

Hoogervorst

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter. Ik vind het jammer dat dit vragenuurtje wordt misbruikt om paradepaardjes van mevrouw Kant naar voren te laten brengen. De onwaarheden die hier worden verteld over marktwerking stuiten mij zeer tegen de borst.

Ik geef de minister toe dat sprake is van vallen en opstaan bij de invoering van een traject van diagnosebehandelcombinaties (DBC's). Wij hebben er meerdere keren over gesproken en zullen dat blijven doen. Toch vind ik dat er bij de invoering van de DBC's wel degelijk sprake is van een informatieplicht voor zowel verzekeraars als aanbieders van zorg. Als ik in een winkel kom, wil ik weten of ik met mijn pinpas kan betalen. Wil de minister bevorderen dat er in ieder geval van zijn kant op wordt gewezen dat er een bepaalde mate van verplichting aan de kant van het aanbod is?

Minister **Hoogervorst**: Ik ben dat met u eens. Het is een plicht en er wordt aan voldaan. Men is er goed van op de hoogte.

Ter verdediging van zowel aanbieders als verzekeraars merk ik nog op dat er vertraging in het gehele proces is opgetreden, doordat de AMvB later in werking kon treden en daardoor ook de vrije marktwerking. Dat is niet goed geweest.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Mevrouw Kant staat met beide voeten tussen de patiënten. Misschien is dat bij de heer Buijs, die weliswaar huisarts is, zo langzamerhand niet meer het geval. Ik wil u een citaat voorleggen van de bestuursvoorzitter van het Jsselland Ziekenhuis in Capelle: "Ik kan het toch niet verkopen dat patiënten met de ene verzekering sneller worden geholpen dan de andere?" Waarom verkoopt en accepteert u dat dan wel? Waar gaat u zich niet houden aan medische criteria?

Minister **Hoogervorst**: Ik ken nog een ander citaat van deze zelfde ziekenhuisdirecteur, waarin hij er heel stoer op pocht dat hij zijn prijzen maar heeft verdubbeld, omdat er toch niemand op lette. Die houding apprecieer ik niet erg. Het probleem dat allerlei patiënten sneller zouden worden geholpen dan andere zal zich niet voordoen. Als mensen niet tevreden zijn over het

aanbod dat hun zorgverzekeraar voor hen contracteert, moeten zij gewoon van zorgverzekeraar veranderen. Simple as that!

Mevrouw **Vergeer** (SP): Hoe kunnen zorgverzekeraars er dan reclame mee maken dat je bij de een sneller wordt geholpen dan bij de ander?

Minister **Hoogervorst**: Dat juich ik toe.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Maar u zegt dat het niet kan.

Minister **Hoogervorst**: U heeft liever dat iedereen even traag wordt geholpen.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Nee, voorkruipzorg; dat faciliteert u!

Minister **Hoogervorst**: Het credo van uw partij is dat het wenselijk is dat iedereen even traag wordt geholpen. Mijn credo is dat het goed is dat af en toe iemand zijn benen uit zijn lijf rent om zijn cliënten beter te helpen. Dat is al jaren aan de gang. Sommige zorgverzekeraars doen al jaren aan wachtlijstbemiddeling. Zij zorgen ervoor dat hun patiënten sneller worden geholpen. U vindt dat een slechte zaak; ik vind dat een goede zaak.

De **voorzitter**: Hier moet het bij blijven in deze serie. Wij moeten de vier series vragen over het uur verdelen.

Ik heb gezegd dat wij, wanneer de minister van Justitie een kwartiertje weg kan uit de Eerste Kamer, de volgorde zullen omdraaien. Excuses aan de minister voor Ontwikkelings-samenwerking, die nog niet in de zaal was toen ik die mededeling deed, maar ik wil toch eerst de vragen aan de minister van Justitie laten stellen.

Vragen van het lid Haverkamp aan de minister van Justitie over de gewapende overval op het beveiligde gedeelte van Schiphol.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is geschokt dat het niet alleen mogelijk is om met wapens het in theorie beveiligde platform van Schiphol op te komen,

maar er ook een waardetransport te overvallen en vervolgens het terrein weer af te komen zonder aan de poort enige weerstand te ondervinden. Deze gebeurtenis staat haaks op het beeld dat wij van Schiphol hadden en graag willen hebben, namelijk dat van een luchthaven die goed beveiligd is. Op dit moment is nog niet precies duidelijk wat er gebeurd is. Het is ook niet onze bedoeling om te zwartepieten. Wel vernemen wij graag wat er gedaan wordt om te voorkomen dat zo iets nogmaals gebeurt.

