

Vergaderjaar 2007–2008

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 46

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 februari 2008

Naar aanleiding van recente publicaties in de pers en de uitzending «Undercover in Nederland» op 10 februari jl. over de beveiliging van de luchthaven Schiphol bericht ik u, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, als volgt. Daarbij merk ik op dat ik op uw verzoek tevens de Staatssecretaris voor Europese Zaken hierbij heb betrokken, in verband met het regelgevend Europees kader dat in de brief ter sprake komt.

Tijdens de Regeling van werkzaamheden van woensdag 6 februari 2008 is mij verzocht om een brief over de beveiliging op Schiphol. Ik hecht eraan te benadrukken dat ik de feiten zoals die thans bekend zijn geworden, zeer ernstig neem. De Koninklijke marechaussee heeft op mijn verzoek een feitenonderzoek gedaan naar de recente gebeurtenissen. Ik zend u hierbij een overzicht van de gang van zaken en de maatregelen die worden getroffen. Tegelijkertijd beoog ik met het onderstaande antwoord te geven op de schriftelijke vragen gesteld door het lid Van Haersma Buma, d.d. 7 februari 2008 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2007–2008, nr. 1303). Het onderstaande is gebaseerd op de bevindingen van het onderzoek tot op heden.

Berichtgeving

Uit de berichtgeving komt in hoofdlijnen het volgende naar voren. Een anonieme SBS 6-journalist (hierna te noemen: A) heeft via een uitzendbureau een baan gekregen als medewerker op het platform van de luchthaven. Hiervoor heeft hij, na een regulier onderzoek van de AIVD, een verklaring van geen bezwaar (VGB) ontvangen van de AIVD. Op basis hiervan is A voorzien van een Schipholpas. Zijn collega-journalist de heer Stegeman heeft eenmalig gebruik gemaakt van de werkkleding en het pasje van A en is met dat pasje de beveiligingscontrole doorgegaan met medeneming van een nepbom en nepcocaine. De beveiligingsambtenaar, werkzaam voor Amsterdam Airport Schiphol, heeft niet onderkend dat de heer Stegeman niet de pashouder was. Ook is de heer Stegeman niet

onderworpen aan een steekproefsgewijze controle op verboden voorwerpen. A, die gerechtigd was om op het platform te werken, heeft op een ander tijdstip eveneens een nepbom en nepcocaïne meegenomen door de beveiligingscontrole. Deze nepbom heeft hij tijdens zijn werkzaamheden in een vliegtuig verborgen en voor het vertrek van dit vliegtuig weer uit het laadruim gehaald. Ditzelfde heeft hij gedaan met de nepcocaïne. Verder wordt in de reportage vermeld dat het eenvoudig is om zonder controle goederen mee te nemen bij het verlaten van het beveiligde gebied.

Reactie

Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart heb ik onmiddellijk een onderzoek door de Koninklijke marechaussee gelast naar de toedracht van de gebeurtenissen. Voorts heb ik – in aanvulling op het feitenonderzoek – de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart verzocht het toezicht te onderzoeken. Daarbij merk ik op dat ik voorafgaand aan de berichtgeving over dit item niet ben geïnformeerd door SBS 6.

Ik deel mijn bevindingen met uw Kamer, waarbij ik zal ingaan op de gang van zaken en de gestelde vragen. Het onderstaande is – gelet op de urgentie van het onderwerp – gebaseerd op de voorlopige uitkomsten van het onderzoek van de Koninklijke marechaussee. Voor zover nader onderzoek daartoe aanleiding geeft, zal ik uw Kamer informeren.

Identiteitscontrole bij het betreden van het platform

Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor de uitvoering van de toegangscontrole. Bij het betreden van het platform geldt een 100% identiteitscontrole. Daartoe wordt de toegangspas gecontroleerd. De Koninklijke marechaussee voert regulier testen uit om te controleren of het beveiligingspersoneel daadwerkelijk de identiteit van de persoon in relatie tot toegangspas controleert. De tests in 2006 hebben geleid tot extra maatregelen door de luchthaven. De testresultaten uit 2007 waren bevredigend.

