

Vergaderjaar 1994–1995

19 326

Akkoord tussen de Regeringen van de Benelux, de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk betreffende geleidelijke afschaffing van grenscontroles, Schengen, 14 juni 1985

23 584

Goedkeuring van het op 6 november 1992 te Madrid tot stand gekomen Protocol betreffende de toetreding van de Helleense Republiek tot het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985 en van de eveneens op 6 november 1992 te Madrid tot stand gekomen Overeenkomst betreffende de toetreding van de Helleense Republiek tot de Overeenkomst tot uitvoering van het Akkoord van Schengen van 19 juni 1990, beide gewijzigd bij de Protocollen, respectievelijk de Overeenkomsten van 27 november 1990 en 25 juni 1991 betreffende de toetreding van respectievelijk de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Spanje en de Republiek Portugal

Nr. 109

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 april 1995

De vaste commissie voor Justitie¹ en de algemene commissie voor Europese Zaken² hebben op 5 april 1995 overleg gevoerd met de Staatssecretarissen van Buitenlandse Zaken en Justitie over **recente ontwikkelingen op Schiphol in verband met de Uitvoeringsovereenkomst van Schengen, over het wetsvoorstel inzake de**

¹ Samenstelling:

Leden: V.A.M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Groenman (D66), Korthals (VVD), Janmaat (CD), De Hoop Scheffer (CDA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M.M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Aiking-van Wagingen (AOV), Rabbae (GroenLinks), J.M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoep (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Dijkman (PvdA), De Graaf (D66), Rouvoet (RPF), B.M. de Vries (VVD), O.P.G. Vos (VVD). Plv. leden: Koekkoek (CDA), Van den Berg (SGP), Van Vliet (D66), Dees (VVD), Marijnissen (SP), Biesheuvel (CDA), Hirsch Ballin

(CDA), Doelman-Pel (CDA), Van Traa (PvdA), Van Heemst (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Vliegthart (PvdA), Boogaard (AOV), Sipkes (GroenLinks), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Te Velddhuis (VVD), Van Boxtel (D66), Van der Heijden (CDA), Apostolou (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), Leerkes (Unie 55+), Van den Doel (VVD), Weisglas (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van der Linden (CDA), Blauw (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), Weisglas (VVD), Terpstra (CDA), Verspaget (PvdA), De Hoop Scheffer (CDA), Ter Veer (D66), voorzitter, Ybema (D66), Van Middelkoop (GPV), Leers (CDA), Sipkes (GroenLinks), Van Rooij (CDA), Woltjer (PvdA), ondervoorzitter, Hendriks,

Voûte-Droste (VVD), Schuurman (CD), Hessing (VVD), Van den Bos (D66), Van Oven (PvdA), Hoogervorst (VVD), Rouvoet (RPF), Van Waning (D66), Houda (PvdA), Rehwinkel (PvdA).

Plv. leden: Bukman (CDA), De Korte (VVD), Van Traa (PvdA), Blauw (VVD), Verhagen (CDA), Van der Ploeg (PvdA), De Jong (CDA), Hirsch Ballin (CDA), De Graaf (D66), Van den Berg (SGP), Van der Hoeven (CDA), M.B. Vos (GroenLinks), Hillen (CDA), Sterk (PvdA), Boogaard (AOV), O.P.G. Vos (VVD), Poppe (SP), Van Heemskerck Pillis-Duvekot (VVD), Roethof (D66), Crone (PvdA), Verbugt (VVD), Leerkes (Unie 55+), Hoekema (D66), Adelmund (PvdA), Lilipaly (PvdA).

**toetreding van Griekenland tot Schengen (23 584) en over het
mobiel vreemdelingentoezicht.**

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
V. A. M. van der Burg

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Ter Veer

De griffier van de vaste commissie voor Justitie,
De Gier

Stenografisch verslag van een algemeen overleg van de vaste commissie voor Justitie en de algemene commissie voor Europese Zaken

Woensdag 5 april 1995

Aanvang 19.00 uur

Voorzitter: V.A.M. van der Burg

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

V.A.M. van der Burg, Rijpstra, Van den Berg, Weisglas, Sipkes, Dittrich, De Graaf, Van Oven, De Hoop Scheffer en Verhagen,

alsmede de heer Patijn, staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, en mevrouw Schmitz, staatssecretaris van Justitie, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministeries. Van de ambtenaren nam de heer Demmink deel aan de beantwoording.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretarissen en de hen vergezellende ambtenaren van harte welkom. De staatssecretaris van Justitie heeft mij gevraagd om nog enige nadere informatie te mogen geven, volgend op de brief die ons heden heeft bereikt.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voordat u daartoe overgaat, heb ik een opmerking over de procedure. Ik heb voorgesteld om de minister van Verkeer en Waterstaat bij het overleg te betrekken. Ik heb begrepen dat zij verhinderd is, maar ik neem aan dat de staatssecretarissen mede namens haar het woord kunnen voeren.

De **voorzitter**: Ja. Onmiddellijk na uw verzoek hebben wij contact opgenomen met de minister van Verkeer en Waterstaat. Zij is verhinderd, maar zij heeft ervoor gezorgd dat enige zeer bekwame ambtenaren hier aanwezig zijn, opdat de regering door andere monden kan spreken. Het woord is aan de staatssecretaris van Justitie.

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Ik stel het op prijs om, voorafgaand aan het debat, een verklaring af te leggen. Op dinsdag 28 maart heeft de heer Weisglas mondelinge vragen gesteld over de gang van zaken met betrekking tot Schengen. Ik heb toen informatie gegeven die nogal geruststellend was. Naar mijn beste weten hadden wij op dat moment te maken met puur technische problemen en aanloopproblemen en ik meende dat zo aan de Kamer te kunnen overbrengen. Niettemin was het debat en de zaken die daaromheen hebben gespeeld, voor mij aanleiding om donderdag in alle vroegte op Schiphol te gaan kijken. Ik wil de Kamer eerlijk zeggen dat ik nogal geschrokken ben van mijn ervaringen op een tijdstip dat Schiphol zeer druk is. Dat heeft ertoe geleid dat er afgelopen vrijdag door de betrokken diensten nog een aantal maatregelen zijn voorbereid en dat ik gisterochtend een bespreking heb gehad met de president-directeur van Schiphol en met de commandant van de marechaussee, waarin wij die maatregelen hebben doorgesproken en daar nog enkele maatregelen aan hebben toegevoegd. Dat zijn de maatregelen waarvan de Kamer vandaag per brief op de hoogte is gebracht. Daar komt bij wat mij een uur geleden heeft bereikt, namelijk wat er de laatste twee, drie dagen aan de hand is. Daarvan meld ik dat er geen gevallen van misbruik met Schengen-kaarten meer zijn onderkend door de Koninklijke marechaussee, dat vrijwel geen zwervende Schengen-kaarten meer zijn aangetroffen en dat de storingen bij de tourniquets inmiddels gelukkig te verwaarlozen zijn. Daarbij is ook al een afspraak van Schiphol ingevuld

dat scherper zou worden toegezien op de afgifte van Schengen-kaarten. Dat heeft, bij de afgifte, inmiddels geleid tot een reductie van 20%. Zoals men kan lezen in de in de brief beschreven maatregelen zijn al nadere afspraken gemaakt en dat proces wordt vrijdag voortgezet. De KLM is bereid tot voorlichting aan boord van de vliegtuigen en in de informatie die zij ter beschikking stelt. Ik meld dat omdat ik na de door mij gegeven optimistische informatie door de realiteit, waar ik ook zelf wat van geschrokken ben, absoluut van plan ben om hier buitengewoon kritisch op te blijven toezien, omdat ik niet gaarne voor de tweede keer te optimistische informatie wil geven. Vandaar de zinsnede in de brief dat ik met de president-directeur van Schiphol en de commandant van de marechaussee afspraken heb gemaakt om het proces voortdurend te volgen. Ik meld tot slot nog dat op 28 april voor het eerst een evaluatie van de Schengen-landen plaatsvindt. Het lijkt mij dat de Kamer van die evaluatie op de hoogte wordt gesteld en dat wij dan met elkaar moeten bekijken of een en ander voldoende is. Kortom: ik wil u in overweging geven om de hierbij betrokken diensten, die klaarblijkelijk ook zelf geschrokken zijn van het feit dat een aantal zaken, ondanks hun uitvoerige voorbereidingen, zijn tegengevallen, een kans te geven om de maatregelen in de eerstkomende weken in te vullen. Wij moeten zeker geen drie maanden afwachten. Dat lijkt mij een veel te lange periode, maar het lijkt mij dat men op dit moment zoveel in het werk heeft gesteld dat wij iets geruster kunnen zijn. Maar nogmaals: ik zal niet een tweede keer te optimistisch zijn, want ik blijf hier

ook zelf bezorgd over. Het leek mij goed om dit toch even te melden, gelet op het debat van vorige week dinsdag en de ervaringen die ik daarna heb opgedaan.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter! Als je op Schiphol rondloopt, zoals ik vorige week heb gedaan, lijkt het erop dat je met die groene kaartjes een soort rad van fortuin speelt, maar dan met de hoofdprijs van het binnengaan van Nederland, ook als men daartoe niet gerechtigd is. De staatssecretaris heeft zojuist een verklaring afgelegd, maar heeft daarmee mijn grote ongerustheid over het systeem niet weggenomen. Ik zal mij nader verklaren.

De heer **Weisglas** (VVD): Mag ik, uit nieuwsgierigheid en om te kunnen leren ten behoeve van mijn inbreng, de heer De Hoop Scheffer vragen hoe hij aan die kaartjes komt?

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik kom aan die kaartjes omdat ik de moeite heb genomen – de regering had die moeite moeten nemen voordat het systeem werd ingesteld – om naar Schiphol te gaan en te kijken hoe het systeem in de praktijk werkt. Dan kom je tot een aantal verbijsterende conclusies.

De heer **Weisglas** (VVD): Maar hoe bent u nu feitelijk aan dit bundeltje gekomen? Dat interesseert mij echt en ik zeg dat niet om flauw te doen.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): U doet nooit flauw tegen mij. Ik ben aan dit bundeltje gekomen na een bezoek aan Schiphol, waar je deze kaartjes op bepaalde plaatsen kunt – de staatssecretaris zegt: kon – vinden. Ik waardeer haar verklaring, want het is inderdaad juist dat vorige week bij het mondelinge-vragenuur – ik zou de citaten kunnen voorlezen – door de regering zeer geruststellende taal is gesproken, die niet is gebaseerd op de realiteit. Mijn eerste politieke vraag aan beide staatssecretarissen is waarom datgene wat nu is ontdekt, niet eerder had kunnen worden bedacht. Wij hebben hier vele mondelinge en later algemene overleggen over Schiphol gehad en staatssecretaris Patijn heeft, wanneer hij daar door mij naar werd gevraagd, altijd – met een “niets aan de hand”-gezicht – gezegd dat er niets aan de hand is en dat het

allemaal wel goed komt. Het kwam niet goed en het is de vraag – daar ga ik straks op in – of het goed komt met de maatregelen die de regering nu voorstelt.

Wat is er in een week gebeurd en had dat niet eerder moeten worden voorzien? Er is immers lange tijd gebruikt om het systeem dat nu in werking is getreden, voor te bereiden. De staatssecretaris van Justitie is vorige week gaan kijken. Ik ben benieuwd of ook de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken al is gaan kijken, want je moet kijken en je moet daar zijn om te weten hoe het systeem werkt. Ik heb grote twijfels over de werking van het systeem. Als ik flauw zou willen doen, zou ik zeggen: anderhalve dag geleden zei de woordvoerder van staatssecretaris Patijn in de NRC – als hij tenminste goed is geciteerd – dat het systeem waterdicht is. Dat is een optimistische conclusie als je ziet hoe het werkt. De kernvraag die ik aan de regering stel, is deze: is de regering van mening dat dit systeem kan werken, ook voordat op Schiphol de fysieke scheiding tussen Schengen- en niet-Schengen-passagiers is aangebracht? Hoe kan de staatssecretaris van Justitie constateren – zoals zij zojuist heeft gedaan – dat weinig fraude wordt gepleegd als niet kan worden vastgesteld wie fraude pleegt? Iedereen loopt immers door elkaar en er worden veel, te veel, kaartjes uitgegeven. Ik heb zelf kunnen constateren dat mensen niet begrijpen waar die kaartjes voor dienen. Het is dus de vraag of het systeem kan werken. Er mag geen misverstand over bestaan dat wij, Schengen of geen Schengen, een waterdichte buitengrens bij Schiphol moeten hebben en geen buitengrens die een beetje waterdicht is. Ik zeg dit ook daarom omdat wij aan onze gedragsverplichtingen moeten voldoen. Gelet op de discussie van de afgelopen week kan ik mij wel voorstellen dat de Fransen zich grote zorgen maken over het systeem op Schiphol. Als iemand uit een Schengen-land aankomt, wordt er niet naar een eindbestemming gevraagd en daardoor krijgen meer mensen kaartjes dan strikt nodig zou zijn. De reiziger uit Frankfurt of Parijs wiens eindbestemming Johannesburg in Zuid-Afrika is, heeft geen behoefte aan een groen kaartje maar krijgt er wel een, nog afgezien van het feit dat hij niet weet waarvoor

dat kaartje dient. Hij kan het weggooiden. Mensen kunnen met die kaartjes kwaad doen, zoals in de afgelopen dagen is gebleken. Als internationale criminelen in de gaten krijgen wat er kan worden gedaan met die kaartjes zullen zij snel gebruik maken van die mogelijkheden. Lopen wij daarmee niet een groot risico aan de buitengrens Schiphol?

Voorzitter! In de brief worden enkele maatregelen aangekondigd en ik wil daarover enkele vragen stellen. Uiteraard zal mijn politieke eindoordeel afhangen van de antwoorden op die vragen. Het spreekt vanzelf dat de regering de gelegenheid moet hebben om deze vragen te beantwoorden voordat ik aan een conclusie toekom. Er wordt gesproken over 80 man extra Koninklijke marechaussee. Is dat een sigaar uit eigen doos omdat er al 80 man extra zou komen of gaat het werkelijk om 80 man extra?

Voorzitter! Ik zie nu dat de staatssecretaris knikt. Gelet op die reactie vraag ik mij af welke uitleg ik moet geven aan de zinsnede “die komen uit de gefaseerde opbouw van MTV”? Wat heeft deze werkwijze voor gevolgen voor het tijdspad dat met de Kamer is afgesproken voor de opbouw van het MTV? Wordt het gat op Schiphol gedicht met het creëren van een gat in het MTV?

Een andere maatregel is het terugbrengen van de geldigheidsduur van de kaartjes van zes naar twee uur. Voorzitter! Dat lijkt mij een goede maatregel. Immers, zes uren de gelegenheid hebben om kwaad te doen met een kaartje, is veel te lang.

Een ander belangrijk punt is het voeren van een stringenter afgiftebeleid. Is de staatssecretaris bereid, in overweging te nemen om mensen die van een Schengen-land aankomen, naar hun eindbestemming te vragen? Zou kunnen worden voorkomen dat er erg veel kaartjes worden uitgedeeld, ook aan kinderen die net kunnen lopen, omdat het voor de ouders lastig is om hen over de tourniquets te tillen? Bedoelt de staatssecretaris dat met een “stringenter beleid”?

Voorts wordt het geven van voorlichting op Schiphol genoemd. Hoe moet ik mij dat voorstellen? Ik heb mensen de slurf zien uitkomen met een gezicht van “is dit een PTT-reclame?” of “is dit een loterijkaartje”? Men kan dit de mensen moeilijk verwijten want het

gaat om een nieuw systeem. Hoe wordt dit uitgelegd?

De brief vermeldt verder het plegen van een analyse met betrekking tot het gebruik. Wat dit betreft rijst het probleem, voorzitter, dat ik aangeef met de vraag: hoe kan men zeggen dat er geen fraude is als een en ander niet kan en niet mag worden gecontroleerd? Last but not least stel ik de volgende vraag. Als de regering stelt dat het instellen van steekproefsgewijze controle achter de tourniquets zal plaatsvinden, gaat het dan om de vreemdelingencontrole op basis van artikel 19 van de Vreemdelingenwet? Dat artikel handelt over het tegengaan van illegale immigratie. Kan het hierbij gaan om méér dan een steekproefsgewijze controle op illegale grensoverschrijding? Als het niet méér dan dat kan zijn, rijst de vraag of je met dit systeem tot een waterdichte regeling kunt komen. Ik wacht de antwoorden van de bewindslieden af maar de fractie van het CDA is daarvan op dit moment niet overtuigd.

Mijn fractie is er blij om dat de regering de "er is niets aan de hand-mentaliteit" heeft laten varen. Ik herhaal dat de maatregelen die nu worden voorgesteld, eerder genomen hadden moeten worden. Was de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken wel voldoende betrokken geweest bij de voorbereiding van het systeem toen hij hier steeds zei: gaat u rustig slapen, wij maken op Schiphol een goed systeem? Kennelijk was dat niet het geval en daar heb ik problemen mee.

Voorzitter! Je kunt twee dingen doen om aan dit probleem een einde te maken. Je kunt maatregelen nemen; daarover heb ik enkele vragen gesteld. Je kunt ook zeggen: laten wij maar het zekere voor het onzekere nemen, laten wij voorkomen dat mensen van de situatie misbruik maken en terugkeren naar de situatie van vóór Schengen. Zo hebben de Fransen gesteld dat men in Nice en Marseille nog niet klaar is, zodat daar meer tijd beschikbaar moet worden gesteld om een goede scheiding te realiseren. Zou het niet verstandig zijn om ook Schiphol tot half december de tijd te gunnen om de échte fysieke scheiding tot stand te brengen, zodat alle problemen waarover wij nu moeten spreken dan niet meer aan de orde zijn? Is dat geen goede manier om ook onze verdragsverplichtingen na te komen?

Ik wijs erop dat eenduidigheid in het visumbeleid ontbreekt, zoals wij al wisten. Dat is ook op Schiphol een groot probleem. Voorkomen moet worden dat mensen via de Schiphol-buitengrens het Schengen-gebied binnenkomen en vervolgens doorgaan naar Schengen-landen waarvoor zij wél een visum nodig hebben. Wat blijft er bij het huidige systeem over van het visumbeleid zoals dat is afgesproken? Ik plaats een vraagteken bij de mogelijkheid om terug te keren naar de oude situatie, zoals ik tot nu toe steeds heb gedaan, maar ik sluit niet uit dat ik na dit MO met het verzoek kom om het verslag van dit overleg op de agenda van de Kamer te plaatsen, zodat ik de Kamer morgen eventueel om een uitspraak in deze richting kan vragen. Ik heb het dan nog niet over kleinere problemen die voor betrokkenen grote problemen kunnen zijn, zoals ze mij zijn gemeld met betrekking tot aanmonsterende zeelieden. Daar kunnen wij later op terugkomen maar het is goed, dit nu al te hebben genoemd.

Samenvattend kom ik tot de conclusie dat de staatssecretaris terecht de verklaring heeft afgelegd die zij heeft afgelegd. Ik ben haar daarvoor erkentelijk. Ik vind dat men het systeem, zoals het is ingesteld, beter had kunnen en moeten voorbereiden. Hierover zijn door het parlement regelmatig vragen gesteld.

De heer **Van Oven** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank beide bewindslieden voor de ons geboden gelegenheid om met hen van gedachten te wisselen over Schengen. Met betrekking tot de procedure merk ik op dat wij gisteravond een brief hebben ontvangen over de toetreding van Oostenrijk tot het verdrag. Ik meen dat die kwestie nu niet aan de orde is, hetgeen betekent dat men hierop in een ander overleg moet kunnen terugkomen.

In de brief van beide bewindslieden wordt ook het een en ander vermeld over Griekenland. Naar het oordeel van mijn fractie resteren er in dit verband nog drie problemen. In de eerste plaats noem ik de beveiliging van de Griekse buitengrenzen en de inrichting van het informatiesysteem aldaar. In de tweede plaats gaat het om de nog te passeren wetgeving inzake de gegevensbescherming en in de derde plaats om de boycot- en

embargomaatregelen ten aanzien van Macedonië. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de rechtszaak die naar aanleiding van de laatste kwestie bij het Hof van Luxemburg loopt? Mijn fractie aarzelt waar het gaat om de noodzaak om de toetreding van Griekenland tot Schengen bij voorrang te regelen wanneer Griekenland zelf nog op een aantal fronten niet op schema ligt.

Voorzitter! Het is duidelijk dat men op Schiphol met ernstige invoeringsproblemen wordt geconfronteerd. Ik gebruik het woord "ernstig" omdat hiermee de betrouwbaarheid van Nederland als verdragspartner op het spel staat. Ook indien en zolang de scheiding tussen Schengen-reizigers en niet-Schengen-reizigers nog niet door fysieke maatregelen is gerealiseerd, moet de zekerheid bestaan dat die scheiding in de praktijk kan worden bewerkt. Ook tegenover de Nederlandse burger heeft onze overheid plichten. De indruk mag niet blijven bestaan dat er maatregelen worden getroffen die in wezen niet serieus kunnen worden genomen.

In de eerste plaats wordt hierbij gedacht aan het kaartjessysteem dat op Schiphol wordt gehanteerd. Ook ik heb mij ter plekke op de hoogte gesteld. Om te beginnen wil ik degenen die zich aldaar met de uitvoering van deze maatregelen bezighouden, complimenteren. Men spant zich met volharding in om tot goede resultaten te komen. Daarbij moet men bedenken, dat Schiphol met zeer ernstige problemen geconfronteerd wordt. Schiphol is namelijk een luchthaven in het Schengen-gebied waar het aantal te controleren reizigers bijna verdubbeld wordt, terwijl die luchthaven blijkbaar zeer onpraktisch is ingericht voor het scheiden van verschillende soorten reizigers. Dat neemt niet weg, dat mijn eerste vraag aan de Schiphol-directie gesteld zou moeten worden. Die zit hier echter niet aan tafel en daarom kan ik haar die vraag niet rechtstreeks stellen. Wel kan ik beide staatssecretarissen vragen wanneer precies de Schiphol-directie is gewezen op de noodzaak van aanpassing in verband met het Schengen-regime. Ik herinner hierbij aan het overleg dat wij in december hebben gehad. Tijdens dat overleg heeft de staatssecretaris verklaard, dat sprake was van een onomkeerbare ontwikkeling. Op 26 maart werd met een ander systeem begonnen.

Dat stond vast: er was geen speld meer tussen te krijgen. Maar wij mochten dan wel verwachten, dat vanaf dat ogenblik, ook door de directie van Schiphol, een uiterste inspanning zou worden gedaan en dat zij zou proberen met de fysieke maatregelen gereed te komen. Ook het overleg met de Schengen-partners, waarin voor Schiphol voorlopig een uitzonderingspositie werd bedongen, doet daaraan niets af. De verplichting blijft namelijk gelden om zo snel mogelijk op het niveau te komen waarop andere landen blijkbaar ook kunnen komen.

Voorzitter! Tijdens een tussentijds overleg op 2 maart heb ik de staatssecretaris nota bene nog geprezen. Ik heb toen namelijk gezegd, dat hij zich snel ontwikkeld heeft tot een specialist op het gebied van de personencontrole. Nu ziet het er naar uit, dat ik op die kwalificatie moet terugkomen. De staatssecretaris heeft destijds gezegd: "Er zijn afspraken gemaakt die voorzien in een flexibel douanecontroleregime en daarmee is men in staat om zowel de personen- als de douanecontroles zodanig in te richten dat enerzijds volledig en correct aan de verdragsverplichtingen wordt voldaan en anderzijds de sterkte van Schiphol als transferterminal en als operatiebasis voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zo min mogelijk geweld wordt aangedaan." Dit zijn zijn woorden. Helaas moet ik vaststellen dat hij te voorbarig is geweest. Wij hebben nu te maken met een zeer ernstige situatie en eigenlijk zie ik alleen nog de volgende mogelijkheden.

Er is bepaald dat op 15 december de fysieke scheiding gereed zou moeten zijn. Kan dat volgens de staatssecretarissen? Is daarvoor verandering van aanvluchtroutes noodzakelijk en, zo ja, is dat in een kortere periode dan daarvoor nu wordt gegeven te bewerkstelligen? Voor het antwoord op deze vraag zou ik de aanwezigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat op prijs hebben gesteld. Ik neem echter aan, dat de aanwezige bewindslieden deze vraag voor haar kunnen beantwoorden.

Het is denkbaar, dat zolang die finale, fysieke scheidingsmogelijkheden niet kunnen worden benut, provisorisch een fysieke scheiding mogelijk wordt gemaakt. Daarbij denk ik aan hekken of schuttingen, wellicht in combinatie met toezicht.

Fraai zal dat allemaal niet zijn, maar een dergelijke situatie moeten wij, gelet op de ontstane toestand, dan maar voor lief nemen.

Totdat het voorgaande is geregeld, zou in ieder geval sprake moeten zijn van beperking van de misbruikmogelijkheden van de kaartjes nu, bijvoorbeeld door een strengere selectie van degenen aan wie de kaartjes worden verstrekt. Ik zou ervoor zijn als die verstreking door de Koninklijke marechaussee zelf ter hand werd genomen. Verder zou de geldigheidsduur van de kaartjes vergaand beperkt kunnen worden. Ik heb begrepen, dat die al tot twee uur wordt teruggebracht, maar ik kan mij voorstellen, dat men daarmee nog verdergaat. Per slot van rekening willen aankomende passagiers het liefst zo snel mogelijk naar de uitgang. Doen zij langer over het bereiken van de uitgang dan bijvoorbeeld één uur, dan zou men ze een paspoort kunnen laten tonen. Wat zou daar op tegen kunnen zijn?

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter! Met uitvoering van de maatregelen die de heer Van Oven nu voorstelt, moet je wel een groot atleet zijn als je Schiphol als transferluchthaven gebruikt en als je dus van het ene naar het andere vliegtuig moet. Misschien dat collega Mieke Sterk de afstanden binnen zeer korte tijd kon overbruggen, maar de meesten zullen dat niet kunnen. Daarom is het de vraag of dit voorstel een alternatief is.

De heer **Van Oven** (PvdA): Misschien moeten wij bij het nemen van provisorische maatregelen ook de mogelijkheid van de aanleg van sprintbanen betrekken.

Voorzitter! Verder denk ik bij de te nemen maatregelen aan uitbreiding van het aantal leden van de Koninklijke marechaussee voor de controle bij de tourniquets. Dat is hard nodig. Je zou je ook nog kunnen afvragen of voor degenen die zich op Nederlands territorium willen begeven het gebruik van de kaartjes verplicht kan worden gesteld en wel in die zin dat zij eventueel naast het tonen van hun paspoort in ieder geval ook gebruik moeten maken van het kaartje dat aan hen is uitgereikt.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Waarom zou zo iets nodig zijn? Ik kan dit echt niet volgen.

De heer **Van Oven** (PvdA): Als je het kaartje moet gebruiken, kun je het niet weggooien en dan kan er dus ook geen misbruik van worden gemaakt.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Het is toch de bedoeling dat degenen die het kaartje krijgt, dat ook gebruikt. Waarom maakt u hierbij dan onderscheid in nationaliteit?

De heer **Van Oven** (PvdA): Transitpassagiers naar niet-Schengenlanden krijgen wel een kaartje uitgereikt, maar zij kunnen het niet gebruiken. Daarnaast is er een categorie van mensen die Nederland ingaat en uit een Schengenland komt. Zij kunnen Nederland dan ingaan op vertoon van een paspoort, maar zij kunnen dat ook doen door gebruikmaking van het kaartje. Als je nu de mensen dwingt om van het kaartje gebruik te maken, kan er voor hen geen reden meer zijn om dat weg te gooien.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Maar dan kun je dus ook zonder kaartje Nederland binnenkomen. Je kunt dat namelijk ook doen door alleen je paspoort te tonen.

De heer **Van Oven** (PvdA): Maar dat is nu juist, helaas, strijdig met het Schengen-systeem.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Precies, en daarmee geeft u aan dat dit geen oplossing is.

De heer **Van Oven** (PvdA): Het is zeker geen finale oplossing, maar nu moeten wij het beste ervan zien te maken.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Kan de heer Van Oven mij nog duidelijk maken wat de praktijk is? Ik heb zo'n kaartje waarover hij spreekt van de heer De Hoop Scheffer gekregen en ik heb dat nu voor me. Stel dat ik uit Frankrijk kom en dat ik niet begrijp wat ik met het kaartje moet doen en dat ik het daarom weggooi, maar dat ik wel volkomen legaal in Nederland op vakantie ga. Zou ik dan volgens de heer Van Oven gedwongen worden het kaartje te gebruiken? In dat geval is dus mijn Franse paspoort niet geldig. Word ik dan weer teruggestuurd? Graag had ik daarover helderheid. Het gaat mij dus om de situatie dat iemand met een geldig

paspoort hier aankomt en een legitieme reden heeft om naar Nederland te komen. Stel dat die persoon zijn kaartje weggegooid heeft. Dan is het toch vreemd die persoon terug te sturen.

De heer **Van Oven** (PvdA): De voorlichting die in het vliegtuig zou moeten worden gegeven, zou duidelijk moeten maken, dat het niet de bedoeling is dat je het kaartje dat je gegeven wordt weg kunt gooien.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Je krijgt in vliegtuigen op tal van manieren voorlichting. Ik herinner mij zelf vluchten waarbij ik van alles en nog wat moest invullen, onder andere in verband met een visumverplichting. Maar het formulier dat je dan krijgt, kun je toch kwijt raken. Dat hoeft geen kwade wil te zijn. Je kunt zo iets gewoon bij het uitstappen kwijtraken. In zo'n geval krijg je een nieuw formulier. Als je bijvoorbeeld in India op het vliegveld aankomt en je hebt het benodigde formulier niet meer, dan krijg je een nieuw formulier. Als ik Nederland van uit Frankrijk binnenkom en ik heb toevallig mijn open boarder-kaart weggegooid zou ik volgens de Partij van de Arbeid terug moeten naar vliegveld Charles de Gaulle en daar de reis opnieuw moeten aanvangen.

De heer **Van Oven** (PvdA): De Partij van de Arbeid tracht het misbruik dat met de kaartjes zou kunnen worden gepleegd, te beperken. Wat ik voorstelde, zou een van die mogelijkheden kunnen zijn.

Voorzitter! In ieder geval zou die situatie op zeer korte termijn opnieuw moeten worden beoordeeld. Ik zou het op prijs stellen als wij voorafgaand aan de evaluatie in Schengen-verband op 28 april zouden kunnen worden ingelicht over de resultaten van de aanpassingen die op Schiphol zullen worden aangebracht. Onmiddellijk na het reces zou daarvan dan sprake moeten zijn. Dat stel ik dan ook voor.

De heer **Weisglas** (VVD): Voorzitter! Ik heb niet, zoals de heer De Hoop Scheffer wel heeft gedaan, op Schiphol rond lopen struinen en daar de bloem- en vuilnisbakken afgezocht en zelf geen kaartjes vergaard. Ik begrijp echter goed wat hij bedoelde met het aantonen hoe gemakkelijk een Nederlands

staatsburger, in dit geval mijn collega-kamerlid, op dit moment over die kaartjes kan beschikken. Overigens, ze zijn per definitie verlopen, want ik heb de heer De Hoop Scheffer de afgelopen zes uur bijna voortdurend aan mijn zijde gehad. Ik heb dus geen eigen ervaring op Schiphol met deze zaak, maar ik heb er veel over gelezen. Ik ben onder de indruk van onderzoek dat gepleegd is door NRC Handelsblad en de Volkskrant. In deze kranten zijn serieuze artikelen verschenen over de problemen waar wij het hier over hebben. Ik heb met mensen gesproken. In de Volkskrant van 5 april kwam de voorlichter van de Koninklijke marechaussee, de heer Van Pelt, aan het woord. Hij verklaarde dat Schiphol nog niet gereed is voor het uitvoeren van Schengen. Tot 15 december, wanneer de scheiding er is, kan er in het gebied tussen de gates en de tourniquets van alles gebeuren, aldus de heer Van Pelt. Dat is precies het probleem. Er kan van alles gebeuren, tot en met mijn collega in die bloembakken.

Het is verleidelijk om grapjes te maken, maar het is een ernstige zaak. Ik kom tot de conclusie die ik ook op 28 maart al heb getrokken, toen ik beide staatssecretarissen mondeling vragen stelde. Ik heb enorme twijfels over het systeem met magneetkaarten. Zonder in de techniek te willen duiken en zonder ingenieuze tegenvoorstellen te willen verzinnen, noem ik twee essentiële punten. Een document om een land of een gebied binnen te komen moet per definitie op naam staan. Het moet een document zijn waarmee iemand zich kan identificeren. De anonieme magneetkaart wordt gebruikt als entreekaart. Ik heb dan de neiging om te zeggen: doe die tourniquets en die kaartjes maar weg; iedereen die uit een Schengenland komt, kan gewoon doorlopen. Ik ben daar niet voor, maar ik krijg wel de neiging om zo iets voor te stellen.

De heer Van Pelt heeft aangegeven dat er in het gebied tussen de gates en de tourniquets van alles kan gebeuren. Of je zo'n ding nu twee of zes uur hebt, je hebt er maar twee seconden voor nodig om het aan iemand anders te geven. Degene die de kaart had, kan met zijn paspoort het land binnenkomen, terwijl degene die de kaart heeft ontvangen, het land eveneens kan binnenkomen. Dat is een fout in het systeem en ik

denk dat het systeem ook niet waterdicht te maken is. Maar ook ik zit hier om me te laten overtuigen. Het heeft geen zin om overleg te voeren als je het allemaal al van tevoren weet.

Ik hoor graag van de staatssecretarissen wat er nog verder te verzinnen is om het systeem toch waterdicht te krijgen. Nogmaals, ik heb het gevoel dat dat niet mogelijk is. De wereld vergaat echt niet als de luchthaven Schiphol tot 15 december, net als de luchthavens in Cannes en Nice, niet meedoet aan het Schengen-systeem en gewoon doorgaat met het oude systeem van paspoortcontrole. Op 15 december kan dan met een schone lei, op de manier zoals het moet, met gescheiden passagiersstromen worden begonnen. Ik zeg niet dat dat mijn definitieve conclusie is, maar ik heb de neiging om dit op dit moment de beste handelwijze te vinden. Ik denk dat de bewindslieden zullen zeggen dat wij in dat geval buitenlands-politiek gezien een scheve schaats rijden. Zij zullen het waarschijnlijk slecht voor het imago van Nederland noemen, mede omdat wij zo aan andere Schengen-landen hebben getrokken. Op zichzelf is het inderdaad zonder meer pijnlijk. Wanneer de VVD-fractie echter een afweging moet maken tussen een buitenlands-politiek blauwtje lopen en een onvoldoende functionerend systeem, dan kiest zij vooralsnog voor het eerste. Er moet een waterdichte controle op de toegang tot Nederland en de overige Schengen-landen zijn.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Op dit moment loopt Schiphol een beetje uit de pas. De staatssecretaris van Justitie rondde af met de stelling dat zij een iets geruster hart had. Zover ben ik nog niet. Daarvoor moet eerst een aantal vragen op een goede manier worden beantwoord. De problemen die bij de invoering van Schengen zouden kunnen ontstaan, zijn onderschat. De bewindslieden hebben ons keer op keer gezegd dat er geen problemen zouden rijzen. De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken heeft dat in december in een algemeen overleg nadrukkelijk verklaard: de interimfase zou geen probleem vormen. Collega Van Oven heeft toegevoegd dat zelfs twee weken geleden nog geen problemen werden voorzien. Mijn eerste cruciale vraag is de volgende: zijn er geen geluiden doorgedrongen

van de deskundige diensten, zoals de Koninklijke marechaussee? Zijn dergelijke opmerkingen in het geheel niet gemaakt of zijn ze niet doorgedrongen tot de regering? Ik zou het bijzonder merkwaardig vinden als de Koninklijke marechaussee, die nu zo helder wijst op de fraudegevoeligheid, de regering daarvan niet eerder in kennis zou hebben gesteld. Als de marechaussee dergelijke geluiden wel heeft laten horen, is het natuurlijk de vraag waarom de regering ons daarvan niet in kennis heeft gesteld.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Waarom heeft de regering desalniettemin de politieke verantwoordelijkheid voor dit systeem genomen?

De heer **De Graaf** (D66): Het is de vraag of de regering de vragen heeft gesteld. Ik ga ervan uit dat de regering zich voor 26 maart heeft vergewist van de meningen van de deskundige diensten.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): In beide scenario's is er een duidelijke politieke verantwoordelijkheid.

De heer **De Graaf** (D66): Vooralsnog ga ik ervan uit dat datgene wat de staatssecretaris zojuist in haar inleiding heeft gezegd, een reëel beeld is. Er zijn vorige week problemen geconstateerd. Deze zijn in de beginfase wellicht onderschat, maar kunnen volgens de staatssecretaris worden hersteld. Dan wil ik van de staatssecretaris natuurlijk wel de volgende garantie hebben. Ik vraag niet om een 100% waterdichte controle, want dat is geen enkele grenscontrole, maar wel dat, als sprake is van gaatjes, dit incidenten zijn en geen structureel gat. Een incident is heel vervelend, maar daar hoeft je geen systeem voor op te offeren. Als er structurele gaten zijn, zoals de heer De Hoop Scheffer veronderstelt, die nu niet te verhelpen zijn met aanvullende maatregelen, komt de vraag op of wij dan naar de variant moeten die de heer De Hoop Scheffer heeft aangegeven, en waarover ook de heer Weisglas heeft gesproken, namelijk "ga maar terug naar je Schengen-partners, en zeg maar dat Schiphol voorlopig even niet meedoet".

Bij mij bestaat vooralsnog onduidelijkheid over de vraag, of de

maatregelen die de staatssecretaris aankondigt, ook daadwerkelijk kunnen helpen. Misschien kunnen we nog een nadere toelichting daarop krijgen. Wat betekent die extra capaciteit van de Koninklijke marechaussee met 80 mensen? Wat gaan die mensen nu precies doen? Tijdelijke uitbreiding is mooi, maar gaan ze nu op andere plekken controleren dan waar al wordt gecontroleerd, gaan ze bij de uitgangen van de vliegtuigen staan, gaan ze bij de tourniquets staan, wat gaan ze precies doen? Collega Van Oven heeft gevraagd of de geldigheidsduur van het pasje nog korter kan worden. Misschien moet je inderdaad een ware Schiphol-bezoeker en een routineuze vlieger, zoals de heer De Hoop Scheffer, zijn om te weten...

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Een routineus loper!

De heer **De Graaf** (D66): Het lijkt mij buitengewoon moeilijk om het pasje korter dan twee uur te gebruiken, maar ik wil graag van de regering horen of dat toch niet wat korter kan zijn.

Ik wil verder weten, wat wij verstaan onder een stringenter uitgiftebeleid. Als het kennelijk stringenter kan, waarom is er in de afgelopen week dan een ruimhartig uitgiftebeleid van die pasjes gevolgd? Dat zijn essentiële vragen om een oordeel te krijgen over de vraag of, als die maatregelen daadwerkelijk van kracht zijn, we toch met een gerust hart kunnen zeggen: Schiphol houdt zich ook aan de Schengen-verdragsverplichtingen, zonder dat er allerlei ontduikingen kunnen plaatsvinden.

De maatregelen die de staatssecretaris nu aankondigt, zie ik dan maar in het teken van "beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald". Ik neem het de staatssecretaris niet kwalijk dat zij vorige week op grond van haar eigen informatie zei, te denken dat het een goed systeem is. Wat ik wel graag wil weten, zoals ik al heb gezegd, is of er nooit eerdere signalen aan de regering werden gemeld.

Ik kom toe aan een vraag over Schiphol zelf en de bouw van de fysieke afscheiding. Ik wil graag weten of die termijn van medio december ook daadwerkelijk wordt gehaald, en of de regering daarvoor harde garanties kan geven. Het zou

mooi zijn, zoals collega Van Oven heeft gezegd, als we die termijn naar voren kunnen halen. Maar ik heb altijd begrepen dat Schiphol deze termijn echt absoluut noodzakelijk achtte. Ik ben er bang voor dat we, in plaats van een kortere termijn, ergens in oktober/november van de staatssecretaris te horen krijgen dat Schiphol zoveel moeite heeft met het realiseren van die fysieke scheiding dat er nog een paar maanden bijkomen. Dat zou ik buitengewoon vervelend vinden; ik wil daarover graag nu een duidelijke uitspraak.

Ergens in een krant las ik – ik wil daarvan graag een bevestiging of ontkenning hebben – dat op sommige vluchten geen pasjes worden uitgedeeld. Bij Transavia- en Martinair-vluchten was dat zo. Ik weet niet of dat een canard is, maar dat zou ik dan graag horen.

Wij moeten pas terug naar de Schengen-partners om aan te geven dat wij Schiphol voorlopig uit Schengen terugtrekken – dat is natuurlijk een blamage, daar moeten we eerlijk over zijn – als wij de volle overtuiging hebben dat het huidige afscheidingsstelsel gewoon niet werkt.

Ik heb er behoorlijke twijfels over of zo snel moet worden meegewerkt aan een opnemings van Griekenland in Schengen. Ik denk dat het Schengen-systeem als zodanig namelijk nog niet echt wordt versterkt door toetreding van Griekenland. Griekenland heeft de meest grillige buitengrenzen die maar mogelijk is, en de controle op die buitengrenzen, die dus ook voor Nederland van belang zou zijn, is buitengewoon moeizaam. Als ik zie dat ook Griekenland zelf niet de grootst mogelijke spoed betracht met haar eigen procedures tot toetreding, meen ik dat Nederland dat ook niet direct ongelooflijk snel hoeft te doen.

De heer **Weisglas** (VVD): Voor de goede orde: ik vergat wat Griekenland betreft te zeggen, dat ik het eens ben met de collega's De Graaf en Van Oven.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik dacht dat u de onderwerpen separaat behandelde. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de vorige spreker.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Ik denk dat de open-grenskaart een uitermate duur en

vooral overbodig iets is, waar we zo snel mogelijk vanaf moeten, maar dan niet totdat wij een echt waterdichte controle hebben, of totdat iedere fraude daarmee absoluut onmogelijk is. Ik stelde mij voor dat ik als simpele toerist zo'n kaart moet gebruiken, en ging daarbij terug naar het begin van Schengen. Waar was Schengen nu uiteindelijk voor bedoeld? Vrij verkeer van personen! De Europese burger zou er dus iets op vooruitgaan. Nou, de Europese burger gaat er absoluut niet op vooruit, want hij of zij moet nog steeds bij wat hij of zij ook doet, het paspoort bij zich hebben. Het zou natuurlijk een verbetering zijn als je je paspoort thuis kon laten en alleen met dit kaartje kon reizen, want dan liep je de kans niet dat je in het buitenland je paspoort verloor. Maar zo is het niet: je reist heel opletten en oppassend. Mij kan niets gebeuren, want ik heb een paspoort, ik kom overal doorheen, maar ineens heb je een open-grenskaat nodig. Die kaart kost vooralsnog 10 mln. Ik vraag mij af, hoeveel het precies gaat kosten als hierop moet worden vermeld dat het lieve ding maar twee uur geldig is. Ik denk niet dat er een reiziger is die dit begrijpt. Waarom maar twee uur? Zo frequent kom ik ook niet op Schiphol, maar van de keren dat ik er was, weet ik dat de afstanden er vrij fors zijn. Waarom zou je op een gegeven moment niet de tijd nemen om nog wat langer daar rond te lopen? Je paspoort heb je per slot van rekening in je zak, en dat stomme kaartje ben je allang weer kwijt. Het lijkt mij dat dit zo gauw mogelijk ter ziele moet.

Ik heb de hele discussie in de Kamer over Schengen voor mijn partij moeten voeren, en het komt mij voor dat niemand zich ooit heeft gerealiseerd – ik althans niet – wat de directe kosten of consequenties hiervan kunnen zijn: 135 mln. voor de verbouwing op Schiphol? Ik vergelijk een en ander min of meer met de situatie in de Verenigde Staten, namelijk die vluchten voor binnenlands gebruik en die voor buitenlands gebruik, waarbij je gewoon één bepaalde opgang of een snellere paspoortcontrole hebt. Hier moet kennelijk alles op de helling. Geef mij maar het oude vertrouwde Nederlandse paspoort terug, dat overigens ook is vernieuwd, en eventueel een Europees paspoort. Dit

is absoluut niet waar de Europese burger op zit te wachten.

Waar de Europese burger wel op wacht, is veilig vliegen. Ik ga daarvoor over naar een ander onderwerp dat ook is geagendeerd, namelijk het mobiel vreemdelingen-toezicht. Tot mijn verbazing las ik in het AD van 16 maart jongstleden dat de controles succesvol zijn – ik heb het niet over de vreemdelingen die zijn teruggestuurd –; bij de passagiers zijn acht vuurwapens, dertien messen, zes boksbeugels, ploertendoders, wurgstokken en een wapenstok in beslag genomen. Als we het hebben over veilig vliegen en over datgene waar de burger behoefte aan heeft, vraag ik mij af of hierover in Schengen-verband met de luchtvaartmaatschappijen wordt gesproken.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik meen dat het mobiel vreemdelingentoezicht aan de oosten de zuidgrens plaatsvindt, waar wel overheen wordt gevlogen, maar in het algemeen kun je daar niet uitstappen. Met andere woorden: bent u hier niet in de war met vliegen en rijden, dan wel andere aardse vervoermiddelen?

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Dit waren zaken die gevonden zijn bij controles van passagiers op vliegvelden. Kennelijk is dat dus nog steeds mogelijk, ondanks alle discussies die wij hebben, ook internationaal, over veiliger vliegen.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik geef mij gewonnen. Maar op Schiphol is bij mijn weten geen mobiel vreemdelingentoezicht, en daar koppelde u het aan. Daarom raakte ik in verwarring.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Maar hier heb ik het inderdaad over datgene, wat wel door de marechaussee is gecontroleerd op het vliegveld. Als het niet zo is, hoor ik het graag van de staatssecretaris.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voor alle duidelijkheid: dat is geen MTV.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Dat komt bij het toezicht dat de marechaussees al uitoefenen. Ik gaf dit even aan in het kader van veilig vliegen, maar het gaat inderdaad om hetzelfde rapport. Wat overeind blijft,

is dat een burger gewoon behoefte heeft aan veilig vliegen. Na alle discussies met luchtvaartmaatschappijen over het controleren van paspoorten, dring ik aan op een betere controle van de bagage, want ploertendoders en boksbeugels vind ik nogal wat.

Voorzitter! Ik kom op de resultaten die zijn opgenomen in het rapport over het mobiele vreemdelingentoezicht. Bij de resultaten tot en met februari 1995 is te zien dat een groot aantal vreemdelingen is overgedragen aan België en Duitsland. Heeft er inderdaad overdracht plaatsgevonden, of hebben de genoemde vreemdelingen te horen gekregen dat zij naar België of Duitsland moesten vertrekken? Ik vraag dit gezien de discussies die wij hebben gehad over de aanmeldcentra: mensen worden wel aangehouden, maar vervolgens wordt niet nagegaan waar zij naar toe gaan, hetgeen een verhoging van de illegaliteit tot gevolg kan hebben.

Ik kom nu op de geannoteerde agenda voor het volgende Schengen-overleg.

De **voorzitter**: Deze is niet aan de orde. Wanneer dat wel het geval zal zijn, wordt tijdens de volgende procedurevergadering besproken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het is wel wat curieus dat het land dat de meest fervente voorstander was van de open grenzen, de grootste problemen heeft nu de open grenzen realiteit lijken te worden. Ik zeg dit zonder enig leedvermaak, want daar houd ik niet van, hoewel mijn fractie in dit huis een van de zeer weinige was die zich permanent en structureel tegen het Schengen-proces en de open grenzen heeft gekeerd. Wij moeten constateren dat wij niet hebben kunnen en ten dele niet hebben willen voorzien wat voor praktische problemen de effectuering van het Schengen-proces zou opleveren.

Ook ik had het genoegen op Schiphol te zijn op de eerste maandag waarop deze nieuwe regeling van toepassing was. Ik heb met eigen ogen kunnen constateren dat met name de controle bij de tourniquets volstrekt afwezig was en dat er inderdaad allerlei dingen konden gebeuren zonder dat er ook maar enig toezicht op werd gehouden. Dit is natuurlijk een slechte zaak en het vergroot het

vertrouwen in het systeem niet. Diverse woordvoerders hebben gevraagd of de regering dit allemaal niet had kunnen voorzien. Ik vind dit een merkwaardige vraag, want wij hadden het allemaal kunnen voorzien. Het probleem is regelmatig aan de orde geweest en ook mijn fractie heeft regelmatig gevraagd hoe het op Schiphol stond. Daarnaast heeft Schiphol zelf regelmatig aan de bel getrokken, bijvoorbeeld tijdens verschillende werkbezoeken waaraan ik deelnam en waarbij de problemen zijn doorgesproken. Volgens mij heeft de politiek de signalen niet willen oppakken, omdat dat niet paste in de euforie over de open grenzen. Nu wij met de brokken worden geconfronteerd, moeten wij niet doen alsof het alleen aan de regering of wie dan ook ligt, want wij konden het allemaal zien aankomen.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ere wie ere toekomt: de fractie van collega Van den Berg heeft zich van meet af aan tegen Schengen gekeerd. Mijn fractie deed dat niet en doet het nog steeds niet. Maar van de Kamer kan niet worden verwacht dat er meer aan de regering wordt gevraagd dan uit te leggen hoe het met het systeem staat. Van een kamerlid kan niet worden verwacht dat hij zich maanden van tevoren over de technische aspecten van magneetkaarten buigt. Daarom vind ik de vraag wel degelijk relevant of de regering dit niet eerder had kunnen of moeten voorzien.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben het met de heer De Hoop Scheffer eens dat wij ons niet met allerlei details moeten bezighouden, maar dat er problemen waren met Schiphol, was volstrekt helder. Het was meerdere malen gesignaleerd en de Kamer was ervan op de hoogte. Nu kunnen wij dus niet doen alsof het ons verrast.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Dat Schiphol pas een tijd later de fysieke scheiding zou krijgen, wist iedereen en dat hebben wij allemaal geaccepteerd. Er is echter meermaals gevraagd hoe het tijdens de interimfase zou gaan en daarop werd geantwoord dat er geen probleem was. Dan kan toch niet worden volgehouden dat wij hadden moeten voorzien dat het wel een probleem zou worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat denk ik wel, want wij konden op onze vingers natellen dat het zo simpel niet was. Ik ben het echter met de heer De Graaf eens dat wij erop af mogen gaan als de staatssecretaris zegt dat er geen probleem is. Wellicht zijn wij wat lichtvaardig geweest in onze acceptatie van deze geruststellende mededeling.

Wij moeten niet op de huidige wijze doormodderen. Ik zie niet in hoe wij voor de periode tot 15 december een sluitende oplossing zullen kunnen vinden. Misschien kan de regering mij van het tegendeel overtuigen, maar voorlopig ben ik van oordeel dat wij Schiphol buiten het systeem moeten plaatsen, zoals ook Frankrijk met een aantal luchthavens heeft gedaan. Ik ben het overigens eens met de suggestie om maar terug te vallen op de paspoortcontrole. Als men op reis is, heeft men toch allerlei papieren bij zich en moet het geen probleem zijn, het paspoort te tonen. Ik vind dit een duidelijke lijn en ben van mening dat alle andere oplossingen slechts lapmiddelen zijn. Ik wacht graag een reactie af, maar steun de opstelling van collega De Hoop Scheffer op dit punt volledig.

Tot slot nog een aantal vragen. Hoe staat het nu precies met de andere luchthavens, zoals Rotterdam en Beek, want ik heb begrepen dat daar ook nog niet alles koek en ei is? Door het Schengen-proces zijn de havens buitengrenzen geworden; vinden daar intensievere controles plaats? Uit oudere stukken heb ik begrepen dat lang niet alle schepen worden gecontroleerd. Gebeurt dat nu wel en is daar personeel genoeg voor? Wij zullen immers ook die buitengrens waterdicht moeten houden.

Er wordt een zware wissel getrokken op het personeel van de marechaussee, zoals wij allemaal kunnen constateren. Ook daar moet snel wat aan gedaan worden. Er zouden 80 personen tijdelijk overgeheveld worden om de problemen op Schiphol op te vangen, maar dat gaat ten koste van het mobiele vreemdelingtoezicht, terwijl dat ook nog niet ideaal is. Is hier geen andere oplossing voor te vinden? Ik wijs erop dat in het zojuist verschenen jaarverslag van de inspecteur-generaal der krijgsmacht staat dat de teams voor het mobiele vreemdelingtoezicht door personeelsgebrek nog nauwelijks

operationeel te noemen zijn. Hiermee kan dus niet veel winst voor Schiphol behaald worden. Worden de marechaussees ingezet bij de steekproefcontroles, of ook bij andere zaken?

Voorzitter! Mijn fractie heeft grote bezwaren tegen toetreding van Griekenland tot Schengen. Griekenland als buitengrens zou ons alleen maar extra problemen geven, want die is zo lek als een mandje. In het verleden hebben wij meermalen moeten constateren dat Athene een gevaarlijke toegangspoort is als het gaat om het Midden-Oosten. Is er enige garantie voor een afdoende en adequaat toezicht aan de Griekse buitengrens? Zolang een dergelijke garantie er niet is, kan Griekenland naar de mening van mijn fractie niet tot Schengen worden toegelaten.

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Uit de bijdragen van de Kamer maak ik op dat wij de zorg delen die er bestaat over de gang van zaken. In dit verband rezen de volgende vragen. Hadden wij een en ander kunnen voorkomen, want er is toch jarenlang over Schengen gesproken? Op welke wijze heeft de voorbereiding plaatsgevonden? Heeft men dit voorzien? De Kamer vroeg mij voorts terecht hoe ik tegen de huidige maatregelen aankijk en of dit de garantie geeft die zij zo graag wil hebben. Wat als dit onverhoopt niet het geval zal zijn?

Voorzitter! Ik zal eerst ingaan op het eerste deel. Ook uit dossiers van mijn voorganger heb ik opgemaakt dat aan de implementatie van Schengen op Schiphol een voorbereiding van anderhalf jaar is voorafgegaan. Er ligt een expliciete brief van 7 of 8 september 1993, waarin die maatregelen nog eens uitgebreid aan de orde zijn geweest. Op een bepaald moment hebben wij als Nederlandse overheid gezegd dat de reeks van voorgestelde maatregelen voor de overgangperiode tot 15 december – want daar praten wij voorlopig over – ons, gelet op alles wat daarover is afgesproken, voldoende lijkt. Daarin stonden wij niet alleen, want ook de commissie Buitengrenzen van de Schengenlanden heeft dat gezegd. Dat is een uiterst kritische commissie die het hele systeem, de proceduremaatregelen en de aangekondigde fysieke maatregelen heeft doorgenomen en die dat alles voldoende heeft bevonden. Vandaar dat onze

Schengen-partners duidelijk hebben gezegd dat zij konden leven met de regeling die Schiphol voor de overgangperiode heeft bedacht. Mijn collega van Buitenlandse Zaken kan daar wellicht nog iets meer over zeggen. Daarbij is een element van belang: op 22 december is uiteindelijk de afspraak gemaakt om Schengen op 26 maart feitelijk in werking te laten treden en werden – u weet dat de datum nogal eens is opgeschoven – bestellingen gedaan. Uit de verslaglegging heb ik tot nu toe moeten constateren dat men in de periode van december tot eind maart onvoldoende tijd heeft gehad om de bestellingen dusdanig op tijd binnen te hebben, zodat nauwelijks sprake is geweest van uitgebreid testen. Ook bij mijn bezoeken en gesprekken in de afgelopen anderhalve week heb ik de indruk gekregen dat iedereen vertrouwde op het feit dat de maatregelen voldoende waren. Ik herhaal wat ik vorige week dinsdag in de Kamer heb gezegd: wij hebben nimmer gesproken van een 100% garantie. Duidelijk is gesteld dat die niet te geven is. Mijn indruk is uitdrukkelijk dat ook de Schiphol-directie en de Koninklijke marechaussee zelf verrast zijn geweest door het feit dat een en ander niet werkte zoals men had voorzien. Men is redelijk overvallen door een aantal technische kinderziekten en door de wijze waarop het in de praktijk ging. Dat kan men horen als men met de marechaussee of met de directie van Schiphol praat.

Ik ben erg blij dat vele commissieleden hebben gememoreerd dat zowel de mensen van Schiphol als, zeer uitgebreid, de Koninklijke marechaussee zich alle moeite hebben getroost om te proberen om zich zo uitgebreid en kwalitatief mogelijk in te zetten. Daarop moeten wij ook voor de nabije toekomst vertrouwen.

Een aantal concrete maatregelen, zoals gisteren besproken en zoals beschreven in de vandaag door de commissie ontvangen brief, wil ik, gelet op de vragen, concreter toelichten. De extra uitbreiding van de marechaussee met 80 mensen komt inderdaad bovenop datgene wat wij al hadden meegedeeld. Wij hebben dat uitgebreid met de commandant van de marechaussee besproken. In mei 1994, bijna een jaar geleden, hebben wij – zie ook de tussentijdse rapportage – met de

Kamer besproken dat het mobiele vreemdelingentoezicht uiteindelijk zou worden uitgebreid tot 470 mensen aan het eind van het jaar. Ik heb nu met de marechaussee gesproken over een deel daarvan, namelijk de extra 80 man. Dat is inderdaad een keuze; ik heb gezegd dat wij vanavond aan de orde zouden stellen dat ik in mijn maatregelen zou opnemen dat het een keuze is om de toename van het mobiele vreemdelingentoezicht, die 1 januari 1996 geheel voltooid zou moeten zijn, gefaseerder plaats te laten vinden ten behoeve van een nauwere controle op Schiphol. Daar kan men commentaar op hebben, maar het is een keuze die ik, gelet op de problemen rondom Schiphol, meen te mogen maken. Daar kan men uiteraard een oordeel over hebben.

De heer **De Graaf** (D66): De vraag was met name wat die 80 mensen precies gaan doen.

Staatssecretaris **Schmitz**: Sorry, u hebt gelijk. Op dit moment heeft de marechaussee een aantal taken op Schiphol. Misschien moeten wij overigens meteen het misverstand bij mevrouw Sipkes over de wapens en enge "ploerten-toestanden" uit de weg ruimen. Die komen te voorschijn bij de security checks. Ook die worden door de marechaussee gedaan en dat blijft zo. Die controle en die veiligheids garantie blijven dus bestaan. Dat staat los van een mobiel vreemdelingentoezicht, maar het staat natuurlijk onder hetzelfde beslag van activiteiten van de marechaussee.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Het ging mij om het volgende: als het gecontroleerd wordt bij mensen op uitgaande vluchten, is dat prima, want daar is die controle voor. Omdat het in het kader van het vreemdelingentoezicht gebeurde, kwam het op mij echter over alsof het bij inkomende vluchten gebeurt. Dan is het dus een probleem van de landen van herkomst van de passagiers met wapens. Dan is het toch niet gek als daar in internationaal verband nog even aandacht aan wordt geschonken?

Staatssecretaris **Schmitz**: Wij zullen dat zeker nog meenemen. Zoals u terecht zei, rekent de burger op de

veiligheid van het vliegen. Dat blijft duidelijk overeind.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Even voor de duidelijkheid: ik begrijp niet meer wat collega Sipkes nu zegt. Er worden op Schiphol toch niet bij binnenkomende passagiers wapens en ploertendoders aangetroffen?

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): De marechaussee heeft die wapens in het kader van het vreemdelingentoezicht en dus bij binnenkomen ontdekt.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Maar waar wordt een binnenkomende passagier door een poortje of anderszins gecontroleerd?

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Het wordt gemeld in het kader van het rapport op vreemdelingentoezicht.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik kan het mij voorstellen bij uitgaande passagiers.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Daar kan ook ik mij van alles bij voorstellen. Ik stel die vraag niet voor niets. Het gebeurt kennelijk bij een bepaalde tassencontrole of controle van handbagage. Dan is er dus kennelijk echt iets mis bij de vertrekkende passagiers.

Staatssecretaris **Schmitz**: Er worden zaken door elkaar gehaald, want de marechaussee heeft natuurlijk een breed scala aan taken, waaronder de controles op het gewone autoverkeer. Ook daarbij kan men het een en ander ontdekken. Bij de vliegavens en de veiligheid daarvan is er natuurlijk de uitgaande security check. Nogmaals: die blijft overeind.

Wat doet de marechaussee in het kader van de extra's? Surveillance bij de tourniquets, surveillance in de hal na de poortjes en inzet bij binnenslands toezicht voor de poortjes, als men Nederland heeft betreden. Dat zijn een aantal van de taken die de marechaussee met die extra mensen zal uitvoeren.

Aan het terugdringen van de geldigheidsduur van zes naar twee uur zijn geen extra kosten verbonden, want het is een kwestie van technische verwerking. Kan men die twee uur nog verder terugbrengen? Gisteren heb ik uit het gesprek met de luchthavendirectie begrepen dat dit niet reëel zou zijn. Nu krijg ik nog

extra informatie van mijn ambtenaren: voor overstappen is twee uur nodig. Dat hangt niet alleen samen met de conditie van de passagiers, maar vooral met de tijd die men nodig heeft om de bagage over te brengen van het ene vliegtuig naar het andere. Die twee uur is dus een heel reëel gegeven. Met één uur zou je misschien in andere problemen terechtkomen.

Hoe gaat het met de voorlichting? Wat kunnen de luchtvaartmaatschappijen doen? Daarbij wordt gedacht aan informatie in het vliegtuig, kort voor de landing, waarbij wordt gemeld waar men op moet rekenen. Ook Schiphol, maar met name de KLM – wij zullen dat ook nog met andere binnen Schengen vliegende luchtvaartmaatschappijen bespreken – zullen die informatie zodanig geven dat men echt weet wat men te wachten staat. Ik heb namelijk hetzelfde geconstateerd als de heer De Hoop Scheffer: mensen kwamen uit het toestel en keken naar het kaartje. Ik heb toen, letterlijk, spottend gezegd: het lijkt wel alsof Schiphol een soort bon voor een gratis kop koffie op Schiphol aanbiedt. Men vroeg zich inderdaad af: wat is dit nu? Het is heel duidelijk dat de informatie over wat men te wachten staat, in het vliegtuig aan de passagiers moet worden overgebracht.

Ten aanzien van een stringenter afgiftebeleid is gevraagd of ook naar de eindbestemming kan worden gevraagd. Het antwoord daarop is: ja.

De heer **De Graaf** (D66): Wat is dan precies "een stringenter afgiftebeleid" en waarom is het nu nog niet stringenter genoeg? Wie krijgt nu voortaan geen kaartje, terwijl hij het de afgelopen week wel zou hebben gekregen?

Staatssecretaris **Schmitz**: Er is een reductie geweest van 20%. Ik neem aan dat dit in relatie staat tot de eindbestemming, maar misschien kan dat technisch nader worden toegelicht.

De heer **Demmink**: De vorige week is het bij alle invoeringsproblemen ook voorgekomen dat mensen kaartjes kregen terwijl ze die helemaal niet moesten krijgen. Dat werd maar in de handen geduwd zonder dat er werd nagegaan hoe het precies zat. Welnu, daar is streng

het mes in gezet, hetgeen heeft geresulteerd in de constatering dat er in de afgelopen dagen gemiddeld per dag 20% minder kaartjes zijn uitgegeven. Er wordt nu precies nagegaan welke personen recht hebben op een kaartje.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Het is mij nog niet duidelijk. Ik leg het betoog van de staatssecretaris en de woorden van de heer Demmink als volgt uit. Als ik van Frankfurt kom en het vliegtuig verlaat, wordt mij gevraagd wat mijn eindbestemming is. Als ik dan zeg "Johannesburg", krijg ik geen kaartje. Daar komt die reductie blijkbaar vandaan. Echter, wij gaan niet alleen van goedwillende mensen uit. Als er daarnaast ook nog tickets moeten worden gecontroleerd, ontstaan er files in de slurf. Ik weet wel wat de directie van Schiphol dan zal zeggen over het produkt Schiphol. Ik constateer dat ook het systeem zoals het nu wordt aangegeven, niet voldoet.

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Gisteren, tijdens het gesprek met de directie van Schiphol, is gebleken dat èn de luchthaven èn de luchtvaartmaatschappijen alles in het werk willen stellen om de serviceverlening en het imago van Schiphol optimaal te houden. Men is bereid om zich in te zetten om de problemen zoveel mogelijk te beperken. Ik heb gevraagd, of er al klachten waren over vertragingen. De directie van Schiphol heeft gesteld dat men ook zelf, met personele inzet, wil bevorderen dat aan het imago van Schiphol geen afbreuk wordt gedaan, zulks mede met het oog op de concurrentiepositie. Er is dus sprake van een gezamenlijk belang.

Voorzitter! De heer De Hoop Scheffer vraagt of de steekproefsgewijze aanpak van de marechaussee kan plaatsvinden op grond van artikel 19 van de Vreemdelingenwet. Het antwoord op die vraag is ja. Of er méér dan steekproefsgewijze kan worden opgetreden, is afhankelijk van de personele inzet. Het aantal steekproeven kan worden opgevoerd en dat past ook bij de aanpak waarbij zoveel mogelijk extra controles worden uitgevoerd.

De heer Van den Berg heeft erop gewezen dat hij in het verleden veelvuldig heeft bepleit, niet aan de Schengen-maatregelen ten behoeve van het personenverkeer te beginnen. De heer Van Oven spreekt

over het tonen van èn het paspoort èn het ticket enz. Voorzitter! Het moet mij toch van het hart dat het allemaal wèl was bedoeld om een vrijer personenverkeer binnen het Schengen-gebied te bewerkstelligen. Bij het nastreven daarvan moet steeds een zeker evenwicht worden gezocht. Als er nog verdergaande controles en maatregelen worden doorgevoerd, dienen zij te passen bij het principe waar wij allemaal zo achter stonden en staan. Ik herinner eraan dat Nederland heeft gevochten voor het tot stand brengen van dat vrije personenverkeer. Het heeft daarbij ook een bijzondere positie moeten bevechten, hetgeen alles te maken heeft met het feit dat Schiphol het systeem van "one terminal" kent. Voor andere landen is het vaak veel eenvoudiger om de gewenste scheiding aan te brengen omdat zij domweg kunnen bepalen dat in een bepaalde vleugel van de luchthaven uitsluitend Schengenpassagiers aankomen.

De heer Van Oven wijst erop dat de fysieke scheiding op Schiphol op 15 december een feit moet zijn en vraagt of een zekere bespoediging mogelijk is, desnoods provisorisch. Voorzitter! Mij is meegedeeld dat met betrekking tot dit bouwkundige project alles op alles moet worden gezet om een en ander op 15 december gereed te hebben. Tijdens de bespreking van 12 januari is ook met nadruk gesteld dat de zaak ook werkelijk per 15 december gerealiseerd moet zijn. De directie van Schiphol heeft aangegeven dat men daarvoor zal zorgen. Een eerdere fysieke scheiding lijkt niet mogelijk, mede in verband met de clustering van Schengen-vluchten, hetgeen weer te maken heeft met de overgang van de zomer- naar de winterdienstregeling. Het laatste aspect was ook van belang in verband met de datum 26 maart. Het werd òf 26 maart òf zoveel later als de dienstregeling zou aangeven.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! De staatssecretaris verwijst naar de bedoeling van Schengen, namelijk het vrije personenverkeer. Ik vind dat zij met mij moet concluderen dat die opzet gewoon is mislukt. De problemen worden met dat kaartje niet opgelost. Je hebt hoe dan ook nog je paspoort nodig, ook al is er in formele zin geen sprake van een legitimatieplicht, zoals in andere landen.

De heer **De Graaf** (D66): Het gaat er nu juist om dat je het paspoort niet meer nodig hebt om de binnengrenzen van het Schengen-gebied te passeren. Dat er vervolgens hotels zijn waar je je paspoort moet tonen om ingeschreven te kunnen worden en dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die op grond van veiligheids-overwegingen een identiteitsbewijs willen zien, is vers twee. Dat is niet leuk voor de burger maar wat Schengen betreft ging en gaat het om het passeren van de grens zonder dat men een paspoort toont.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Met betrekking tot Schengen is vanaf het begin gezegd: dit is voor het vrije verkeer van personen. U beperkt het nu weer tot het vrije personenverkeer bij grensoverschrijding. Mijns inziens kun je niet zeggen dat er sprake is van een vrij verkeer van personen. Er is nog steeds, nu ná de grens, een controle, zij het steekproefsgewijze. Als gevolg van andere regelgeving, die na Schengen aan de orde is geweest, vragen vervoersmaatschappijen om een geldig identiteitsbewijs. Het idee dat je binnen het Schengen-gebied vrij kunt reizen, is onjuist. Ik weet niet of ú het doet, maar ik ga niet zonder paspoort naar Frankrijk.

Staatssecretaris **Patijn**: Voorzitter! Ik heb wat problemen met de suggestie die uit de betoogtrant van mevrouw Sipkes naar voren komt. Zij stelt als het ware dat Schengen er niet voor de burger is, dat er niets van terecht komt enz. Welnu, Schengen heeft wel degelijk te maken met het opheffen van grenscontroles en belemmeringen voor personen. Het gekke is dat wij in Nederland op dit gebied natuurlijk erg verwend zijn. Al vanaf 1960 kennen wij het vrije verkeer over de grenzen naar België en Luxemburg terwijl een aantal jaren geleden, vooruitgrijpend op Schengen, ook de controles bij de grens met Duitsland zijn opgeheven. Voor ons valt het dus allemaal niet meer zo op maar er is wel degelijk sprake van een enorme verbetering ten opzichte van de klassieke nationale grensbeschermende maatregelen en de belemmeringen die daarbij aan de orde komen. Ik moet zeggen dat ik mij persoonlijk aangesproken voel door het feit dat mevrouw Sipkes bij herhaling heeft gesuggereerd dat de burger hieraan niets zou hebben. Mijn politiek

oordeel is dat de burger hieraan wel degelijk iets heeft. Men kan vrij de grenzen passeren terwijl de zeven Schengen-landen een gemeenschappelijk buitengrensbeleid hebben, vooruitlopend op een buitengrensbeleid voor de Unie als geheel. Ook wordt er gestreefd naar harmonisatie met betrekking tot het visumbeleid. Visumplichtige burgers van derde landen hoeven niet meer zes visa aan te vragen, maar zij kunnen vrij reizen in het Schengen-gebied. We hebben politieke en justitiële samenwerking. We hebben procedurele regels voor goede onderlinge afspraken ten aanzien van het in behandeling nemen van asielaanvragen. De geachte afgevaardigde zegt toch: de burger heeft er niets aan. En: het is een gezeur met die kaartjes en dat paspoort. Dergelijke opmerkingen vind ik een onderwaardering van het Verdrag van Schengen en van de inzet die door de zeven lidstaten wordt gepleegd.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Het spijt mij dat de staatssecretaris zich zo aangesproken voelt. Ik wil daarom nog het volgende opmerken en daarbij terugkomen op de doelstelling van het Verdrag van Schengen. Dat was een vrij verkeer van personen in het Schengen-gebied. De staatssecretaris zegt nu zelf, dat je zonder paspoort de grens over kunt. Daarmee houdt het echter op.

Staatssecretaris **Patijn**: Je kunt de grens over zonder gecontroleerd te worden.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Maar er is geen vrij verkeer van personen. Laat ik een simpel voorbeeld geven. Sinds een paar jaar mag ik niet eens meer met een verlopen paspoort door het Schengen-gebied reizen.

De **voorzitter**: Mevrouw Sipkes, uw punt is duidelijk.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Maar ik vind het niet juist dat de staatssecretaris, gelet op de positie van de Schengen-burger, mijn opmerking niet terecht vind. Hij behandelt het onderwerp uitermate formeel en heeft het alleen over het passeren van het grenspaaltje. Vijf kilometer achter dat paaltje is er echter voor de burger niets veranderd.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter! De staatssecretaris sprak over "gezeur met kaartjes en paspoorten". Het gebruik van dergelijke woorden past de staatssecretaris niet in dit debat. Het ging daar nu juist om en daarom past hem het gebruik van deze woorden niet, en ik ben nu zeer ernstig.

Staatssecretaris **Patijn**: Ik neem die woorden terug. Ik bied u mijn excuses aan.

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Ik wil vervolgens nog twee vragen beantwoorden en een slotopmerking maken.

Mevrouw Sipkes sprak over het mobiel vreemdelingtoezicht. Er zijn resultaten meld in verband met de overdracht aan België en Duitsland. Daarbij ging het inderdaad om officiële en gecontroleerde overdracht nadat daarover eerst overleg was geweest.

De heer Van den Berg stelde nog een vraag over de gang van zaken in de zeehavens en de bewaking daar. In de zeehavens wordt gewerkt met een systeem waarbij de passagierslijsten worden gefaxt naar andere Schengen-landen. Met name gaat het daarbij om de landen Frankrijk, België, Nederland en Duitsland. De betrokkenen worden op die manier op de hoogte gesteld en van de schepen die aankomen en van de namen van de passagiers en de bemanning. Bij die controle in bijvoorbeeld Rotterdam zijn betrokken: de rivierpolitie, de douane en de Koninklijke marechaussee.

Voorzitter! Dan kom ik toe aan mijn slotopmerking en daarbij denk ik aan de vraag over de inzet van dit debat. Er is een aantal maatregelen genomen en hebben wij er vertrouwen in dat sprake zal zijn van een goede voortgang in de overgangperiode? In aansluiting op de verklaring die ik aan het begin van mijn betoog heb gegeven, wijs ik erop dat een buitengewoon nauwlettend volgen van de gang van zaken van essentieel belang is. Ik zou het zeer op prijs stellen als de grote inzet, zowel die van Schiphol als die van de leden van de Koninklijke marechaussee, en de wijze waarop men de maatregelen verder wil implementeren – daarbij denk ik aan het overleg van aanstaande vrijdag, ook met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen – ertoe

zullen leiden dat wij inderdaad, weliswaar niet in de gehele periode, zelfs niet in de drie maanden, maar wel een aantal weken, met het voorgestelde systeem durven te werken. Omstreeks de 28ste april zal de internationale evaluatie worden uitgevoerd. Ik hoop dat wij met elkaar het vertrouwen uitspreken op een goed verloop van de gang van zaken gedurende een paar weken. Ik heb al gezegd dat wij niet 100% kunnen garanderen dat wij volledig het doel bereiken, maar wij kunnen ervan uitgaan dat datgene wordt bewerkstelligd waarvan op 26 maart sprake had moeten zijn. Er waren zodanige procedurele en fysieke maatregelen genomen, dat wij de overgangperiode redelijk verantwoord in konden gaan. Graag wil ik dat onze inzet wordt, dat wij gedurende een bepaalde periode op de voorgestelde manier te werk gaan en daarmee doorgaan totdat wij eind april aan de evaluatie toe zijn.

Staatssecretaris **Patijn**: Voorzitter! Ik wil iets zeggen in verband met een aantal opmerkingen die ik in het verleden tijdens overleg met de Kamer heb gemaakt. Een woordvoerder heeft mij een citaat in de mond gelegd. Ik denk nu vooral aan de heer De Hoop Scheffer die uitdrukkelijk meende mijn woorden te citeren. Ik wijs er echter op, nooit te hebben gesproken over een waterdicht interimstelsel. Het lijkt mij onmogelijk een dergelijk systeem te maken. Wij hebben van meet af aan erkend, dat het interimstelsel niet voor 100% waterdicht te krijgen is. Wij werken nu eenmaal met een niet-fysieke scheiding van twee passagiersstromen. Daarom is het systeem niet voor 100% waterdicht te krijgen.

Ik geef wel toe, dat ik in het verleden ten aanzien van alle voorbereidingen voor de interimmaatregelen te geruststellende woorden heb gesproken. Daarvoor bied ik mijn excuses aan. Dat is nodig, gelet op de feiten die wij nu kennen. Destijds kon ik niet anders dan een beoordeling geven van de stand van de voorbereiding, van de plannen en van de mededelingen die daarover gedaan werden. Hiervan heb ik iets geleerd: een verantwoordelijke bewindsman moet niet te snel ophouden met doorvragen. Hij moet eventueel blijven vragen en nog eens checken hoe het met alles staat. Ik trek mij dus de gang van zaken aan.

De heer Van Oven citeerde uit een overleg van twee maanden geleden. In dit verband wil ik een uitdrukkelijk onderscheid maken. Toen ik de aangehaalde woorden sprak, had ik het over de definitieve regeling waarover op dat moment met Schiphol, de luchtvaartmaatschappij, de douane en de Koninklijke marechaussee afspraken waren gemaakt. Dat is dus de regeling die geldt vanaf 15 december. Er stond voor die regeling nogal wat op het spel. Daarbij denk ik zowel aan de investeringen in de fysieke infrastructuur die Schiphol moest plegen – die bedragen, zoals u weet, meer dan 100 mln. – als aan de personele consequenties die er eventueel voor de douane en de Koninklijke marechaussee waren. De geachte afgevaardigde zei dat ik een zonnig geluid had laten horen. Het ging echter om het akkoord dat is gesloten tussen de douane en de Koninklijke marechaussee als vertegenwoordigers van de overheid aan de ene kant en Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen aan de andere kant. Er moest daarbij sprake zijn van een evenwicht tussen een behoorlijk sluitende controle, met name aan de buitengrens, en de operationele kwaliteit van Schiphol zelf. Ik blijf bij mijn standpunt in dezen. Na 15 december mag de geachte afgevaardigde met een afrekening komen en dan zeggen of ik wederom te zonnig ben geweest.

De heer **Weisglas** (VVD): De afrekening komt op 28 april

Staatssecretaris **Patijn**: Ik heb het over het ingaan van de definitieve regeling als op Schiphol een fysieke scheiding is aangebracht tussen passagiersstromen en wanneer ook de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol voor aanpassingen hebben gezorgd.

Voorzitter! Ik wil vervolgens, met name in antwoord op de opmerkingen van de heer Weisglas, iets zeggen over de pro's en contra's van het eventueel terugkeren naar het oude controleregime, het regime van voor 26 maart. Ik denk niet licht over het buitenlandspolitieke en diplomatieke aspect van de operatie. In het verleden hebben de ambtenaren van het ministerie van Justitie zich bij het ambtelijke overleg en mijn voorganger en ik zelf in het uitvoerend comité ingezet om voor Schiphol een uitzonderingspositie te krijgen.

Schiphol had vanwege zijn fysieke infrastructuur tijd nodig om zich aan te passen aan het definitieve regime. Wij hebben niet geprobeerd om een diplomatiek succesje te scoren, maar om de nodige waarborgen te creëren. Wij wilden dat de concurrentiepositie van Schiphol en de daar opererende luchtvaartmaatschappijen niet nodeloos werden benadeeld. Op de bereikte overeenstemming wil ik niet graag terugkomen, niet zozeer vanwege het politieke gezichtsverlies dat men daarmee zou lijden, maar om een andere reden. Met welke risico's krijgen wij te maken als wij, met inachtneming van het in werking getreden Verdrag van Schengen, alsnog op het eerder bereikte akkoord terugkomen? Dan zullen alle transferpassagiers die op Schiphol aankomen en die dan de buitengrens van het Schengen-gebied overtreden op Schiphol niet meer worden gecontroleerd. Die moeten dan in Frankfurt, Parijs, Lyon of elders worden gecontroleerd. Men moet beseffen dat onze collega's met hun systeem op een dergelijke situatie niet meer berekend zijn. Die zijn ervan uitgegaan, dat zij dergelijke passagiersstromen niet meer hoeven te controleren en op grond van die veronderstelling hebben zij ook maatregelen getroffen. Het gaat hierbij om duizenden en misschien wel tienduizenden passagiers die per dag een dergelijke transfer maken. Naar mijn mening kunnen wij dan ook niet gemakkelijk eenzijdig besluiten om op de hele zaak terug te komen en alles weer op de oude manier te doen.

Terugkomen op alles wat we gedaan hebben zou in de praktijk ook betekenen dat KLM-vliegtuigen, en ook andere vliegtuigen die vanuit Schiphol opereren, op de andere vliegvelden niet meer bij de Schengen-terminals komen. Zij zullen daarentegen naar niet-Schengen-terminals moeten rijden, omdat daar de benodigde controlefaciliteiten zijn. Ik ben op dit punt niet volledig geïnformeerd. Om hierover alles te kunnen weten, zou ik bij de luchtvaartmaatschappijen zelf te rade moeten gaan. Ik veronderstel echter, dat als wordt gehandeld als is geschetst, met de fysieke handling van de vliegtuigen veranderingen optreden die waarschijnlijk zullen leiden tot tussentijdse aanpassingen van timetables. Naar mijn mening zal dat voor de KLM en Transavia, dat

zijn de grote operators die vanuit Schiphol werken, een ongunstige uitwerking hebben op hun exploitatie en ondernemingsresultaat. Dit gegeven levert voor mij het volgende beeld op. Wij staan in dezen voor een afweging. Aan de ene kant is er een controleregime dat misschien niet helemaal waterdicht is, maar dat wij proberen zo sluitend mogelijk te maken, en aan de andere kant zijn er de samenwerkingsschade die wij in het contact met onze collega's zouden kunnen oplopen en de problemen die de KLM en andere luchtvaartmaatschappijen bij zo'n operatie kunnen ondervinden. Wij zullen het een tegen het ander moeten afwegen. Dat wordt een moeilijke afweging. In mijn ogen is het dus geen buitenlands-politiek probleem, maar een afwegingsprobleem in termen van de manier waarop met de partners wordt samengewerkt en de manier waarop met de luchthaven wordt omgegaan. Ik wil samen met de staatssecretaris van Justitie en de Kamer die afweging graag maken. Het is dus niet een kwestie van het omdraaien van een lichtknopje.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Ik begrijp de redenering niet. De huidige werkwijze op Schiphol is toch gebaseerd op de situatie voor invoering van het pasje?

Staatssecretaris **Patijn**: Tot 26 maart werden de paspoorten van de passagiers uit bijvoorbeeld Amerika die Schiphol als transferhaven gebruikten, niet gecontroleerd. Die paspoortcontrole vond plaats in de landen van eindbestemming. Vanaf 26 maart is Schiphol tot buitengrens verklaard. Alle passagiers van buiten het Schengen-gebied worden nu op Schiphol gecontroleerd. Dat gebeurt dus niet meer op de luchthaven van eindbestemming. Het gaat om tienduizenden mensen per dag. Dat kan niet met het omdraaien van een lichtknopje worden teruggedraaid. Daar zou men in Parijs en Frankfurt ook op personeelsgebied op moeten inspelen.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Met het huidige systeem kunnen andere landen er niet op vertrouwen dat mensen op Schiphol adequaat gecontroleerd zijn. Het is dus een kiezen tussen twee kwaden. Zolang de buitengrens op Schiphol lek is, hebben wij ook een groot probleem.

Het terugdraaien is niet het omzetten van een lichtknop. Dat begrijp ik. Het huidige systeem voldoet echter ook niet voor derde landen.

Staatssecretaris **Patijn**: Het huidige systeem voldoet ook naar onze normen niet. Wij hebben dus eerst de plicht om onze "act together" te krijgen. Wij hebben geen aanwijzingen dat onze Schengen-partners, die erkennen dat het systeem niet 100% waterdicht is, in hun controlesysteem daaruit consequenties trekken. In de onderhandelingen over de toepasbaarheid van het interimsysteem is men akkoord gegaan met de systematiek, beseffend dat zij niet 100% waterdicht is. Vandaag nog heb ik bericht ontvangen van onze ambassade in Parijs, waarin staat dat de Fransen de vliegtuigen vanaf Schiphol gewoon behandelen als vliegtuigen afkomstig uit het Schengen-gebied. De Fransen hebben het recht om tot drie maanden na inwerkingtreding op eigen wijze, naar eigen goeddunken, bepaalde controles uit te voeren, maar er zijn geen signalen dat dat ook gebeurt. Er zijn noch officiële signalen, noch blijken van feitelijk gedrag aan de gates op Charles de Gaulle.

De heer **Weisglas** (VVD): In de NRC van 3 april werd een instructie van het Franse ministerie van binnenlandse zaken geciteerd. In die instructie zou Schiphol niet erkend worden als Schengen-buitengrens. Er zouden in ieder geval steekproefsgewijs controles plaatsvinden op passagiers van Schiphol. Dat is dus niet waar.

Staatssecretaris **Patijn**: Ik wil geen uitspraken doen over de precieze interne Franse instructies. Ik lees daar dingen over, maar ik weet niet voor 100% wat de laatste stand van zaken is. Ik weet alleen dat er tot en met gisteren geen controles hebben plaatsgevonden, ook niet steekproefsgewijs.

De heer **De Graaf** (D66): Vorige week hebben wij ook om andere redenen gevraagd of de staatssecretaris geen contact wil opnemen met zijn Franse collega's. Was het niet gemakkelijk geweest om gewoon de telefoon te pakken om te vragen hoe het precies gaat? Wat heeft men in Frankrijk nu intern afgesproken?

Staatssecretaris **Patijn**: Daar hebben wij een hele ambassade voor. Met de Franse collega's van buitenlandse en binnenlandse zaken wordt overleg gevoerd. Daarover worden wij gerapporteerd. Wat het laatste nieuws betreft citeer ik uit een bericht dat ik vandaag van de ambassade heb ontvangen. Ik ben redelijk op de hoogte van de feitelijke situatie op Charles de Gaulle.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Er is een zekere Schengen-deformatie bij collega De Graaf en bij mij. Wij gaan er al wat langer mee om en wij zijn nog wel eens op teleurstellingen gestuit.

Staatssecretaris **Patijn**: Enkele geachte afgevaardigden hebben vragen over Griekenland gesteld. Ik stel voorop dat de ratificatie van het toetredingsverdrag absoluut niet betekent dat daarmee ook het Schengen-regime op Griekenland van toepassing is. Er moeten ten minste drie voorwaarden vervuld worden. Ten eerste moet Griekenland een bevestigende werkende aansluiting op het Schengen-informatiesysteem hebben gerealiseerd, inclusief aftakkingen naar de eigen diensten. Ten tweede moet Griekenland een naar het oordeel van de Schengen-partners bevredigende privacy-wetgeving hebben gerealiseerd om de in het systeem opgeslagen informatie te beschermen. Ten derde zal Griekenland een afdoende controle aan de buitengrenzen moeten kunnen realiseren. Pas als deze drie voorwaarden zijn vervuld, kan tot inwerkingtreding worden overgegaan. Dan zouden de controles op de binnengrens met Griekenland vervallen en zou kunnen worden teruggevallen op een systeem van buitengrenscontrole dat naar ons oordeel afdoende is.

De heer **Van Oven** (PvdA): Waarom zouden wij in de Tweede Kamer haast moeten maken als Griekenland nog een heel pakket aan maatregelen voor de boeg heeft?

Staatssecretaris **Patijn**: Mij past nauwelijks een oordeel over de wijze waarop de Kamer haar werkzaamheden organiseert. Ik zeg slechts dat u kunt ratificeren, maar dat u dit ook nog even kunt ophouden. Er is zorg geuit over de vraag of de wetgevende en administratieve kaders in

Griekenland voldoende zijn om het land te beschouwen als een volwaardig implementeur van het Schengen-verdrag. Ik heb gezegd dat daarvoor aan drie voorwaarden voldaan moet worden. Pas als dat het geval is, kan de regering na ratificatie een positief besluit nemen.

De heer **De Graaf** (D66): Deelt de staatssecretaris onze zorg of Griekenland daar wel aan kan voldoen, vooral op het punt van de buitengrenscontrole?

Staatssecretaris **Patijn**: Laat ik mij beperken tot het oordeel dat Griekenland daar op dit moment niet aan kan voldoen. Ik hoop dat de Grieken daar in de toekomst eens aan zullen kunnen voldoen.

De heer **De Graaf** (D66): U bent een echte diplomaat, maar wel helder in dit verband.

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan de tweede termijn van de Kamer.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter! Ik dank de staatssecretarissen voor hun antwoorden. Ook zij blijken in te zien dat er gedurende lange tijd een zekere politieke onderschatting heeft plaatsgevonden van de problemen waarmee de invoering van Schengen op Schiphol gepaard zou gaan. Ik heb genoteerd dat geen sprake is geweest van een uitgebreid testen. Ik heb geconstateerd dat de Koninklijke marechaussee, die het werk op Schiphol prima doet, de NV Luchthaven Schiphol en de politiek aanspreekbare en verantwoordelijke bewindslieden er ten onrechte op hebben vertrouwd dat de maatregelen voldoende waren. Het is in ieder geval winst dat wij ons dat met zijn allen realiseren. Vorige week dinsdag was deze overeenstemming er nog niet. Het is een kwestie van politieke onderschatting van het probleem.

Wat te doen? Er moet een afweging worden gemaakt. Het woord "vertrouwen" is gevallen. Door de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken is gezegd dat er problemen rijzen als wij de hele zaak zouden willen terugdraaien. Wat zijn die problemen en wat kunnen wij eraan doen? Als ik over de versterking van de Koninklijke marechaussee spreek als een van de maatregelen die de staatssecretarissen in hun brief hebben aangekondigd, moet ik

ook na het antwoord van de regering in eerste termijn blijven bij de formulering die ik in de media heb gebruikt, namelijk dat dat een sigaar uit eigen doos is. De staatssecretaris van Justitie zegt dat zij een keuze moet maken, zodat zij de mensen weghaalt bij het mobiel toezicht vreemdelingen. Voorzitter! Dat is natuurlijk geen oplossing. Het is mogelijk een deel van de oplossing van het probleem op Schiphol, maar het is absoluut geen oplossing, integendeel zelfs, voor de problemen rond het MTV, waaraan mijn fractie zoals bekend – het is vanavond ook geagendeerd – buitengewoon veel belang en waarde hecht. Dat is terecht, als je de cijfers ziet die de staatssecretaris van Justitie ons heeft gegeven. Overdracht aan België en Duitsland in oktober/november 1994: 1702 respectievelijk 1768; februari 1995: 829. Dat is dus, nadat de lijn omlaag was gegaan en we op de huidige sterkte zitten, in afwachting van het weer oplopen naar 1 januari 1996. Voorzitter! Ik vrees dat wat deze beide heel belangrijke onderdelen van grenscontrole betreft – MTV uiteraard achter de grens – het ene gat met het andere wordt gestopt. Ik besef best dat de staatssecretaris geen 80 marechaussees uit haar hoed kan toveren. Dat kan niemand, ook de staatssecretaris niet. Met andere woorden: dat deel van de voorgestelde maatregelen is voor mijn fractie in ieder geval geen oplossing als het ten koste gaat van het mobiel toezicht vreemdelingen.

Wat de controle achter de tourniquets betreft – dat is een tweede belangrijk punt wat ik net heb genoemd – onderstreep ik het steekproefsgewijze karakter daarvan. Ik heb zojuist mijn politieke oordeel gegeven, en ik constateer dat het systeem op Schiphol met de groene magneetkaarten een systeem blijft met lekken. De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken heeft daarvan aan het eind van zijn antwoord gezegd, dat ook het huidige systeem niet voldoet aan de normen die de regering zich op dit moment stelt.

Ik heb de afweging te maken of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om te voorkomen, dat er een lek aan de Schiphol-buitengrens blijft bestaan. De grootte daarvan weten wij eerlijk gezegd niet precies. Ik herhaal nog even dat dat natuurlijk voor de Schengen-partners toch een probleem is. Natuurlijk heeft de internationale commissie het akkoord

bevonden, maar zij heeft, net als onze regering, kennelijk de problemen onderschat. Buitenlands politiek gezichtsverlies? Jazeker. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, wil ik de regering voorhouden. Concurrentiepositie Schiphol? Ik heb daar twijfels over. Zwaardere controle elders? Schengen-terminals? Jazeker, ik geloof de staatssecretaris als zij dat zegt. De vraag is dan, of mijn politieke afweging een andere wordt, en ik heb de neiging, die vraag negatief te beantwoorden. Ik denk dat, alles afwegende – de interim-oplossingen van collega Van Oven, dus de hekken en schuttingen, zijn niet mogelijk – het minste probleem nog zal zijn het terugkeren naar de situatie van voor 26 maart. Ik denk dat ik namens de CDA-fractie morgen in de plenaire vergadering op het punt dat wij vanavond bespreken zal terugkomen in de zin zoals ik heb aangegeven, de problemen en de nadelen kennend, maar niet overtuigd zijnde van het antwoord dat de regering ons zojuist heeft gegeven.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Dank voor het antwoord van de staatssecretarissen. Het stelt mij wel op een aantal punten teleur. Ik noem de periode die de luchthaven Schiphol nodig heeft gehad om bestellingen te doen. Je kunt zeggen dat zij vanaf december materialen hebben besteld, terwijl zij niet eerder dan 26 maart aan de slag konden. Dat is toch geen bedrijf dat als het ware in de startblokken staat om te beginnen zodra het kan. Die houding zouden wij eigenlijk wel hebben mogen verwachten, gezien de urgentie van het probleem.

Verder stelt mij de reactie van de staatssecretaris van Justitie een beetje teleur op de mogelijkheden die er zouden zijn om provisorische oplossingen te bieden, dan wel de datum van 15 december te vervroegen. Ikzelf had eigenlijk ook al begrepen dat die datum samenhangt met een verandering in vluchtschema's. Het is echter de vraag of dat absoluut doorslaggevend moet zijn. Kunnen die maatregelen niet, vooruitlopend op zo'n verandering van schema, worden doorgevoerd? Wij mogen wat dat betreft niet berusten in een dictaat van Schiphol. Vandaar mijn vraag aan de bewindsvrouw van Verkeer en Waterstaat.

Ik heb wel enig begrip voor datgene wat de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken naar voren heeft gebracht, namelijk dat het bijzonder moeilijk is om Schiphol nu onmiddellijk weer uit Schengen te halen, in verband met maatregelen die door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen of -terreinen zijn getroffen. Bovendien zou je, als je Schiphol nu uit Schengen haalt, Schiphol niet brengen in een situatie, waarin bijzonder veel haast zou moeten worden betracht. Integendeel, dat zou als effect kunnen hebben dat de hele gang van zaken nog verder wordt vertraagd. Dat zou mij een extra probleem lijken.

In aanvulling op de eerste ronde wil ik zeer nadrukkelijk vragen, of de staatssecretarissen naast datgene wat zij nu aan verstrakking van de maatregelen op tafel hebben gelegd, toch willen blijven nadenken over andere maatregelen. Ik kan mij voorstellen dat het uitreiken van het magneetkaartje alleen op vertoon van een vliegbiljet aangewezen kan zijn, al zou je daarvoor een behoorlijke hoeveelheid mensen moeten inzetten. Ik kan mij ook voorstellen dat je – dat is een specifieke vraag aan de staatssecretarissen – zonder Schiphol uit Schengen te halen, het transitpassagierssysteem, dat net is ingevoerd, intact latend, met een beroep op artikel 2, lid 2, van de uitvoeringsovereenkomst, voor de Schengen-passagiers aan de binnengrenzen toch de paspoortcontrole handhaaft. Is dat denkbaar en mogelijk?

De heer **De Graaf** (D66): U suggereert toch uiteindelijk, Schiphol buiten Schengen te verklaren? Gewoon weer overal paspoortcontrole invoeren.

De heer **Van Oven** (PvdA): Nee. De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken heeft gezegd dat overigens de voorzieningen in de overige Schengen-landen intact blijven. Het transitoverkeer blijft gecontroleerd worden op de luchthaven Schiphol. Dat betekent dus ook dat de controles die elf dagen geleden zijn afgeschaft, niet alsnog in ere hoeven te worden hersteld, en ook dat de Schiphol-vluchten niet tot buiten-Schengen-vluchten voor andere Schengen-landen hoeven te worden verklaard. Nogmaals, ik beproef hier mijn creatieve vermogen, in die zin dat ik probeer, oplossingen te

bieden. Ik kan mij ook voorstellen dat, als we na elf dagen Schiphol buiten Schengen halen, er inderdaad een soort jojo-effect ontstaat, wat ook door reizigers bijzonder moeilijk begrepen zou kunnen worden.

In ieder geval wil ik dat wij de aanpassing van de maatregelen op 25 april, voorafgaand aan de volgende bijeenkomst van het Schengen-uitvoeringscomité, opnieuw beoordelen en alsdan ook onze opinie als Tweede Kamer aan de bewindslieden meegeven.

De heer **Weisglas** (VVD): Voorzitter! Ik waardeer de creatieve suggesties van met name collega Van Oven: het is goed dat wij ook meedenken. Door naar voren te brengen hoe noodzakelijk het is om allerlei maatregelen en maatregeltes te treffen, toont collega Van Oven tegelijkertijd aan dat het systeem krakkemikkig is. De hoofdvraag aan de beide staatssecretarissen die ik nog steeds heb, is of het systeem van het naast elkaar bestaan van enerzijds anonieme magneetpasjes en anderzijds de mogelijkheid om met een paspoort Nederland in en Schiphol uit te gaan, niet per definitie krakkemikkig is. Hebben wij dus niet de verkeerde tussenoplossing gekozen voor de periode tot 15 december? Deze vraag wil ik nog een keer heel helder beantwoord hebben. Ik verzoek u dan ook, voorzitter, mij daarna een derde termijn toe te staan om een politieke conclusie voor deze avond te trekken.

De heer **Rijpstra** (VVD): Voorzitter! Het is niet overdreven, te stellen dat de geloofwaardigheid van het vreemdelingenbeleid staat of valt met de capaciteit en de kwaliteit van het toezicht. Het toezicht neemt een prominente plaats in in een samenhangend vreemdelingenbeleid. Aldus de staatssecretaris bij de start van de cursus "Leden vreemdelingenpolitie" in Lochem. Het vreemdelingentoezicht kan gesplitst worden in toezicht door de politie-korpsen en toezicht door de marechaussee. Bij de politie groeit het aantal naar 1358 full-time plaatsen op 1 juli 1996 en bij de marechaussee naar ongeveer 500 plaatsen op 1 januari 1996. De staatssecretaris wil de politiekorpsen afrekenen op inspanningen ten aanzien van het vreemdelingentoezicht, hetgeen wordt gedaan door convenanten, waarbij de IND – dus

Justitie – via de korpschefs – dus Binnenlandse Zaken – toeziet op de realisering van het doel. Wij steunen dit, want hiermee wordt geld gebruikt voor het doel dat voor ogen stond.

Mijn fractie gaat ervan uit dat de goede samenwerking tussen Justitie en Binnenlandse Zaken voortgaat. Defensie komt erbij als werkgever van de marechaussee, die het mobiele toezicht vreemdelingen doet. De samenwerking zal dus zeer nauw moeten zijn om de kwaliteit van het toezicht te waarborgen. Mijn fractie is benieuwd hoe deze samenwerking in de toekomst verder zal verlopen en zal dit ook van nabij volgen.

Voorzitter! Oud-staatssecretaris Kosto heeft in zijn brief van 7 juni 1994 gesteld dat de centrale aansturing van de ambtenaren die zijn belast met mobiel vreemdelingentoezicht geschiedt door de minister van Justitie, die ook zorg draagt voor de afstemming met de korpschefs van de betrokken politieregio's. De uitoefening van het mobiele toezicht vreemdelingen zal als zelfstandige taak worden uitgeoefend door de Koninklijke marechaussee, onder directe verantwoordelijkheid van de minister van Justitie. Een voorstel tot wijziging van artikel 4 van de Vreemdelingenwet zal de Kamer bereiken, aldus de staatssecretaris. De VVD-fractie verneemt graag schriftelijk of mondeling van de staatssecretaris of artikel 4 van de Vreemdelingenwet gewijzigd kan of gaat worden. Om het mobiel toezicht vreemdelingen te kunnen uitvoeren, is bijvoorbeeld de bevoegdheid tot het geven van een stopteken en het doorzoeken van voertuigen noodzakelijk. Deze bevoegdheid heeft echter thans geen wettelijke basis. Dat is de kern van de brief van de staatssecretaris. Ook de geluiden die bij de marechaussee te horen waren, bevestigen dit.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Ik ben de staatssecretarissen erkentelijk voor hun antwoorden, maar ook voor het feit dat er, zeker door de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, verantwoordelijkheid wordt genomen niet alleen voor de toestand van de afgelopen week, maar ook voor het feit dat in de fase daaraan voorafgaand onvoldoende duidelijk werd dat het systeem niet goed werkte. Dat een

commissie Buitengrenzen dacht dat het voldoende was, is wel een relevant feit, maar dit kan de verantwoordelijkheid als zodanig niet wegnemen. Ik neem echter niet aan dat de staatssecretaris van Justitie dit zou hebben bedoeld. Hiervan uitgaande, zeg ik met de heer De Hoop Scheffer dat er sprake is geweest van een politieke onderschatting, hetgeen ruimhartig moet worden toegegeven. Wat mij meer verbaast, is dat er kennelijk ook sprake is geweest van een onderschatting door deskundigen: de mensen die wij daarvoor hebben, piepen nu pas en konden, toen het systeem nog niet in werking was, niet bedenken dat er gaten in zouden zitten. Dit verbaast mij nog steeds en ik heb er nog geen goede reactie op gekregen.

De hamvraag is voor mij niet of een dergelijk pasjessysteem krakkemikkig is, maar of datgene wat de staatssecretarissen nu hebben aangekondigd naar mijn politieke oordeel voldoende is om in de toekomst gevrijwaard te blijven van problemen, zodat wij de Schengenverplichtingen kunnen nakomen en ervoor kunnen zorgen dat er geen ontduikingen plaatsvinden. Ik kan dit niet beoordelen met de deskundigheid van bijvoorbeeld de Koninklijke marechaussee, maar heb wel het vertrouwen in de staatssecretarissen nu zij hebben aangegeven dat het naar hun oordeel, met hetgeen zij nu weten, voldoende is. Nooit waterdicht, maar wel voldoende, hetgeen inhoudt dat er geen structurele gaten in zijn of kunnen worden geschoten. Mijn oordeel luidt dus anders dan dat van collega De Hoop Scheffer: ik wil graag het vertrouwen van de staatssecretarissen overnemen totdat het tegendeel blijkt. De Kamer evalueert al binnen een paar weken, voorafgaand aan de evaluatie in Schengen-verband. Laten wij die weken maar eens afwachten. Ik wil niet gedwongen worden tot een keuze tussen of het zijn van de risee van Schengen omdat gedaan wordt alsof het allemaal prima gaat, maar vervolgens blijkt dat het van alle kanten lek is, of het lopen van een blauwtje omdat wij ons hebben vergist en Schiphol vooralsnog uit Schengen gehaald moet worden. Ik hoop dan ook dat de maatregelen die de staatssecretarissen thans hebben aangegeven en nader hebben uiteengezet, voldoende zijn om niet met die vreselijke keus

geconfronteerd te hoeven worden. Wij hebben geen 100% zekerheid en de staatssecretarissen ook niet; wij moeten de maatregelen maar afwachten. Ik ga er vooralsnog van uit dat het voldoende is.

Mij rest nog één vraag: kunnen wij er absoluut zeker van zijn dat op 15 december, maar liefst eerder, de fysieke scheiding van Schiphol tot stand wordt gebracht? Dat de Schiphol-directie heeft gezegd dat er alles aan wordt gedaan, vind ik niet genoeg. Is de planning zodanig dat ervan kan worden uitgegaan dat die fysieke scheiding er zal zijn op 15 december, voor alle luchtvaartmaatschappijen en alle passagiers?

Mevrouw Sipkes (GroenLinks): Voorzitter! In hun beantwoording hebben de staatssecretarissen mij niet duidelijk kunnen maken wat nu precies het nut van het magneetkaartje is. Mijn fractie heeft zich altijd tegen Schengen gekeerd, maar Schengen is een feit, dus daar hoef ik niet op terug te komen. De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken heeft duidelijk gemaakt wat het bijvoorbeeld betekent voor de luchthaven van Frankfurt als hier niet gecontroleerd zou worden. Noch hij, noch de staatssecretaris van Justitie heeft mij duidelijk gemaakt waarom voor dit systeem is gekozen. Het gaat om een tussenoplossing voor acht maanden, die sowieso 10 mln. kost. Dan heb ik het nog niet eens over de circa 80 personen die er extra bovenop komen. Het is dus een peperdure oplossing die niet werkt. Het ontgaat mij waarom wij niet, ook tegen de Schengen-partners, kunnen zeggen dat er ook op Schiphol controle zal plaatsvinden, maar op een andere manier, namelijk gewoon met gebruik van paspoorten. Over die oplossing heb ik nog niets gehoord van de staatssecretaris. Vooralsnog kan ik dus niet anders zeggen dan dat ik mij bij eventuele moties en kameruitspraken van de heer De Hoop Scheffer zal aansluiten.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ook ik dank de staatssecretarissen voor hun beantwoording. Met name de ruitelijke erkenning van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken dat de consequenties te licht zijn ingeschat, sprak mij aan. Alle creatieve ideeën die hier over tafel zijn gekomen, ten spijt, is duidelijk dat het interimstelsel niet

werkt en ook niet waterdicht kan worden gemaakt. Ook de staatssecretarissen zelf hebben beklemtoond dat wij daar niet op moeten rekenen. Ik begrijp dat; zij kunnen niet garanderen dat het waterdicht is. Dan zou ik echter zeggen: laten wij dit risico aan onze buitengrenzen niet nemen en laten wij de zaak niet nog eens een maand aankijken. Dat lijkt mij niet echt een verstandige oplossing. Laten wij voor die acht maanden toch maar terugkeren naar het oude systeem. Wat dat betreft, blijf ik de opstelling van de heer De Hoop Scheffer steunen. Ik vraag mij, met mevrouw Sipkes, nog steeds af waarom wij in de interimperiode iedereen niet gewoon op het paspoort kunnen controleren. Dan zadelen wij de andere landen niet met de problemen op: wij zijn en blijven buitengrens en wij controleren gewoon. Ik zie daarin geen enkel probleem. Het lijkt mij ook nog een voordeliger oplossing dan al die andere ingewikkelde zaken.

Ik heb nog een vraag aan de staatssecretaris van Justitie over die 80 marechaussees. Aan de ene kant bevestigde zij dat het een extra uitbreiding is, maar aan de andere kant had ik de indruk – maar dat zal ongetwijfeld aan mij liggen – dat het toch weer ten koste ging van de volledige inzet van het mobiele vreemdelingtoezicht. Dan is het in mijn waarneming geen extra uitbreiding en is het, zoals de heer De Hoop Scheffer terecht concludeerde, een sigaar uit eigen doos. Dat vind ik zeer onbevredigend. Wij moeten constateren dat het personeel van de Koninklijke marechaussee, juist in deze omstandigheden, onder zeer zware druk staat. Ook de behoefte aan mobiel vreemdelingtoezicht, dat vruchten lijkt te gaan afwerpen, is evident. Ik geef de staatssecretaris daarom dringend in overweging om een andere oplossing te zoeken, zodat het een niet ten koste van het ander hoeft te gaan.

Staatssecretaris Schmitz: Voorzitter! De heer De Hoop Scheffer en anderen hebben geconstateerd dat wij, als ook de commissie Buitengrenzen de zaak heeft onderschat, met z'n allen inderdaad zijn verrast. Ik ben mij ervan bewust dat dit geen excuus voor ons is, maar het is wel een verklaring voor het niet voorzien van een aantal problemen.

Ik waardeer het zeer dat ook de heer Van Oven zelf nadenkt over andere maatregelen. In het beschreven overleg met de president-directeur van Schiphol en de Koninklijke marechaussee werd vastgesteld dat men, na raadpleging van hun deskundigen, geen andere maatregelen kon bedenken. Men bleef daarmee bezig en aanstaande vrijdag is daar weer een overleg over. Op dat moment was er echter niemand die iets nieuws kon bedenken wat feitelijk en aantoonbaar zou kunnen werken.

De heer Van Oven heeft gevraagd om een beoordeling op 25 april van de aanpassing van de maatregelen, voorafgaande aan de evaluatie van de Schengen-landen. Daar heb ik geen enkel probleem mee. Ik denk alleen dat de Kamer dan daags tevoren een dergelijke rapportage moet hebben van de ervaringen op dat moment, die aansluit bij de ervaringen in de laatste dagen, die ik in mijn verklaring heb vermeld.

De karakterisering "krakkemikkig" door de heer Weisglas lijkt mij overtrokken. Ik geef toe dat het niet perfect is, maar ik heb ook gemeld dat de ervaringen in de laatste dagen, op grond van de genomen maatregelen, zijn dat men niet opnieuw zwerfende kaarten heeft aangetroffen en dat de marechaussee, die vandaag al 23 man extra heeft ingezet, geen misbruik heeft kunnen constateren, ook al erken ik dat niet hard is vast te stellen dat er geen misbruik wordt gemaakt. "Krakkemikkig" gaat mij daarom echt te ver en komt niet tegemoet aan de inzet die men op dat punt heeft geleverd en aan de wijze waarop men bezig is geweest om het systeem te "vervolmaken".

De heer **Weisglas** (VVD): Ik heb zeker waardering voor de inzet van de bewindslieden en van alle betrokkenen op Schiphol. Daar gaat het niet om, maar als een systeem – laat ik een andere omschrijving zoeken voor "krakkemikkig" – in de kern niet klopt en wezenlijk uitnodigt tot problemen, blijft het bij lapmiddelen. Ik heb geprobeerd aan te geven waar het probleem in zit: mensen krijgen een kaartje in handen en hoeven dat niet te gebruiken, omdat zij zelf ervoor kunnen kiezen om toch met hun paspoort binnen te komen. Dan hebben zij het kaartje niet nodig en dat kaartje kan gaan zwerfen op alle mogelijke manieren. Dan is het

misbruik wel bij steekproef, maar niet volledig te controleren. Als de staatssecretaris dat wil, krijgt zij een ander woord voor "krakkemikkig". Daar gaat het niet om. Ik twijfel in de kern aan de deugdelijkheid van het systeem.

De heer **De Graaf** (D66): Dat er gebruik zou worden gemaakt van een pasjessysteem, was velen al voor 26 maart bekend. Het is heel vervelend dat het niet helemaal voor 100% voldoet en vandaar die extra maatregelen. U zegt nu echter dat wij het hele passensysteem niet hadden moeten invoeren. Waarom hebt u dan niet voor 26 maart aan de bel getrokken?

De heer **Weisglas** (VVD): Misschien ga ik nu iets heel naïefs zeggen, maar het is wel eerlijk: ik heb mij echt niet gerealiseerd – ik daag al mijn collega's ertoe uit om te zeggen dat zij het niet met mij eens zijn – dat de techniek van het systeem zou zijn zoals die nu is en ik geloof niet dat wij dat ooit gehoord hebben. Wat de heer De Graaf nu zegt, is dus echt klinkklare onzin.

De heer **De Graaf** (D66): Ik heb geen onzin gezegd; ik heb u een vraag gesteld. Er zijn fracties – zoals de mijne – die voor 26 maart op Schiphol aan de Koninklijke marechaussee hebben gevraagd hoe het systeem in beginsel in zijn werk zou gaan en toen hebben gehoord dat het niet waterdicht kon zijn.

De heer **Weisglas** (VVD): Dan had u wel wat eerder aan de bel mogen trekken.

De heer **De Graaf** (D66): Nee, want wij hebben toen niet begrepen – dat horen wij pas de afgelopen dagen – dat het, zonder aanvullende maatregelen, zo uit de hand kon lopen. Het was ons en ook de regering van tevoren bekend dat het niet waterdicht was. Wij wisten in ieder geval dat met een passensysteem zou worden gewerkt. U doet alsof u dat nog nooit had gehoord, maar ook u had dit van tevoren kunnen horen.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): De heer De Graaf moet de zaak nu niet volledig omdraaien en uit haar verband rukken. Op dat punt val ik collega Weisglas bij. Keer op keer is hier, onder andere door mijzelf als

CDA-woordvoerder, gevraagd of het goed gaat en of het systeem werkt. Ik zit niet in de Kamer om een kaartje met magneetstrips te beoordelen en om te beoordelen hoe het gaat in een hekje en in een tourniquet. Ik wil wel even een historische parallel maken: ik zit niet in de Kamer om zelfstandig te kunnen uitmaken of een identiteitsdocument al of niet fraudegevoelig is, maar om de regering politiek te bevragen en om het politieke oordeel van haar te horen of een in te voeren systeem werkt. Dat is mijn positie hier. De heer De Graaf draait het om door nu in eerste instantie de heer Weisglas, maar ook mij – want mijn interventie was gelijklopend – te verwijten dat wij ons dat eerder hadden moeten bedenken. Nee, daar zitten wij hier niet voor. Wij zitten hier voor een politiek oordeel en voor politieke controle.

De heer **De Graaf** (D66): Mijnheer De Hoop Scheffer, u moet mijn opmerking wel juist weergeven. Ik respecteer dat u er onvoldoende vertrouwen in hebt of het systeem met de aanvullende maatregelen werkt. De heer Weisglas zegt echter iets anders, namelijk dat je überhaupt niet met pasjes moet werken. Daar heeft hij bezwaar tegen, maar dat is iets anders dan wat u hebt gezegd. U constateert dat het huidige systeem niet helemaal voor 100% werkt. Mijn opmerking tegen de heer Weisglas was dat hij dat ook van tevoren had kunnen weten. Dat bezwaar is niet mijn bezwaar en ook niet het uwe. U zegt dat de pasjes niet voor 100% werken, maar hij zegt: überhaupt geen pasjes.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): U heeft slecht naar mij geluisterd toen ik mijn politieke conclusie formuleerde. Als ik bepleit om het pasjessysteem niet voort te zetten en aankondig dat ik morgen in de plenaire vergadering namens de fractie van het CDA zal bepleiten om terug te keren naar het oude systeem, gaat het om een standpunt dat niet afwijkt van wat de heer Weisglas naar voren heeft gebracht. Impliciet zeg ik dan, mè mevrouw Sipkes en de heer Van den Berg, dat het kaartje niet werkt. Ook ik had graag gezien dat het wèl had gewerkt omdat je hiermee gezichtsverlies lijdt; hoe je het ook wendt of keert. Nogmaals, ik zeg hetzelfde als

de heer Weisglas en ik neem aan dat dat morgen nog zo zal zijn.

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Ik kom even terug op de extra inzet van de marechaussee met 80 man. Wij kennen in feite twee trajecten. Enerzijds laten wij het mobiele vreemdelingentoezicht groeien tot het niveau van 475 mensen per 1 januari 1996. Anderzijds is er het traject van opleidingen tot het niveau van 225 voor Schiphol na 15 december 1995. Ik heb van de marechaussee begrepen dat men de groei naar dat niveau van 475 mensen gefaseerd laat verlopen maar dat de datum 1 januari 1996 wèl wordt gehaald. Intussen vormt men tijdelijk, met anderen die worden opgeleid, het extra contingent van 80 man. Overigens realiseer ik mij dat ik ook zelf voor de keuze heb gestaan. Ofwel men zou in één keer het mobiele vreemdelingentoezicht kunnen realiseren, ofwel men zou tot een fasering kunnen komen en Schiphol kunnen bedienen. De in dit kader gemaakte keuze kan men terecht van commentaar voorzien.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Ik begrijp dat er een keuze moest worden gemaakt. De staatssecretaris maakt een andere keuze dan ik. Ik kom tot een andere keuze omdat bij haar keuze het aantal illegale grensoverschrijdingen aan de zuid- en de oostgrens minder sterk kan worden teruggedrongen. Ik vrees dat op deze manier het ene probleem wordt ingeruild voor het andere. De staatssecretaris ontkent dit niet; wij maken verschillende afwegingen.

Staatssecretaris **Schmitz**: Inderdaad. De heer De Graaf vraagt of de absolute garantie is verkregen dat de fysieke scheiding per 15 december 1995 zal zijn gerealiseerd. Voorzitter! Gisteren is tijdens het gesprek met de directie van Schiphol met nadruk gesteld dat de datum van 15 december zal worden gehaald. Wij moeten daarin vertrouwen hebben maar ik denk toch – en dat is ook de les die wij uit deze historie moeten trekken – dat wij niet tot 15 december moeten afwachten of het lukt. Wij zullen door middel van een voortdurend contact met de directie de ontwikkelingen volgen en nagaan of de zaken volgens de afgesproken planning verlopen.

De heer **Weisglas** (VVD): Ik wil de staatssecretaris en de collega's die hierover hebben gesproken het volgende voorleggen. Als het allemaal zo verantwoord is, wat doet het er dan toe of het 15 januari of 15 februari wordt? Het systeem is verantwoord of niet. Wij gaan ons nu vastbijten op de datum 15 december maar als je een systeem hebt dat goed werkt, werkt het goed...

Staatssecretaris **Schmitz**: Ik heb het niet zelf meegemaakt maar de Schengen-partners hebben uitvoerig over die datum onderhandeld. Voor Schiphol moest een uitzondering worden bevochten. Op een bepaald moment is door de partners goedgevonden dat Schiphol uitstel zou worden verleend tot 15 december. Wij kunnen nu niet even tegen die partners zeggen: nou ja, of het nu 15 december of 15 januari wordt, doet er niet toe. Deze datum is opgenomen in de overeenkomst die wij hebben gesloten.

De heer **Weisglas** (VVD): Dat begrijp ik wel en ik pleit ook niet voor uitstel maar mijn conclusie is toch dat het er in uw redenering niet zoveel toe doet. Immers, dat systeem van u is zo fantastisch...

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter, ik had het niet mooier kunnen zeggen...

Staatssecretaris **Schmitz**: Voorzitter! Ik maak bezwaar tegen deze opmerking van de heer Weisglas. Ik heb vanavond niet gezegd dat het allemaal zo fantastisch werkt. Ik heb erkend dat ik wat dit betreft de vorige week te optimistisch was en dat ik mijn zorgen heb. Ik heb ook niet gezegd dat ik de termijn van drie maanden zou afwachten maar gepleit voor een evaluatie tegen eind april. Er zijn praktische problemen en daarnaast erken ik het belang van de internationale positie waarvoor de heer Patijn terecht aandacht heeft gevraagd. Men kan niet stellen dat ik hier roep dat het allemaal fantastisch gaat. Als ik dat zou zeggen, zou ik wel èrg naïef zijn. Ik wil wel eens naïef zijn maar toch niet in al te grote mate.

De heer Rijkstra heeft mij gewezen op de brief van de heer Kosto over het mobiele vreemdelingentoezicht, zulks in relatie met artikel 4 en de rol van de marechaussee. Voorzitter! Ik heb het even laten nagaan, mede

omdat ik weet dat hierover ook bij de marechaussee vragen leven. Destijds heeft mijn voorganger er niet voor gekozen, dit te betrekken bij de bulk van de vreemdelingenwetgeving die toen aan de orde was. Het is de bedoeling om deze kwestie te regelen bij de eerstvolgende gelegenheid.

Staatssecretaris **Patijn**: Mijnheer de voorzitter! De heer Van Oven heeft, verwijzend naar artikel 2, tweede lid, van de uitvoeringsovereenkomst, gevraagd of het niet mogelijk is om achter de buitengrenscntrole nog een nationale controle uit te oefenen. Hij doelt blijkbaar op een paspoortcontrole bij de "oude gates" van Schiphol.

De heer **Van Oven** (PvdA): Niet erachter maar áán de grens. Ik doel op een bijzondere situatie, namelijk de situatie waarin de openbare orde of de nationale veiligheid daartoe noopt. De nationale veiligheid is niet relevant maar de openbare orde is wellicht wèl in het geding. In een dergelijke situatie kunnen verdragspartners besluiten dat gedurende een beperkte periode aan de binnengrenzen aan de situatie aangepaste nationale grenscontroles worden uitgeoefend. Mij dunkt, dat dit denkbaar is voor Schengenpassagiers omdat voor die groep Schiphol een binnengrens is. Zij zouden gedurende een bepaalde periode aan de hand van hun paspoorten kunnen worden gecontroleerd. Als gevolg daarvan zouden zij zo'n kaartje niet nodig hebben. Op die manier zou voor deze groep het kaartjesprobleem kunnen worden geëlimineerd.

Staatssecretaris **Patijn**: Voorzitter! Ik doe mijn best om het te begrijpen maar ik vraag mij wèl af hoe ik dit aan mijn partners zou moeten uitleggen. Ik denk eigenlijk dat ik daartoe niet in staat zou zijn. Mij wordt door mijn juridische adviseurs gezegd dat deze interpretatie van artikel 2, tweede lid, betrekkelijk ruim is. Verder wijs ik erop dat wij een verdragsverplichting hebben om de controles op grensoverschrijding binnen het Schengen-gebied af te schaffen. En dan zouden wij daar op Schiphol weer toe overgaan omdat wij een administratief probleem hebben als gevolg van het feit dat daar wordt gewerkt met niet-gescheiden passagiersstromen... Ik

zie niet hoe in dit verband de nationale veiligheid en de openbare orde een rol zouden kunnen spelen. Essentieel is – en daarop worden wij door onze verdragspartners afgerekend – dat wij duidelijk kunnen maken dat wij een zodanig systeem hebben dat wij voldoen aan onze verplichting om de buitengrens adequaat te controleren.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Vanavond zijn er verschillende opties ter tafel gekomen. Eén daarvan houdt in dat morgen Schiphol uit het Schengen-verband wordt gelicht. Dat levert aanzienlijke problemen op, zoals ook door de staatssecretaris zelf is aangegeven. Ik tracht mogelijkheden aan te reiken om dat effect te voorkomen. Wellicht is dat mogelijk door gebruik te maken van artikel 2, lid 2, van de uitvoeringsovereenkomst. Die mogelijkheid komt in zicht als men aanneemt dat er gevaar dreigt voor de openbare orde als gevolg van het risico dat mensen illegaal Nederland en dus het Schengen-gebied binnenkomen. Ik geef over deze mogelijkheid nu geen oordeel. Ik stel er vragen over en hoop dat de staatssecretaris hieraan aandacht geeft.

Staatssecretaris **Patijn**: Voorzitter! Dit punt zal ik graag in mijn beschouwingen betrekken. Wat juridische kennis betreft, ben ik nu echter niet in staat in dezen een adequaat oordeel te geven. Als daartoe aanleiding zal zijn, kom ik hierop graag bij de rapportage voor 28 april terug.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken. Uitvoering van het systeem dat de heer Van Oven voorstelt, zal het effect hebben, dat iedereen die van en naar Schiphol reist een paspoort bij zich moet hebben. Nederlanders die door het Schengen-gebied reizen zullen elders echter geen paspoort hoeven te tonen. Dat is althans de essentie van het voorstel van de heer Van Oven. Ik zou een dergelijk systeem echter uitermate raar vinden. Liever zou ik dan kiezen voor de mogelijkheid waarbij Schiphol buiten "Schengen" wordt gehouden. Voor de halfslachtige oplossing die de heer Van Oven voorstelt, kies ik niet. Zo'n oplossing is namelijk niemand meer uit te leggen.

De **voorzitter**: De heer Weisglas heeft gevraagd om een korte derde termijn. Die wordt hem toegestaan.

De heer **Weisglas** (VVD): Voorzitter, dank u wel. De posities die tot op heden zijn ingenomen, zijn duidelijk, met uitzondering van de mijne. Daarom heb ik om een derde termijn gevraagd.

De heren De Hoop Scheffer en Van den Berg en mevrouw Sipkes hebben in verschillende bewoordingen aangekondigd, dat zij reeds morgen hun positie door middel van een motie kenbaar zullen maken. Volgens hen moeten we terug naar het systeem van paspoortcontrole dat wij voor 26 maart kenden. Dat systeem zouden wij moeten handhaven totdat de fysieke scheiding op 15 december op Schiphol is aangebracht.

De heer Van Oven wil de evaluatie afwachten en eind april tot een oordeel komen. Dan zal hij zeggen of wij weer moeten werken op de manier zoals wij voor 26 maart deden. Het is ook mogelijk dat hij op 28 april zegt, dat het werken met een magneetkaart toch aanvaardbaar is.

Collega De Graaf heeft reeds nu zijn blind vertrouwen uitgesproken.

De heer **De Graaf** (D66): U had moeten luisteren. U kunt morgen in het stenografisch verslag nalezen wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd, dat ik vooralsnog vertrouwen heb in het oordeel van de staatssecretaris en dat de genomen maatregelen voldoende worden geacht. Verder heb ik gezegd, dat ik over drie weken, bij het gereedkomen van de evaluatie, wil nagaan of de maatregelen inderdaad voldoende zijn. De geachte afgevaardigde moet geen uitspraken citeren die niet zijn gedaan.

De heer **Weisglas** (VVD): Voorzitter! Ik blijf bij mijn standpunt: het werken met het systeem van magneetpasjes, terwijl men tegelijkertijd op vertoon van het paspoort het Schengen-gebied kan binnenkomen, vind ik in de kern niet goed. Voor mij is het dan de vraag of je moet wachten totdat de externe evaluatie aan het eind van de maand heeft plaatsgevonden dan wel of je reeds morgen een oordeel geeft en zegt: ik geloof absoluut niet in het systeem en wij kunnen beter weer op de oude manier gaan werken. Op dit moment ben ik geneigd mij aan te sluiten bij

de opvatting van collega De Hoop Scheffer en die van anderen. Echter, ik heb behoefte hierover in mijn fractie politiek beraad te plegen. Dat lijkt mij bij de behandeling van dit onderwerp niet zo gek, gelet ook op de politieke constellatie die wij kennen. Morgen hebben wij over dit onderwerp een debat. Nu hebben wij een algemeen overleg gevoerd. Daarbij zijn de meningen kenbaar gemaakt. Ik dank de staatssecretarissen zeer voor de gegeven inlichtingen. En: morgen is er weer een dag.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Weisglas voor zijn alternatieve dagsluiting, maar ik wil zelf namens de commissie beide staatssecretarissen en hun ambtenaren danken voor de verstrekte inlichtingen.

Sluiting 21.23 uur.