Vanochtend werd in de media aangegeven dat het voor de sector niet duidelijk is wie de eerstverantwoordelijke is. Mogen wij uit de aanwezigheid van de minister van Justitie afleiden dat hij de regisseur is waar men zo hard om roept? Kan de minister aangeven welke maatregelen al zijn genomen? Hoe wordt ervoor gezorgd dat alleen mensen die recht hebben op een Schipholpas met platformtoegang ook over deze pas beschikken? Medewerkers worden maar eenmaal per vijf jaar gescreend. Waarom gebeurt dat niet vaker? Hoe staat het met de inzet van biometrie? De inzet van de Koninklijke Marechaussee zou wat ons betreft efficiënter kunnen, bijvoorbeeld door bewakingspersoneel de BOA-status te geven. Vergelijk dat met de stad Amsterdam. De algemene politietaken worden door gewapende agenten verricht, terwijl het parkeerbeheer door anderen wordt verricht.

□

Minister **Donner**: Voorzitter. Inderdaad, de roof op vrijdag 25 februari is schokkend en verontrustend. Tegelijkertijd hoed ik mij voor de conclusie dat het beeld van Schiphol als veilige luchthaven niet juist is. Dit soort feiten heeft helaas ook op andere luchthavens plaatsgevonden en zal nooit volstrekt voorkomen kunnen worden. Schiphol staat in de wereld, met name bij Amerikanen, aangeschreven als een van de veiligste luchthavens, ook in Europa. In de inspecties van de zijde van de EU wordt dat bevestigd. Het is aan ons om te zorgen dat dat beeld gehandhaafd wordt.

In de pers werd vanochtend geopperd dat onduidelijk is welke bewindspersoon in deze situatie verantwoordelijk is. Vóór vandaag wist zowel de KLM als Schiphol

Donner

donders goed wie moet worden aangesproken bij kwesties rond veiligheid. Na vandaag zal dat niet anders zijn. Als het al niet duidelijk was, staat het in ieder geval duidelijk in de wet. De minister van Justitie is verantwoordelijk, zowel uit hoofde van de wet op de controle op de luchthaven als uit hoofde van de autoriteit die het gezag uitoefent over de Koninklijke Marechaussee. Daarnaast is de minister van Justitie de verantwoordelijke bewindspersoon voor de bestrijding van terrorisme. Ik geef toe dat ik de rest van het functioneren van de luchthaven er niet allemaal bij kan doen.

Op dit moment is niet duidelijk wat er precies gebeurd is. Vooral nog is het beeld dat er met legale passen airside gekomen is. De implicaties hiervan zijn duidelijk. De wetgever heeft de controle op de toegang gelegd bij de luchthaven en de beveiligingsorganisatie die door de luchthaven wordt ingeschakeld, onder toezicht van de Koninklijke Marechaussee. Er zijn voornamelijk geen aanwijzingen dat die controle gefaald heeft. Er is gebruikgemaakt van een auto die met de sleutel in het contact op het platform stond. Het ging om een waardetransport dat door de KLM zelf met eigen transport geregeld was en niet was aangemeld bij de Koninklijke Marechaussee. De KLM heeft om haar moverende redenen geen gebruikgemaakt van de mogelijkheden om het transport tot stilstand te brengen. Bij het verlaten van het platform is men achter een andere auto aan onder de slagboom door gereden. Dat kan zich voordoen binnen de huidige situatie. Er is geen sluis op Schiphol. Het kan zich zelfs voordoen als er wel een sluis is. Dit zijn de feiten die tot nu toe bekend zijn. Ik wil in het belang van de opsporing geen verdere toelichting geven. Wees ervan verzekerd dat met inzet van tientallen rechercheurs wordt gekeken wat de precieze oorzaak is en waar het systeem eventueel heeft gefaald.

Dat betekent niet dat er tot dat moment wordt gewacht met het aanscherpen van de controles. Met de Koninklijke Marechaussee, de KLM en Schiphol zijn voorlopig de volgende aanscherpingsmaatregelen afgesproken. De steekproefsgewijze controle van personen en voertuigen van landzijde naar luchtzijde is opgehoogd naar een voortdurende

screening. Dat is meer dan een steekproefsgewijze controle. Daarbij wordt ook gekeken naar afwijkend gedrag. Voor de maatregelen wordt extra personeel ingezet. Voorts zijn de surveillances bij de toegang tot het platform en de bagagekelder uitgebreid. Het toelatingsbeleid voor geautoriseerd motorverkeer op het platform is aangescherpt. In overleg met de Koninklijke Marechaussee beziet Schiphol in hoeverre bij de afhandeling van vracht het toegangsbeleid tot de airside verder kan worden aangepast. De Koninklijke Marechaussee heeft extra gewapende surveillances ingezet op de airside. De KLM licht de procedures voor waardetransporten door. In afwachting van de uitkomst daarvan zal de Koninklijke Marechaussee dergelijke waardetransporten voornamelijk gewapend begeleiden. Ten slotte wordt overwogen of de geldigheidsduur van de uitgegeven Schipholpassen dan wel de geldigheidsduur van de daarvoor verrichte veiligheidsonderzoeken kan worden verkort.

Schiphol is een van de eerste luchthavens die biometrie invoeren, zo niet de eerste. Er wordt nu gekeken of dat al dit jaar volledig kan worden ingevuld. Tegelijkertijd, mede in aansluiting op eerdere Kamervragen, wordt gekeken in hoeverre de screening van de AIVD kan worden geïntensiveerd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Wij gingen er ook van uit dat legale passen zijn gebruikt, want het zou vreemd zijn als mensen de afslag naar het platform hadden kunnen gebruiken in plaats van de afslag naar de parkeergarage. Dat is de reden voor onze vragen over de zorgvuldigheid rondom de passen.

Kan de minister aangeven op welke termijn de geldigheidsduur van de verklaring van geen bezwaar van de AIVD zal worden beperkt? Wordt de biometrie volledig ingezet? Wij hebben uit de pers begrepen dat de biometrie zal worden ingezet in het passagiersgedeelte, mede naar aanleiding van de situatie rondom mensensmokkel. Geldt dat ook voor het platform?

Minister **Donner**: Ik kan niet onmiddellijk aangeven wanneer de termijn van het beveiligingsonderzoek kan worden verkort. De AIVD verricht op dit moment al

ongeveer 40.000 screeningsonderzoeken per jaar. Er worden andere beroepen gedaan op de AIVD. Dit is dus een kwestie van inpassing binnen de capaciteit. Zodra daarover duidelijkheid is, zal ik dat aan de Kamer berichten.

Het is inderdaad de bedoeling de biometrie voor alle passen in te voeren. Dat was gepland voor 2006. Men probeert dat te versnellen.

De heer **Nawijn** (LPF): Heeft de marechaussee genoeg personeel om op Schiphol alles te doen wat de minister zojuist heeft aangekondigd?

Er loopt op Schiphol vrij veel personeel rond zonder pasje, schoonmaakpersoneel en personeel van bedrijven en dergelijke. Mogen zij nu ook worden gescreend? Dat schijnt niet te mogen en het mag ook niet worden doorgegeven. Dat vind ik een hiaat.

Minister **Donner**: De Koninklijke Marechaussee heeft voldoende personeel voor de aangegeven maatregelen. Het is een andere zaak als de maatregelen duurzaam worden. Dan moet worden gekeken naar de capaciteit.

Personeel dat airside mag zijn, moet een pasje hebben. Personeel dat landside werkt, bijvoorbeeld in de winkels, hoeft geen pasje te hebben en zal dus ook niet gescreend worden.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik vraag nu juist of dat niet nodig is. Schoonmaakpersoneel en andere soorten personeel begeven zich wel op de luchthaven en kunnen een lek veroorzaken. Het gaat mij niet om de mensen die een pasje hebben, want die zijn gescreend. Mijn vraag betreft de mensen die niet gescreend worden, omdat dat nu niet kan. De Marechaussee zou dat naar mijn mening moeten doen.

Minister **Donner**: De Marechaussee screent niet in dezen; dat doet de AIVD. Het is niet zinvol om dit soort screening in te zetten voor eenieder die voor de grens met de luchtvaartzijde kan komen. Iedere Nederlander kan zich daar namelijk ophouden.

Mevrouw **Van der Laan** (D66): Ik heb het gevoel dat wij bijna elke maand bezig zijn over Schiphol. Nu is het de diamantroof, vorige maand was het een bende mensensmokkelaars en daarvoor waren het de

Donner

burgemeesters die met elkaar over straat rolden. De minister kan wel zeggen dat de Amerikanen onze luchthaven heel veilig vinden, maar het gaat ook om de rest van Nederland. Ook wij moeten er vertrouwen in hebben dat het allemaal goed loopt. Ik vraag mij af of het geen tijd wordt, ook voor de regering, om een proactieve rol te gaan spelen en te bekijken waar de gaten zitten, zodat wij niet elke maand behoeven terug te komen om dit soort zaken incidenteel op te lossen. Er moet gestreefd worden naar een structurele aanpak om ervoor te zorgen dat ook wij overtuigd raken van datgene wat de Amerikanen kennelijk al geloven.

Minister Donner: Als u alles aan elkaar knoopt, is het nooit voldoende. De discussie over de burgemeesters betrof de eventuele veiligheidsorganisatie buiten de luchthaven. De discussie over de pasjes kwam aan de orde omdat er een onderzoek aan het licht gebracht was waaruit bleek dat dit systeem functioneert. Er is een integrale visie. De controles en de inspecties zowel vanuit de VS en als vanuit de EU wijzen keer op keer uit dat, wat dat betreft, de zaak op Schiphol in orde is. Met dit alles zal echter niet voorkomen kunnen worden dat er in een gemeenschap van meer dan 60.000 mensen criminaliteit voorkomt.

Mevrouw Griffith (VVD): Ik schrik toch wel van de informatie die de minister van Justitie hier geeft, vooral als het gaat om de samenwerking tussen de Marechaussee en Schiphol. Hij zegt dat de Marechaussee helemaal niets wist over die waardevolle lading. Schiphol heeft besloten om niet in te grijpen en de bus is door aan te sluiten bij een andere bus zo door de slagboom gegaan. Hoe moeten wij in Nederland nou terreur bestrijden, als een ander op Schiphol zou voorkomen? Ik maak mij daar ernstige zorgen over. Het vertrouwen in Schiphol is in het geding.

Mijn fractie heeft al eerder vragen gesteld over de integriteit van medewerkers op Schiphol. Zij maakt zich daar ernstige zorgen over. Mevrouw Van der Laan wees net ook al op de drugssmokkel en de mensensmokkel. De medewerkers op Schiphol zijn erg gevoelig voor

fraude, druk en corruptie. Wat wil de minister daaraan doen?

Minister Donner: Het proces rond de beantwoording van de schriftelijke vragen van mevrouw Griffith is gaande. Ik heb nog geen exacte informatie, maar het beeld is dat het gaat om personen die legaal over een pas beschikten. Op dat moment heb ik evenwel met een ander probleem te maken dan met terreurbestrijding. Als personeel dat normaal op de luchthaven kan zijn, zich om wat voor reden dan ook gaat bezighouden met terreur, heb ik met een andere situatie te maken dan die waarop de maatregelen die wij nu hebben, gericht zijn, namelijk terreur van buitenaf.

Ik ben het volledig met mevrouw Griffith eens dat het vertrouwen in Schiphol in het geding is. Dat is op dit moment ook aan de orde bij de KLM. Feit is echter dat het hier gaat om bedrijfsbeveiliging. Er is gestolen van de KLM door personeel dat mogelijk ook van de KLM is. De vraag is dan ook hoe dit bedrijf het eigen personeel en de eigen waardetransporten controleert. Thans is afgesproken dat de waardetransporten voorlopig worden aangemeld bij en worden begeleid door de Koninklijke Marechaussee. Het is in beginsel echter niet aan de Marechaussee om waarde-transporten te begeleiden. Men had ook Brinks kunnen inhuren als betere verzekering, maar dat heeft men niet gedaan. Wat dat betreft, zit ik alleen met de problematiek van de criminaliteit. De maatregelen die de KLM op dat punt heeft genomen, blijken nu onvoldoende te zijn en er blijkt ook onvoldoende ingegrepen te zijn. Dat wijst er echter niet op dat er daarom ook een risico is in geval van terrorisme, behoudens in geval van terrorisme van binnenuit.

De heer Van Heemst (PvdA): Voorzitter. Voor dit debatje ben ik nagegaan op welke wijze Schiphol de afgelopen maanden in het nieuws is geweest. Ik doe een willekeurige greep uit de krantenkoppen: "Roof bezoedelt reputatie Schiphol", "Smokkel drugs via bagagekelder", "Bijbaan op Schiphol: mensensmokkel", "Schiphol: zwakke plek in antismokkellinie" en ga zo maar door. Wie kan de Kamer aanspreken op het reilen en zeilen van Schiphol waar het de veiligheid betreft? Hoe kan ervoor gezorgd worden dat

iedereen die daar werkt integer zijn werk doet? Hoe wordt in de gaten gehouden dat mensen niet rommelen met pasjes en niet zijn om te kopen? Ik verwijs naar de diamantroof als voorbeeld. Als een bende 40 of 50 mln aan goederen meeneemt, is het een klein kunstje om voor 1 mln mensen om te kopen. Kan de minister duidelijk maken dat de betrokkenen weerbaar zijn? Hoe wordt de integriteit gewaarborgd van degenen die op Schiphol bewakingswerk moeten doen?

Minister Donner: De Kamer kan de minister van Justitie aanspreken voor de veiligheid op Schiphol. Althans als het om dit soort veiligheid gaat. Voor de rampenbestrijding is de minister van Binnenlandse Zaken verantwoordelijk. Deze taakverdeling is bij wet geregeld. Als u alles in een hand wilt hebben, zullen wij snel de figuur van een dictator moeten invoeren. Binnen de overheid wordt nu eenmaal met een zekere taakverdeling gewerkt. Ik begrijp dat u voorstander bent van het samenvoegen van de ministeries van BZK en Justitie. Ik zal u op het lijstje zetten.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik vind het nogal kinderachtig om dit af te doen met de suggestie dat ik voor een dictator ben. Ik ben ervoor dat de Tweede Kamer één minister kan aanspreken voor alles wat de veiligheid van Schiphol raakt. Als u er zo mee omgaat, houdt u daarmee een soort mist in stand waardoor uiteindelijk als puntje bij paaltje komt niemand verantwoordelijk is.

Minister Donner: Ik heb gezegd dat u voor de veiligheid de minister van Justitie kunt aanspreken. Hij is de bevoegde autoriteit als het gaat om het gezag over de Koninklijke Marechaussee. Als het begrip "veiligheid" steeds verder wordt uitgebreid, bijvoorbeeld met de luchtvaartveiligheid, kan dat niet meer. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de luchtverkeersleiding. Veiligheid is een containerbegrip. Naarmate er meer onder valt, zullen er meer bevoegdheden in het geding zijn.

Er zijn verschillende maatregelen genomen ± screening en herhaalde screening ± om de integriteit te bewaken bij de connecties van personen. Daar heb ik het zojuist met de heer Nawijn over gehad. Zelfs in

Donner

een politiestaat kan een minister van Justitie niet continu de integriteit van personeel bewaken. Dat is ook niet zijn verantwoordelijkheid, niet op de luchthaven en niet bij de Nederlandse Spoorwegen, zelfs niet bij de Nederlandse overheid. Met het oog op dergelijke problemen is een integriteitsbeleid ontwikkeld. In dat kader worden talloze maatregelen genomen om personeel dat gevoelig is voor beïnvloeding, daarvoor af te schermen. Die maatregelen variëren naar gelang de functie. Voor mensen die in de bagagekelder werken, gelden andere normen dan voor degenen die in de vliegtuigen of op het platform komen. Dat alles kan de Kamer niet de garantie geven dat er geen criminaliteit op de luchthaven plaatsvindt of dat de integriteit onder alle omstandigheden gewaarborgd is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. De minister zegt...

De **voorzitter**: Nee, het spijt me. Het woord is aan de heer Hermans.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. De minister hanteert een strikt onderscheid tussen bedrijfsveiligheid en terrorisme. In dit geval zou het om bedrijfsveiligheid gaan. Mijn inziens is Schiphol geen normaal bedrijventerrein. Ik kan mij voorstellen dat de minister dit onderscheid niet langer maakt. Het is eigenlijk ondenkbaar dat een vertegenwoordiger van de marechaussee vanmiddag in Het Parool laat weten, geen enkele verantwoordelijkheid te hebben voor het platform. De minister moet deze naïviteit zo snel mogelijk aanpakken.

Minister **Donner**: Ik heb geschetst hoe de verantwoordelijkheden liggen. De Koninklijke Marechaussee is niet verantwoordelijk voor de veiligheid binnen de KLM. Zij draagt wel verantwoordelijkheid voor de screening vanuit het oogpunt van terrorismebestrijding, maar niet voor de bescherming tegen diefstal door personeel of ander personeel. Wij stellen bijvoorbeeld voor om de fouilleringsbevoegdheden op Schiphol uit te breiden. Voortdurend worden er nieuwe maatregelen bedacht om de veiligheid beter te kunnen bewaken en terrorisme te voorkomen. Ik breng ook niet een scherpe scheiding aan. In het kader van onder andere discussies over het alerteringsstelsel is er ook met de

luchthaven gesproken over de verschillende maatregelen die kunnen worden genomen. Daarnaast zijn er juist met het oog op de totale veiligheidsdiscussie, zowel wereldwijd als binnen de Europese Unie, talloze afspraken en richtlijnen waaraan wordt voldaan en waarvoor de Koninklijke Marechaussee verantwoordelijkheden draagt. En bij controle blijkt stevast dat daaraan wordt voldaan. Natuurlijk kan men aan de hand van deze diefstal van diamanten constateren dat de totale veiligheid nu niet deugt. Als men dat echter doet, wordt in feite een probleem geschapen. Hetzelfde is voorgekomen op de luchthaven Heathrow en in Brussel. Dat zijn problemen die zich zullen voordoen, ondanks de veiligheidssituatie.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij moeten nu natuurlijk niet het onderzoek doen naar datgene wat er is gebeurd, maar de vraag is op welke wijze Schiphol zo veilig mogelijk is te maken. Het gaat dan ook om de grootst mogelijke veiligheid met als doel terreur te bestrijden. De fictie is dat wij op Schiphol nog een Schengenregime en een niet-Schengenregime kennen met verschillende beveiligingsniveaus. De vraag is of wij in Europees verband niet moeten proberen daarvan af te stappen. Moeten wij er niet voor kiezen dat iedereen die een vliegtuig instapt zijn paspoort door de Koninklijke Marechaussee laat controleren.

Minister **Donner**: Dat is een ander probleem. Dan gaat het feitelijk over het passagiersgedeelte. Ik twijfel eraan of er veel meer veiligheid ontstaat door de paspoortcontrole en ik constateer dat het inmiddels niet meer een vraagstuk is van het Verdrag van Schengen. Het is een onderdeel geworden van het Verdrag van Amsterdam. Wij zouden derhalve uit de Europese Unie moeten stappen om van dit systeem af te komen.

De heer **Wolfsen** (PvdA): De minister maakt onderscheid tussen de bedrijfsveiligheid en de bestrijding van terrorisme. Mij lijkt dat hij dit onderscheid ten onrechte maakt.

Minister **Donner**: Ik heb al aangegeven dat ik dat niet doe.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Wij hebben

er namelijk allemaal bijzonder groot belang bij dat het met de integriteit van de mensen op Schiphol goed is gesteld. Verifieert de Koninklijke Marechaussee hoe het staat met de controles, dus de wijze waarop wordt geverifieerd? Gaat de Koninklijke Marechaussee na op welke manier wordt omgegaan met integriteit? Hoe weet de minister zeker dat dit alles echt heel goed is geregeld?

Minister **Donner**: De integriteitcontroles vinden plaats door de AIVD in plaats van door de Koninklijke Marechaussee. De controles op de toegang vinden plaats onder toezicht van de Koninklijke Marechaussee. Dat is in de wet geregeld.

Vragen van het lid Karimi aan de minister voor Ontwikkelingssamenwerking over **de verslechterde situatie in Darfur**.

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Wij hebben de afgelopen twee jaar vaker over de situatie in Darfur gesproken. Steeds gaan wij weer over tot de orde van de dag, maar daar houdt de ellende niet op. Men gaat door met moord en verkrachting en ook aan de hongersnood komt geen eind.

De afgelopen week hebben de Verenigde Naties en de hulporganisaties weer gewaarschuwd. Het allerbelangrijkst is dat de burgerbevolking in Darfur steeds weer het slachtoffer wordt van moordpartijen door de regering en de rebellen. Wanneer wordt er serieus werk gemaakt van de bescherming van deze bevolking?

Tot nu toe heeft de wereld zich achter de Afrikaanse Unie geschaard, maar blijkbaar kan zij dit niet aan. Dat de internationale gemeenschap zegt dat het niet mogelijk is militairen en materialen te sturen omdat de Afrikaanse Unie dat niet wil, moet afgelopen zijn. Wat doet Nederland? Zal Nederland uiteindelijk een concreet aanbod doen? Dan doel ik op het sturen van militairen, materiaal en op steun aan de Afrikaanse Unie. Wat mij betreft, mag de Afrikaanse Unie onder druk worden gezet om dat aanbod te accepteren, zodat de civiele bevolking aldaar kan worden beschermd.