In het onderhavige geval is door de beveiligingsmedewerker niet onderkend dat de heer Stegeman op de pas van zijn collega – en in diens werkkleding – het platform heeft betreden. Een menselijke fout valt echter nooit geheel te voorkomen. Dit is de reden waarom de huidige Schipholpassen voorzien zijn van een biometrisch kenmerk (iris). Met behulp daarvan wordt nu al een groot aantal doorgangen naar de meest kwetsbare gebieden gecontroleerd, zodat persoonsverwisseling wordt voorkomen. De toepassing van de irisscan is vooralsnog geen EU-vereiste. Schiphol is de eerste EU-luchthaven die de irisscan toepast als uitbreiding op de 100% identiteitscontrole. Zoals ik uw Kamer al eerder heb bericht (Tweede Kamer, 2006–2007, 24 804, nr. 44) loopt er op dit moment een project om alle doorgangen naar de meest kwetsbare delen van het luchtvaartterrein consequent en zonder uitzondering te voorzien van een irisscan. Uiteraard is er naar aanleiding van het incident onmiddellijk verscherpte aandacht gevraagd voor de persoonsverwisseling en vindt de identiteitscontrole steeds door twee beveiligingsmedewerkers plaats.

Fysieke controle van personen en door hen meegenomen voorwerpen bij het betreden van het platform

De onderzoeksjournalisten stellen tijdens de werkzaamheden geen enkele keer fysiek te zijn gecontroleerd. Hierdoor zou het eenvoudig zijn om goederen mee te smokkelen.

A, als – een door de AIVD gescreende – platformmedewerker, was bevoegd om zich op het platform te begeven en zich voor zijn werkzaamheden in een KLM-vliegtuig te begeven. De reporter heeft in de reportage aangegeven dat zijn collega bij één van die gelegenheden een door hem meegesmokkelde nepbom heeft achtergelaten en voor vertrek weer uit het vliegtuig gehaald. Ditzelfde heeft hij gedaan met een zak nepcocaïne.

In het televisieprogramma wordt de indruk gewekt dat het niet toegestaan zou zijn om als platformmedewerker in de cabine van een vliegtuig te komen. Het is voor de medewerkers van de KLM toegestaan zich in de cabine van een vliegtuig van de KLM te begeven tot het moment dat een vliegtuig, vlak voordat de passagiers instappen, aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen. Uit het programma kan men afleiden dat op het moment dat de SBS 6-journalist zich in het vliegtuig bevond, schoonmaakpersoneel en cateringpersoneel nog bezig waren met hun werkzaamheden, met andere woorden op een moment voordat de voorgeschreven beveiligingscontrole plaats zou vinden. In het kader van de beveiliging is dit een wezenlijk verschil.

Voor wat betreft het plaatsen van de nepbom in het bagageruim merk ik het volgende op. Uit de montage van de beelden die in de reportage werden vertoond, is niet duidelijk te constateren in welk stadium van «afhandeling» het vliegtuig verkeerde. Dit is van essentieel belang om te bepalen in hoeverre er sprake is van een onregelmatigheid in de beveiliging van het vliegtuig. Ook blijft de vraag of het een vertrekkend vliegtuig betrof of één dat zojuist was gearriveerd. Uit de beelden is wel te constateren dat er ruimbagage in het ruim lag. In dat geval zou, bij een vertrekkend toestel, het ruim onder voldoende toezicht dienen te staan door de luchtvaartmaatschappij voordat het gesloten wordt.

Ik benadruk dat een goede beveiliging altijd afhangt van de menselijke factor en onder druk komt te staan als een medewerker hulp biedt aan kwaadwillenden.

Bij het betreden van het platform geldt, naast een 100% identiteitscontrole, een steekproefsgewijze fysieke controle van personen en de door hen meegenomen goederen, hetgeen in overeenstemming is met de EU-regelgeving.

Bedoelde regelgeving voorziet tevens in een strenger regime dat uitgaat van een 100% fysieke controle van personeel, meegenomen voorwerpen en voertuigen met ingang van 1 juli 2009. Uw Kamer heb ik evenwel bij brief van 13 juli 2007 (TK 2006/07, 24 804, nr. 44) bericht ernaar te streven dit veiligheidsregime uiterlijk 1 juli 2008 te willen realiseren. Amsterdam Airport Schiphol heeft daarvoor forse infrastructurele aanpassingen in gang gezet. Het gaat daarbij om een ombuiging van ruim twintigduizend dagelijkse bewegingen van personeel en voertuigen.

Naar aanleiding van de berichtgeving heb ik besloten tot het op de kortst mogelijke termijn treffen van extra maatregelen ten aanzien van de fysieke controle van personen en de meegenomen voorwerpen. Er zullen drie personeelsdoorgangen worden gesloten. Daarnaast zal op de kortst mogelijke termijn de 100% fysieke controle van personeel en hun meegenomen goederen worden ingevoerd. Ik verwacht dat dit laatste binnen enkele dagen gerealiseerd zal zijn.

Controle bij het verlaten van het platform

De SBS 6-journalisten stellen dat het eenvoudig is om goederen het beveiligde gebied uit te smokkelen, aangezien zij niet zijn gecontroleerd bij het verlaten van het beveiligde gebied. Bij het verlaten van het beveiligde gebied vindt er 100% identiteitscontrole plaats.

Zoals aangegeven in mijn brief van 13 juli 2007 aan Uw Kamer (Tweede Kamer, 2006/07, 24 804, nr. 44), worden er zogenaamde onvoorspelbare controles uitgevoerd op medewerkers die de luchthaven verlaten. Deze controles vinden plaats in samenwerking tussen de KMar, de Douane en Amsterdam Airport Schiphol.

Met onmiddellijke ingang zal het aantal controles van de medewerkers die de luchthaven verlaten, worden verhoogd. Voor wat betreft de langere termijn wordt ten behoeve van het terugdringen van smokkel, diefstallen en dergelijke, reeds gewerkt aan een effectievere controlesystematiek waarbij onder meer gebruik wordt gemaakt van gericht cameratoezicht, grotere onvoorspelbaarheid van de controles en een betere informatie-uitwisseling tussen de betrokken diensten op Schiphol.

Achtergrondonderzoek werknemers

De Schipholpas

Het beschermd gebied op Schiphol is alleen toegankelijk met een Schipholpas. Schiphol verstrekt deze passen aan personen die vanwege hun werkzaamheden regelmatig op het beschermde gebied van de luchthaven moeten zijn. Een vereiste voor het verkrijgen van deze Schipholpas is een «verklaring van geen bezwaar» (VGB) van de AIVD. De AIVD verstrekt of weigert een VGB op basis van een veiligheidsonderzoek.

Uitvoering veiligheidsonderzoeken ten behoeve van Schipholpas

De Koninklijke marechaussee (KMar) voert, onder mandaat van de AIVD, de veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart uit. De KMar mag een VGB uitgeven, maar niet weigeren. Wanneer er aanleiding is voor het weigeren van een VGB, neemt de AIVD de onderzoeken over van de KMar. In 2007 is meer dan 40 000 keer een VGB aangevraagd ten behoeve van werkzaamheden op burgerluchthavens in Nederland.

De procedure is als volgt. Degene die een VGB nodig heeft voor een Schipholpas en diens werkgever vragen een veiligheidsonderzoek aan bij de KMar. Een aanvraag bestaat uit een Staat van Inlichtingen (SVI) van de aanvrager en een verklaring ingevuld en ondertekend door de werkgever waarop de gegevens van de aanvrager en diens beoogde functie staan vermeld. De KMar, en indien nodig de AIVD, voeren het onderzoek uit. De resultaten worden gecommuniceerd naar de aanvrager van de VGB en de werkgever. Indien de KMar de VGB afgeeft, geschiedt dit namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dit verklaart waarom tijdens het televisieprogramma een VGB werd getoond op briefpapier van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Het veiligheidsonderzoek

In een veiligheidsonderzoek naar de burgerluchtvaart wordt onder meer gekeken naar de verblijfplaats en verblijfsduur in Nederland, naar justitiële gegevens en naar AIVD-gegevens van degenen die de Schipholpas aanvraagt en diens partner. Daarbij wordt een aantal jaren terug in de tijd gekeken. De beoordeling van de gegevens gebeurt op basis van de specifieke veiligheidsrisico's in de functie. Wanneer de KMar, die – zoals vermeld – hierbij namens de AIVD optreedt, voldoende waarborgen heeft, wordt een VGB verstrekt.

Het verstrekken van een VGB is een momentopname. Wanneer er signalen zijn die voor de AIVD aanleiding kunnen zijn voor een hernieuwd veiligheidsonderzoek, wordt dit onderzoek gestart. Dit kan tot gevolg hebben dat een VGB moet worden ingenomen en de houder van de Schipholpas niet meer aan alle vereisten voor deze pas voldoet. Het onderhavige incident onderstreept nogmaals de noodzaak tot het dynamisch raadplegen van politie- en justitiegegevens om vast te stellen of hieruit een aanleiding blijkt voor een herhaalonderzoek. De AIVD werkt eraan deze geautomatiseerde naslag nog dit jaar mogelijk te maken.

Journalist en veiligheidsonderzoek burgerluchtvaart

De AIVD is niet gerechtigd in het openbaar inhoudelijke mededelingen te doen over individuele veiligheidsonderzoeken en kan derhalve alleen in algemene zin reageren op dit concrete geval.

SBS 6 zet vraagtekens bij de screening van de AIVD omdat een medewerker van een journalistiek productiebedrijf een «verklaring van geen bezwaar» heeft gekregen voor een Schipholpas. Zoals eerder aangegeven beoordeelt de AIVD gegevens op basis van specifieke veiligheidsrisico's in een functie. Het enkele feit dat een (kandidaat-)vertrouwensfunctionaris journalist is (geweest), vormt niet automatisch een veiligheidsrisico en is derhalve geen reden voor het weigeren van een VGB.

Maatregelen

Incidenten in het verleden waren reeds eerder aanleiding om maatregelen te nemen. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie toegangsbeheer Schiphol zijn diverse maatregelen genomen die hebben geleid tot een verdere verscherping van de beveiliging. Uw Kamer is hierover regelmatig geïnformeerd (TK 2004/05, 2005/06, 2006/07, 24 804, nrs. 30, 39, 44).

Ik hecht eraan in algemene zin op te merken dat de beveiliging op Schiphol in overeenstemming met de Europese regelgeving wordt uitgevoerd en in zijn algemeenheid goed is. Schiphol wordt regelmatig door internationale instanties (EU en ICAO) geïnspecteerd, waarbij alle aspecten van de beveiliging van de burgerluchtvaart «en detail» worden beoordeeld. Daarnaast houdt de Koninklijke marechaussee dagelijks toezicht op de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen en is er sprake van een systematische beoordeling van het functioneren van de beveiliging door de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart. De perceptie dat de veiligheid op een luchthaven 100% gegarandeerd kan worden, is onjuist. De mogelijkheid dat medewerkers met een geldige luchthavenpas tot criminele activiteiten overgaan c.q. hulp bieden aan anderen, kan nooit volledig worden uitgesloten.

Samenvattend heb ik naar aanleiding van de incidenten de volgende extra maatregelen genomen:

- Drie personeelsdoorgangen zijn met ingang van heden gesloten.
- De 100% fysieke controle van personeel en hun meegenomen voorwerpen wordt binnen enkele dagen ingevoerd.
- Per 1 juli 2008 zullen alle doorgangen naar het platform worden voorzien van een irisscan ten behoeve van de identiteitscontrole. In de periode daaraan voorafgaand wordt met onmiddellijke ingang de identiteitscontrole steeds verricht door twee in plaats van één beveiligingsmedewerker.
- De Koninklijke Marechaussee zal verscherpt toezicht houden op de uitvoering van bovengenoemde maatregelen.

- Met onmiddellijke ingang zal het aantal onvoorspelbare controles van de medewerkers die de luchthaven verlaten, worden verhoogd.

Deze maatregelen acht ik passend. Ik zal een en ander nog in een aanwijzing vastleggen.

Ten slotte

In De Telegraaf van 11 februari jl. is een bericht verschenen inzake het onbevoegd betreden door een passagier van een voor vertrek gereedstaand vliegtuig. Teneinde onjuiste beeldvorming te voorkomen, maak ik van deze gelegenheid gebruik om hierop te reageren.

Uit de door mij bij de Koninklijke marechaussee opgevraagde inlichtingen blijkt dat een passagier die reeds een volledige veiligheidscontrole had ondergaan, aangezien het de Schengen-terminal betrof, zich toegang heeft verschaft tot het vliegtuig door het indrukken van de noodknop naast de toegangsdeur van de passagiersbrug.

De noodknop naast de toegangsdeur is wettelijk voorgeschreven teneinde een extra vluchtroute te creëren in geval van brand. Het indrukken van de noodknop leidt automatisch tot een melding in de meldkamer en conform protocol wordt er beveiliging naar de gate gestuurd. Na onderzoek ter plaatse wordt de Duty Manager Security van Schiphol geïnformeerd en indien noodzakelijk de Koninklijke marechaussee. Tevens worden er, indien daar aanleiding toe is, extra beveiligingsmaatregelen uitgevoerd.

Voor vertrek is het toestel door de luchtvaartmaatschappij onderworpen aan een extra beveiligingsdoorzoeking. Daarnaast heeft de Koninklijke marechaussee het toestel doorzocht met behulp van een explosievenhond.

Het incident is conform de geldende beveiligingsprocedure afgehandeld en heeft geen afbreuk gedaan aan het veiligheidsniveau van de luchthaven.

De minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin