiatieven genomen. Er wordt enorm geïnvesteerd in de veiligheid en de Europese Unie is door de bank genomen tevreden. De Kamer is altijd – laatstelijk nog midden vorig jaar – op de hoogte gesteld van de voortgang van die veranderingen.

Maar dat positieve beeld van die beveiliging wordt door zo'n uitzending in één klap teniet gedaan. Het valt niet goed te praten als een journalist op andermans pas binnenkomt. Het ongezien een verdacht pakketje in een vliegtuig kunnen leggen en vervolgens weer mee naar huis nemen, is niet uit te leggen aan de burgers die dit zien. De Telegraaf suggereerde afgelopen maandag ook nog dat passagiers zonder al te veel omwegen in de cockpit van een vliegtuig terecht kunnen komen. Dit leidt tot vragen die ook beantwoording behoeven. Gelukkig heeft de minister snel gereageerd met zijn brief.

Voor wat betreft het doorlaten van de journalist, Stegeman, met andermans pas, spreekt de minister over een menselijke fout die nooit geheel te voorkomen valt. Verderop schrijft de minister in zijn brief dat goede beveiliging altijd afhangt van de menselijke factor. Als de menselijke factor zo bepalend is, dan moeten wij de vraag stellen of er sprake is van een toevalligheid bij deze journalist of van problemen met de veiligheidscultuur. Zijn de mensen die het werk moeten doen, voldoende doordrongen van het belang van het altijd doen van die controle? Waarom gaat een medewerker bijvoorbeeld naar een journalist en niet naar de lijnchef om te zeggen dat er mogelijk lekken zijn in de beveili-

ging? Dat alles leidt tot de volgende vraag aan de minister. Is binnen die beveiligingsketen duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe de verantwoordelijkheden tot op het laagste niveau worden doorgegeven?

Het is goed dat de minister meteen onderzoek heeft laten doen naar de gang van zaken. Wanneer zal dat onderzoek zijn afgerond? Wel is het de vraag waarom de Marechaussee dat onderzoek doet. De Marechaussee is immers medeverantwoordelijk voor de veiligheid en het zou kunnen zijn dat de Marechaussee moet onderzoeken of de Marechaussee zelf voldoende controle uitoefent over de uitvoering. Dat leidt natuurlijk tot de vraag of de Marechaussee inderdaad de juiste instantie is om dit te onderzoeken.

De minister heeft in zijn brief op heel korte termijn vergaande maatregelen aangekondigd. Het CDA heeft waardering voor de voortvarendheid waarmee op deze uitzending is gereageerd. Ook voor Schiphol en de mensen die het werk moeten doen, hebben wij wat dat betreft waardering. Het zal echter wel gevolgen hebben voor het operationele proces. Veel werknemers zullen elke dag met die verscherping worden geconfronteerd. Toch is het naar de mening van de CDA-fractie een onvermijdelijke consequentie wanneer blijkt dat de beveiliging in het huidige systeem onvoldoende werkt.

Op 1 juli moet 100% controle op het personeel door middel van een irisscan en controle van de bagage in werking treden. Voor de CDA-fractie is dat van groot belang. Het is ook altijd toegezegd. De vraag aan de minister is of dat inderdaad per 1 juli haalbaar is. Wij gaan daarvan uit. Daarmee zouden incidenten als deze tot het verleden moeten behoren, omdat de factor personeel daarmee minder wordt. Het blijft echter voor iedereen, van hoog tot laag, van groot belang om de cultuur van veiligheid tussen de oren te hebben. Na de ontluisterende uitzending is dat van nog groter belang.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): U sprak over het falende toezicht. Ik en de heer De Wit spraken over de aanbevelingen van de commissie-Oord die door minister Donner hadden moeten worden doorgevoerd. Wat vindt u ervan dat deze aanbevelingen, die op papier stonden en zijn overgenomen door het kabinet, in de praktijk niet zijn uitgevoerd?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Op welke aanbevelingen doelt u in dit geval?

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): De meest pregnante vind ik de aanbeveling inzake het aanbrengen van een irisscan op alle toegangspasjes.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De Kamer heeft in juli 2007 een brief ontvangen waarin stond dat per 1 juli 2008 de irisscan op de pasjes zou staan en het systeem in gebruik zou zijn. Ik vraag mij ook wel eens af of wij indertijd hadden moeten instemmen met dat voorstel. Het beeld is altijd geweest dat wij ons nu in een fase van opbouw bevinden en dat het systeem een jaar eerder in werking zou zijn dan de EU voorschrijft. Wij zijn daar toen mee akkoord gegaan. Ik vind dan niet dat ik na dit incident kan zeggen dat de minister het fout heeft gedaan. De Kamer is er immers mee akkoord gegaan. Wij hebben hier veel over gesproken met de commissie-Oord, waarbij de wijze van uitvoering ook aan de orde is geweest.

Van Haersma Buma

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Dit is voor mij de eerste keer dat ik over de beveiliging van Schiphol debatteer. Ik heb de brieven gelezen van minister Donner. In een brief van 6 maart 2005 schrijft hij dat voor eind 2005 alle pasjes zouden worden aangepast en dat het systeem zou werken op zo veel mogelijk uitgangen en toegangen. Dat wekt bij mij de indruk dat het systeem is ingevoerd en dat er niet alleen een irisscan is aangebracht op de pasjes, maar niet wordt gescand

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De infrastructurele aanpassingen die nodig zijn voor de irisscan en de 100% controle van de bagage zijn altijd voorzien voor 1 juli 2008. Dat maakt het voor de organisatie zo treurig dat het in de korte tussenperiode fout is gegaan. Wij wisten dat die irisscan zou komen. Wij hebben ons afgevraagd of er een apart overleg gevoerd zou moeten worden over de brief van juli 2007. De Kamer heeft besloten deze te behandelen in een algemeen overleg. Daarin zijn geen opmerkingen gemaakt over de voorziene datum van 1 juli 2008. Achteraf kunnen wij ons afvragen of dat niet veel te laat was. Ik wil echter niet tegen Schiphol zeggen dat wij het als Kamer wel hebben geaccordeerd, maar dat het achteraf gezien nooit had gemogen.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Uw lezing van wat er is gebeurd, is niet de mijne. Ik heb de indruk dat in de brieven van het kabinet altijd is aangegeven dat de aanbevelingen wel zouden worden uitgevoerd en ingevoerd en dat wij dus niet hoefden te wachten op 1 juli 2008. Ik vind dat u wel erg makkelijk voorbij gaat aan het feit dat die aanbevelingen niet zijn uitgevoerd, ook niet onder de verantwoordelijkheid van deze minister.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb geen enkele reden om daar met u over te twisten. Als dergelijke toezeggingen zijn gedaan, moeten deze worden uitgevoerd. Ik weet niet meer wat er in de brief uit 2005 stond, maar ik betwijfel of daar de toezegging in heeft gestaan dat alle infrastructuur per eind 2005 operationeel zou zijn. Vorig jaar is echter wel in een brief toegezegd dat deze aanbeveling per 1 juli 2008 geïmplementeerd zou zijn. Wij kunnen zeggen tegen Schiphol dat dit eerder had gemoeten, maar wij zijn akkoord gegaan met het voorstel. Ik ben zelf ook akkoord gegaan, of heb in elk geval de minister niet ter verantwoording geroepen over de voorziene invoeringsdatum van 1 juli 2008. De minister moet maar uitleggen hoe het zit met die brief uit 2005, want ik weet niet meer wat daar precies in stond. Ik baseer mij op de brief die wij in 2007 hebben besproken.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik zal citeren uit de brief van 1 juli 2005: "Eind 2005 zijn alle Schipholpassen voorzien van biometrische kenmerken en vanaf 1 januari 2006 controleert de luchthavenexploitant bij alle doorgangen de identiteit van al het personeel met behulp van apparatuur die biometrische kenmerken kan herkennen, dan wel via bemanning van controlepunten."

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat is het verschil. De minister moet ingaan op dit punt. Het gaat om verschillende soorten doorgangscntroles. Sommige hebben het wel en andere niet. Het gaat bijvoorbeeld om piloten op weg naar het vliegtuig. Het punt is dat de

Kamer zo vaak op werkbezoek op Schiphol is geweest, dat ik zo langzamerhand de ingangen kan dromen. Toen ik de uitzending van SBS6 zag, wist ik ook direct om welke uitgang het ging. Dit is dus te verklaren. Ik blijf erbij dat wij een brief ontvangen hebben. Ook ik vraag mij af of wij toen niet hadden moeten aangeven dat de maatregelen sneller ingevoerd moeten worden. De Kamer heeft toen echter niet aan de bel getrokken. Volgens mij kon het fysiek ook niet eerder.

De heer **Teeven** (VVD): Dit was een heel lange slotzin. Mijn vraag is wat korter. Is de CDA-fractie met de VVD-fractie van mening dat er ook bij uitgaande personeelsleden op Schiphol 100% controles ingesteld moeten worden? Vanmiddag hebben wij in de briefing gehoord dat er een enorm verschil gemaakt wordt tussen security en criminaliteit.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat is een heel terechte vraag. Zo weet ik niet waarmee wij tot nu toe akkoord gegaan zijn wat de controle betreft. Ik heb de indruk dat juist bij de uitgaande personeelsleden zo niet alles dan toch wel veel gecontroleerd wordt. Als ik mij niet vergis, geldt daarvoor ook de 100% controle. De achtergrond daarvan is dat er op Schiphol niet alleen terroristische dreigingen zijn, maar ook dagelijks een voortdurende dreiging van diefstal uit bijvoorbeeld bagage. Ik stel dan ook de vraag aan de minister wat ter zake voorzien is. Nogmaals, ik vind het een reëel punt.

De heer **Teeven** (VVD): Ik heb nog een vraag van een andere orde. Natuurlijk is de minister politiek verantwoordelijk voor een aantal zaken. Dit geldt met name voor het toezicht op het toezicht. Vindt u dat dit heeft gefaald? Dat heb ik niet duidelijk gehoord in uw bijdrage.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De vraag of het toezicht heeft gefaald, heb ik niemand zo stellig horen stellen. Ik heb wel een vraag over het onderzoek naar het toezicht. De vraag die in dit verband gesteld moet worden, is of dat toezicht adequaat geweest is. Als het personeel bij het poortje blijkt te staan en de pas bekijkt, terwijl dat niet aandachtig genoeg gebeurt, is ook een van mijn kernvragen of er voldoende gecontroleerd wordt en of er voldoende opgeleid wordt. Is het personeel er zich voorts voldoende van bewust dat iedere pas bekeken moet worden? Allereerst gaat de vraag over de controleur: is het logisch dat die controleur zelf onderzoekt of hij wel goed controleert? Dat geldt als je dit vraagt aan de marechaussee.

Het is volstrekt duidelijk dat de minister verantwoordelijk is voor het geheel. Ik wil dan eerst antwoord op de vraag die onderzocht wordt: hoe stond het precies met het toezicht?

De heer **De Wit** (SP): In de brief van de minister worden ineens extra maatregelen aangekondigd. Hoe beoordeelt u dat? Was dat niet gebeurd, als SBS6 dat niet had uitgezonden? Hoe kan het dat er nu ineens wel een aantal extra maatregelen genomen kan worden?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): In ieder geval ben ik blij dat die maatregelen genomen worden. Natuurlijk vraag ik mij ook af waarom dat nu gebeurt. Ik realiseer mij heel goed dat het personeel hiermee te maken krijgt, nog afgezien van het belang van topcontrole. Immers,

Van Haersma Buma

van de ene op de andere dag is nog maar een ingang bruikbaar. Tevens zal het logistieke proces enorm veranderen. Ik denk dat deze uitzending zal bijdragen aan een grote verandering. Eerlijk gezegd, ben ik vooral tevreden over de enorme verandering. Ik realiseer mij wel dat die tijdelijk is, namelijk tot 1 juli. Dit geldt sterker dan de vraag hoe het mogelijk is dat nu ineens wel maatregelen genomen kunnen worden. Gelet op wat er is gebeurd (een journalist passeert de controle met andermans pas) was het nodig om op korte termijn drastische maatregelen te nemen.

De heer **De Wit** (SP): Is de conclusie dat wij, totdat er extra maatregelen genomen zijn, risico's hebben gelopen? De toenmalige minister heeft al in 2005 aangegeven dat die op korte termijn verholpen zouden worden. Heeft de regering, gezien de uitzending van SBS6, de burger niet bloot gesteld aan onnodige risico's?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer De Wit werpt terecht de vraag op of niet onnodig risico is gelopen. Het schrijnende van de uitzending is dat wat daarin gebeurde al die tijd had kunnen gebeuren. Dat is volstrekt evident. Daarom moeten maatregelen worden genomen. Het is lastig om achteraf te oordelen. Wij hebben verschillende werkbezoeken afgelegd. De manier waarop Schiphol op dit moment wordt beveiligd, wijkt niet veel af van de beveiliging van luchthavens in het buitenland die de vaste commissie heeft gezien. Wij kunnen altijd zeggen dat het veel beter had gemoeten, maar dit geval komt nu aan de orde. Met de heer De Wit stel ik de vraag of dit altijd heeft gekund. Nu is het echter noodzakelijk om tijdelijke maatregelen te nemen en vooral om per 1 juli over te gaan op een definitieve oplossing, 100% controle via de irisscan.

De heer **De Wit** (SP): Op dit moment kunnen extra maatregelen worden genomen, waardoor het risico verder wordt teruggedrongen. Nu lopen wij echter risico en dat is ook nog zo bij de maatregelen die de regering voorstelt. Moeten wij niet nog vóór 1 juli sluitende maatregelen nemen, opdat menselijkerwijs gesproken de risico's die wij constateren worden uitgesloten? Wij moeten niet wachten tot 1 juli 2008.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voor mij is dat het beeld van wat nu gebeurt. Als ik het goed zie, wordt nu een heel zware wissel getrokken op het personeel, dat er dagelijks in groten getale in en uit moet. In principe is iedereen die er werkt van goede wil, op de enkeling na die er nu dus doorheen is gekomen. Het personeel zal nu 's ochtends eindeloos in de rij moeten gaan staan. Dat is nogal wat. Dat doe je alleen maar tijdelijk. Ik denk dat wat nu gebeurt niet eerder is gedaan vanwege de belasting. Nu moet het en het kan ook, omdat het tijdelijk is. 1 juli is wel de datum waarop het nieuwe systeem moet zijn ingevoerd, opdat wij dan een houdbaar systeem hebben, dat als het goed is ook veel minder belastend is voor het dagelijks in en uit lopende personeel. Dat staat dan ook minder bloot aan het risico van persoonlijke fouten.

□

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Zo maar twee verhaaltjes, twee korte berichtjes die mij bereikten:

"Op de airside is al vele jaren veel mis. Het lijkt wel of ze op dat vliegveld alles mogen. Ik heb ook zes jaren gewerkt bij een afhandelaar, Ogden, die later Menzies heette. Daar is het onmogelijk om met een tas of een rugzak te gaan werken bij vliegtuigen. Die moet je bij die afhandelaar achterlaten in een locker, waar het personeel zich moet melden. Bij de KLM niet, daar kan alles."

"Ik heb gewerkt, tot eind vorig jaar, als tankwagenchauffeur. Ik kwam regelmatig een aantal keren per week met 45.000 liter kerosine op Schiphol. Ik had ook de beschikking over een vuurwapenvergunning. Als tankwagenchauffeur werd ik nooit gecontroleerd. Alleen bij El Al, daar werd scherp gecontroleerd. Het heeft mij wel bevreesd dat er nooit controles werden ingesteld. Er is van alles mogelijk op Schiphol."

Voorzitter. Ik kan wat die mensen zeggen niet controleren. Ik denk dat niemand dat kan. Ik sta hier niet als onderzoeker, maar als volksvertegenwoordiger. Het zijn twee van de 38 berichten die mij hebben bereikt. Het zal mijn collega's niet anders zijn gegaan. De fractie van de VVD is zeer geschokt door de berichten die naar buiten komen over de beveiliging van Schiphol, vooral over de gebreken daarin. Zij is bang dat het probleem groter is dan in eerste instantie door de media naar buiten kwam. De feiten en de gebreken in de beveiliging waar in het tv-programma op werd gewezen lijken mijns inziens helaas geen uitzondering.

Uit de brief van 12 februari blijkt dat de minister dit inziet en daarom extra maatregelen heeft genomen. In dat opzicht is de VVD tevreden. Er kan dus wel snel actie worden ondernomen. Gelet op de ernst van de situatie, het belang van een veilige verhouding en een juiste verhouding tussen de controle van passagiers en de controle van personeel wil de VVD een aantal punten toegelicht en toegezegd krijgen door de minister.

Zijn er de afgelopen jaren andere incidenten gemeld? Kan de minister inzichtelijk maken hoeveel meldingen dit waren, wat de aard ervan was – het hoeft niet allemaal specifiek – en hoe daarop is gereageerd, door de toezichthouder en door de uitvoerder, de luchthaven Schiphol?

Hoe ligt precies de verantwoordelijkheidsverdeling? Ik zal niet uit de school klappen over wat wij vanmiddag in de briefing hebben gehoord, maar dat was geen verrassing. Kan de Koninklijke Marechaussee als toezichthouder werkelijk toezicht houden op degenen die uitvoeren? Of is er wel een toezichthouder, namelijk de Koninklijke Marechaussee waarvoor de minister verantwoordelijk is, maar zijn de commerciële belangen van de luchthaven Schiphol zo groot dat de veiligheidsaspecten soms opzij worden geschoven? Met andere woorden: kan de minister zijn eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van de luchthaven Schiphol wel waarmaken, gezien de economische belangen van Schiphol? Ziet hij daar problemen en zo ja, welke? Denkt de minister dat dit anders zou zijn als de taakverdeling in de uitvoering anders zou liggen, als meer nadruk gelegd zou worden op een publieke uitvoering, ook van de taken die nu door de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd?

De minister schrijft dat de Koninklijke Marechaussee regulier testen uitvoert. De testen hebben in 2006 geleid tot extra maatregelen door de luchthaven. De testresultaten uit 2007 waren bevredigend, aldus de brief van 12 februari 2008.

De VVD is nu wel erg benieuwd naar de uitkomst van de testen van 2006 en 2007. Wat vindt de minister

Teeven

bevedigend? Waarom is niet reeds in 2007 begonnen met het verder verscherpen van de beveiliging ten aanzien van het personeel? Kan de minister aangegeven hoe vaak de KMar controleert en of het aangekondigde of onvoorspelbare controles in burger zijn van in dit geval de particuliere beveiligingsdiensten en de luchthaven?

Criminaliteit en security worden in de uitvoering van de werkzaamheden streng gescheiden, zo hebben wij vanmiddag nog eens moeten horen. Is het niet logisch om te veronderstellen dat mensen die gevoelig zijn voor criminaliteit, ook geen problemen hebben om voor veel geld wellicht andere dingen te doen? Zou het om die reden niet goed zijn dat de 100% fysieke controle die vanaf 1 juli 2008 zal plaatsvinden, ook op uitgaande bewegingen wordt toegepast? Als er dan toch een straat komt met een irisscan en gewichtcontrole, kan die scanstraat dan ook niet worden gebruikt voor de controle van uitgaande goederen en mensen? Is het niet zinnig dat de douane dat zelf doet samen met de luchthaven? Moet dat feitelijk niet gecombineerd gebeuren.

De VVD is vooral geïnteresseerd in de praktijk van het gebruik van de passen. Hoe vaak en om welke redenen wordt een hernieuwd veiligheidsonderzoek gestart? Hoe vaak en om welke redenen wordt een pas ingenomen? Ik heb zojuist mensen geciteerd die zeiden dat hun pas nooit ingenomen is. Komen deze personen dan weer aan het werk op de luchthaven? Hoe worden deze passen verstrekt aan tijdelijk personeel en aan uitzendkrachten?

Uit eigen ervaring weet ik dat het voor een officier van Justitie of voor iemand van de KMar moeilijker is om op een airside te komen dan voor iemand die tijdelijk in dienst is, bijvoorbeeld voor zes weken. Op welke termijn is geautomatiseerde naslag door de AIVD mogelijk? Naar onze mening moet dat echt eerder dan "nog dit jaar" zoals op pagina 5 van de brief staat. Hoe vaak zal die standaardcheck plaatsvinden?

Het moet ons van het hart dat de brief een beetje too little, too late is. Gelukkig is het nog niet te laat om echte schadelijke incidenten te voorkomen. De aangekondigde maatregelen zijn een stap in de goede richting. Wij willen wel graag een aantal concrete toezeggingen, zeker over de controle van uitgaand personeel en over een verscherpte check van de passen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Fouter dan fout: dat waren de woorden van Schiphol-directeur Cerfontaine na de onthullingen waarmee de gaten in de beveiliging van Schiphol aan het licht werden gebracht. Terecht stelt ook de minister met de brief voorop dat hij de zaak zeer ernstig neemt. Eerder heeft hij zelfs gesproken van een onaanvaardbare situatie. Inderdaad, het is en blijft een genante vertoning. Er worden astronomische bedragen in de beveiliging gepompt en dan blijkt toch dat voor wie kwaad wil het mogelijk is om een maas in het systeem te vinden. Hoewel helemaal waar, is het dan toch een schrale troost dat de beveiliging op Schiphol in het algemeen echt goed te noemen is.

Een goed beveiligingssysteem heeft geen enkele behoefte aan sensationele undercover journalistiek. Als het goed is, werkt men namelijk zelf met onaangekondigde praktijktesten van het veiligheidssysteem. Ook collega Azough sprak over de mystery guests. Werd op

die manier frequent de werking van het veiligheidssysteem getest en, zo ja, kwamen toen dezelfde gebreken naar voren als die in de uitzending werden aangetoond? Als dat het geval was, waarom zijn dan niet eerder de maatregelen genomen die nu in het vooruitzicht worden gesteld?

Beveiligen blijft mensenwerk en juist de mens blijkt de kwetsbare factor van de beveiligingsketen te zijn. Onachtzaamheid sluipt er zomaar in en al helemaal lastig wordt het om waterdichte maatregelen te nemen tegen medewerkers die kwaad willen en die hulp bieden aan criminelen. Het is waar, een 100%-veiligheidsgarantie kan niet worden afgegeven, maar een fysieke controle van 100% in plaats van een steekproefsgewijze controle van personeel, waarbij ook wordt nagegaan of voorwerpen worden meegenomen, kan wel. Het is een goede zaak dat deze en andere maatregelen worden genomen naar aanleiding van de incidenten. Totale beveiliging is een illusie, maar wel mag worden verwacht dat alles op alles wordt gezet om tot een goede beveiliging te komen. Wij steunen dan ook de voorziene extra maatregelen. Wij vinden het nemen ervan een adequate reactie op de incidenten die zich hebben voorgedaan.

Het waarborgen van de betrouwbaarheid van het personeel begint bij het toelatingsbeleid. Voor een goede werking van het veiligheidssysteem is van groot belang dat de verstrekking van de Schipholpas waarmee het beschermde gebied kan worden betreden, goed is geregeld. Om zo'n pas te verkrijgen, is een verklaring van geen bezwaar van de AIVD nodig. Het veiligheidsonderzoek is echter wel een momentopname. De minister geeft aan dat het incident de noodzaak onderstreept om die veiligheidsonderzoeken te dynamiseren. Politie- en justitiegegevens moeten periodiek worden geraadpleegd om na te gaan of niet opnieuw een veiligheidsonderzoek naar de achtergrond van de werknemer moet worden uitgevoerd. De AIVD werkt eraan, zo lees ik, en streeft ernaar dat deze geautomatiseerde naslag nog dit jaar mogelijk wordt. Is dat niet wat te vrijblijvend? Kan dat niet sneller?

De Koninklijke Marechaussee zal verscherpt toezicht houden op de uitvoering van extra maatregelen, maar hoe zit het met de capaciteit bij de Koninklijke Marechaussee? Wij horen van problemen bij de vervulling van vacatures. Is daarvoor wel structureel voldoende menskracht beschikbaar?

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Een zeer stevige lobby in de jaren negentig zorgde ervoor dat de Luchtvaartwet in 2002 zodanig werd gewijzigd dat de uitvoering van de beveiliging in handen kwam van Amsterdam Airport Schiphol zelf. Ten tijde van de lobby was er nog geen enkel signaal dat duidde op de enorme kentering door de aanslagen op 9-11 in Amerika. De Amerikanen gingen over tot één ministerie van veiligheid. In Nederland veranderde ook wel het nodige, maar de fundamentele wijziging met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart met verschuiving van het meer publieke naar het private domein, werd niet herzien. Dat betekent dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de beveiliging op Schiphol in handen is van private beveiligingsbedrijven. Overslag van mens en goed maakt nu dus integraal deel uit van de bedrijfsvoering van Schiphol, zoals de lobby destijds beoogde. Als daar

Heerts

fouten worden gemaakt, ligt de eerste verantwoordelijkheid dus bij de directies van de beveiligingsbedrijven en de luchthaven. Het is niet meer dan normaal dat dit inmiddels ruiterlijk is toegegeven, nadat ik enige aarzelingen meen te hebben waargenomen. Het werd tijd ook. Uiteraard is er ook een politieke verantwoordelijkheid. Deze berust bij de minister van Justitie. Dat deze politieke verantwoordelijkheid er is, blijkt ook wel uit de brief van de minister en de daarin aangekondigde maatregelen.

De fractie van de PvdA is niet van plan om vanavond een pleidooi te houden voor het opnieuw wijzigen van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de beveiliging op Schiphol. Wel hebben wij een aantal vragen bij de brief. Er is sprake van een anonieme meneer A. Is er naar het oordeel van de minister een mogelijk strafbaar feit gepleegd door meneer A? Is daar inmiddels aangifte van gedaan?

Het onderzoek van de Koninklijke Marechaussee heeft geresulteerd in voorlopige uitkomsten. Ik ken geen betere instantie om dit onderzoek te doen. Daarom is het goed dat de Koninklijke Marechaussee zichzelf en de private beveiligingsbedrijven onderzoekt. De minister zegt dat hij, voor zover het nodig is en nader onderzoek daartoe aanleiding geeft, de Kamer zal informeren. Is daar inmiddels sprake van? Krijgen wij daarvan nog nader bericht? Kortom, krijgen wij de uitkomsten van het onderzoek op enig moment te horen?

De minister heeft een verscherpt toezicht aangekondigd op het toezicht door de Koninklijke Marechaussee. De minister zegt dat hij dit verscherpte toezicht gaat realiseren en noemt de daarbij te nemen maatregelen. Wanneer wordt dit verscherpte toezicht in gang gezet? Heeft de Koninklijke Marechaussee daarvoor voldoende capaciteit? Wanneer krijgen wij van de minister antwoord op de vraag of dat toezicht daadwerkelijk heeft geleid tot een verbeterde uitvoering?

In een bericht in De Telegraaf staat dat de Schipholtop al jaren heeft aangedrongen op de inzet van extra marechaussees bij de beveiliging. Wat is daarvan waar? Het is van tweeën één. Als de private partij Schiphol haar eigen beveiliging regelt, is zij daar ook voor verantwoordelijk. Als zij extra marechaussees vraagt, klopt er iets niet. Zij wil dan van twee walletjes weten. Zij wil het zelf doen en daarnaast een publieke instantie inroepen voor wat extra menskracht. Dat kan niet. Ik wil weten waar de Schipholtop op doelt als zij heeft aangedrongen op extra inzet van de marechaussees.

Onze fractie heeft grote waardering voor de duizenden medewerkers die zich dagelijks inzetten voor de veiligheid in ons mooie Nederland. Hoe de antwoorden van de minister ook luiden, commerciële belangen kunnen het nooit winnen van het recht op maximale veiligheid voor onze burgers.

De heer **De Wit** (SP): Hoor ik u nu vragen om een strafvervolging tegen de journalist?

De heer **Heerts** (PvdA): Dat hebt u niet gehoord. Ik spreek over een anonieme meneer A. Hij heeft een pasje gekregen. Volgens mij is een anonieme meneer A die bij een bedrijf op Schiphol werkt en als zodanig een pasje heeft gekregen geen journalist.

De heer **De Wit** (SP): Of hij nu journalist is of niet, hij heeft gewerkt in combinatie met iemand anders. Laten

wij gewoon eerlijk zijn: die twee mensen van SBS6 hebben u een grote dienst bewezen. De minister moet nu spoorlags maatregelen nemen omdat er gaten zitten in de beveiliging van Schiphol. Wij moeten de boodschappers van dit ernstige bericht dankbaar zijn in plaats van een strafvervolging over hen af te roepen.

De heer **Heerts** (PvdA): Ik heb dit niet bepleit. Ik stel de minister een vraag. Ik heb over een anonieme meneer A en heel bewust niet over een journalist. Ik neem de journalist die het pasje heeft gekregen niets kwalijk. Hij heeft iets aan de kaak gesteld wat aan de kaak gesteld moest worden,

De heer **De Wit** (SP): Wie is dan die anonieme meneer A? Hij was toch een collega van de journalist?

De heer **Heerts** (PvdA): Dat wil ik van de minister horen. Er wordt gesproken over een anonieme meneer, hierna te noemen "meneer A". Die is dienst getreden. Hij heeft een baan gekregen als medewerker. Hij heeft geen baan gekregen als journalist.

De heer **De Wit** (SP): Wij weten allemaal dat dit een medewerker was van SBS6, een collega van de heer Stegeman. U moet daar geen doekjes om winden. Dat zijn twee mensen die een boodschap naar buiten gebracht hebben waarvoor heel Nederland dankbaar moet zijn.

De heer **Heerts** (PvdA): Ik heb de minister een vraag gesteld. Daarop verwacht ik een antwoord. Daar laat ik het bij.

De heer **De Wit** (SP): Ik vroeg u of u het terecht vindt om maatregelen te eisen tegen iemand die deze belangrijke boodschap naar buiten heeft gebracht.

De heer **Heerts** (PvdA): Ik heb niet voorgesteld om maatregelen te nemen tegen de journalist.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Als nu uit het antwoord blijkt dat medewerker A ook journalist A is geweest, die de heer Stegeman heeft geholpen om dit aan te kaarten – het kan bijna niet anders dan dat dit het geval zal zijn – vindt u dan nog steeds dat aangifte moet worden gedaan?

De heer **Heerts** (PvdA): Ik vraag dat aan de minister. Is daar inmiddels aangifte van gedaan? Ik wil weten of er strafbare feiten zijn gepleegd. Dat is toch niet meer dan een normale vraag?

De **voorzitter**: Mevrouw Azough, u kunt een nieuwe vraag stellen; niet herhalen wat al is gevraagd.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Vindt de PvdA-fractie dat aangifte moet worden gedaan tegen klokkenluiders die beveiligingslacunes op Schiphol aankaarten?

De heer **Heerts** (PvdA): Ik wil weten of er naar het oordeel van de minister strafbare feiten zijn gepleegd. Dat is iets heel anders dan de vraag of daarvan ook aangifte wordt gedaan.

De heer **Teeven** (VVD): Vindt de PvdA-fractie dat het

Heerts

betreden van een burgerluchtvaartterrein separaat strafbaar zou moeten worden gesteld in het Wetboek van Strafrecht en dat daarop een hogere straf zou moeten staan dan die volgens artikel 461 van het Wetboek van Strafrecht? Zo begreep ik het betoog van de heer Heerts. Ik kan mij haast niet voorstellen dat het over die klokkenluider ging. Ik begreep dat hij het betreden van het burgerluchtvaartterrein apart strafbaar wilde stellen, maar misschien heb ik het verkeerd. Bedoelt hij dat?

De heer **Heerts** (PvdA): Artikel 461 heeft bijvoorbeeld betrekking op het feit dat je je op bepaalde tijden niet op een terrein van Staatsbosbeheer mag begeven. Dat is iets wezenlijk anders dan het betreden van een luchtvaartterrein met zo veel veiligheidsrisico's. Dat besef je als je de Luchtvaartwet goed tot je laat doordringen.

De heer **Teeven** (VVD): Mijn vraag aan de heer Heerts was of de PvdA-fractie ervoor is om dat zelfstandig strafbaar te stellen, en dat op een heftige manier, zodat mensen ervan weerhouden worden om op een luchtvaartterrein te zijn zonder dat zij daar iets te zoeken hebben.

De heer **Heerts** (PvdA): Dat sluit ik op termijn helemaal niet uit.

□

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn fractie heeft met de nodige bezorgdheid en schrik kennisgenomen van de berichten uit het televisieprogramma. Wij hebben daarom met de nodige interesse de brief van de minister gelezen.

Het is niet dat ik dit allemaal niet ernstig vind, maar het verhaal dat ik hierover zou gaan houden, is inmiddels door de drie sprekers voor mij ook gehouden. Wij vinden dit een ernstige zaak. De nationale luchthaven moet gewoon goed beveiligd zijn. Wij zijn blij dat inmiddels actie is ondernomen. Ik wil de minister over twee onderwerpen nog een specifieke vraag stellen. Voor het overige kan ik mij aansluiten bij de andere sprekers. Met name het betoog van de heer Van der Staaij kwam ook wat chronologie betreft behoorlijk overeen met hetgeen ik op papier heb staan.

Mijn eerste vraag betreft het beeld dat je min of meer vrij spel hebt als je eenmaal door de eerste ring van beveiliging heen bent, de ingang voor het personeel, of "de achterdeur", zoals de heer Van Haersma Buma het heeft genoemd. Dat gevoel kwam bij ons heel sterk naar boven. Als je er eenmaal doorheen bent, hoeft er niet zo heel veel meer te gebeuren. Dan kun je een heel eind tot bij en zelfs in een vliegtuig komen. Dat beeld is niet goed. Hoe kan zoiets ontstaan? De minister zegt in zijn brief heel terecht dat beveiliging altijd mensenwerk is en dat de beveiliging net zo sterk is als de zwakste schakel. Dat is natuurlijk helemaal waar. Stel dat die zwakste schakel wordt gevonden en wordt doorbroken, hebben wij daarvoor dan een achtervang? Volgens mij gaat het daar mede om. "Veiligheidsketen" is misschien een ander woord, en voor een heel ander debat, maar daar gaat het mij wel een beetje om.

Mijn tweede vraag gaat over de Koninklijke Marechaussee. Wij hebben vandaag gehoord dat het voor de Koninklijke Marechaussee lastig is om de grensbewaking goed te bemannen. Op zichzelf wordt die bemand, maar

je staat soms heel lang in de rij omdat er simpelweg niet voldoende personeel is; dat heb ik zelf twee of drie weken geleden meegemaakt. Nu wil ik er best op vertrouwen – hoewel dat wellicht niet zo verstandig is waar het dit dossier betreft – dat men de juiste keuze maakt en niet ten koste van de beveiliging bijvoorbeeld extra grensbewaking inzet. Hoe kunnen wij er zeker van zijn dat de beveiliging niet te lijden heeft onder het personeelstekort bij de Koninklijke Marechaussee? Dit is een belangrijk punt. Het gaat bij dit debat over vertrouwen. Ik kan mij heel erg goed voorstellen dat wanneer je mensen iedere dag door het poortje ziet komen, je na een poosje je hand opsteekt en dat het dan wel goed gaat. Het is heel mooi dat je in een bedrijf kunt werken waar je elkaar kent en kunt vertrouwen. Maar juist op dit punt, waarbij de risico's zo groot zijn, zullen wij meer ons wantrouwen moeten organiseren.

□

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. De brief van de minister is helder. Er is twijfel gezaaid over de beveiliging van Schiphol en nu moet er iets gebeuren om dat beeld te corrigeren. Wij gaan als reizigers door de passagiersingangen van de terminal. Daar worden wij onderworpen aan hinderlijke visitaties, bagagechecks en eventueel aan ondervraging. Wie er niet aan gedacht heeft bij het inpakken de tube tandpasta in een speciaal goedgekeurd zakje te doen, is deze kwijt. Dagelijks belanden er honderden liters spawater, whisky, champagne en parfum op de afvalhoop. Mevrouw Azough heeft dit berekend.

Deze maatregelen werden ingevoerd op een golf van flinkheid. Er mocht vooral geen beeld ontstaan dat een potentiële terrorist vrij zou kunnen rondreizen met een flesje gevaarlijk vocht. Dat is beeldvorming. Dat zijn angstverhogende en ergerniswekkende acties. Wegen de nadelen van de maatregelen tegen liquids en gels op tegen de verhoogde veiligheid?

Aan de achterdeur, de airside, de personeelsingang blijkt relatief minder aandacht te worden besteed. Een paar jaar geleden stond de voorganger van de huidige minister met enige regelmaat in de Kamer om opheldering te verschaffen over daarmee samenhangende incidenten. Wat dat betreft, lijkt er vooruitgang te zijn. Het kan en moet echter nog beter. De minister meldt dat er procedurele tekortkomingen zijn geconstateerd. Dat kan met organisatorische maatregelen worden verbeterd. Zulke maatregelen moeten wat mij betreft dan ook genomen worden.

Begrijp mij niet verkeerd. De D66-fractie neemt dit incident serieus. Wij gaan echter niet mee in een hype die erop aanstuurt dat aan het einde van dit debat de minister onder druk is gezet om nog strenger te worden dan hij in zijn brief al heeft toegezegd. Sterker nog, ik vraag mij af of de minister wel realistische toezeggingen doet. De fractie van GroenLinks stelde vorige week woensdag, nog voordat de tv-uitzending had plaatsgevonden, al dat alle maatregelen moeten worden genomen die dit soort dingen voorkomen. Zo ken ik mevrouw Azough helemaal niet. Hoe ver wil zij gaan in deze wedloop? Wij moeten veiligheid serieus nemen, maar ook realistisch blijven. Is de minister het met de D66-fractie eens dat het systeem nooit waterdicht zal worden? De menselijke factor blijft altijd een rol spelen.

Pechtold

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik hoor de fractie van D66 dezelfde stoplap gebruiken die ik sommige woordvoerders van Luchthaven Schiphol vorige week hoorde gebruiken. Mijn fractie gelooft niet in 100% veiligheid. Wij geloven wel dat er wettelijke maatregelen genomen moeten worden om daar zo dicht mogelijk bij te komen. Daarbij is fysieke controle van personeel en bagage niet te veel gevraagd. Blijkbaar vindt de D66-fractie dat dit wel te ver gaat.

De heer **Pechtold** (D66): Het gaat mij erom wanneer en hoe je als volksvertegenwoordiger reageert. Mevrouw Azough verwijt mij een woordvoerder van Schiphol te zijn. Ik zag afgelopen woensdag geen onderscheid meer tussen haar fractie en die van de VVD. Het enige wat ik hoorde was: maatregelen, maatregelen, maatregelen. Ik pleit in dit debat voor een glijdende schaal. Schiphol, luchthavens en vliegtuigen scoren hoog in onze emotie van veiligheid. Als Schiphol tot een burcht gemaakt wordt, is er echter wel een ander vliegveld of een andere haven. Dan is er ook dit gebouw. Ik hoop in de toekomst de GroenLinksfractie nog steeds aan mijn zijde te vinden om in deze wedloop het realisme voorop te houden. Veiligheid is niet maakbaar. Het is mensenwerk.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): De fractie van D66 is er altijd goed in zichzelf als scheidsrechter boven het debat te plaatsen. Dat gebeurt helaas ook nu. Wat de GroenLinksfractie betreft, worden er momenteel maatregelen genomen, juist als het gaat om passagiers, waarvan het nut en de noodzaak betwijfeld kunnen worden. Er is al gesproken over de vloeistofregels. Dit terwijl aan de achterkant het personeel vrij kan rondlopen met allerlei goederen en wellicht ook allerlei gevaarlijke voorwerpen. Dat moet ook voor de D66-fractie een punt van zorg zijn. Zij neemt hier een lakse houding aan.

De heer **Pechtold** (D66): Ik vind het wel aardig dat u zo aanslaat op één constatering mijnerzijds, namelijk over het feit dat u woensdag jongstleden al stevige maatregelen eiste. U verwijt mij een soort van scheidsrechtersfunctie. Dat vind ik heel bijzonder van de GroenLinksfractie die bij bestuurlijke verantwoordelijkheid op nationaal niveau niet altijd meedoet met het spel. Maar ik vind het prima. Laten wij het debat beperken tot de hier voorliggende zaken.

Ik zeg tegen de minister dat er maatregelen genomen moeten worden en dat ik de volledige inhoud van zijn brief steun. Ik vraag echter alleen om realisme. Ik wil namelijk niet over een half jaar hier weer staan en het over dit puntje of dat puntje hebben. Ik wil ook niet op de stoel van de minister gaan zitten door hier vanuit de Kamer te zeggen dat er dit en dat moet gebeuren. Ik weet dat dat misschien in de hectiek van deze week geen populair standpunt is, maar ik pleit voor dat realisme en voor de menselijke maat en het menselijk falen. Wij kunnen een wedloop doen in de techniek, maar die kent altijd verliezers.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Hier worden spookbeelden gecreëerd. Als ik het heb over een scheidsrechtersmentaliteit dan doel ik op een soort schijnmorele superioriteit.

De heer **Pechtold** (D66): Het wordt nog erger!

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): U vraagt mij waarom ik aansla. Ik sla echter niet aan. Ik ga er van uit dat de minister in zijn brief alleen maar realistische maatregelen heeft aangegeven. Ik wil nu juist vanuit die realistische maatregelen handelen en dat geldt blijkbaar niet voor de D66-fractie.

De heer **Pechtold** (D66): Dat is niet mijn constatering.

Veiligheid is een relatief begrip. De minister schrijft terecht: "De perceptie dat de veiligheid op een luchthaven 100% gegarandeerd kan worden, is onjuist." Ik voeg daaraan toe dat dat niet alleen voor luchthavens geldt. Laten wij echter ook streven naar verbetering. Het is een journalistieke uitdaging en misschien wel een journalistieke plicht om maatschappelijke onvolkomenheden en misstanden aan de kaak te stellen. Politici hebben daarentegen hun eigen verantwoordelijkheden. Wij kennen nog niet alle feiten, maar volgens de minister behoort Schiphol tot de veiligste luchthavens van Europa. Blijft hij bij dat standpunt?

Volgens de planning zouden de verscherpte veiligheidsmaatregelen met biometrische passen en al die andere dingen per 1 juli aanstaande klaar zijn. Daarmee heeft Luchthaven Schiphol – ik neem aan in overleg met de minister – kennelijk gemeend te Europese normering een jaar eerder dan nodig in te voeren. Kan de minister dit feit bevestigen en nader toelichten? Er bereiken mij signalen dat de manier waarop op Schiphol met oude pasjes wordt omgegaan, niet waterdicht is. Daarbij gaat het met name om pasjes van tijdelijke medewerkers. Ziet de minister op andere vliegvelden en locaties dezelfde situatie als die welke nu op Schiphol aan het licht is gebracht?

Ik sta nog één keer stil bij mijn fundamentele punt: veiligheid is een relatief begrip. Burgers sluiten geen all-riskpolis af met de overheid die hen vrijwaren van risico's in het leven. Zij zijn daarin vaak misschien realistischer dan politici.

De vergadering wordt van 20.15 uur tot 20.45 uur geschorst.

□

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. Vanaf het moment dat de uitzending van SBS 6 werd aangekondigd, heb ik er geen moment twijfel over laten bestaan dat daarin dingen naar voren kwamen die ik onaanvaardbaar vond. Ik heb de Kamer gisteren een brief gestuurd waarin naar aanleiding daarvan extra maatregelen zijn aangekondigd. Voor een deel dragen die maatregelen het karakter van versnelling van wat wij de Kamer al hadden gemeld in mijn brief van juli vorig jaar; voor een deel zijn het extra maatregelen in de overbruggingsperiode. Ik dank eenieder die vanavond tot uitdrukking heeft gebracht dat wij de zorg voor tekorten die blijken te bestaan op het punt van veiligheid van de burgerluchtvaart, met elkaar delen. De meeste sprekers van vanavond steunen de maatregelen die zijn aangekondigd in mijn brief van gisteren. Ik zal uiteraard ingaan op de bedenkingen, de vragen over de voorgeschiedenis en de verhouding tussen de maatregelen die eerder door mij en mijn voorganger zijn aangekondigd.

Van die maatregelen noem ik nog eens uitdrukkelijk het sluiten van de doorgangen en het binnen enkele dagen invoeren van de 100% controle van personeel en

Hirsch Ballin

van meegenomen voorwerpen. Terugblikkend wijs ik er ook op dat sinds 11 september 2001 al veel maatregelen zijn ingevoerd en dat daar in Europees verband ook hard aan is gewerkt. Ik heb in mijn brief van juli vorig jaar de relatie gelegd met de Europese regels waaraan wij voldoen. Zoals ik vorig jaar schreef, was en is mijn streven er onverkort op gericht om eerder dan Europees wordt voorgeschreven, tot een nog hoger niveau van beveiliging te komen. De veiligheid van Schiphol doet zeker niet onder voor gelijkwaardige luchthavens. Een voorbeeld daarvan is de iris op de Schipholpas, waarmee Nederland uniek is.

De controle van het biometrisch kenmerk maakt het risico van personeelsverwisselingen vrijwel nihil. In ander verband en voordat deze uitzending van SBS 6 werd aangekondigd, ben ik de discussie niet uit de weg gegaan, ook met degenen die meenden dat bijvoorbeeld bij kinderen kan worden volstaan met identificatie op een pasfoto. Het is nog altijd moeilijk om over te brengen, ook aan goed ingevoerde mensen, dat de pasfoto niet toereikend is voor identificatie. Ook recent ben ik in discussies nog de gedachte tegengekomen dat je daarmee kunt volstaan en dat je het de mensen extra moeilijk maakt als je biometrische kenmerken vraagt en dergelijke. Wat mij en Justitie betreft, is er dus een scherp bewustzijn van de noodzaak van dit soort maatregelen, ook al kosten zij extra moeite van degenen die zich op een andere manier dan met een foto moeten identificeren en ook al vergt het extra uitgaven om de apparatuur daarvoor te installeren.

Het systeem op Schiphol, dat ik heb aangekondigd in de brieven van gisteren en van juli vorig jaar, zal in juli van dit jaar volledig zijn ingevoerd. Ondanks mogelijke logistieke complicaties – de mensen die nu extra worden ingezet, moeten immers wel ergens vandaan komen – heb ik naar aanleiding van dit incident besloten om deze versnelling aan te brengen. Het lijkt mij goed om daarbij in het verlengde van de uitgebreide brief van mijn voorganger van april 2005 de door hem beschreven en actuele verdeling van de verantwoordelijkheden te onderstrepen. De uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, inclusief de zorg voor de beveiliging en de regie over de beveiligingstaken in normerende en toetsende zin, is krachtens artikel 37ab van de Luchtvaartwet opgedragen aan de minister van Justitie. De Koninklijke marechaussee, die zoals bekend wordt beheerd door de minister van Defensie, is belast met de uitvoering daarvan. Die dienst doet dat op de luchthaven onder het gezag van de bewindslieden van Justitie. Dat geldt zowel voor deze taken als voor wat verder moet worden gedaan op het gebied van grenscontrole en vreemdelingentoezicht.

De luchthavenexploitant voert de beveiligingscontroles uit. Hij bedient zich daarvoor van een beveiligingsorganisatie. Dat is op zichzelf niet nieuw, maar het heeft wel een sterker accent gekregen. Ook in het verdere verleden werd van een particuliere beveiligingsorganisatie gebruikgemaakt. De eindverantwoordelijkheid blijft een publiekrechtelijke. Ik constateer dat het inzicht dat die eindverantwoordelijkheid publiekrechtelijk moet blijven, vanavond breed wordt ondersteund in de Kamer. Ik zou haast zeggen verrassend breed, kijkend naar de heer Teeven en mij de voorkeur van zijn fractie in het verleden herinnerend voor een meer private benadering. Voor die brede ondersteuning ben ik dankbaar. Wij zullen dit ook ter harte nemen. De verantwoordelijkheid voor de

handhaving is nu eenmaal, ook in mijn opvatting, van publiekrechtelijke aard; vandaar ook de rol van de Koninklijke Marechaussee als overheidsdienst die daarmee is belast en die steekproeven en inspecties uitvoert. Op de inspectiefunctie kom ik straks nog terug. Als wordt geconstateerd dat de veiligheidscontrole door de particuliere uitvoerders niet toereikend is, komen ook de maatregelen in zicht die op grond van de bijzondere en algemene publiekrechtelijke wetgeving kunnen worden genomen, inclusief de Algemene wet bestuursrecht.

In Nederland wordt bovendien regelmatig inspectie van de burgerluchtvaart uitgevoerd door de Europese Commissie en door de International Civil Aviation Organization, de ICAO. Aspecten van de beveiliging worden dan ook "en detail" beoordeeld, een taak die de ICAO uitvoert. Toen ik in een vroegere functie een werkbezoek bracht aan ICAO, heb ik kunnen constateren hoe dat patroon wordt uitgevoerd. Daaraan wordt ook Nederland onderworpen. Incidenten kunnen nooit volledig worden uitgesloten. Dat is gelukkig ook onderkend in de bijdragen. Wij zouden illusies creëren als wij vanavond feilloos mensenwerk zouden proclameren in dit Kamerdebat. Dat neemt niet weg – ik geloof dat wij dat inzicht over en weer delen – dat wij de mensen die met deze taken zijn belast uiteraard zoveel mogelijk scherp moeten houden. Door ze scherp te houden, wapenen wij ze tegen datgene wat kan optreden als die scherp niet wordt behouden wanneer er per dag 20.000 bewegingen van personen en voertuigen van en naar de luchthaven plaatsvinden. Dat zijn gigantische aantallen. Dat bergt zeker ook het risico dat er gewenning of zelfs patronen van afstomping optreden. Dat is ook de reden van het scherp houden met steekproeven en met mystery guests. "Guests" is in dit verband misschien niet het goede woord, want dat doet meer denken aan de gasten van de luchthaven. Een betere benaming is "mystery passanten" van de controles voor het personeel enzovoorts. Wij moeten dus scherp blijven. Daarover is geen enkele twijfel mogelijk, zonder dat wij pretenderen dat wij vanavond het feilloze mensenwerk hebben uitgevonden.

De heer Teeven en mevrouw Azough hebben meer specifiek gevraagd naar de manier waarop wij greep en zicht houden op de beveiliging. Vanuit de verantwoordelijkheid die ik zojuist schetste, is een voorbeeld van die normering en ook van onze inzet om de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen scherp te houden, de verplichting tot het opstellen van een beveiligingsplan dat moet worden goedgekeurd. Van dat plan moet de exploitant zich zelf rekenschap geven, dus zich rekenschap geven van de wijze waarop de exploitant invulling geeft aan de beveiliging. De wettelijk vereiste goedkeuring werkt dan als een vorm van preventief toezicht. Om de verantwoordelijkheid die de minister van Justitie draagt op grond van de Luchtvaartwet te realiseren, is er de bevoegdheid voor algemene en bijzondere aanwijzingen. Die houdt in dat ad hoc aan de direct betrokkenen aanwijzingen kunnen worden gegeven in het kader van de uitvoering. In de praktijk is dit gemandateerd aan de Koninklijke Marechaussee als ambtelijke dienst die het toezicht op de wet- en regelgeving onder mijn verantwoordelijkheid doet. Bovendien is er een inspecteur burgerluchtvaart aan mijn ministerie verbonden, die daarover rapporteert door

Hirsch Ballin

tussenkomst van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding.

De heer Van Haersma Buma heeft de vraag gesteld waarom de KMar is belast met het onderzoek. De reden is dat dit behoort tot de taken die de KMar heeft te vervullen onder mijn verantwoordelijkheid ten opzichte van degene die de verrichtingen doen bij de luchthaven-exploitant, de luchtvaartmaatschappij en degenen van wie zij zich weer bedienen. Dat waren de dingen die naar voren kwamen in de uitzending. De KMar is als dagelijks toezichthouder gevraagd, de feiten te onderzoeken en beoordeelt daarbij niet het eigen functioneren. Daarnaast heb ik de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart – die aan mijn ministerie is verbonden – gevraagd om te onderzoeken of het toezicht adequaat is geweest. De verantwoordelijkheid voor die beoordeling ligt bij mij en is tot uitdrukking gebracht in de conclusies en maatregelen zoals verwoord in mijn brief van gisteren.

Ook mevrouw Azough is ingegaan op de positie van de KMar. Ik hoop dat mijn antwoord op dit punt duidelijk was. Nu ik mevrouw Azough aanspreek, hecht ik eraan om nog even terug te komen op het punt waarbij het leek alsof zij wilde betogen dat er een discrepantie is tussen wat mijn voorganger schreef in zijn brief van 1 juli 2005 en wat ik in mijn brief van juli 2007 heb geschreven. Tien minuten dacht ik echt dat zij dat wilde betogen, maar toen citeerde zij gelukkig precies de juiste zinnen uit de brief van mijn voorganger: "Eind 2005 zijn alle Schipholpassen voorzien van biometrische kenmerken. Vanaf 1 januari 2006 controleert de luchthavenexploitant bij alle doorgangen de identiteit van al het personeel met behulp van apparatuur die biometrische kenmerken kan herkennen, dan wel via bemanning van controlepunten." Uit dat "dan wel" blijkt dat mijn voorganger helemaal niet heeft beweerd dat alle controles zouden verlopen via irisscanapparatuur die biometrische kenmerken kan herkennen. Uit zijn brief blijkt dat het of het een, of het ander zou zijn. Daarop heb ik voortgeborduurd in mijn brief van juli vorig jaar. Om alle misverstanden te voorkomen over een discrepantie tussen de brief van mijn voorganger en mijn brief, hecht ik eraan om dit uitdrukkelijk te citeren. Het betreft Kamerstuk 24804, nr. 30, bladzijde 3.

De **voorzitter**: Genoteerd.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Dat misverstand ontstond bij mij niet alleen op basis van de brief. In het citaat dat de minister voorlas, wordt toch de indruk gewekt dat het vooral door middel van irisscans zou gebeuren en bij uitzondering door middel van bemanning. In de rapportage uit september 2005 gaat de commissie-Oord in op de implementatie van de aanbevelingen. Zij geeft aan dat op verschillende beschermde terreinen van Schiphol, ook op de airside, de irisscan zou worden toegepast. Daaruit begreep ik dat de controle vooral via irisscans zou plaatsvinden en zo nu en dan door middel van bemanning. Ik heb de indruk dat op Schiphol nu het omgekeerde gebeurt: vooral via bemanning en bij uitzondering door middel van irisscans. Als de minister daarover andere informatie heeft, hoor ik het graag.

Minister **Hirsch Ballin**: In de brief van mijn voorganger lees ik echt niet "vooral". Ik geloof niet dat hij tot enig misverstand aanleiding heeft gegeven. Ik heb net

letterlijk voorgelezen wat hij heeft geschreven, en daar staat "dan wel". In mijn brief van 13 juli vorig jaar (24804, nr. 44) valt over dit onderwerp te lezen: "De Schipholpassen zijn voorzien van een biometrisch kenmerk (iris) met behulp waarvan op de doorgangen naar de meest kwetsbare gebieden wordt gecontroleerd. Het aantal doorgangen wordt verder gereduceerd en voorzien van de nodige faciliteiten om de controles uit te voeren. De Europese verplichting dient uiterlijk 1 juli 2009 te zijn ingevoerd. Naar verwachting voert Schiphol deze verplichting in juli 2008 in." Ik hoop dit punt hiermee voldoende te hebben opgehelderd. Het valt allemaal na te lezen in de Kamerstukken.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Nog één vraag dan. In hoeverre is die irisscan op de meest kwetsbare punten te omzeilen?

Minister **Hirsch Ballin**: Daarover ging dus mijn brief van gisteren. Vandaar dat de dubbele bezetting is ingevoerd op de plaatsen waar nog geen irisscan beschikbaar is. De maatregelen uit de brief van gisteren dienen ertoe om de omzeilmogelijkheden uit te sluiten waarvan gebruik is gemaakt in de SBS 6-uitzending.

De heer **De Wit** (SP): Ik heb geciteerd uit de brief van 9 maart 2006 van de voorganger van deze minister. Daarin staat het volgende: "Inmiddels zijn de Schipholpassen voorzien van een biometrisch kenmerk (iris). Er wordt daarop op de doorgangen naar de meest kwetsbare gebieden gecontroleerd." Was de doorgang die de minister heeft gezien in de televisie-uitzending van SBS 6 niet de meest kwetsbare en leidde die niet naar het meest kwetsbare gebied?

Minister **Hirsch Ballin**: Zoals gezegd, is dat de lijn die door mijn voorganger is uitgezet en die hij in consistente brieven heeft weergegeven. Naar aanleiding van die uitzending heb ik geconcludeerd dat drie doorgangen met onmiddellijke ingang moesten worden gesloten, omdat die konden worden benut om in het beveiligde deel van de luchthaven te komen. Daarnaast heb ik geconcludeerd dat delen van de luchthaven als "nog kwetsbaarder" moeten worden aangemerkt, bijvoorbeeld die welke leiden tot de meest kwetsbare vluchten. Dat mag zo zijn. Ik had in ieder geval redenen om die drie doorgangen met onmiddellijke ingang te laten sluiten.

De heer **De Wit** (SP): De vraag was of de doorgang die de minister in de televisie-uitzending heeft gezien – ik doel op de doorgang die de twee journalisten hebben benut, terwijl zij een tas met materiaal bij zich hadden – niet de meest kwetsbare was die kennelijk niet was beveiligd en evenmin was voorzien van scanapparatuur.

Minister **Hirsch Ballin**: Het ging niet om de meest kwetsbare doorgang – wat dat betreft heeft de heer De Wit uiteraard gelijk – maar om de doorgang naar de meest kwetsbare gebieden. Blijkbaar achtte de luchthaven het mogelijk om daarin een gradatie aan te brengen. Het was mijns inziens echter discutabel om dat te doen. Ik ben tot de conclusie gekomen dat het noodzakelijk was om die drie doorgangen te sluiten.

De heer **De Wit** (SP): Is de Kamer met die brief van 2006 dan toch niet op het verkeerde been gezet? Zij kon

Hirsch Ballin

daaruit immers de conclusie trekken dat de passen met biometrisch materiaal waren ingevoerd: iedere pas zou biometrisch materiaal bevatten en in de meest kwetsbare gebieden zou dat worden gecontroleerd. Bij de Kamer kon daardoor de indruk ontstaan dat er weinig risico's waren en dat er sprake was van een nagenoeg waterdicht systeem.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb in ieder geval nooit beweerd dat er een waterdicht systeem was. Anders had ik de Kamer in juli 2007 niet geschreven dat ik het nodig acht om ten opzichte van de Europese regelgeving over te gaan tot een versnelde volledige inzet van biometrische controle, namelijk per juli 2008. Uit mijn brief van juli 2007 kon de Kamer eenduidig afleiden dat ik niet suggereerde dat er op dat moment reeds een volledige biometrische controle van toegang tot het beveiligde gedeelte was gerealiseerd.

De heer **De Wit** (SP): Dat klopt, maar ik spreek over de brief van 2006 op grond waarvan de Kamer mocht aannemen dat die passen waren voorzien van biometrisch materiaal, dat toepassing van de irisscan mogelijk was en dat daarvan vooral gebruik zou worden gemaakt in de meest kwetsbare gebieden. Als mensen bij of in een vliegtuig kunnen komen, of als zij toegang hebben tot de bagageruimte, is er sprake van het meest kwetsbare gebied. Daar zat het lek, maar de Kamer verkeerde op grond van de zojuist aangehaalde brief van 2006 in de veronderstelling dat dat volledig of nagenoeg uitgesloten moest worden geacht.

Minister **Hirsch Ballin**: In de latere brief van mijn voorganger kan ik niet lezen dat hij afstand heeft genomen van datgene wat hij eerder expliciet heeft geschreven: ofwel biometrische controle dan wel fysieke controle door het personeel. Hij wekt dus niet de suggestie dat een en ander volledig is gerealiseerd. Ik zie dus ook geen discrepantie tussen mijn brief en de brieven van mijn voorgangers. Ik heb net letterlijk geciteerd uit mijn eigen brief van juli vorig jaar en ik wijs ook nog op een andere passage uit dezelfde brief van vorig jaar. Die brief hebt u ook gelezen, dus mocht u daarin enige discrepantie als gevolg van een misverstand in hebben gezien, dan neem ik aan dat u dat ook had signaleerd. U hebt ook uit die brief kunnen afleiden dat ik absoluut niet heb gepretendeerd dat die situatie op dat moment was gerealiseerd. Ik doel dan niet alleen op de passage die ik net aanhaalde, maar ook op de mededeling dat reeds was begonnen met de voorbereidingen voor realisatie van die 100% fysieke controle.

Dan kom ik op de vraag van de heer Teeven of het niet beter is om de beveiliging helemaal in handen van de overheid te stellen. Dat gaat dus nog een stapje verder dan niet privatiseren. Als alle beveiligingsfunctionarissen die nu privaat zijn maar worden gecontroleerd door de KMar, door overheidspersoneel worden vervangen, zou dat een enorme uitbreiding van het overheidspersoneel vergen. Ik denk niet dat de minister van Defensie zich ten doel zal stellen om dat helemaal in de KMar onder te brengen. Dat zou betekenen dat er een ambtelijke dienst wordt gecreëerd die de particuliere beveiligingsorganisaties overneemt. Ik denk dat daarvoor geen reden is af te leiden uit de ervaringen. Wij moeten natuurlijk scherp zijn op de manier waarop een en ander wordt uitgevoerd door die particuliere beveiligingsorganisatie

en de luchthaven zelf, maar de verantwoordelijkheid wordt via het KMar-toezicht voor Justitie gerealiseerd.

De heer **Teeven** (VVD): Vindt de minister dat het toezicht op de uitvoering van de beveiliging tekort is geschoten? Ik haak een beetje aan bij de vraag van de heer De Wit. De minister ziet zelf de doorgang waar SBS6 doorheen gaat en waar het lek zit. Vindt hij op dit moment zelf niet dat het toezicht van de KMar op die beveiliging tekort is geschoten?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb geen klachten over de KMar, omdat de KMar onder mijn verantwoordelijk wel degelijk controles heeft uitgevoerd die hebben geleid tot een steeds betere herkenning van fouten. Ik wilde wat later in mijn antwoord ingaan op de kwestie van de mystery guest, maar de vraag van de heer Teeven geeft mij aanleiding om dat nu te doen. De KMar test ook de manier waarop het particuliere personeel zijn taken vervult door mensen die controles te laten passeren die niet degenen zijn die worden afgebeeld op het pasje. Die controles hebben er zeer toe bijgedragen dat de boel scherp wordt gehouden, maar de situatie is niet perfect. Met foto's alleen kun je geen perfectie realiseren. Je kunt er alleen met biometrische kenmerken heel dicht bij komen. Ik heb er geen twijfel over dat de KMar op dit punt nuttig werk heeft gedaan en dat dit ook positieve effecten heeft gehad.

De heer **Teeven** (VVD): Eerder zijn de personeelstekorten bij de KMar ter sprake geweest. Door de luchthaven zelf is vaak gevraagd of de KMar en de Douane konden bijspringen bij beveiliging of assistentie konden verlenen. Denkt u dat de vacatures die op dit moment niet kunnen worden vervuld bij de KMar, ook problemen kunnen opleveren voor het uitoefenen van die toezichhoudende taak of moeten wij die 170 vacatures die niet kunnen worden vervuld op Schiphol daar totaal los van zien?

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Ik sta nu even stil bij de ordening van mijn antwoord. De heer Teeven herhaalt nu een vraag die hij in eerste termijn heeft gesteld en die ik absoluut niet uit het oog ben verloren. Ik probeer de antwoorden te geven in de volgorde waarin zij door de leden van de Kamer zijn gesteld. Als u een andere volgorde wenst, dan schik ik mij daar uiteraard in. De vraag van de heer Teeven is mij absoluut niet ontgaan, maar deze komt op een later moment aan de orde.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Teeven accepteert dat u er straks op terugkomt.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb nog een vraag liggen van mevrouw Azough over de liquids. Zij gaf, net als andere sprekers, wat sprekende voorbeelden variërend van een flesje water tot parfums en whisky. Het kan een mens overkomen dat hij een enkele keer vergeet om alles in het plastic zakje te doen. Dat betekent dat er een nieuw flesje met dezelfde soort vloeistof moet worden gekocht, welke dat ook moge zijn. Dat heeft er inmiddels toe geleid dat ik andere nagelschaartjes heb moeten aanschaffen. Dat kan een mens allemaal gebeuren. Dat betekent echter niet dat het allemaal zinloze controles betreft. Bovendien is er een Europese verplichting op dat terrein. Ik weet dat daarover eerder vragen zijn gesteld, door de fractie van GroenLinks in de Tweede Kamer en

Hirsch Ballin

in het Europees Parlement. Gezien de afweging die wij in dit verband in Europa hebben gemaakt, zie ik geen reden om dat anders te doen. Wij komen onze verplichtingen wat betreft de vloeistoffen na.

De heer **Pechtold** (D66): De vraag is toch terecht. Europarlementariër In 't Veld van D66 heeft daar een paar keer vragen over gesteld en er is een motie ingediend die is aangenomen in het Europees Parlement. Laten wij het over nut en noodzaak hebben in dit debat over de voordeur en de achterdeur. Er gaan per dag heel veel mensuren verloren door de controles van de liquids. Waar moeten volgens u de mensen worden ingezet? Er zijn vacatures en er zijn problemen. Moeten wij dan de symboolpolitiek rond de liquids volhouden of moeten wij de mensen inzetten waar de controle op dit moment het meest optimaal moet zijn?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik bedoelde dat de overlast als gevolg van de regeling inzake de liquids niet te zwaar moet worden aangezet. Daarmee is niet gezegd dat Nederland een eenzame strijder zal zijn in Europees verband voor handhaving van de huidige controles. Wellicht wordt er een betrouwbare manier gevonden om te voorkomen dat vloeistoffen en pasta's aan boord worden gebracht die explosief zijn. U moet zich wel realiseren dat de aanleiding voor deze controles een reële poging was om explosieven op die manier aan boord van een vliegtuig te brengen. Het zou niet goed zijn om daar nu van terug te komen omdat wij een ander probleem hebben.

Ik heb overigens de liquids niet genoemd als argument om te berusten in de situatie ten aanzien van de persoonscontrole, in tegendeel. Ik ben het met u eens dat wanneer wij passagiers op een dergelijke wijze controleren, wij ook zeer scherp moeten zijn op goederen die worden meegevoerd door het personeel. Dat maakt ook deel uit van de maatregelen die ik heb aangekondigd, namelijk een 100% controle van de personeelsleden zelf en van hetgeen zij meevoeren. Ik zoek de oplossing niet in het minder intensief maken van andere controles. Ik denk dat mijn Europese collega's mij absoluut niet zouden begrijpen als ik zou verzoeken om versneld over de controle op liquids te spreken omdat wij op een probleem zijn gestuit naar aanleiding van de uitzending van SBS6. Wij moeten natuurlijk realistisch bezien welke maatregelen nodig zijn. Wij moeten niet uit het oog verliezen dat voor de maatregel inzake de liquids een concrete aanleiding was. Er moet echter wel een 100% controle worden gerealiseerd op de goederen die worden meegevoerd door personeel.

De heer **Pechtold** (D66): Het ging mij niet primair op de ergernis. Ik hoor echter een lichte bijsturing van het standpunt van het kabinet die mij deugd doet. U zegt dat het niet aan het Nederlands kabinet zal liggen dat de regeling inzake de liquids steeds moet worden verlengd. Als er een goed alternatief is, kan de oproep van het Europees Parlement worden gevolgd. En ik begrijp dat u zegt dat u dan misschien tot degenen behoort die dat zou willen bepleiten bij uw collega's. Dat vind ik een belangrijk punt. Het staat los van dit spoeddebat. Ik zou er graag een keer nader op terugkomen, want ik zou graag willen dat u een koploper wordt in het zoeken naar alternatieven en het stopzetten van deze maatregel die

alleen maar belastend is voor het milieu en bovendien ergerniswekkend is.

Minister **Hirsch Ballin**: De controle op liquids en andere zaken is geen doel op zich. Het gaat om de noodzaak die bestaat uit een oogpunt van preventie van terroristische aanslagen. Als het nodig is, ben ik ervoor. Als deze maatregelen niet meer nodig zijn doordat er andere methoden zijn om vloeistoffen van elkaar te onderscheiden, hoeft de totale vloeistoffencontrole niet te worden gehandhaafd. Dat zal mijn positie zijn in het Europees overleg.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Volgens mij is een vraag van mij over het toezicht overgeslagen. Ik zie wat het toezicht betreft grote lacunes. In hoeverre moet het huidige toezicht verbeterd worden met het oog op de geconstateerde hiaten? Die waren niet eerder geconstateerd door de KMar of de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart (IBB). Wat zijn volgens de minister dus de mogelijkheden om dat toezicht te verbeteren?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb ook in mijn brief uiteengezet dat nu sprake is geweest van een situatie buiten het testpatroon. Iemand is namelijk eerst in dienst getreden bij de luchthaven en die heeft vervolgens een ander geholpen. De inspecteur burgerluchtvaart zal natuurlijk ook op deze situatie letten. Ik herhaal dat ook bij de taak van de inspecteur burgerluchtvaart, die aan mijn ministerie verbonden is, hoort dat wordt geëvalueerd wat aan de aandacht kan ontsnappen in de bestaande patronen die hij hanteert om lacunes in de controle aan het licht te brengen. Ik zeg dit dus graag toe.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Dit is mij toch iets te makkelijk. U gaat er toch van uit dat er nu hiaten in het toezicht geconstateerd zijn? Er zal dus niet alleen een evaluatie nodig zijn, maar die evaluatie zal ook tot aanpassingen moeten leiden.

Minister **Hirsch Ballin**: Het is tweërlei. In mijn brief zijn onmiddellijke maatregelen aangekondigd, vooruitlopend op de situatie per 1 juli 2008. Voorts zal men na invoering van deze maatregelen en na de fysieke veranderingen in de infrastructuur van Schiphol, alsook de plaatsing van irisscans bij alle doorgangen, scherp blijven op mogelijkheden om die maatregelen te omzeilen. Dat zal ik vragen aan de inspecteur burgerluchtvaart.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Mijn punt is dat wij tot nu toe scherp hadden moeten zijn op de beveiliging en op het toezicht daarop. Welke maatregelen zal de inspecteur burgerluchtvaart aangeven om die alertheid te verscherpen?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik wil niet de indruk wekken dat het tot nu toe aan scherpheid heeft ontbroken. Ik heb zojuist ook melding gemaakt van een aanzienlijke verbetering met het op zichzelf gebrekkige middel van pasfotocontrole op de passen. Die is bereikt omdat daarop is gelet door middel van testpersonen die de controle probeerden te passeren. Verder heeft de KMar inderdaad de verantwoordelijkheid om op die controle toe te zien. Daarbij maak ik gebruik van de inspecteur

Hirsch Ballin

burgerluchtvaart. Dat wordt via het ministerie geregeld. Natuurlijk is het voorval voor iedereen aanleiding om zich ook af te vragen of in het kader van het malicieuze denken, wat behoort tot de professie van het toezicht, misschien nog iets heeft ontbroken waar wij ook op hadden kunnen komen.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Om op dit laatste door te gaan: welke rol hebben mystery guests, als het gaat om het controleren van de personeelsdoorgang, dus het toezicht op personeelsniveau?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik dacht dat ik die vraag al had beantwoord. Daarbij wordt ook van die "mystery"-personeelsleden gebruik gemaakt.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Wat hebben die tot nu toe aan verscherpingen aangegeven?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik dacht dat ik dat al had gezegd, maar ik wil het graag nog een keer zeggen. Dit betekent dat zij zich naar een doorgang begeven met een pasje waarop een andere persoon dan zijzelf is afgebeeld. Als dat wordt opgemerkt, is de conclusie dat het personeelslid op dat moment zijn of haar werk goed heeft gedaan. Als dat niet wordt opgemerkt, is dat een gebrek. Dat dient ertoe om de mensen scherp te houden. Ik heb eraan toegevoegd dat wij allemaal weten dat met pasfoto's alleen...

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Ik heb het niet alleen over de doorgang, maar ook over het vrij kunnen rondlopen en over de mogelijkheid om in het bagageruim tassen en dergelijke te deponeren. Kunt u daarop ingaan? Het gaat mij dus om meer dan de doorgang alleen.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik verwijs naar de brief. Ik heb er in eerste termijn geen specifieke vragen over gehad, maar ik heb in mijn brief wel aangegeven welke controles er zijn. Dat beeld is wel vertekend, omdat er ook controles zijn na afloop. Er kunnen nieuwe technieken worden toegepast. Eerder vandaag hebben wij een algemeen overleg gehad over nieuwe chips die kunnen worden gebruikt, ook bij het monitoren van het bagageverkeer. Wij zijn nog niet aan het eind van onze mogelijkheden bij het identificeren, maar ik heb in mijn brief wel aangegeven welke controles moeten worden uitgevoerd ten aanzien van de belading van vliegtuigen, in verband met het desbetreffende onderdeel van de rapportage. Ik ben er tot nu toe niet op ingegaan om de simpele reden dat er geen specifieke vragen over zijn gesteld.

Ik wil niet beweren dat ik de commentaren uit de fractie van de heer De Roon op hetgeen tot nu toe is gedaan op mijn beleidsterrein als een overdaad aan steun heb ervaren. Hij zette de afstand tussen wat zijn fractie voor ogen staat en de brief aan de ene kant heel scherp aan, maar aan de andere kant sloot hij niet geheel uit dat er in het antwoord nog dingen naar voren zouden komen die voor hem van belang waren. Ik hoop maar dat hij hetgeen ik zo-even in reactie aan de collega's van de heer De Roon heb gezegd ook wil verstaan als een reactie op de zorgen die hij, in zeer algemene bewoordingen, samenvatte.

De journalist heeft bij zijn screening niet opgegeven dat hij journalist is. Er wordt slechts gekeken naar justitiële antecedenten en personele gedragingen, maar een journalist geeft zijn beroep niet op. Dat kwam dus niet vanzelf aan het licht bij het veiligheidsonderzoek. Dat zou alleen anders zijn bij een zeer vergaande koppeling van persoonsgegevens, van vroegere functies, opleidingsvereisten en bovenmatige opleiding. Dat laatste was eigenlijk de suggestie van de heer De Roon. De heer De Roon zal zich trouwens goed kunnen voorstellen dat het buitengewoon lastig is om vast te stellen dat iemand te goed is opgeleid. Niet iedere opleiding wordt gedocumenteerd door de overheid.

De heer **De Roon** (PVV): Wat de vorige loopbaan was van iemand die een verklaring aanvraagt, wordt dus niet gecheckt. Dan begrijp ik niet goed waarom de minister in zijn brief aan ons meedeelt dat het feit dat iemand eerst journalist is geweest geen reden is om de verklaring van geen bezwaar te weigeren. Dat speelt kennelijk helemaal geen rol.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb net gezegd dat er een controle is op criminele en justitiële antecedenten en persoonlijke gedragingen. Dat onderzoek wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de AIVD, dus van mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het is gericht op deze vraagstelling. Journalist zijn is geen crimineel antecedent. Wij kunnen niet zeggen dat het fout is dat een journalist ergens anders gaat werken. Ik heb ook al aangegeven dat het om zeer grote aantallen veiligheidsonderzoeken gaat.

De heer De Wit stelde een vraag over de aanbevelingen van de commissie-Oord. Sinds de aanbevelingen van de commissie-Oord geldt de centrale regie van het platform door overheid en bedrijfsleven, dus een bundeling van verantwoordelijkheden. Die hebben wij gestructureerd. Alle Schipholpassen worden voorzien van een biometrisch kenmerk. De irisscan wordt fasegewijs ingevoerd. Vele doorgangen worden gesloten, nu ook de drie waarover ik gisteren heb geschreven. De fysieke controle vergt infrastructurele aanpassingen; daarom 1 juli 2008. Verder is er het cameraproject. Aan beveiliging mogen geen concessies worden gedaan wegens commerciële belangen. Als de neiging daartoe zou opkomen, is dat een punt van bespreking. Degenen die mij vertegenwoordigen in dat overleg staan voor de veiligheid en voor de verantwoordelijkheid die Justitie op dit terrein heeft.

De heer De Wit vroeg waarom aanvankelijk 1 juli 2008 is gekozen voor het realiseren van de controle van het platformpersoneel. Er zijn uiteraard stapsgewijs intensiveringen uitgevoerd, inclusief controle van ruimbagage en transferpassagiers. Er zijn vergaande maatregelen genomen op het gebied van de door Europa voorgeschreven controles. Vanwege de gevolgen van de invoering van deze maatregelen voor de bedrijfsvoering van de luchthaven, is gekozen voor deze fasering. Die is ook afgestemd met de veranderingen in de fysieke infrastructuur. Wij gaan nu versnellen naar aanleiding van wat er aan het licht is gekomen, waarbij navolging mogelijk een rol kan spelen. Ik vind het juist dat nu een extra versnelling wordt aangebracht ten opzichte van de datum van 1 juli 2008, inclusief het door 2 mensen laten uitvoeren van controles, een 100% fysieke controle en een aantal interim-voorzieningen op de luchthaven.

Hirsch Ballin

Daarvoor moet flink wat extra personeel worden ingezet. Het gaat om 35 mensen extra bij de Koninklijke Marechaussee, om 35 mensen extra bij de douane en bij de luchthaven zelf om ongeveer 60 mensen extra. Dat zijn flinke inspanningen waarover wij met BZK en Defensie hebben moeten spreken. Als je het ene doet, kun je niet tegelijkertijd het andere doen. Er zijn nu eenmaal niet zomaar 70 extra mensen bij de douane en de Koninklijke Marechaussee beschikbaar. Ik vind het wel nodig om dat te doen, anders had ik dat niet geschreven. Het ligt echter in het patroon van wat verder allemaal te doen staat, ook voor de Marechaussee en de douane. Wij hebben de bestaande plannen aangescherpt, zoals ik gisteren heb beschreven.

De heer **De Wit** (SP): Als de uitzending niet had plaatsgevonden en de beelden niet waren getoond, had implementatie van de nu aangekondigde maatregelen dan geduurd tot 1 juli 2008 of misschien nog langer? Hoe zit dat?

Minister **Hirsch Ballin**: Mijn voorganger en ik hebben de Kamer voortdurend geïnformeerd over de fasering die wij hebben toegepast naar aanleiding van de aanbeveling van de commissie-Oord: De tijdsplanning en het feit dat de irisscanners nog niet overal waren voor de beoogde datum van 1 juli 2008, waren u klip en klaar duidelijk uit mijn brief van juli 2007. Ik heb in mijn brief van juli 2007 zeer gedetailleerd geschreven dat ik dat wilde doen in de periode tussen juli 2007 en juli 2008. Iedereen heeft daaruit kunnen afleiden dat alles op dat moment niet reeds was in het stadium van juli 2008. Ik heb ook uiteengezet waarom dat nog niet het geval was. Omdat er heel veel werd gevraagd van de organisatie, omdat er al heel veel wordt gevraagd van de Marechaussee en de douane en omdat aanpassingen van de gebouwen nodig zijn.

Dat wij nu deze extra maatregelen nemen, is omdat wij naar aanleiding van deze uitzending en het zichtbaar maken van methoden waarbij de laatste gaten konden worden benut, urgente redenen zagen om dit met onmiddellijke ingang te veranderen.

De heer **De Wit** (SP): Is de minister het met mij eens dat wij nu moeten vaststellen dat wij al die jaren dat de maatregelen gefaseerd werden ingevoerd, een risico gelopen hebben? Immers, ondanks het feit dat zij gefaseerd ingevoerd zijn, zit nu in de beveiliging een groot lek. Dat vormt een heel groot risico voor mensen die daar werken, wonen of gebruikmaken van het vliegtuig.

Minister **Hirsch Ballin**: U kunt de grootte van de risico's niet alleen inschatten op basis van de SBS 6-uitzending. U moet ook in aanmerking nemen wat er met intelligentie, met het zichtbaar maken van voorbereidingen voor aanslagen en dergelijke, wordt gedaan. Dat aspect is sinds de SBS 6-uitzending onbesproken gebleven, maar het betreft wel een belangrijk deel van het werk van de AIVD en van het werk dat wordt gecoördineerd met de inspanningen van de verschillende ministeries en met de taken van de Nationale Coördinator Terrorismebestrijding. Hij werkt onder mijn verantwoordelijkheid. Nogmaals, dat is allemaal onbesproken gebleven. Of de risico's het meest worden bestreden met intelligence-maatregelen, met preventieve activiteiten, of met de

maatregelen die ik met mijn brief van gisteren heb omschreven, kan met een realistisch gesprek duidelijk worden, maar als wij dat gesprek daadwerkelijk voeren, zal misschien het oordeel van de heer De Wit en van mij wel eens anders blijken te zijn dan het oordeel dat een beetje besloten ligt in de vragen van de heer De Wit. Als hij het dus heeft over de grootte van risico's, zeg ik dat wij niet mogen uitvlakken wat dag in dag uit, dus ook vandaag, wordt gedaan om langs andere wegen het risico van terroristische aanslagen te voorkomen. Die inspanningen zijn van belang. Laten wij wel wezen, ik neem wat is gedaan in aanmerking. Ik heb daarop scherp gereageerd en gezegd dat dat onaanvaardbaar is, maar wij hadden niet te maken met een terroristische groep, maar met een journalist. Die voerde deze activiteit uit. Dat zeg ik niet omdat ik de maatregelen die ik heb getroffen, niet nodig vind. Dat zeg ik ook niet, omdat ik op enigerlei wijze afstand wil nemen van het onaanvaardbaar dat ik onmiddellijk heb uitgesproken, maar dat zeg ik wel, omdat ik wat net werd gezegd over risico's in het juiste perspectief wil plaatsen.

De heer **De Wit** (SP): Maar je kunt toch niet bij de mogelijkheid van dit soort aanslagen van een sjabloon, van een vooropgezet scenario, uitgaan. Je kunt toch niet zeggen dat je gaat zoeken naar een terrorist die er op een bepaalde manier uitziet en die op een bepaalde manier met iemand samen werkt. Het gaat er juist om dat zo'n aanslag waarschijnlijk gekenmerkt wordt door het onverwachte. Daarmee moet je rekening houden. Dan legt de uitzending bloot dat er heel grote risico's zijn en dat die de afgelopen jaren bestaan hebben, terwijl daarvoor geen maatregelen werden genomen.

Minister **Hirsch Ballin**: Niemand die hier het veiligheidsbeleid, het beleid ter bestrijding van terrorisme enzoovorts verdedigt, zal op een realistische manier de pretentie kunnen hebben dat hij of zij 100% veiligheid kan garanderen. Ik herinner mij goed wat de heer De Wit daarover in eerdere debatten heeft gezegd. Wat dat betreft, zijn wij het eens. Wij weten dat het garanderen van 100% veiligheid niet kan van de ervaringen van andere landen, landen die veel verder gaan met het nemen van preventieve maatregelen en die veel verder indringen in de persoonlijke levenssfeer dan wij. Dat soort perfectie is niet te realiseren. De heer De Wit en andere sprekers houden mij dat vanavond steeds voor. Als wij een JBZ-overleg hebben, wordt mij gezegd dat wij niet de activiteiten van de Verenigde Staten op het gebied op Passenger Name Records en dergelijke moeten kopiëren. Het wetsvoorstel inzake de overeenkomst met de Verenigde Staten moet nog met deze Kamer worden besproken, maar de voorbodes en de discussies in de JBZ-raad hebben mij al duidelijk gemaakt dat sommigen ook van mening zijn dat de Verenigde Staten ons ertoe zullen brengen om heel ver te gaan met het identificeren van antecedenten. Zij willen daarbij verder teruggaan dan twee jaar. Zij willen bijvoorbeeld dertien of vijftien jaar teruggaan. De Verenigde Staten zeggen tegen ons dat als wij pleiten voor het in acht nemen van een kortere termijn, wij voorbijgaan aan de realiteit en dat wij niet de afstand in de tijd in aanmerking nemen die er lag tussen de eerste poging tot een aanslag op het World Trade Center en de tweede. Dus laten wij proberen samen consistent te zijn. Met de intelligence en het controleren van de persoons-

Hirsch Ballin

gegevens kunnen wij in Nederland nog verder gaan dan wij tot nu toe hebben gedaan. Wij kunnen het Amerikaanse voorbeeld volgen. Ik bepleit dat niet. Ik ben het namelijk met degenen eens die zeggen dat je naar een middenweg moet zoeken, maar ik behoor zoals u weet niet tot degenen die zeggen dat wij alles maar op zijn beloop moeten laten. Ik vind dat wij er goed aan doen dat wij op Europees niveau gegevens over passagiers uitwisselen. Ook dat hoort bij het patroon van beveiliging van de burgerluchtvaart en niet alleen die aspecten waarover mijn brief van gisteren ging. Eenieder die mijn brief van juli vorig jaar heeft gelezen, kan uit het gestelde daarin heel precies afleiden dat ik toen geen moment heb gepretendeerd dat alles wat ik wenselijk vond op dat moment reeds was gerealiseerd. Anders zou ik deze Kamer ook niet het tijdschema verstrekt hebben voor het realiseren van verdergaande maatregelen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De inzet van extra personeel betekent natuurlijk heel wat voor de Koninklijke Marechaussee en andere organisaties. Begrijp ik de minister goed dat dit een tijdelijke maatregel is, die nu noodzakelijk is, maar op 1 juli kan worden vervangen door of afgebouwd naar een irisscan en andere maatregelen?

Minister **Hirsch Ballin**: Op het moment dat de irisscan overal aanwezig is, is er minder personeel nodig voor de dubbele controle van de persoonlijke identiteit. Elke verbetering in de technologie en elke vergemakkelijking van de toegang tot gegevens is een bijdrage om op een minder personeelsintensieve manier te werken. Uiteraard moet je de juiste balans vinden tussen gemak en veiligheid. Ik weet de heer Van Haersma Buma gelukkig consequent aan mijn zijde bij de uitwisseling van gegevens en dergelijke. Mocht er bij de Koninklijke Marechaussee capaciteit vrijkomen, dan weten wij bij Justitie nog wel andere dingen die de Koninklijke Marechaussee kan doen.

De heer **Heerts** (PvdA): In de brief staat dat het systeem van de irisscan ten behoeve van de identiteitscontrole voltooid is per 1 juli 2008. De Koninklijke Marechaussee kan daar op dat moment toch gewoon weer mee stoppen?

Minister **Hirsch Ballin**: De persoonscontrole wordt nu door twee beveiligingsmedewerkers in plaats van één uitgevoerd. In het derde onderdeel van de samenvatting van de maatregelen is dit te lezen.

Op de regionale luchthavens Eindhoven, Groningen, Maastricht en Rotterdam wordt ook op de kortst mogelijke termijn de 100% fysieke controle van personeel en de meegenomen goederen ingevoerd. De doorgangen worden voorzien van een scan die biometrische kenmerken, de iris of vingerafdrukken registreert. Anders wordt de identiteitscontrole steeds verricht door twee beveiligingsmedewerkers in plaats van één. Op de luchthaven Twente vindt op dit moment geen commercieel luchtverkeer plaats. Als dit wordt hervat, zal daar hetzelfde regime van toepassing zijn. Ik ben op dit punt minder in detail getreden over tijdschema's en dergelijke dan bij Schiphol, maar wij hebben de regionale luchthavens niet uit het oog verloren.

Ik heb helaas moeten constateren dat platformmedewerkers hebben meegewerkt aan het verstrekken

van informatie. Dit heeft de beveiliging schade toegebracht en haar in diskrediet gebracht. Laten wij daar geen doekjes om winden. Dit kan nooit de bedoeling zijn. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen moeten constant het beveiligingsbewustzijn van de medewerkers op peil houden. Daartoe dienen ook de activiteiten van de Koninklijke Marechaussee en van de Inspectie Burgerluchtvaart. Wij moeten onderkennen dat niet kan worden uitgesloten dat mensen zich lenen voor het verstrekken van informatie. Dit is een reden te meer om de 100% controle van het platformpersoneel op de in mijn brief aangegeven manier uit te voeren.

Ik heb de luchthaven uit-en-te-na gevraagd of de datum van 1 juli 2008 haalbaar is. Men heeft geen ruimte gelaten voor twijfel over de vraag of de luchthaven dit zou halen, ook wat betreft de fysieke voorzieningen.

In de pauze die ons was gegund hebben wij even gebeld met John F. Kennedy International Airport in New York. Daar was het nog middag. De door de heer De Wit genoemde toegangspoorten hebben daar acht maanden gestaan. Volgens de telefonisch verkregen gegevens is er op dit moment geen enkele personeelsdoorgang van een irisscan voorzien. Daar pakt men het dus op een andere manier aan. Ik wil daarmee overigens niet suggereren dat dit minder indringend is. Wij zullen de technologie toepassen waar de heer De Wit op doelde. Wij zullen straks internationaal gezien behoren tot de koplopers. Dat vind ik belangrijk.

Er zijn ons geen eerdere, vergelijkbare, incidenten gemeld, waarbij een medewerker zijn pas misbruikt of in een tas verstopte verboden voorwerpen meeneemt. Daarom reageren wij nu met de extra maatregelen. Natuurlijk komen er incidenten voor in allerlei soorten en maten. Ik heb in de brief het incident vermeld over de noodknop van de boarding gate en de personeelsdoorgangen. Daarover had De Telegraaf ook geschreven. Op incidenten die worden gemeld, worden uiteraard maatregelen getroffen. Dat mag worden verwacht van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol. Nauw toezicht op het pasgebruik door de personeelsleden heeft ertoe geleid dat meer dan 250 personen een intrekking van de pas hebben ondergaan, omdat zij zich niet hielden aan de daarvoor gestelde regels. Daaronder waren 20 definitieve intrekkingen. Incidenten komen voor, net zoals in andere organisaties, en daarop hoort met scherp te worden gereageerd door de verantwoordelijken, ook die van de luchthaven.

De heer Van der Staaij vroeg of de dynamisering van het veiligheidsonderzoek versneld ingevoerd kan worden. De AIVD kan starten met dynamisering als hij rechtstreeks geautomatiseerde toegang krijgt tot politie- en justitiebestanden. Daaraan wordt op dit moment gewerkt. Overleg daarover tussen beide ministeries is gaande. Ik wil er absoluut geen twijfel aan laten bestaan dat ik dit wenselijk vind. Waar aanvullende wettelijke regels nodig zijn, zal ik daarvoor zo snel mogelijk samen met mijn collega voorstellen doen. Wat mij betreft moet van gegevensuitwisseling gebruik worden gemaakt als dat zo duidelijk in het belang van de veiligheid is. Ik hoop dat dit onderwerp eveneens de aandacht zal hebben wanneer de Kamer het wetsvoorstel ten aanzien van de dataretentie uit de telecommunicatie bespreekt. Ik weet dat dit onderwerp omstreden is. Sommige belanghebbenden hebben liever dat deze gegevens eerder worden gewist. Uit de ervaring van het justitiële werk weten wij dat ook na tijdsverloop behoefte aan

Hirsch Ballin

deze gegevens bestaat. Ik hoop dat wij ons op dat moment ook allemaal bewust zullen zijn van het belang van de veiligheid.

De terugkijktermijn van de AIVD is vijf jaar.

De KMar houdt toezicht op de manier die ik aan het begin van mijn antwoord aangaf en is verantwoordelijk voor de grensbewaking en de politietaken op Schiphol. Aan het grenstoezicht op Schiphol is vanuit het justitieel gezag de afgelopen jaren hoge prioriteit gegeven. Er zijn gelden uit de zogenaamde Herbenreeks, extra middelen voor het grenstoezicht op Schiphol, gegeven. De commandant van de Koninklijke Marechaussee is ermee doende dat er door de extra middelen van 56 voltijds-equivalenten voldoende formatie is. Dit neemt niet weg dat er op dit moment een bezettingsprobleem is op het gebied van personeel, waarbij de formatie niet volledig wordt gevuld. Hierop doelde de heer Heerts en daarvan zijn wij ons bewust. Ik heb hierover ook persoonlijk gesproken met de leiding van de Koninklijke Marechaussee. Ik heb de Kamer hierover bericht in de antwoorden op Kamervragen van 19 april 2007. De hoofdoorzaak hiervan is een onvoorzien hoge uitstroom van personeel bij de Koninklijke Marechaussee in het algemeen en het district Schiphol in het bijzonder. De commandant van de Koninklijke Marechaussee heeft een hoge prioriteit toegekend aan het op orde brengen van de personele bezetting van het district Schiphol om zodoende de wachttijden bij de paspoortbalies terug te brengen. Dit is een van de punten van zorg waarover ik eerder heb bericht. Het is niet rechtstreeks een onderwerp van veiligheid, maar wel van de dienstverlening op Schiphol. In de gesprekken met de leiding van de Koninklijke Marechaussee heeft het punt van de personele bezetting eveneens onze aandacht en die van de kant van het justitiële gezag. Dit zullen wij ook zo scherp proberen te houden in onze contacten met Defensie en de Koninklijke Marechaussee.

De heer Heerts heeft verder de vraag gesteld of er mogelijkheden zijn voor een strafrechtelijke aanpak van iemand die zijn pas aan een ander ter beschikking stelt. Dit wordt inderdaad onderzocht, niet omdat dit nu onze prioriteit is naar aanleiding van de uitzending, maar omdat wij dit helder moeten hebben voor het geval dat anderen op dit punt tot imitatie zouden willen overgaan. Dit is de stand van zaken op dit moment. Op de vraag welk vervolg dit krijgt, kan ik op dit moment niet vooruitlopen.

De heer **Teeven** (VVD): Wordt daarbij ook gedacht aan het zelfstandig als misdrijf strafbaar stellen van het onbevoegd betreden van een luchtvaartterrein in Nederland?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik betrek deze vraag graag bij de verdere beoordeling van de maatregelen. Op dit moment geldt uiteraard de gewone strafbaarstelling voor het onbevoegd betreden van gebouwen en terreinen. Als zou blijken dat er op dit punt behoefte bestaat aan een specifieke aanvullende strafbepaling, zal ik dat niet uit de weg gaan.

De heer **Teeven** (VVD): Ik maak mijn vraag specifiek. Als de minister doelt op artikel 4.61, dan gaat het uiteraard om een overtreding. Mijn concrete vraag is of de minister in dit verband denkt aan het strafbaar stellen als misdrijf van het onbevoegd betreden van luchtvaart-

terreinen. Dit ook met het oog op de vraag van de heer Heerts.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat is heel goed denkbaar. Ik zal de vraag naar de behoefte aan aanvullende strafbepalingen bespreken met het Openbaar Ministerie. Ik ga er wel van uit dat de reactie hierop primair moet liggen in het daadwerkelijk beletten hiervan. Het moet niet liggen in het strafrechtelijk optreden indien zo'n geval zich desalniettemin voordoet. Ik zal graag bezien of de strafbaarstelling op het niveau misdrijf in plaats van op het niveau overtreding gebracht moet worden, als het gaat om specifieke gevaarlijke objecten.

De heer **De Wit** (SP): Ik heb een vraag over dit punt, en met name over de mogelijkheid van strafbaarstelling. Bij deze twee journalisten bestond er toch geen enkele opzet en geen enkel voornemen tot het plegen van een strafbaar feit? In hun geval heb je te maken met een heel andere situatie dan bij iemand die op zo'n terrein komt juist met de bedoeling om wapens te smokkelen of andere strafbare feiten te plegen. Het ging er hierbij om, een lek aan te tonen. Dat is iets heel anders dan een strafbaar feit beogen te plegen.

Minister **Hirsch Ballin**: De heer De Wit formuleert nu een mogelijk verweer indien een strafrechtelijke reactie zou worden overwogen. Hij verloochent zijn professie dus geen moment. Het is beter hier niet op vooruit te lopen en eerst te kijken wat de bevindingen zijn van dit onderzoek.

De heer Anker vroeg naar de geldigheid van tijdelijke passen. Ook dit punt en het punt van mogelijke verbeteringen bespreek ik graag met de luchthaven. De heer Anker zei ook dat het wantrouwen georganiseerd moet worden. Dat ben ik met hem eens. Dat behoort inderdaad bij het testen. Personen en objecten moeten getest worden via de mysterybenadering om zo te kijken of men voldoende alert is. Hier wordt al vele jaren met goed resultaat mee gewerkt. De samenvatting die de heer Anker gaf, is heel verhelderend. Er gaan zoveel mensen in en uit, dat er op een gegeven moment gewenning optreedt. Men denkt dat men elkaar kent. Dat moet en mag niet gebeuren. Dat moet gerealiseerd met een combinatie van mensen scherp houden en scherpe controles door middel van irisscans en andere scans. De heer Anker schetste dit zeer terecht.

De heer Pechtold zei dat er niet over het doel heen geschoten moet worden. De veiligheid moet serieus genomen worden, maar met een goede combinatie van maatregelen. Als het zo geformuleerd wordt, kan ik niet anders dan het met de heer Pechtold eens zijn. Ik hoop dat deze overeenstemming tussen hem en mij ook aanwezig zal zijn op het moment dat wij spreken over concrete maatregelen. Zijn opmerking impliceert namelijk dat wij bijvoorbeeld bij het bewaren, controleren en uitwisselbaar maken van gegevens, bereid moeten zijn om bepaalde dingen te doen. Die dingen hebben dan als voordeel dat er een bijdrage mee wordt geleverd aan de veiligheid, op een andere manier dan via het steeds verder opvoeren van fysieke controles. Het gaat op het gebied van veiligheid, preventie en terrorismebestrijding dus om de goede combinatie van maatregelen. Als het zo algemeen geformuleerd wordt, zijn de heer Pechtold en ik het eens. Ik ben er nog niet helemaal gerust op dat

Hirsch Ballin

dit ook het geval zal zijn als het over concrete maatregelen gaat.

De heer **Pechtold** (D66): Dat is wel een heel chique manier van uitlokking. Ik denk dat wij een heel eind komen. Ziet u echter mijn oproep van vandaag vooral om inderdaad naast de noodzaak van veiligheid de realiteit niet uit het oog te verliezen. U brengt op dat punt terecht in dat dat betekent dat je soms ook gegevens moet vasthouden. Dat ben ik met u eens, maar ik zeg ook dat je zo nu en dan maatregelen moet heroverwegen en horizonbepalingen en evaluatiemomenten moet indienen. De Kamer heeft daarover een motie aangenomen, die binnenkort wordt behandeld. Dat lijkt mij echter buiten de orde van dit spoeddebat.

Als egeltjes draaien wij hier om elkaar heen, maar wij worden het een eind met elkaar eens.

Minister **Hirsch Ballin**: Ook egeltjes kunnen paren.

De **voorzitter**: Dat is toch weer een interessante bijdrage aan het debat.

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. De Kamer kan de reactie op de aangenomen motie-Pechtold binnenkort tegemoet zien. Ik ben daarover in gesprek met mijn collega van BZK. Die reactie zal een goede aanleiding vormen om dit gesprek voort te zetten.

De heer **Teeven** (VVD): Ik had nog een vraag gesteld over de uitgaande controles op personeel. De douane wordt betrokken bij controles waarbij het personeel het platform verlaat en naar het buitengebied gaat. Kunt u daarover nog iets zeggen?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik begrijp uw wens. In mijn brief van gisteren heb ik echter voorrang gegeven aan die maatregelen die uit een oogpunt van veiligheid de hoogste prioriteit moeten hebben.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Toch blijft mijn inziens de kwestie van toezicht op beveiliging onduidelijk. Vanzelfsprekend is menselijk falen niet uit te sluiten evenmin als kwaadwillendheid. Maar om nu juist die veiligheids-cultuur scherp te houden, mensen alert te houden en hiaten in beveiliging op te sporen, is effectief toezicht op die beveiliging van groot belang, niet alleen bij doorgangen maar ook binnen de beschermde gebieden. Zo is mij nog niet duidelijk waarom een medewerker, zonder dat hij op dat moment daar hoort te zijn, een tas in het bagageruim van een vliegtuig kan leggen en kan weglopen, ongeacht de fase van afhandeling van het vliegtuig. Dat verbaasde mijn fractie ten eerste. Het toezicht moest dus naast de doorgangen ook op dit soort momenten gericht zijn. De uitzending van het televisieprogramma heeft hoe dan ook geleid tot verscherpte maatregelen en tot het sluiten van drie doorgangen. Over die doorgangen zei de minister dat de luchthaven deze voor sluiting als veilig beoordeelde, terwijl de minister ze nu toch als onveilig beoordeelt. Die constatering had eigenlijk door de KMar of door de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart moeten worden gedaan. Mijn fractie zou het dan ook ronduit bizar vinden

wanneer de journalisten die dit hebben aangekaart, strafrechtelijk worden vervolgd.

Over de inspectie dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beveiliging van Amsterdam Airport Schiphol in handen is van uiteenlopende partijen;

overwegende dat het toezicht op deze beveiliging op verschillende niveaus bij verschillende partijen ligt, waarbij de eindverantwoordelijkheid voor toezicht bij de minister van Justitie ligt;

overwegende dat het laatste incident blijk geeft van hiaten in het toezicht;

overwegende dat het van groot belang is dat het toezicht verbeterd en effectiever wordt;

overwegende dat dit toezicht zo onvoorspelbaar als mogelijk dient te zijn en in staat moet zijn, hiaten in beveiliging op te sporen;

verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze het toezicht op de primaire beveiliging van zowel passagiers als het personeel verbeterd kan worden en de Kamer daarover te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Azough. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (24804).

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. Dit debat lijkt mij van groot belang om ervoor te zorgen dat geen schijnveiligheid op Luchthaven Schiphol van toepassing is, in de zin dat er aan de kant van passagiers zeer zwaar en zeer strikt gecontroleerd wordt, soms met maatregelen waarover mijn fractie kritisch is, maar dat aan de kant van het personeel de deur wagenwijd openstaat. Dat moet in mijn ogen niet kunnen. Ik hoop dat dat vanaf nu en zeker vanaf juli 2008 afgelopen is.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording, ook van de door mij aangesneden punten. Ik moet wel constateren dat ik op een aantal van die door mij aangesneden punten de precisie die ik hoopte te krijgen in de beantwoording van de minister, toch nog niet helemaal heb gekregen. Daarom dien ik een aantal moties in om hem nog net iets verder te brengen en om hem een steun in de rug te geven.

Motie

De Kamer,

De Roon

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat steekproefsgewijze controles ter beveiliging van Schiphol alleen zinvol kunnen zijn indien de wijze van uitvoering van de streekproeven niet voorspelbaar is;

verzoekt de regering, te bevorderen dat niet alleen het trekken van dergelijke steekproeven, maar ook de wijze van uitvoering daarvan, willekeurig (dus niet sjabloonmatig) plaatsvindt, waardoor degenen die gecontroleerd moeten worden niet op eenvoudige wijze aan de controle kunnen ontkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Roon. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 48 (24804).

De heer **De Roon** (PVV): Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onaanvaardbaar is dat de gang van zaken bij controles op vitale toegangspunten op Schiphol door buitenstaanders kan worden waargenomen en op beeldmateriaal kan worden vastgelegd;

overwegende voorts dat de arbeidsomstandigheden bij het uitvoeren van toegangscontroles op vitale toegangspunten op Schiphol zodanig behoren te zijn dat deze een optimale alertheid van het beveiligingspersoneel bevorderen;

verzoekt de regering, te bevorderen dat deze controles op niet voor buitenstaanders waarneembare wijze en onder optimale arbeidsomstandigheden kunnen plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Roon. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (24804).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wat verstaat de heer De Roon onder "optimale arbeidsomstandigheden"?

De heer **De Roon** (PVV): Daar heb ik het volgens mij al over gehad. Ik heb gezien dat werknemers die controles moesten uitvoeren, dat in bittere kou moesten doen en daardoor stonden te huppelen en kennelijk niet voldoende aandacht konden opbrengen voor de controle die zij moesten uitvoeren; daar waren zij niet voldoende nauwkeurig in. Dat lijkt mij dus te verbeteren.

Dan de derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onaanvaardbaar is dat de beoordeling van aanvragen van Verklaringen van Geen Bezwaar voor veiligheidsfuncties op Schiphol plaatsvindt aan de hand van een gestandaardiseerde werkwijze die primair uitsluitend is gericht op een check met betrekking tot justitiële antecedenten en gegevens van inlichtingendiensten;

overwegende dat het menselijk oog onmisbaar is voor de beoordeling van voor de veiligheid bepalende factoren;

verzoekt de regering, te bevorderen dat iedere aanvraag van een Verklaring van Geen Bezwaar voor een veiligheidsfunctie op Schiphol door individuele medewerkers van de Koninklijke Marechaussee of van de AIVD wordt beoordeeld, mede op basis van een controle van het cv van degene voor wie de verklaring is aangevraagd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Roon. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (24804).

De heer **De Roon** (PVV): Dan de vierde en laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beveiliging van de Tweede Kamer in de ogen van topfunctionarissen van Schiphol als minder dan de beveiliging van Schiphol wordt beoordeeld en in hun ogen een dikke onvoldoende scoort;

overwegende dat het onaanvaardbaar is dat de beveiliging van het hart van de democratie tekortschiet;

verzoekt de Voorzitter van de Tweede Kamer, op zeer korte termijn met de minister van Justitie en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding in overleg te treden over een onderzoek naar het beveiligingsniveau van de Tweede Kamer en over de voorgenomen wijze van uitvoering van dit onderzoek binnen een week de Kamer schriftelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Roon. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (24804).

De Roon

De heer **Anker** (ChristenUnie): Eenieder is vrij om moties in te dienen, zoals wij ook in de afgelopen week hebben zien gebeuren. Toch heb ik een vraag aan de heer De Roon. Enkele functionarissen van de luchthaven Schiphol hebben geconstateerd dat de beveiliging van de Tweede Kamer totaal anders is dan de beveiliging van Schiphol en, als zij die naast elkaar leggen, zwaar onvoldoende zou scoren. Ik begrijp dat wel, want wij zijn gelukkig geen vliegveld. Ik vind het ook een beetje vreemd om zo'n opmerking, die terloops is gemaakt in een vertrouwelijke briefing, aan te grijpen als signaal dat er iets grondig mis is met de beveiliging van "het hart van de democratie", zoals de heer De Roon zegt. Trekt hij de zaken daarmee niet een beetje uit hun verband? Wij hebben het hier regelmatig gehad over de beveiliging van personen et cetera. Heeft de heer De Roon andere signalen waaruit hij kan opmaken dat het niet goed gaat met de beveiliging van dit gebouw?

De heer **De Roon** (PVV): Ik dank de heer Anker voor deze vraag, want die geeft mij de gelegenheid om hier nog wat meer over te zeggen. De Tweede Kamer is niet vergelijkbaar met een vliegveld. Dat is op zich, in het algemeen gesproken, natuurlijk waar. Als het gaat om de vraag wat een potentieel doelwit is van een terroristische aanslag, zou ik zeggen dat de Tweede Kamer wel degelijk in beeld komt, net zoals een internationaal vliegveld. Als mensen die verantwoordelijk zijn als topfunctionaris voor de beveiliging van een vliegveld, hier te gast zijn en zeggen dat zij bij de ingang al allerlei dingen zien die beneden de maat zijn en dik onvoldoende scoren, vind ik dat er alle reden is om daar onmiddellijk op in te springen. Het gaat namelijk om de veiligheid van het hart van de democratie. Dat kunnen wij toch niet laten passeren?

De **voorzitter**: Omdat dit niet echt het onderwerp van het debat van vanavond is, stel ik voor dat wij deze gedachtewisseling kort houden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Als de heer De Roon het echt zo belangrijk vindt en onmiddellijk wil reageren, waarom heeft hij tijdens het overleg dan zijn mond gehouden?

De heer **De Roon** (PVV): De redenen daarvoor zijn eenvoudig. Het lijkt mij niet gepast om met de mensen die deze opmerkingen hebben gemaakt, een debat aan te gaan of om met mijn mede-Kamerleden in aanwezigheid van die mensen een debat aan te gaan over de vraag hoe wij dit moeten beoordelen en wat wij ermee gaan doen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het is wel gepast om de mensen nu in verlegenheid te brengen?

De heer **De Roon** (PVV): Ik breng nu niemand in verlegenheid. Ik bespreek dit nu op de plaats waar het thuishoort, namelijk in deze Kamer.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer De Roon zegt dat hij het bespreekt op de plaats waar het thuishoort. De beveiliging van de Kamer is geen onderwerp dat wij openbaar behoren te bespreken. Dat is nu eenmaal de essentie van de beveiliging hier. Hierover wordt wel gesproken in het Presidium. Waarom

vertelt de heer De Roon niet gewoon aan het lid van zijn fractie in het Presidium dat dit punt speelt? Dan kunnen wij wellicht nog met de mensen spreken die vanmiddag deze mededelingen hebben gedaan. Dan kan er ook het snelste op worden gereageerd, sneller dan als er eerst een brief en dan een debat of iets dergelijks komt. Waarom wil de heer De Roon die weg niet kiezen? Ik zou hem adviseren om die weg alsnog te kiezen.

De heer **De Roon** (PVV): Dat doe ik niet. Ik heb het hier nu aan de orde gesteld; dat ga ik niet terugtrekken. Ik vind dat het hier op zijn plaats is, gelet op het feit dat het ons allemaal aangaat. In wat ik heb gezegd, heb ik niets verteld over wat er mis is aan de beveiliging van de Kamer. Ik heb daarover inmiddels wel signalen gekregen van mensen binnen dit gebouw. Die ga ik hier uiteraard nu niet noemen. Dat kan dan mooi allemaal worden geïnventariseerd en onderzocht in het onderzoek waarom ik heb gevraagd.

□

De heer **De Wit** (SP): Voorzitter. De uitzending van SBS6 is een soort katalysator geweest die heeft blootgelegd dat er wat de beveiliging van Schiphol betreft nog een aantal gaten is dat tot ernstige consequenties zou kunnen leiden als het risico zich had voltrokken dat in beeld is gebracht. Ik juich de maatregelen toe die de minister in zijn brief aan de Kamer heeft voorgelegd, daarover moet geen misverstand zijn. Ik constateer alleen – en dat is mijn eigen inschatting van de situatie op dit moment – dat die maatregelen juist blootleggen dat het versneld invoeren ervan aangeeft dat wij in de afgelopen periode vermijdbare en onnodige risico's hebben gelopen.

Ik heb met de heer Teeven geconstateerd dat op één punt toch nog de vraag rijst of het systeem dat door de minister wordt voorgesteld, wel sluitend is. Wij hebben het dan over de uitgaande controles. Mijn fractie en die van de heer Teeven zijn van mening dat wij ook op dat punt een 100% controle zouden moeten invoeren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering een aantal aanvullende maatregelen voor de beveiliging van Schiphol heeft aangekondigd;

constaterende dat tot die maatregelen niet behoort een 100% fysieke controle van zowel personeelsleden die de luchthaven verlaten alsook van de door hen meegenomen voorwerpen;

van oordeel dat een dergelijke controle een belangrijke bijdrage kan leveren aan de veiligheid van Schiphol;

verzoekt de regering, per direct een 100% fysieke controle in te voeren van zowel personeelsleden die de luchthaven verlaten alsook van de door hen meegenomen voorwerpen,

De Wit

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Wit en Teeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (24804).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik dank minister voor de gegeven antwoorden. In eerste termijn heb ik al gereageerd op de brief. Ik ben bevestigd in de gedachte dat de nu genomen maatregelen scherp zijn. Het is van groot belang dat de definitieve maatregelen zo snel mogelijk worden ingezet. Het extra personeel dat nu nodig is, kan dan zo snel mogelijk op andere plekken worden ingezet. Verder heb ik goed van de minister begrepen dat ook de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart wordt ingezet. Wanneer er in de tussenliggende periode tot 1 juli aanbevelingen worden gedaan, ga ik ervan uit dat deze worden geïmplementeerd zodat de veiligheid maximaal wordt gewaarborgd.

De minister heeft een aantal belangrijke dingen gezegd over de cultuur; in eerste termijn ben ik daar al over begonnen. Dit blijft een belangrijk punt. De schakel personeel is belangrijk en heel kwetsbaar. Het maximale moet worden gedaan om te voorkomen dat daar een lek ontstaat. Ik roep de minister, en met hem de organisaties die daar werken, op om daaraan veel aandacht te besteden, met name in opleidingen, trainingen en controles. Ik hoop dat na 1 juli de veiligheid maximaal is gewaarborgd. 100% veiligheid bestaat niet, maar wij moeten wel werken aan maximale veiligheid.

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie dankt de minister voor zijn antwoorden. Zoals ik al zei, was hij heel snel met zijn reactie en die reactie was ook goed. Dat betekent wel dat het erg mis moet zitten. Nog niet zo lang geleden zei de minister tegen de VVD-fractie: soms zijn jullie wat te snel, over sommige dingen moet je goed nadenken. Ik ga ervan uit dat de minister goed heeft nagedacht, maar hij was in ieder geval buitengewoon snel. Dat kan niet anders hebben betekend dan dat wat hij constateerde, heel ernstig was. Toch denk ik, en met mij de heer De Wit van de SP-fractie, dat het toezicht dat de Koninklijke Marechaussee uitoefent op de beveiliging door Amsterdam Airport Schiphol, onvoldoende heeft gefunctioneerd. Volgens ons moet dit worden geïntensiveerd, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het toezicht van de Koninklijke Marechaussee (KMar) op de uitvoering van de beveiliging door Amsterdam Airport Schiphol onvoldoende heeft gefunctioneerd;

constaterende dat de minister van Justitie verantwoordelijk is voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en het

toezicht op de veiligheidscontroles uitgevoerd door de KMar;

overwegende dat de privaat-publieke verdeling van taken van beveiliging de noodzaak van een optimale borging van de verantwoordelijkheden met zich meebrengt;

oordeelt dat vanaf heden de frequentie van "onvoorspelbare" controles door de KMar substantieel moet worden verhoogd en verzoekt de regering de Kamer halfjaarlijks over de voortgang en de effectiviteit van het toezicht te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Teeven en De Wit. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53 (24804).

De heer **Teeven** (VVD): Ik heb nog een andere motie, over de strafbaarstelling van het onbevoegd betreden van een luchthaven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het absoluut onwenselijk is dat personen die daartoe niet gerechtigd zijn, zich bevinden op een vanuit beveiligingsoptiek kwetsbaar gebied als de Nederlandse luchthavens;

overwegende dat van een kwalificatie van een dergelijke gedraging, het zonder daartoe gerechtigd zijn betreden van (delen) van de luchthaven, als misdrijf een afschrikwekkende werking uitgaat;

van mening dat dit zowel preventief als repressief kan bijdragen aan de bescherming en optimalisering van de veiligheid in de burgerluchtvaart;

verzoekt de regering, te komen tot een strafbaarstelling als misdrijf van het zonder daartoe gerechtigd te zijn betreden van (delen) van een luchthaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Teeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (24804).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Allereerst wil ik de minister danken voor zijn uitvoerige beantwoording. Deze was evenwichtig en realistisch getoetst. Het incident is serieus genomen. De nu voorziene maatregelen worden wel ingepast in het beveiligingsprogramma voor Schiphol, waarover al veel langer wordt gesproken. Dit debat is bepaald niet in het incident blijven hangen. De brief van 2007 over het beveiligingsprogramma is

Van der Staaij

vanavond nog eens grondiger besproken dan destijds, en is zelfs in het perspectief geplaatst van de eerdere brieven uit 2005. Het is toch winst dat daarmee historische diepgang is gegeven aan dit debat over het incident.

Tot slot nog iets over de gegevensuitwisseling, de herhaalde naslag van gegevens en de gegevenskoppeling in het kader van de AIVD-onderzoeken. Ik ben blij met de reactie van de minister op dit punt, maar ik hoop dat daar grote spoed achter kan worden gezet en dat het niet te veel op de lange baan terecht komt door allerlei, ook in juridisch opzicht, te nemen hobbels.

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik heb nog een paar specifieke vragen. Het gaat mij met name om het verscherpte toezicht van de Koninklijke Marechaussee. Ik begrijp dat dit structureel is. Kennelijk krijgt de Marechaussee daarvoor extra capaciteit. Is de minister ervan overtuigd dat het toezicht van de Marechaussee op die private beveiligingsbedrijven in voldoende mate serieus wordt genomen? Met andere woorden: zijn de commerciële belangen en de publieke belangen van de Marechaussee voldoende in balans? Als er verscherpt toezicht is waar niemand zich vervolgens aan houdt, dan hebben wij ook weer een probleem. Om hoeveel Marechaussees gaat het? Ik heb vanmiddag begrepen dat enkele tientallen dat werk nu al doen. Hoeveel zijn dat er dan extra? Dat is natuurlijk structureel en daarvoor zullen dan ook wel weer mensen moeten komen.

Mijn volgende vraag is er een uit de eerste termijn die niet is beantwoord. Wat is er waar van het bericht dat de Schipholtop heeft aangedrongen op de inzet van meer Marechaussees bij de beveiliging? Wordt dan bedoeld op meer inzet op het toezicht of op die beveiliging? Dat luistert natuurlijk heel nauw, want wij moeten geen publieke Marechaussees gaan inzetten voor private taken. Daar had ik graag nog even helderheid over.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording en spreek mijn waardering uit voor de steun voor het georganiseerde wantrouwen, dat de instelling zou moeten zijn. Ik heb nog één vraag, namelijk een vraag die ik ook in eerste termijn heb gesteld. Het is iets dat mij zorgen blijft baren, al kon ik er niet al te concreet op ingaan. Ik wilde namelijk niet te veel vertellen van wat wij vanochtend hebben gehoord tijdens de technische briefing. Ik hoorde vanochtend dat de onderzoeksjournalist – en ik zal niet al te concreet worden – wist hoe hij zich over het terrein moest bewegen om buiten het zicht van allerhande camera's te blijven. Ik vertel niet hoe hij dat deed, maar hij wist het wel. Dat maakt mij toch ongerust. Je bent daar dan doorheen en dan is het blijkbaar niet al te moeilijk om je vervolgens over zo'n vliegveld te bewegen. Dat bedoelde ik eigenlijk met die keten. Als je eenmaal door die eerste controle heen bent, moeten wij ervoor zorgen dat er daarna voldoende achtervang is. Die zorg heb ik in eerste termijn geuit en ik heb daar geen concrete reactie van de minister op gekregen. Daarom herhaal ik dit nog een keer.

Ik ben er wel van overtuigd dat deze minister volledig doordrongen is van de ernst van de situatie en in eerste instantie een adequate maatregel heeft genomen. Wij moeten dit onderwerp echter actueel blijven houden. Als je dan hoort dat wij af en toe wat brieven hebben laten lopen omdat wij het even niet meer zo spannend vonden... Dit blijft blijkbaar toch een belangrijk onderwerp waarop wij scherp moeten blijven met elkaar.

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitvoerige en heldere antwoorden. Naar mijn mening is de uitkomst van het spoeddebat dat een journalist goed werk heeft gedaan, dat de minister en Schiphol adequaat hebben gehandeld en dat de Kamer in meerderheid heeft getoond realisme te betrachten, veiligheid belangrijk te vinden, maar maakbaarheid van veiligheid niet na te streven. Als de uitkomst van dit debat is dat de veiligheid van Schiphol zich heeft verlegd naar de veiligheid van de democratie en de Tweede Kamer, zodat de minister vanavond extra huiswerk krijgt, dan moeten wij ons toch afvragen of wij datgene wat terroristen beogen, namelijk onze democratie ontworpen en een sfeer van onveiligheid creëren, zelf niet een stap dichterbij hebben gebracht. Je zult maar tegen zo'n motie stemmen. Alsof je dan niet voor veiligheid hier bent.

De vergadering wordt van 22.20 uur tot 22.25 uur geschorst.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Met veel van wat er in de tweede termijn naar voren is gebracht, kan ik zonder meer instemmen. Dat geldt ook voor enkele wat meer samenvattende opmerkingen over de betekenis van de spreking van dit belangrijke onderwerp van vanavond.

De heer Heerts stelde enkele vragen over de capaciteit voor het toezicht bij de Koninklijke Marechaussee. Er zijn ongeveer 35 mensen bij de Koninklijke Marechaussee belast met een toezichtfunctie. Het pleidooi van de top van Schiphol voor meer mensen voor de Koninklijke Marechaussee richtte zich echter op een ander, ook belangrijk, onderwerp dan dit, namelijk de afhandeling van de controle van de reisdocumenten bij de doorlaatposten.

Ik zal verder aan de hand van de ingediende moties reageren. Ik heb inmiddels ook de genummerde versies van de moties. De motie van mevrouw Azough op stuk nr. 47 heeft betrekking op het verbeteren van het toezicht. Ik heb voldoende gezegd over de opzet van het toezicht en over de manier waarop dit is ingericht. Ik ben daarbij ingegaan op de rol van de inspectie daarin. Ik zeg de heer Van Haersma Buma toe dat ik eventuele aanvullende inzichten van de inspecteur voor de burgerluchtvaart naar voren zal brengen. In dit stadium en in het licht van de toezeggingen die ik zojuist heb gedaan, zie geen reden voor het aanvaarden van deze motie.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik benadruk dat ik de maatregelen in de brief van de minister volledig ondersteun. Hij heeft alleen nog een van mijn vragen niet beantwoord. Kan hij toelichten hoe het mogelijk is

Hirsch Ballin

dat een medewerker die op een bepaalde plaats niet hoort te zijn, namelijk bij het bagageruim van een vliegtuig, daar kan komen, een tas kan achterlaten en weer kan weglopen zonder dat dit wordt opgemerkt.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik kan het precieze verloop niet toelichten, want daarvoor is het materiaal te rudimentair. Ik ben in mijn brief op het incident ingegaan. Uiteraard behoort dit ook tot de zaken die de inspecteur voor de burgerluchtvaart verder zal bespreken. Daarbij moet ook worden gekeken naar het patroon van de bagageafhandeling door de afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen. Er hoort uiteraard een een-op-eenrelatie te zijn tussen de bagage die aan boord wordt gebracht en wat aanwezig is op het moment van sluiten van het luik. De norm is helder. Ik zal dit punt nog eens uitdrukkelijk onder de aandacht brengen van de inspecteur. Het is denkbaar dat wij op dit punt extra technologie kunnen inzetten in de toekomst op het punt van de tags waarmee identificatie van bagage kan plaatsvinden.

De motie van de heer De Roon op stuk nr. 48 betreft steekproefsgewijze controle. Binnen enkele dagen is er sprake van 100% controle. Dat maakt de benadering die hij voorstelt overbodig. Wellicht wil hij nog even nadenken over zijn motie in relatie tot de 100% controle.

De heer **De Roon** (PVV): Het gaat mij om de controles waarover in de brief staat dat die in de toekomst nog wel steekproefsgewijs plaatsvinden.

Minister **Hirsch Ballin**: Er zullen inderdaad bepaalde controles steekproefsgewijs worden uitgevoerd. De wijze van uitvoering daarvan moet uiteraard zodanig zijn dat men zich niet kan instellen op de uitkomst van de steekproef. Dat is duidelijk. Ik heb er dan ook geen behoefte aan dat dit in die zin in een motie wordt verwoord. Zoiets hoort uiteraard bij een professionele uitvoering van de steekproefsgewijze controles. Dit is mogelijk anders bij de steekproeven bij de bagage. Voor alle duidelijkheid: een bagagevoorwerp kan zich namelijk niet op steekproeven instellen.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Roon (24804, nr. 48) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Ik kom te spreken over de motie op stuk nr. 50. Daarbij gaat het om zeer grote aantallen. Dit moet dan ook op een professionele manier worden toegespitst op wat relevant is. Uiteraard is wat zich nu heeft voorgedaan ook reden om nog eens precies te kijken naar de informatie waarover geautomatiseerd kan worden beschikt door de AIVD. Dit is ook een punt van afstemming tussen onze diensten. Ik heb daarover al iets gezegd. Het curriculum vitae daarin betrekken, zou naar het professionele inzicht van degenen die deze controle bij de AIVD uitvoeren, als algemene eis over het doel heen schieten. Men hanteert indicatoren voor het signaleren van de risico's. Om deze reden moet ik deze motie ontraden.

De motie op stuk nr. 51 is aan u gericht, mevrouw de voorzitter. Het is niet nieuw dat ik u verzeker van onze volle medewerking, mede uit het oogpunt van de onderscheiden verantwoordelijkheden.

De motie op stuk nr. 49 gaat over het beeldmateriaal. Ik begrijp het punt. De heer De Roon brengt met deze

motie de waarnemingen van de controles onder de aandacht. De waarneembaarheid is evenwel niet op elke relevante plaats uit te sluiten. Wij moeten dit dus bezien in relatie tot wat realistisch is op het omvangrijke complex van de nationale luchthaven. Daarbij voert de heer De Roon het argument aan dat er erg veel bekeken en op camera vastgelegd kon worden. Dat begrijp ik. Wij zouden ook wat dit betreft over het doel heen schieten, als wij zo'n algemene regel zouden stellen, zoals die in deze motie is omschreven. Daarom kan ik deze motie niet aanraden.

De motie van de heren De Wit en Teeven op stuk nr. 52 gaat over 100% fysieke controle bij ook het uitgaande verkeer.

De **voorzitter**: Er is wat verwarring over de nummering van de moties.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik begrijp dat het nummer van de motie-De Wit/Teeven juist is. Deze gaat over 100% fysieke controle van zowel personeelsleden die de luchthaven verlaten als van de door hen meegenomen voorwerpen. Ik heb over die motie wat extra moeten nadenken. Aan de ene kant past zij wel in onze benadering. Ook zo kunnen wij nog nuttig werk doen. Aan de andere kant moeten wij ons realiseren dat dit uit een oogpunt van veiligheid niet de allerhoogste prioriteit heeft. Wij hebben te maken met een beperkte personeelsomvang en een beperkte capaciteit. Daarom ontraad ik de moeite. Ik had wel behoefte aan deze toelichting, want als er geen enkel capaciteitsprobleem zou zijn zou ik het ook willen doen. Gegeven de realiteit en de prioriteiten, die wij echt moeten leggen bij wat ik in mijn brief heb aangekondigd, is het volgen van de inhoud op dit moment niet verstandig. Ik heb gezegd hoeveel extra inzet al wordt geleverd van de douane, de Koninklijke Marechaussee en extra personeel voor de luchthaven.

De heer **Teeven** (VVD): Als uitgaande personen worden gecontroleerd, krijgen wij mijns inziens ook meer criminaliteit in beeld. Dat is een tweede doelstelling, zoals de minister terecht zegt. Mensen die geneigd zijn om zich met criminaliteit bezig te houden, laten zich wellicht gemakkelijker verleiden tot handelingen van terrorisme, door dingen op de luchthaven te verbergen. Op deze manier detecteer je meer personen dan bij alleen een controle op ingaande personen. Ik begrijp de overweging van de minister wel, maar de doelstelling is iets meer dan alleen criminaliteitsbestrijding.

Minister **Hirsch Ballin**: Daarom zei ik ook dat ik er even over moest nadenken. Ik hoop dat de heer Teeven na zijn inleidende opmerking in tweede termijn van mij wil aannemen dat dit niet per se lang hoeft te duren. Wij moeten wel realistisch zijn. Bij 100% controle op de toegang van het beveiligde deel van de luchthaven, is de uitgaande controle daardoor reeds minder hard nodig. Natuurlijk kunnen wij situaties bedenken waarin dat nuttig is. Mijn reactie was daarom niet onmiddellijk dat het absoluut niet moet gebeuren. De heer Teeven en andere leden van de Kamer hebben onderkend dat wij drastische extra maatregelen nemen, die veel personeel vergen. Voor het patroon van drastische extra maatregelen heb ik al intense gesprekken moeten voeren met andere betrokken ministeries. Als wij de motie daar bovenop doen, wetend dat het minder hard nodig is als

Hirsch Ballin

er 100% toegangscontrole is, kan ik de motie niet aanraden.

De heren Teeven en De Wit hebben een motie ingediend over de publiek-private verdeling van taken van beveiliging enzovoorts. In de voortgangsrapportages zal ik graag meenemen wat wij op dit terrein doen, inclusief de rol van de inspectie. De motie is wat mij betreft overbodig. Misschien is mijn toezegging aanleiding om de noodzaak van de motie te overwegen.

De heer **Heerts** (PvdA): Ik heb een paar keer aandacht gevraagd voor het verscherpte toezicht. Kan de minister in de voortgangsrapportage meenemen hoe de verdeling daarvan tussen douane en KMar uitvalt en hoeveel fte's dat structureel betreft? Ik begrijp dat de uitbreiding structureel is.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik ga graag in op de betekenis voor de personele bezetting, voor zover dat leidt tot de extra inzet die nodig is in de periode totdat de irisscans er zijn, want dan valt de noodzaak van extra personeel weer weg. Ik zal de personele consequenties bij KMar en douane graag in de voortgangsrapportage bespreken. Ik herhaal dat elke extra capaciteitsinzet van de Koninklijke Marechaussee op dit terrein gaat ten koste van belangrijke taken ten behoeve van justitie, vreemdelingenbeleid, grensbewaking enzovoorts. Wij zullen dit uiteraard permanent herijken in het overleg dat Justitie en Defensie hebben over de inzet van de Koninklijke Marechaussee. In de voortgangsrapportage zal ik vermelden hoe dat uitpakt in aantallen.

De heer Teeven diende een motie in over het als misdrijf strafbaar stellen van het zonder daartoe gerechtigd zijn betreden van delen van een luchthaven. Ik reageer graag instemmend. Het lijkt mij het beste dat wij de strafbaarstelling als misdrijf breder trekken en dat die niet alleen geldt voor de luchthavens maar ook voor andere vitale onderdelen van de infrastructuur. Op die wijze wil ik deze motie uitvoeren.

Voorzitter. Ik hoop hiermee mijn reactie op de moties voldoende te hebben gegeven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. De stemmingen over de moties vinden morgen plaats.

Sluiting 22.43 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. vier brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal met de mededeling dat zij in haar vergadering van dinsdag 12 januari 2008 de haar door de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (Rijks)wet gedrukt onder de nummers 30531 (R1810), 30876, 31139 en 30492 heeft aangenomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

2. de volgende brieven:

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van rapport "Het Nederlands Afrikabeleid 1998-2006, Evaluatie van de Bilaterale samenwerking" (29237, nr. 66);

een, van de minister en staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de druk op het zorgsysteem en uitdagingen voor de toekomst (31200-XVI, nr. 116).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld.