
Aan de orde is het **debat** over **de mislukte aanslag op een vlucht van Northwest Airlines van Amsterdam naar Detroit**.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Na meer dan drie maanden ligt mij natuurlijk de vraag op de lippen: wat hebben de onderzoeken inmiddels opgeleverd? In het bijzonder wil ik van de minister weten of Nederlandse of Amerikaanse onderzoeken hebben geleid tot een antwoord op de vraag: hoe en waar is de dader van de mislukte aanslag op de vlucht Schiphol-Detroit in het bezit gekomen van de explosieven en hoe en waar is hij daarmee in een vliegtuig gestapt? Was dat in Nederland of toch al in Nigeria, waarvandaan hij immers naar Schiphol was gekomen?

Het is duidelijk dat vluchten naar de VS een hoger risico op een aanslag lopen dan veel andere vluchten, maar aanslagen op vluchten naar Nederland zijn natuurlijk ook niet uit te sluiten. Over de kwaliteit van de toegangscontrole op de vlucht van Nigeria naar Nederland is veel negatiefs gezegd. Ik weet niet of dat allemaal terecht was, maar op zich kan ik mij wel voorstellen dat er over de kwaliteit van de toegangscontrole op vluchten vanuit andere landen naar Nederland best getwijfeld kan worden. Moeten wij vinden dat dit de exclusieve verantwoordelijkheid is van de autoriteiten van het land waarvandaan een vlucht naar Nederland vertrekt en misschien ook van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij, of moeten wij redeneren dat de kwaliteit van de toegangscontrole op vluchten naar Nederland ook een zorg van de Nederlandse overheid moet zijn? Nederlandse belangen zijn natuurlijk goed voorstelbaar vanwege de Nederlandse passagiers en soms ook bemanningen en vliegtuigen met registratie in Nederland. Ik voel ervoor dat Nederland kwaliteitseisen stelt aan de toegangscontrole op vluchten naar Nederland en daadwerkelijk controleert of de toegangscontrole in de vertreklanden aan die eisen voldoet. Mogelijk kan daarbij ook worden samengewerkt met de VS en andere Westerse landen. Minister, gebeurt dit al en zo niet, wil de regering dan de mogelijkheden hiertoe onderzoeken?

Verder is er de kwestie van de informatiepositie over passagiers die in vliegtuigen naar en/of vanuit Nederland willen reizen. De minister heeft schriftelijke vragen van mij daarover op 10 maart jongstleden beantwoord door erop te wijzen dat er binnen de Europese Unie ontwikkelingen zijn om tot een Europees Passenger Name Record-systeem te komen. Daarbij wordt ook gedacht aan een eventuele no-flylist. Mijn vraag hierover is: wat is hierbij nu het perspectief voor de toekomst? Het Programma Vernieuwing Grensmanagement waarin dat allemaal past, loopt immers al sinds 2008. Op welke termijn mogen wij nu tastbare resultaten verwachten? Wat zit er bovendien eventueel nog in de weg van de realisering van het PNR-systeem en de no-flylist?

Afgelopen vrijdag werd bekend dat de VS binnen een maand een passagiersscreeningsmethode zullen invoeren die wordt gebaseerd op veel informatie uit allerlei bronnen. Daarbij spelen ook de luchtvaartmaatschappijen een rol. Zij kunnen en moeten namelijk op grond van die informatie al beslissen om bepaalde passagiers helemaal niet op een vlucht toe te laten. Volgens de Washington Post hebben de Verenigde Staten

hierover met landen en luchtvaartmaatschappijen van buiten de Verenigde Staten overlegd. Minister, is hierover ook met Nederland c.q. met Nederlandse luchtvaartmaatschappijen overlegd? Tot welke inzichten en eventuele afspraken heeft dit dan geleid? Kunnen wij die Amerikaanse informatievergaring bovendien niet gebruiken om passagiers die willen instappen op vluchten naar Nederland te toetsen, zodat in de toekomst een terrorist die bijvoorbeeld vanuit Nigeria naar Nederland wil vliegen, het vliegtuig helemaal niet inkomt? Zijn ook daarover afspraken gemaakt met de VS? Zo niet, wil de minister dan onderzoeken of dergelijke afspraken te maken zijn?

Ten slotte maak ik nog een korte opmerking naar aanleiding van de undercoveractie van Alberto Stegeman in maart jongstleden. Wederom is hij erin geslaagd om een gat in de beveiliging van de luchtvaart op Schiphol te ontdekken, te beproeven en aan te tonen dat dit werkelijk bestaat. Dat geeft te denken. Hoe kan het dat de talloze mensen en diensten die betrokken zijn bij de beveiliging van de luchtvaart op Schiphol, dit niet konden bedenken? Is er sprake van oogkleppen, beroepsblindheid, verkokerde benadering of is er gezapigheid en een gebrek aan scherpte? De vraag of de beveiliging afdoende is, kan kennelijk niet met een gerust hart worden overgelaten aan de diensten die nu belast zijn met de beveiliging van Schiphol. Daarom vraag ik de minister hoe hij denkt over de mogelijkheid om een speciaal team te formeren dat tot taak heeft om op dezelfde onorthodoxe en creatieve wijze als de heer Stegeman de beveiliging van Schiphol, van de luchtvaart en misschien ook van nog andere vitale belangen van ons land constant te onderzoeken en te beproeven. Zo'n team moet bemand worden met mensen die zelfstandig en buiten de gebaande paden kunnen nadenken over beveiliging. Zij moeten de beveiliging testen als een mysteryguest. Ik zou willen spreken van een "mystery team", dat de beveiliging van de luchtvaart gaat onderzoeken en beproeven. Ik kan me goed voorstellen dat dit samen met andere landen wordt gedaan en ik kan me ook goed voorstellen dat zo'n team wordt ingezet om de toegangscontrole op vluchten vanuit andere landen naar Nederland te onderzoeken en te testen. Ik wil graag een reactie van de minister hierop.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Vanavond spreken wij aan de hand van de mislukte aanslag op de vlucht van Delta Airlines tussen Amsterdam en Detroit over de veiligheid van Schiphol. Manhaftig optreden van passagiers, de Nederlander Jasper Schuringa voorop, én de bemanning heeft de aanslag doen mislukken. De Nigeriaanse dader heeft zijn plannen daardoor gelukkig niet kunnen uitvoeren, waarmee een drama is voorkomen.

Een gebeurtenis zoals die drieënhalve maand geleden plaatsvond, zorgt ervoor dat de dreiging van terroristische aanslagen weer voelbaar wordt. Wij zagen dat eerder bij de beelden van de verschrikkelijke aanslag op de trein in Madrid. Daarnaast is de aanslag op de metro in Moskou nog steeds voorpaginanieuws. Het onderstreept meteen nog eens de realiteit dat 100% veiligheid niet bestaat. Dit zei de minister al in het algemeen overleg van 3 februari. Dit gegeven mogen wij de burgers niet onthouden. Dat betekent echter wel dat al

Gerkens

het mogelijke in het werk moet worden gesteld om de maximale veiligheid te bieden. Ik was dan ook onaangenaam verrast door het veiligheidslek dat door SBS-journalist Alberto Stegeman werd aangetoond. Ik hoop dat de minister hem hier niet ook nog voor gaat vervolgen. Schiphol en de veiligheidsdiensten moeten dit lek toch hebben geconstateerd. Was dit echt niet bekend of is er misschien, om economische redenen, vanaf gezien om dit lek aan te pakken? Ik wil graag opheldering op dit punt.

De laatste brief van de minister over de aanslag dateert van 27 januari. Daarom ligt de vraag voor de hand of er nog aanvullende informatie is die de minister ons vandaag kan geven. Wat is bijvoorbeeld de uitkomst van de reconstructie van de gang van zaken op Schiphol rond die aanslag? Zijn er misschien toch fouten gemaakt of zijn er nog onbeantwoorde vragen? Zijn er nog aanvullende maatregelen genomen?

Een van de maatregelen die werd genomen na de aanslag, was een brede inzet van de "millimeter wave scanners". De minister heeft gegarandeerd dat deze scanners alleen pictogrammen produceren en geen enkele opslagmogelijkheid kennen, dus ook geen aansluitmogelijkheden voor USB-sticks of andere opslagmedia. Kan de minister dit nogmaals bevestigen? Kan de minister bovendien bevestigen dat deze scanners alleen met pictogrammen werken en niet – zoals de mooie plaatjes op internet tonen – het hele lichaam blootgeven? Kan hij bovendien bevestigen dat deze scans beperkt blijven tot de risicovluchten?

De inlichtingendiensten hadden genoeg informatie om de poging tot een aanslag op een Amerikaans passagiersvliegtuig op eerste kerstdag te voorkomen, maar ze zagen de signalen over het hoofd, aldus president Obama. Dit is een duidelijk pleidooi tegen het klakkeloos verzamelen van informatie zonder dat deze effectief kan worden gebruikt. Heeft de minister zijn overleg met Schiphol over de kosten van die bodyscanners inmiddels afgerond? Wat is de uitkomst van dit overleg? Waarom zou de overheid eigenlijk moeten bijdragen aan de winst van de bv Schiphol?

Dat brengt mij op het laatste punt, het beveiligingspersoneel dat op Schiphol werkt. Beveiligen is voor het overgrote deel mensenwerk. De kritiek die in de nasleep van deze aanslag op de mensen is geuit, is wel erg hard geweest. Ook wij moeten bedenken dat zij het product zijn van hun opleiding en werkomstandigheden. Een chronisch personeelstekort, onvoldoende opleiding en tekortschietende arbeidsomstandigheden drukken hun stempel op de beveiliging. De aanbestedingen leiden ertoe dat de rekening uiteindelijk bij het personeel wordt gelegd. Wij hebben dat gezien bij de schoonmakers, die nu al weken staken voor een fatsoenlijk loon en voor respect voor hun werk. De kwaliteit van de veiligheid heeft een prijs. Dit verhoudt zich niet tot: zo veel mogelijk winst maken. Met name voor het personeel in de beveiliging geldt dat een fatsoenlijk loon, een goede opleiding en respect in het belang zijn van ons aller veiligheid.

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Wij spreken wederom over de aanslag op het vliegtuig dat van Amsterdam naar Detroit heeft gevlogen. We hebben in het algemeen overleg van 3 februari 2010 al antwoord gekregen van de

minister op veel van onze vragen. Met veel van die antwoorden is mijn fractie op dit moment ook tevreden. Volgens mij is de zaak adequaat aangepakt. Ik ben het eens met de heer De Roon op het punt van het strafrechtelijk onderzoek. Kan de minister daarover in globale bewoordingen iets zeggen? Is dat onderzoek al afgerond? Is het nog bezig? Wanneer verwacht de minister dat het afgerond zal zijn? Collega De Roon zei van niet, maar volgens mij had de minister al eerder aangegeven dat de springstoffen niet in Nederland zijn overhandigd aan de verdachte. Volgens mij heeft hij dat in het algemeen overleg al gezegd. Ik kan mij vergissen, maar volgens mij was daar al duidelijkheid over. Misschien kan de minister daar nog iets over zeggen. Waar zijn die springstoffen vermoedelijk aan boord gekomen? Is dat in Afrika gebeurd? Zijn ze in Afrika aan deze verdachte gegeven? Het kan bijna nergens anders zijn gebeurd, als het niet in Nederland was.

Wat de scanners betreft, hebben wij een rondleiding gehad op Schiphol en informatie gekregen over die scanners. Onze fractie heeft nog wel de vraag of de minister nu inmiddels ook overgaat tot de aanschaf van X-rayscanners, om die aan het eind van de controlestraat neer te zetten voor mensen die al als verdachten zijn aangemerkt en die al door de millimeter-wavescanner zijn gegaan. We hebben begrepen dat je het, als je een bijna sluitende controlestraat zou willen hebben met scanners op risicovluchten op Schiphol, niet redt met de m-wavescanners. Iemand die verdacht wordt, moet uiteindelijk toch door een X-rayscanner die aan het eind van de controlestraat wordt geplaatst. Zo gebeurt het nu ook met inkomende slikkers, die eveneens door een X-rayscanner moeten. Is de minister voornemens om dat te doen? Dat zou de VVD-fractie nog graag horen.

Wat het lek van Stegeman betreft, om het maar zo te zeggen: wij gaan daar niet over, maar onze fractie zit niet te wachten op een strafrechtelijke vervolging van de heer Stegeman. Volgens mij gaat het nooit zo erg aan om de boodschapper aan te pakken. Het gaat er meer om, de lekken te dichten.

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Sinds 25 december 2009, de dag van het incident, is veel gebeurd. We hebben via verschillende brieven uitleg gehad. We hebben een voortreffelijk bezoek aan de luchthaven gebracht, op uitnodiging van de NCTb – dank daar nog voor – waarbij naast de NCTb ook het OM, de KMar, de KLM en de luchthaven ons op een goede wijze de route en de werkwijze uiteen hebben gezet. Op 11 februari 2019 is er nog een uitgebreide hoorzitting geweest met de verschillende diensten en betrokkenen op Schiphol. Daarna hadden we nog een kabinetsval. Toen hebben wij ook nog een reportage van Undercover in Nederland gehad, waarin zichtbaar werd hoe whisky kan worden verraaid voor explosief materiaal. We hebben werkbezoeken afgelegd en uiteindelijk hebben we vorige week nog een rapport gehad onder de titel "Veiligheid en terrorisme", van de ambtelijke werkgroep die ook nog wel iets zegt over dit soort beveiligingsmaatregelen.

Zijn er dan nog vragen? Ja, die zijn er wel, al heb ik niet echt meer vragen over het incident zelf. Ik sluit mij aan bij de vraag naar de stand van zaken van het onderzoek. Hoe staat het daarmee? Ik doel niet alleen op het strafrechtelijke onderzoek, maar vooral ook op het

Heerts

onderzoek van de KMar naar zichzelf. Wat mij betreft, kan het niet zo zijn dat wij maatregel op maatregel blijven stapelen op Schiphol, of het nu om scans gaat of om de verdere vergroting van de hooiberg met passagiersgegevens. Dat geldt niet alleen voor Schiphol, maar ook bijvoorbeeld voor Rotterdam of andere internationale luchthavens. Het algemene dreigingsniveau van terrorisme is op dit moment nog steeds beperkt, maar dat zegt niet veel. Af en toe worden we toch wakker geschud en opgeschrikt door incidenten. Voor mij staat wel vast dat die verschillende overheidsdiensten echt wel efficiënter en effectiever kunnen werken. Meent de minister dat ook? Ik vind daar ook rechtvaardiging voor in het rapport van de heroverwegingen. Daar hoeft de minister nu niet al te veel over te zeggen. Daarin wordt er gesproken over ruilverkaveling. Nu heb ik als zoon van een grote boerenfamilie in het Oosten van het land niet de beste ervaringen met ruilverkaveling, maar ik hoop dat het hier met wat minder verzet kan. Vooral wat het grensmanagement en het grenstoezicht betreft – de heer De Roon sprak daar ook al over – worden we er nu al een tijdje over geïnformeerd dat het allemaal veel efficiënter en effectiever kan. Hoe staat het daar nu eigenlijk mee?

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Mijnheer Heerts, zullen we de heer Teeven even een vraag laten stellen?

De heer **Heerts** (PvdA): Ja, natuurlijk!

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Ik wacht wel op onze "mysteryguest". Begreep ik het nu goed dat de heer Heerts een beetje afstand begon te nemen van de scanners? Tijdens ons werkbezoek begreep ik dat hij dat een buitengewoon goed middel vond. De PvdA-fractie was kort na het incident in de media ook best enthousiast over die scanners. Neemt de PvdA-fractie nu met het zicht op de verkiezingen afstand van het plaatsen van scanners of heb ik dat verkeerd begrepen? Ondersteunt de PvdA-fractie dat nog steeds?

De heer **Heerts** (PvdA): Zeker. Ik was nog niet klaar. Ik kom er zo even op terug. Er moet ook worden gekeken naar de grote hoeveelheid particuliere beveiligers. Mij is tijdens de verschillende werkbezoeken duidelijk geworden dat iedereen belang heeft bij meer maatregelen, meer mensen en vooral meer geld verdienen. Dat zijn niet allemaal garanties voor de beste beveiliging.

Ik kom nu ook bij het punt van de scanners. Hoe moet het nu met de infrastructuur op de luchthaven? Het is een keuze tussen een centraal beveiligingsconcept of een meer decentraal aan de gate. Aan de gate past die scanner prima. Daar ben ik voorstander van. Ik neem daar niets van terug. De vraag is of het en-en-en moet en dan ook nog een keer een laatste scanner bij de gate, want dan wordt allemaal wel heel erg veel. En als je dan nog whisky bij je hebt die niet in de laadruimte gaat, wordt het nog ingewikkelder. Ik hoor van de minister graag een visie op de toekomst wat betreft dat beveiligingsconcept en de verhouding tussen private partijen en de publieke taken die de overheid en met name het ministerie van Justitie hebben.

Er is al wat gezegd over de heer Stegeman. Ik hoorde toevallig dat de Kamervragen die ik over deze kwestie

heb gesteld hedenochtend zijn beantwoord. Ik vind het altijd wel een bijzondere waarneming dat je als je Kamervragen hebt gesteld eerst uitstelbriefjes krijgt, maar dat het nog wel eens wil dat als er een plenair debat is gepland je antwoord krijgt op de dag dat dit plaatsvindt. Maar beter goede antwoorden dan geen antwoorden. Is dit nu het enige onderzoek dat loopt naar vriend Stegeman of is er daarnaast toch weer een ander onderzoek gaande? De minister zegt dat wat betreft personen die zijn betrokken bij illegale activiteiten of die daarvan worden verdacht altijd sprake is van een bijzondere aandachtvestiging, inclusief een werkinstructie. Dat geloof ik allemaal wel, maar loopt er nu nog een nieuw onderzoek of niet? Dat de heer Stegeman zich op 15 april moet verantwoorden bij de rechter omdat hij de boete niet heeft betaald, wist ik al.

□

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. De beelden van Moskou staan ons nog op het netvlies. Gelukkig is zo'n beeld ons bespaard gebleven met de mislukte aanslag waarover wij vandaag spreken. Dat neemt niet weg dat 100% veiligheid niet haalbaar is, zoals mevrouw Gerkens al zei. In Moskou worden nogal wat maatregelen genomen, maar 100% veiligheid bestaat niet. Dit debat moet wat mij betreft vooral gaan over de effectiviteit van de maatregelen en de balans met andere waarden die GroenLinks belangrijk vindt.

Het is alweer enige tijd geleden, om het eufemistisch te zeggen, maar ik heb nog een aantal vragen naar aanleiding van de brieven die wij hebben ontvangen. De belangrijkste vraag is wat nu precies het nut is gebleken van Passenger Name Record (PNR) in deze zaak. Er waren verschillende momenten waarop gegevens over de persoon in kwestie bekend werden gemaakt, verspreid en uitgewisseld: allereerst bij het kopen van het ticket, bij de visumaanvraag, bij het aan boord gaan in Lagos en bij de overstap op Schiphol met twee uur transfertijd. Er zijn zoveel momenten geweest waarop deze meneer uit de rij had kunnen worden gehaald, zo veel momenten waarop alarmbellen hadden kunnen gaan rinkelen. De vraag is wat het nut ervan is dat miljoenen gegevens door vliegtuigmaatschappijen verplicht moeten worden opgevraagd en overgedragen. Ik vraag mij af of het niet het een hooiberg aan data is waarin het wel erg moeilijk zoeken is. Kan de minister concreet op dit geval ingaan, wat betreft het nut van PNR en API-gegevens?

Een ander punt betreft de bodyscanners. Een paar jaar geleden – ik meen bij de behandeling van de begroting van 2007 – heeft mijn fractie kritische vragen gesteld. Dat was terecht want de beelden die wij toen doorkregen, kan ik niet echt smakelijk noemen. Dat betrof gelukkig een ander type bodyscanner dan wij in januari jongstleden hebben gezien op Schiphol. Dat type bodyscanner voldoet aan de criteria die GroenLinks stelt waar het gaat om privacy en gegevensbescherming, gezondheid en de mate van straling die wordt toegepast en keuzevrijheid. Het is een tweedimensionaal lappenpopje dat wij te zien krijgen. Bovendien worden er geen plaatjes bewaard; ook kunnen die niet aan individuele burgers worden toegeschreven. Ik hoop wel dat de minister dit nog eens wil bevestigen en garanderen.

Tot slot stel ik een vraag over de mogelijkheid om te kiezen. De vraag is namelijk of die mogelijkheid blijft

Azough

bestaan. Bijvoorbeeld iemand met een prothese zal namelijk niet elke keer als verdachte willen worden aangemerkt. Het lijkt mij wel van groot belang dat je kunt kiezen tussen de scanner of een 100%-fouillering. Ik denk dat de meeste mensen zullen kiezen voor de drie seconden die je in de scanner moet staan.

Wat wij van deze situatie kunnen leren, is dat effectief inlichtingenwerk essentieel is. Ik vraag mij nog wel af wat precies bekend is geworden uit de contacten van de minister met de VS en de autoriteiten aldaar over wat daar nu precies fout is gegaan en hoe dat daar verbeterd kan worden. Ik moet wel zeggen dat ik mij een tikje verbaas over de drang en de urgentie waarmee de Amerikaanse autoriteiten aan ons en vooral aan Schiphol en de vliegtuigmaatschappijen allerlei maatregelen hebben opgelegd, terwijl de cruciale fout daar gemaakt werd. Graag verneem ik het oordeel van de minister over dit specifieke punt.

Ik sluit mij kortheidshalve aan bij de vragen van de heer Heerts over de toekomstvisie op veiligheid op Schiphol en met name de samenwerking tussen publiek en privaat, mede in het licht van de vragen die zijn opgeworpen in het rondetafelgesprek dat wij hierover gevoerd hebben. Mevrouw Gerkens sprak over een chronisch personeelstekort. Ik weet niet of dat het geval is, maar ik zie wel dat het daar heel hard werken is. Dat kan ik ook bij mijn broertje zien die op Schiphol werkt. Veel mensen ervaren dat als een behoorlijk zware werkdruk. Gelukkig zijn veel mensen heel gemotiveerd en zeer betrokken bij hun werk; zij doen dat werk ook met trots. Dat moet natuurlijk wel zo blijven.

Tot slot zou ik over Alberto Stegeman willen zeggen: minister, misschien wordt het tijd om deze beste man in te huren. Immers, een betere mysteryguest kun je je bijna niet voorstellen.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Voorzitter. Pasen is alweer achter de rug en wat lijkt Kerstmis dan lang geleden. Alhoewel, de mislukte aanslag op de vlucht naar Detroit ligt nog bij iedereen vers in het geheugen. Een professionele voorbereiding van een aanslag werd gelukkig amateuristisch uitgevoerd. Er zaten helden aan boord van het bewuste vliegtuig en daarom is een drama voorkomen, God zij dank.

Het is inderdaad de vraag of het de volgende keer net zo gunstig afloopt. Wij wisten het wel, maar wij werden toch weer met de neus op de feiten gedrukt, namelijk dat 100% veiligheid een utopie is. De luchtvaart is en blijft een geliefd doelwit voor internationale terroristen. Kwaadwillenden zijn nu eenmaal inventief.

Wij hebben ook met elkaar de verantwoordelijkheid om die risico's tot een minimum te beperken. Daarover gaat dit debat. Wij hebben een aantal vragen; het zijn geen verrassende vragen; vele daarvan zijn al gesteld. Is er inmiddels al iets meer te berichten over lopende onderzoeken of blijft het bij hetgeen de minister de Kamer heeft meegedeeld in zijn brief van 27 januari? Ik noem: een professionele insteek, een gebrekkige uitvoering, Nederland geen bewust gekozen transitland, geen gevolgen voor ons dreigingsniveau, een lonely reiziger, juist gevolgde beveiligingsonderzoeken, inclusief een interview, procedures goed gevolgd en geen bijzonderheden.

Ik wil het wat breder bezien. Hoe was het beveiligingstechnisch geregeld in Nigeria? De heer De Roon verwees ook al naar het buitenland. De minister was daar heel kort over; hij zei: dat zijn de verantwoordelijkheden aldaar. Toch willen wij daarover iets meer weten. Hoe worden de vluchten uit Afrika inmiddels gecontroleerd? Gebeurt dat strenger? Hoe worden de vluchten uit Jemen behandeld? Hoe zit het met de aanpak van de bron, Al Qaida op het Arabisch schiereiland? Kan de minister vandaag daarover iets meer zeggen?

Vervolgens heb ik nog enkele vragen over de genomen maatregelen. Allereerst iets over de body scan. Het CDA is ingenomen met deze apparatuur, zeker nu de computer het gescande beeld interpreteert. Je wordt feitelijk een model; en, mevrouw de voorzitter, dat is voor velen, inclusief mijzelf, een aantrekkelijke gedachte. Het is echter wel triest dat op Europees niveau daar toch wat weerstand tegen was; het is cynisch dat ook Europarlementariërs van de VVD aanvankelijk dachten: wat moeten wij hier nu mee? Gelukkig is gewoon doorgepakt. Wij willen dan ook graag weten hoe ver die regelgeving inmiddels is gevorderd, hoeveel scans er operationeel zijn en, niet onbelangrijk, wat de kosten van de beveiliging zijn. Waar ligt de rekening daarvan? Wij lezen namelijk dat de kosten voor het extra personeel en de verplaatsing van de apparatuur aan Schiphol vergoed worden. Hoe zit het eigenlijk met de andere kosten? Wordt er nog verder gewerkt aan al die technische snuffjes om gevaren af te wenden? Niet iedereen lijkt er namelijk van overtuigd te zijn dat de body scan bij de verdachte over wie wij vandaag spreken, uiteindelijk naar voren had gehaald wat er aan de hand was. Wij lezen dat daar waar de bodyscan niet kan worden ingezet handmatig wordt gefouilleerd, maar was het niet juist zo dat met die handmatige fouillering deze voorbereiding ook niet was ontdekt? Zou dat de reden kunnen zijn om fouilleringsprocedures te wijzigen, of wordt dat echt te dol?

Dan kort over de ons omringende landen. Voeren zij nu die bodyscan in, of zijn wij nu de enigen? Kan de minister daar nog iets over zeggen? Wij spreken vandaag natuurlijk over de aanslag die mislukt is, maar wij hebben gezien dat een journalist een vloeistoftruc kan uithalen die ook potentieel heel gevaarlijk kan zijn. Zijn daarop ook al maatregelen getroffen en zo ja, welke?

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Vindt mevrouw Van Toorenburg het, net als de minister, niet belangrijk dat bodyscanners die worden toegepast wel aan een aantal criteria voldoen en dat dan ook geldt voor andere luchthavens in Europa?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Ja, absoluut.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Dan is het toch volstrekt terecht dat Europarlementariërs zich daar druk over maken? Volgens mij is het de belangrijkste inzet geweest, in ieder geval van de GroenLinks-fractie in Europees verband, dat die bodyscanners geen gezondheidsschade kunnen opleveren, dat zij aan privacyvoorwaarden voldoen en dat er geen gegevens worden opgeslagen. Dat lijkt mij volstrekt terecht.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Ja, en daarom zal het u ook niet verbaasd hebben dat wij niet spraken over Europarlementariërs van GroenLinks, maar wel over een

Van Toorenburg

partij die hier altijd roept dat het allemaal moet worden ingevoerd maar die op dit punt nu juist tegenwicht bood. Toen dachten wij: wees dan even consequent, roep dan niet altijd weer heel hard. Ik wilde het niet te groot maken, maar ik dacht: ik moet het toch even noemen, want ik pakte al die krantenartikelen weer terug, al die Europese discussies. Toen dacht ik: het is toch eigenlijk wel een beetje van de zotte. Ik heb u niet voor niets niet genoemd.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Dank u wel. Daar gaat het mij niet om. Wat de VVD betreft, aan die schizofrene situatie lijkt binnenkort een einde te komen, maar daarover hebben wij het niet. Ik wil graag via u misschien ook de vraag aan de minister voorleggen of hij ook vindt dat op andere Europese luchthavens precies dezelfde scanners moeten worden toegepast als op Schiphol.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Ik wil er kort nog iets over zeggen. Het zou wel wonderlijk zijn wanneer wij met elkaar criteria handhaven en aangeven dat het veilig is, terwijl andere landen dan misschien zeggen dat het niet veilig is. Dat zou een heel raar beeld zijn. Natuurlijk is het belangrijk dat wij allemaal tot dezelfde maatstaven komen. Dat hoor ik inderdaad, net als u, graag van de minister.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Ik dank voor de hernieuwde belangstelling voor wat geleerd is uit de mislukte aanslag op de vlucht van Amsterdam naar Detroit. Helaas zijn terroristische groeperingen er nog steeds op uit om zich door middel van een aanslag te doen gelden. Degenen die meenden dat het allemaal wel meeviel en dat er wat minder reden was om waakzaam te zijn voor terrorisme, hebben helaas ongelijk gekregen. Uiteraard had ik het graag anders gezien, zoals iedereen hier. Maar de waakzaamheid die wij sinds 9/11 hebben ontwikkeld en waarvoor wij werkwijzen, methoden, gegevensuitwisseling en apparatuur hebben ingezet, blijkt nodig te zijn. We zijn uiteraard ook nagegaan wat er verder nog verbeterd kan worden om dergelijke aanslagen of pogingen tot aanslagen te voorkomen, zoals beveiligingsmaatregelen en informatievoorziening, maar ook preventie. Hoe voorkomen we bijvoorbeeld radicalisering van personen zoals deze jonge goed opgeleide Nigeriaan?

Ik heb de Kamer hierover op verschillende momenten geïnformeerd, in december en januari. Ik heb dit gedaan door middel van brieven en tijdens het AO van 3 februari. De commissie voor Justitie heeft hier zelf nog een rondetafelgesprek aan toegevoegd.

De heer De Roon heeft mij gevraagd naar de stand van het onderzoek. Daarbij moet uiteraard onderscheid worden gemaakt tussen het Amerikaanse strafrechtelijke onderzoek – daarover kan ik geen mededelingen doen en hoor ik geen mededelingen te doen; het zal voor de Amerikaanse rechter moeten worden gebracht – en de stand van het onderzoek hier. Zoals ik al in een vroeg stadium heb aangegeven, gaat het om een vrij professionele insteek maar een gebrekkige uitvoering. De verklaringen hebben in ieder geval geleerd dat het de

bedoeling was om een explosie te veroorzaken boven Amerikaans grondgebied. Het strafrechtelijk onderzoek in Nederland is afgerond. Dit heeft op geen enkele manier een aanwijzing opgeleverd dat de verdachte op Schiphol contact heeft gehad met mogelijke handlangers, dat hij de transferruimte heeft verlaten of opvallend gedrag heeft vertoond. Hij is een aantal keren op beeldfragmenten geïdentificeerd en was daarbij steeds alleen, zodat ik nu moet melden, uiteraard gemeten naar wat wij nu weten, dat er geen aanwijzingen zijn dat hij de explosieven tijdens het overstappen op Schiphol heeft verkregen. Dit is de stand van het onderzoek zoals dat hier is bevonden. Ik zeg dit in deze formulering, omdat dit is wat wij hebben gevonden en wat wij niet hebben gevonden en wat ik daarover dus kan zeggen.

Het onderzoek door de Koninklijke Marechaussee naar de veiligheidsprocedures is afgerond. De heer Heerts vroeg hier speciaal naar. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de verdachte onderworpen is geworden aan beveiligingsonderzoeken, waaronder een interview, zoals dat van toepassing is op vluchten van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die vanaf Schiphol vertrekken. Hierbij is gebleken dat de verdachte aan de beveiligingsmedewerker onjuiste informatie heeft verstrekt over de bagage. Hij heeft aangegeven dat hij twee stuks ruimbagage zou hebben ingecheckt. Dat bleek later niet het geval te zijn. Deze vraag werd op dat moment alleen gesteld om vervolgens eventueel vervolgvragen te stellen over zijn aanwezigheid bij het inpakken van de bagage enzovoort. Intussen is de procedure aangepast en voorziet deze bovendien in een check waarbij wordt nagegaan of er inderdaad ruimbagage is ingecheckt als de passagier, zoals deze, dit aangeeft, zodat ook onjuiste verklaringen erover worden meegenomen in het interview. Dit is een van de conclusies die we aan de bevindingen bij deze vlucht hebben verbonden. Uiteraard kan niemand de garantie geven van 100% doeltreffendheid van de beveiligingsmaatregelen. Maar uiteraard ontwikkelen we die verder als daartoe aanleiding blijkt te zijn, zoals naar aanleiding van dit incident en naar aanleiding van de reportage over de vloeistoffen.

De heer De Roon en de heer Teeven hebben specifiek gevraagd naar het in bezit komen van explosieven. Zoals gezegd loopt het onderzoek in de VS nog, maar de gegevens die wij aan de weet zijn gekomen uit het onderzoek in Nederland geven geen aanwijzingen dat hij die explosieven in Nederland onder zich zou hebben genomen.

De heer De Roon en mevrouw Van Toorenburg vroegen naar de kwaliteit van de beveiliging van landen met vluchten naar Nederland, bijvoorbeeld een vlucht uit Nigeria. Vanuit ICAO worden standaardbeveiligingsmaatregelen uitgevaardigd die gericht zijn op het waarborgen van een basisniveau in de beveiliging van de burgerluchtvaart wereldwijd. De ICAO voert audits uit om de naleving van deze maatregelen te bevorderen. Nederland neemt actief deel aan dergelijke audits.

De heer De Roon vroeg of er een gebrek aan scherpte zou kunnen worden vermoed bij de beveiliging van Schiphol en of het inzetten van mysteryguests wenselijk is. Internationale audits van onder andere de ICAO, maar ook van de Europese Commissie hebben bij herhaling aangetoond dat het beveiligingsniveau op Schiphol op een goed niveau ligt. Bij dergelijke audits worden ook mysteryguests ingezet om eventuele tekortkomingen in de beveiliging van de luchthaven aan het licht te

Hirsch Ballin

brenge. Personen die inmiddels bekend zijn van de televisie lenen zich minder goed voor werkzaamheden als mysteryguest.

De heer **De Roon** (PVV): Dat laatste begrijp ik heel goed, maar dat neemt allemaal niet weg dat de heer Stegeman dingen heeft ontdekt die de mysteryguests van ICAO blijkbaar niet hebben ontdekt. Dat roept dan toch de vraag op of we niet meer waarborgen moeten inbouwen in het testen van de beveiligingsystemen dan dat ICAO-niveau. De minister verwees daar ook al naar in verband met de beveiliging in een land als Nigeria. Hij zei daar echter ook van dat het een soort basisveiligheid is. Bij mij rijst de vraag of Nederland geen hogere standaard zou moeten willen hebben.

Minister **Hirsch Ballin**: Wij hebben een hogere standaard, maar ik begrijp de vraag van de heer De Roon heel goed. Ik had het net over de controles die door ICAO en de Europese Commissie worden uitgevoerd. Ik heb ook aan de NCTb gevraagd om nog meer dan reeds het geval is gebruik te maken van methoden die erop gericht zijn om vanuit de meest achterdochtige positie dingen aan het licht te brengen. Ik moet daarbij aantekenen dat bepaalde aspecten van de activiteiten die hebben geleid tot de uitzendingen van de heer Stegeman nog in onderzoek zijn. Er is het een en ander gezegd over het strafrechtelijk onderzoek. Wij trekken de grens bij wat rechtmatig is. Daarbij is aan de orde gekomen, wat nu voor een deel tot strafrechtelijk onderzoek aanleiding geeft, of daarbij nog meer personen betrokken zijn dan er tot nu toe bekend is geworden. Daarover kan ik geen mededelingen doen.

De heer De Roon heeft gevraagd op welke termijn EU PNR kan worden verwacht. De Europese Commissie in nieuwe samenstelling is daarmee bezig. Mij is meegedeeld dat dat dit najaar wordt verwacht.

Dan de vraag wanneer een no-flylist kan worden verwacht. Die vraag is aan de orde geweest in het antwoord op schriftelijke vragen van de heer De Roon. In het kader van de vernieuwing van het grensmanagement wordt onderzocht hoe informatievoorziening beter kan en of de no-flylist wenselijk is. Die vraag wordt in dat kader onderzocht.

De heer De Roon vroeg ook of de Verenigde Staten overleg hebben gevoerd over het nieuwe emergencymanagement. De regels van het emergencymanagement zijn de regels van de Amerikaanse overheid. Die heeft daarover gesprekken gevoerd met de Europese Commissie. Dat is de eigen bevoegdheid van de Amerikaanse overheid. Naar aanleiding daarvan heeft de Amerikaanse overheid een nieuwe regeling vastgesteld.

De heer De Roon vroeg of er afspraken zijn over het weigeren van personen op vluchten van de Verenigde Staten naar Nederland. Nederland vraagt geen reisgegevens van passagiers die naar Nederland vliegen op. Op het moment dat er een EU PNR tot stand komt, kan dat anders komen te liggen. Er is op dit moment een verschil in benadering aan de Amerikaanse kant en aan de Europese kant. Ik steun de benadering om ook aan de Europese kant met een PNR-methodiek te werken. Daar is de Europese Commissie mee bezig. Ik heb daarover ook enige malen met de betrokken Kamercommissies ter voorbereiding van de JBZ-raden gesproken.

Mevrouw Gerken vroeg naar de financiering met betrekking tot de scans voor vluchten naar de VS. De

kosten van de aanwijzing die ik heb vastgesteld worden van overheidswege vergoed tot de datum dat de kosten worden verrekend met de havengelden. Volgens deze systematiek dient mijn ministerie, het ministerie van Justitie, vanaf inwerkingtreding van de aanwijzing tot en met de wijziging van het tarief per 1 november 2010 de kosten voor de extra personele inzet en de kosten voor de verplaatsing van de beschikbare apparatuur, 15 apparaten in totaal, aan Schiphol te vergoeden. Die apparatuur is in 2006 door Schiphol aangeschaft als uitwerking van de publiek-private samenwerking tussen Schiphol, NCTb en de douane, BPVS, met als doelstelling om onder gezamenlijke verantwoordelijkheid een proef uit te voeren waarbij scanners in diverse opstellingen en situaties zijn beproefd. De NCTb en de douane hebben een financiële bijdrage aan de proef geleverd. De additionele scans die Schiphol heeft aangebracht zullen gedeeltelijk door de overheid worden gefinancierd totdat deze aanschaf kan worden verrekend in de havengelden.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Heeft de minister alle vragen over PNR beantwoord?

Minister **Hirsch Ballin**: Nee.

Voorzitter. Mevrouw Gerken heeft een vraag gesteld over de extra maatregelen die met betrekking tot vloeistoffen zijn getroffen voordat men de securitycontrole passeert en over de reikwijdte van die maatregelen. Met de invoering van de Europese maatregelen in 2006 voor vloeistoffen was het nodig om maatregelen te treffen voor het aan boord brengen van vloeistoffen die voor de securitycontrole in de winkels werden gekocht. Door extra maatregelen, waaronder de introductie van een speciale verpakking, cameratoezicht en controle op de integriteit van de gekochte goederen werd deze potentieel gevaarlijk geachte situatie teruggebracht tot een aanvaardbaar risico. Uit de SBS6-uitzending bleek dat deze set van veiligheidsmaatregelen kan worden omzeild met de bewerkte fles. Door deze uitzending en hiermee het openbaren van een werkwijze voor het omzeilen van de maatregelen is het risico toegenomen; dat moesten wij ook onder ogen zien. Dit heeft ertoe geleid dat op aanwijzing van de NCTb een aantal extra maatregelen is getroffen. Ik kom daar straks nog op terug.

Mevrouw Gerken heeft gevraagd of de inzet van de securityscan beperkt blijft tot risicovluchten. Op dit moment is onze primaire doelstelling om de securityscan zo snel mogelijk inzetbaar te maken op alle vluchten naar de VS. Schiphol heeft hiervoor in aanvulling op de reeds aanwezige securityscans 60 extra machines nodig. Deze zijn besteld bij de fabrikant. Schiphol heeft na levering tijd nodig voor het plaatsen van de machines en het trainen van het personeel. In bepaalde gevallen zijn ook bouwkundige aanpassingen aan de terminal nodig om plaatsing van de machines mogelijk te maken. Naar verwachting zal de plaatsing van die 60 extra machines in het najaar zijn afgerond.

Er is gevraagd of de securityscan als regulier beveiligingsmiddel op alle vluchten overwogen kan worden. Het antwoord op die vraag is: zeker, dat is de bedoeling. Om deze standaard ook bij andere vluchten dan die naar de VS toe passen, dient de EU het gebruik hiervan op te nemen in de Europese regelgeving ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart. De Europese Commissie en het Europees Parlement zijn

Hirsch Ballin

hierover in overleg. Ik hoop dat dit tot een goed resultaat leidt. Mocht dat niet zo zijn, dan zullen wij ons uiteraard moeten bezinnen op de vraag of wij dat zo willen laten of dat wij daar onze eigen conclusies aan verbinden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het gebruik van die scans op niet-risicovluchten kan volgens mij geen enkele andere reden hebben dan dat Schiphol problemen heeft met de security, met het aantrekken van voldoende beveiligingspersoneel. Voor Schiphol is het dus ook efficiënter om die scans in te zetten. Ik kan mij niet voorstellen dat wij als overheid via die niet-risicovluchten gaan bijdragen aan de bedrijfsvoering van het toch al goed draaiende Schiphol.

Minister **Hirsch Ballin**: Het uitgangspunt is inderdaad dat dit een eigen verantwoordelijkheid van de luchthaven is. Ik heb net gezegd dat tot het moment waarop Schiphol in de gelegenheid is om dat in de havengelden door te berekenen, een tariefwijziging per 1 november, de kosten ervan in de begroting van mijn departement zijn opgenomen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het gaat dus om de 60 machines die nu worden aangeschaft voor die risico-vluchten. Er is dus geen sprake meer van voor de langere termijn en mogelijk ook voor andere vluchten, want dan zijn wij 1 november 2010 al voorbij.

Minister **Hirsch Ballin**: Ja, dat klopt.

Mevrouw Gerkena heeft ook gevraagd naar het beveiligingspersoneel op Schiphol en de werkomstandigheden. Ik vind dat uiteraard belangrijk, maar dat is een eigen verantwoordelijkheid van de luchthaven. Mijn verantwoordelijkheid betreft de beveiliging van de burgerluchtvaart. Er wordt wel voortdurend getest op het niveau van het beveiligingspersoneel, niet alleen door Schiphol zelf, maar ook door internationale inspecties en de Koninklijke Marechaussee, die dat onder mijn verantwoordelijkheid doet. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het niveau van de beveiliging in het gedrang is door de werkomstandigheden van het personeel. Het overige is een kwestie tussen werkgever en werknemer.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Stel dat het komt tot een arbeidsconflict, zoals op dit moment het geval is in de schoonmaak. Zowel de overheid als Schiphol zegt: wij hebben hier part nog deel aan. Stel dat straks duidelijk wordt dat de beveiliging wel lijdt onder de werkdruk. Ik neem aan dat de minister dan wel zal zeggen dat hij een partij is in dat conflict, want dan hebben wij niet meer te maken met een gewoon arbeidsconflict, maar met de beveiliging van onze nationale luchthaven.

Minister **Hirsch Ballin**: Het is belangrijker dat de vluchten veilig zijn dan dat zij schoon zijn; liefst allebei natuurlijk. Als minister van Binnenlandse Zaken heb ik onlangs het startsein mogen geven voor een actie die is gericht op het schoonhouden van onze straten en pleinen, met als beweegreden dat dit ook bijdraagt aan de veiligheid. Voor de burgerluchtvaart geldt echter: schoon is belangrijk, veilig is nog belangrijker.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Daarmee ben ik het helemaal eens, maar de minister geeft geen antwoord op mijn

vraag. Als het tot een conflict komt en de beveiliging wel afneemt, zegt de minister dan: ik denk dat ik als "overheid" nu toch wel een rol heb om het gesprek aan te gaan?

Minister **Hirsch Ballin**: Onze gesprekspartner is natuurlijk de luchthaven, die een rol speelt op dit punt. In alle, goede contacten met de leiding van Schiphol heb ik de indruk gekregen dat men zich zeer bewust is van het belang van de veiligheid van de luchthaven. Schiphol heeft een goede reputatie. De luchthaven heeft die goede reputatie gelukkig niet verloren door het ernstige incident dat zich heeft voorgedaan, maar Schiphol zet zich er, in nauwe samenwerking met ons, volledig voor in om veiligheidsrisico's te voorkomen; daarbij hoort ook het voorkomen van arbeidsconflicten.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen van de minister. Ik vraag hem: als er ondanks deze fantastische rol toch een arbeidsconflict ontstaat, vindt hij dan niet dat hij de rol heeft om in te grijpen om ervoor te zorgen dat de beveiliging op niveau blijft?

Minister **Hirsch Ballin**: De als-danvraag van mevrouw Gerkena boeit mij buitengewoon. Als zich iets voordoet wat de veiligheid in het gedrang brengt, dan voel ik mijn verantwoordelijkheid natuurlijk ten volle, maar ik wil de suggestie verre van mij houden dat er onachtzaamheid zou zijn in de zorg van de luchthaven voor de medewerkers die zich bezighouden met de veiligheid.

De heer Teeven heeft een vraag opgeworpen over de inzet van een tweede type scan, naast de bestaande bodyscan. Ik houd eigenlijk niet zo van die term, maar iedereen vindt het inmiddels kennelijk een aantrekkelijke term, dus dan zal ik die ook maar gebruiken. Op Curaçao heeft de term een heel andere betekenis. Daar denkt men aan een scan van het soort dat de heer Teeven onder de aandacht brengt, namelijk een scan die werkt met röntgenstraling. Daarmee gaat men dus niet na wat men eventueel op het lichaam, onder de kleding, meevoert, maar daarmee gaat men na wat zich in het lichaam bevindt. Een röntgenonderzoek van alle passagiers is geloof ik niet wat de heer Teeven bepleit. Dat wil ik ook zeker niet nastreven.

Bij alle beveiligingsmaatregelen moet natuurlijk een afweging worden gemaakt over de proportionaliteit. Her en der wordt door sommigen, naar ik meen ook door bedrijven die dat soort apparaten leveren, de aandacht gevestigd op allerlei typen apparaten. Sommige apparaten gaan dan een rol spelen, zoals de vernieuwde millimeter wave scanner, die velen "bodyscan" noemen. Er zijn weer andere voordelen, maar ook nadelen verbonden aan het werken met een röntgenapparaat. Het is zeker niet mijn bedoeling om dat algemeen te gaan toepassen. Als vanuit het perspectief van de dreiging de toepassing van dergelijke röntgenapparatuur noodzakelijk en wenselijk wordt geacht, past dat meer in de sfeer van strafvorderlijke bevoegdheden, maar er is ook een mogelijkheid geopend voor aankomende passagiers om zich met zo'n apparaat te disculperen door mee te werken aan zo'n type onderzoek.

De vraag van de heer Teeven over de strafzaken had ik al beantwoord. Daarom kan ik nu kort zijn over zijn bijdrage aan het debat in eerste termijn.

Hirsch Ballin

Dan kom ik bij de vraag van de heer Heerts over de publiek-private samenwerking. In het merendeel van de landen wordt de beveiliging uitgevoerd door beveiligingsbedrijven. Dat was ook zo voor 2003, toen de beveiligingscontrole in handen was van de Nederlandse overheid. Ook toen werden de beveiligingswerkzaamheden feitelijk door particuliere beveiligingsbedrijven uitgevoerd. De overheid stelt in het huidige systeem de norm en stuurt de private sector aan door middel van aanwijzingen, toezicht en handhaving. Daarmee wordt voorkomen dat normering, toezicht en uitvoering in één hand zijn en dat de uitvoerder ook verantwoordelijk wordt voor het toezicht. Uit internationale inspecties is het goede niveau van de beveiliging gebleken. In een werkgroep onder leiding van een vertegenwoordiger van collega Eurlings kijken wij naar het kostenplaatje. Ik verwacht dat die werkgroep voor de zomer een tussenrapportage zal afleveren.

De heer Heerts heeft gevraagd naar de onderzoeken naar aanleiding van de uitzending. Daar ben ik al op ingegaan.

Mevrouw Azough heeft gevraagd wat de Verenigde Staten hebben gedaan, of de Verenigde Staten uitgebreid onderzoek hebben gedaan naar wat er is gebeurd. De Verenigde Staten hebben naast het strafvorderlijke onderzoek waarover ik al heb gesproken, zich ook verdiept in hun eigen procedures voor informatie-uitwisseling en -analyse en de toepassing van nieuwe technieken en beveiligingsmethoden. Intussen is er overleg tussen de VS en de EU over de wijze waarop kennis en ervaring kunnen worden uitgewisseld. Voor het delen en analyseren van informatie wordt gezocht naar verbeterpunten, zoals de uitwisseling van informatie over gestolen en verloren reisdocumenten en het gebruik van passagiersgegevens, van PNR, ten behoeve van onder andere terrorismebestrijding. Ik merk nog op dat mijn Amerikaanse collega mevrouw Napolitano zeer geïnteresseerd bleek in onze werkwijze met de CT Infobox.

De heer **Heerts** (PvdA): Bent u klaar met de antwoorden over Stegeman?

Minister **Hirsch Ballin**: Ja.

De heer **Heerts** (PvdA): Dan heb ik nog een vraag. In de beantwoording naar aanleiding van mijn vragen is duidelijk dat op 29 december 2008, 15 januari 2009 en 24 februari 2009 aangifte is gedaan. Op grond daarvan is het strafrechtelijk onderzoek begonnen. Ik heb echter vragen gesteld naar aanleiding van een artikel op 3 maart 2010, dus nog dit jaar, waarin wordt geschreven dat de afgelopen maanden werkelijk alles in kaart is gebracht van de heer Stegeman en diens productiebedrijf. Is dit een nieuw onderzoek of is het nu hetzelfde? Het gaat om het artikel Balen van "kiekeboe-smurf" Stegeman.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter, dat kunnen niet mijn bewoordingen zijn geweest en de bewering dat van iemand, wie dan ook, alles in kaart is gebracht, evenmin.

De heer **Heerts** (PvdA): Dan kom ik er wel op terug.

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw Azough heeft gevraagd of ik het wenselijk vind dat ook in andere landen met security scans of hoe je het ook wilt noemen, de

millimeter wave scan, wordt gewerkt. Wij zetten ons ervoor in om die als goedgekeurd middel opgenomen te krijgen in de Europese regelgeving. Over secundaire eisen aan deze apparatuur vindt internationaal overleg plaats. Daarbij kunnen soms ook culturele overwegingen een rol spelen. Ik heb in contacten met mijn Duitse collega's melding gemaakt van TNO-onderzoeken op het punt van de gezondheidsaspecten ervan, die geen enkel probleem bleken op te leveren. Men heeft dat ook gehoord bij het werkbezoek aan Schiphol. Ik ben blij met deze werkwijze. Dat houdt niet in dat ik ex post de zorgen over de vroegere werkwijze die mevrouw Azough uitbundig met mij heeft gedeeld, nu alsnog deel. Het is mooi om te zien dat alle zorgen zijn weggenomen met deze schematische voorstelling van personen die de scan passeren. Als ik mevrouw Azough goed heb begrepen, is deze methode van scannen "GroenLinks-proof".

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Nu nog de rest van het beleid.

Ik wil nog even terugkomen op de twee vragen die ik heb gesteld. Ten eerste ging de minister wel heel snel voorbij aan mijn vraag over PNR. Aan Amerikaanse zijde is een aantal cruciale fouten gemaakt, is er informatie blijven liggen. Dan blijft mijn vraag overeind: wat is precies het nut gebleken van het uitwisselen van PNR- en API-gegevens in dit specifieke geval? Heeft dit bij de minister ook niet twijfels doen ontstaan over het verzamelen van zo'n hooiberg aan gegevens als je daar vervolgens niks mee doet of kunt?

Mijn tweede vraag ging over de scanners. Mijn zorg is juist dat in Nederland misschien goede scanners worden gebruikt, maar in andere landen niet. De vraag is wat er op Europees niveau zal gebeuren om een soort uniform beleid te creëren op dit specifieke punt.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb al gezegd dat onze inzet erop is gericht om dit in de Europese regelgeving opgenomen te krijgen. Daar zullen ongetwijfeld ook eisen op het gebied van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer deel van uitmaken. Wij maken in deze vergaderzaal echter niet de Europese regels. Ik ben blij dat deze consensus bestaat over wat wij in Nederland nodig achten. Ik heb de indruk dat dit ook een zekere voorbeeldwerking heeft. Ik kan echter niet het werk gaan doen van de twee leden van de nieuwe Europese Commissie die zich met dit onderwerp bezighouden. Ik kan niet zeggen welke regels zij moeten voorstellen voor de Europese regelgeving. Dat neemt niet weg dat ik de indruk heb dat men goed kijkt naar wat wij in Nederland hebben gedaan en hebben geregeld.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik begrijp best dat de minister de wet niet kan voorschrijven. Dat lijkt mij ook heel goed in sommige opzichten. Europa heeft namelijk een eigen Europees Parlement met een heel belangrijke rol. Ik zou toch graag zien dat de minister van Justitie namens Nederland het voortouw neemt om ook andere landen te wijzen op de voordelen van deze specifieke scanner. Het lijkt mij gewoonweg onzinnig dat Europa bang is voor bepaalde aanslagen, zeker gezien onze band met de Verenigde Staten, en dat wij ondertussen misschien tien verschillende scanners importeren en neerzetten. Dat is toch volstrekt belachelijk?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik heb mijn collega's verteld over

Hirsch Ballin

de manier waarop wij dit in Nederland hebben aangepakt, wat wij hebben ontwikkeld, hoe dat is getest enz. Ik heb de indruk dat dit goed is aangekomen, goed is geland. Ik zeg hier vanavond niet dat de enig aanvaardbare Europese regelgeving een kopie van de Nederlandse regelgeving is – dat vraagt mevrouw Azough ook niet – maar ik heb de indruk dat de voorbeeldwerking daarvan goed is overgekomen.

Dan kom ik bij het punt van het nut van de gegevensuitwisseling, de hooiberg waar mevrouw Azough naar vroeg. Een van dingen die duidelijk zijn uitgesproken door mijn Amerikaanse collega Napolitano, is dat er een tekort bestond in de verwerking van de gegevens die op zichzelf beschikbaar waren bij de Amerikaanse overheid. Ik heb al vermeld dat onze werkwijze met de CT-Infobox interessant werd gevonden. Om te beginnen zullen wij ook in verband met de voorbereiding van EU-PNR, de Europese PNR, wijzen op de noodzaak om gegevens te verzamelen over de werkwijze en de mate waarin het nuttig is om er iets mee te doen. Niemand heeft iets aan gegevens die alleen maar worden opgeslagen, maar die niet bruikbaar zijn voor welke analyse dan ook op het moment dat een passagier een visum vraagt, aan boord wil gaan of zich wil kwalificeren als een vertrouwde of trusted passagier, die geschikt is voor de vereenvoudigde grenscontroles voorafgaand aan het aan boord gaan van vliegtuigen.

Ik houd bij onze bijdrage aan de regelgeving uit volle overtuiging rekening met het soort gezichtspunten dat mevrouw Azough onder de aandacht brengt, namelijk: verzamel gegevens alleen in een context waarin er ook nuttig gebruik van kan worden gemaakt.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Ik wil dan toch nogmaals benadrukken dat dit specifieke incident eigenlijk een soort evaluatie genoemd kan worden van het PNR-systeem zoals we dat tot nu toe hebben gezien. Kan de minister, misschien schriftelijk, nader ingaan op wat er nu precies verbeterd is aan Amerikaanse zijde om ervoor te zorgen dat het wel effectief is? GroenLinks is geen voorstander van PNR, maar dit is toch ook niet wat de minister zou willen zien en wat men aan Amerikaanse zijde zou willen zien?

Minister **Hirsch Ballin**: Het lijkt me het beste dat ik, op het moment dat dit in de JBZ-Raad aan de orde komt, de Kamer informeer over de manier waarop naar ons inzicht het Europese PNR-systeem moet worden opgezet. Ik kan geen inzicht geven in de interne werkwijze van de Amerikaanse overheid. Mevrouw Azough lijkt naar de conclusie te neigen dat PNR niet nuttig zou zijn. Ik kan die conclusie niet delen. Uit dit incident blijkt dat men er niet komt door slechts gegevens te verstrekken; er moet een verbinding worden gelegd met de gegevens over het verstrekken van een visum en informatie die op een andere manier over de visumaanvrager bekend is. Het gaat dan ook om de matching van gegevens op het moment dat iemand zich aanmeldt als reiziger. Hij reist onder zijn eigen naam met gebruikmaking van een Amerikaans visum. Dat zijn dus de dingen die wij daarvan leren. Ik kan de Kamer informeren over de conclusies die daaraan worden verbonden op het moment dat er een voorstel voorligt voor Europese besluitvorming. Dat zal ik graag doen.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): We zullen het afwachten.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Er werd verder gevraagd of er rekening wordt gehouden met de mensen met een prothese. Passagiers mogen weigeren om door deze scan te gaan; in dat geval geldt inderdaad de fouilleringsprocedure waarop mevrouw Azough wees. De vraag of dat met automatische detectie blijft gaan, beantwoord ik bevestigend; ik had dat impliciet al gedaan.

Over de vraag van mevrouw Van Toorenburg naar wat de security scan exact detecteert van het materiaal dat de verdachte bij zich heeft, kan ik geen openbare mededelingen doen. In het algemeen kan echter worden gesteld dat de invoering van de security scan een significante verbetering van de passagierscontroles zal opleveren, aangezien deze scan ook niet-metalen voorwerpen kan detecteren.

Er was ook een vraag over de inschatting van Al Qaida op het Arabisch Schiereiland. De AIVD acht de claim van Al Qaida op het Arabisch Schiereiland ten aanzien van het incident authentiek en concludeert dat Al Qaida op het Arabisch Schiereiland een antiwesterse retoriek bezigt, maar ook dat deze organisatie zich voornamelijk richt op de strijd op het Arabisch Schiereiland zelf. Wanneer zich kansen voordoen om met geringe investering aanslagen in het westen te plegen, zoals hier blijkbaar beproefd is, worden die ook aangegrepen. Een extra risico daarbij is de mogelijkheid dat westerse jihadisten tijdens hun studieverblijf in Jemen in aanraking komen met deze beweging en dan terugkeren met het voornemen en de voorbereiding om aanslagen te plegen. Er zijn echter geen aanwijzingen dat Nederland voor hen als voorkeursdoelwit geldt; daarmee bedoel ik dus de Nederlandse belangen in directe zin. We realiseren ons uiteraard terdege dat met het slagen van deze aanslag Nederlandse passagiers en Nederlandse belangen op dramatische wijze zouden zijn geraakt.

Mevrouw Van Toorenburg heeft verder gevraagd of er nieuwe onderzoeksontwikkelingen zijn naar aanleiding van het incident. De samenvatting die zij gaf van de stand van het onderzoek is zodanig dat ik het beste daarnaar kan verwijzen, met de mededeling dat er op dit moment niets aan toe te voegen is. Ik heb de Kamer zojuist doen toekomen de samenvatting van het jongste Dreigingsbeeld terrorisme Nederland dat, naar ik meen, inmiddels vanavond per koerier de Kamer heeft bereikt. Uiteraard wordt de Kamer periodiek op de hoogte gehouden van de verdere ontwikkelingen.

Ik bevestig graag dat er geen gegevens worden opgeslagen die met de millimeter wave scan worden verkregen.

Ik ben de heer De Roon nog een antwoord schuldig op zijn vraag over de stand van zaken rond het grensmanagement. Op 13 juli van het vorige jaar heb ik de Kamer geïnformeerd over het kaderdocument Grenstoezicht. Dat traject loopt goed. De heer De Roon heeft terecht het belang van het grensmanagement, de ontwikkelingen daarin en de afstemming daarvan met de belangen van beveiliging onderstreept. Tegelijkertijd hopen wij daarmee het voor de bonafide reiziger niet zwaarder, maar juist beter te maken. Dat is namelijk ook een doelstelling van het verbeterde grensmanagement. Bovendien loopt er een pilot met API-gegevens tot het eind van dit jaar. Te zijner tijd zal de Kamer uiteraard

Hirsch Ballin

bericht ontvangen over de vorderingen die daarmee worden gemaakt. Zoals ik eerder heb meegedeeld, bestaat er een traject met automatische grenspassage. Ik ben daarop ook ingegaan tijdens de overleggen inzake de JBZ-Raad. De informatievoorziening die daarbij plaatsvindt, wordt ook gezien op een goed gebruik van de passagiersgegevens indachtig hetgeen ik zo-even ook aan het adres van mevrouw Azough zei.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitvoerige beantwoording van de vele punten die wij vanavond aan de orde hebben gesteld. Ik constateer dat wij eigenlijk nog niets weten over de kwestie van hoe, waar en op welke manier de explosieven aan boord gekomen zijn. De minister heeft gezegd dat er geen aanwijzingen zijn dat dit in Nederland is gebeurd. Dit sluit echter niet uit dat dit toch in Nederland gebeurd kan zijn. Die formulering is zorgvuldig en sluit dat dus niet uit. Ik neem ook aan dat het onderzoek dat is ingesteld, niet meer verder gevoerd kan worden en dus alsnog wel iets kan opleveren. Daarom wachten wij alleen nog op de uitkomsten van het Amerikaanse onderzoek. Misschien dat daarin op een gegeven moment toch dingen naar voren komen waaraan wij in Nederland iets hebben. Misschien hebben wij er wel wat aan voor ons inzicht in wat er eigenlijk gebeurt bij het toelaten van passagiers in Nigeria. Ik vraag de minister heel concreet om ons te zijner tijd, als er informatie beschikbaar komt, deze uit eigen beweging schriftelijk aan de Kamer te melden.

Ik vind de controles van de beveiliging wenselijk en met name het toetsen van de beveiliging van de luchtvaart in het bijzonder op Schiphol. De minister heeft gezegd dat hij dit extra onder de aandacht van de NCTb brengt. Ik heb weliswaar heel veel waardering en respect voor de NCTb – niets dan lof over de activiteiten voor zover ik die tot nog toe heb kunnen waarnemen – maar ik dacht eigenlijk meer aan een soort team dat niet alleen nadenkt over de leemtes in de beveiliging op Schiphol, maar die ook daadwerkelijk test. Voor zover ik de NCTb nu begrijp en denk te kennen, behoort dit niet tot zijn taak. Ik denk dus aan een team dat gevuld wordt met mensen die in staat zijn om heel onorthodox, out of the box problemen te onderkennen, daarmee om te gaan en een oplossing ervoor te vinden. Ik denk daarbij aan mensen die je vindt bij de BSB. Deze mensen zijn namelijk in staat om zonder ruggespraak een probleem te identificeren en daarvoor effectieve oplossingen te verzinnen die misschien niet binnen de gebaande paden vallen. Ik zeg niet dat het team waaraan ik denk, gevuld moet worden met BSB'ers, want dat is weer een ander verhaal. Ik probeer echter duidelijk te maken hoe ik denk dat zo'n "mystery team" te werk moet gaan. Ik vraag de minister daarom met een motie om meer daarover na te denken en wellicht iets ermee te doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ondanks massale inzet van personeel

en middelen ter voorkoming van terroristische aanslagen, bij herhaling leemtes in de beveiliging van de burgerluchtvaart zijn geconstateerd;

verzoekt de regering, de mogelijkheid te onderzoeken – al of niet in samenwerking met andere landen – van een mystery team dat op creatieve en onorthodoxe wijze de beveiliging van de burgerluchtvaart onderzoekt en beproeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 187 (29754).

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Dat is toch eigenlijk een fantastisch team met BSB'ers erin, onorthodox en buiten de paden, heel interessant! Ik heb maar een paar kleine dingen. De minister is even ingegaan op het BPVS, Beveiliging en Publieke Veiligheid op Schiphol. Is men in dat kader ook bezig met vraagstukken betreffende de infrastructuur op de luchthaven, dus over een centraal of een decentraal beveiligingsconcept? Hoe loopt dat overleg? Die nieuwe scans zullen ongetwijfeld niet allemaal door de overheid worden betaald. Dat geloof ik allemaal wel. Wordt er ook nagedacht over dat concept? Vorig jaar hebben wij daar nog een rapport over gehad met de titel De Gelegenheid te baat nemen. Daarin werd voor een deel een ander onderwerp behandeld, namelijk ladingdiefstal, maar het ging ook wel over mogelijkheden voor criminaliteit. Ik wil graag dat de minister daarover nog nadere duiding geeft. Dat zegt namelijk ook nog wel wat over de efficiëncyslag die de overheid wellicht zelf op de luchthaven kan maken. Uit mijn woorden mag de minister rustig opmaken dat ik vind dat wij te veel overheid op Schiphol hebben.

Dan wil ik nog even ingaan op dat onderzoek van de heer Stegeman. Daar ging de minister namelijk wat al te makkelijk overheen. Mijn vraag was echter wel serieus. Mijn vragen gingen niet over het onderzoek naar aanleiding van de aangifte in 2008 en 2009, maar die gingen over de vraag of er na het artikel waar ik net over sprak van 3 maart 2010, Balen van de "kiekeboe-smurf" Stegeman, nog een nieuw oriënterend onderzoek is geweest? Je moet immers precies formuleren wat je wilt weten. De rechercheurs uit het team spreken over "de afgelopen maanden". Daar wil ik wel een helder ja of nee als antwoord op horen, want anders is de heer Stegeman met zijn team maandenlang achtervolgd en wordt de indruk gewekt dat dit onderdeel is van een strafrechtelijk onderzoek, terwijl dit eigenlijk al lang achter de rug is. Kortom: Is er één onderzoek of zijn er twee onderzoeken naar Stegeman geweest?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Ik dank de heer De Roon en de heer Heerts voor hun reactie in tweede termijn. De heer De Roon heeft correct weergegeven wat de reikwijdte en de bevindingen zijn van het strafrechte-

Hirsch Ballin

lijk onderzoek in Nederland. Op het moment dat in de Verenigde Staten het strafrechtelijk onderzoek is afgesloten en de berechting heeft plaatsgevonden, of wellicht al eerder, op het moment dat de Amerikaanse justitiële autoriteiten naar buiten treden, zal ik er graag voor zorgen dat de informatie daarover voor de Kamer beschikbaar komt, uiteraard met inachtneming van de vertrouwelijkheid die bij een Amerikaans strafvorderlijk onderzoek in een bepaalde fase een rol kan spelen.

De heer De Roon heeft gepleit voor onorthodoxe methoden en werkwijzen. Ik ben daar zeer voor, uiteraard binnen de grenzen van recht en wet. Er zijn ook tests die worden uitgevoerd op een manier die niet kenbaar is voor degenen die getest moeten worden, maar het kan misschien nog wat onconventioneler. Het is zeker goed om ook onder ogen te zien of mensen kunnen worden uitgelokt, om aan de hand van de slechtste scenario's uit te testen of de beveiliging daar voldoende op is voorbereid. Daarmee kan nog geen 100%-garantie worden gegeven, dat weet uiteraard iedereen hier aanwezig ook uit eigen ervaringen. Die gedachte volgen wij graag. Dat is ook eigenlijk de strekking van het antwoord dat ik gaf in eerste termijn. Ik acht de motie van de heer De Roon op het punt van het dictum dus overbodig. Ik vond de overweging die daaraan voorafgaat, niet helemaal op haar plaats, gelet op de goede bevindingen die er zijn, ook bij externe onderzoeken, van het beveiligingsniveau op Schiphol. Dus ik neem toch maar afstand van de overweging die aan het dictum voorafgaat. Het in de motie besloten liggende verzoek daarentegen om ook op een creatieve en onorthodoxe wijze de beveiliging van de burgerluchtvaart te onderzoeken en te beproeven, is zo zeer conform wat ik wilde toezeggen, dat ik de motie van de heer De Roon overbodig zou willen noemen.

Dan kom ik op de onderwerpen die door de heer Heerts aan de orde zijn gesteld. Met het centrale of decentrale beveiligingsconcept doelt de heer Heerts, naar ik aanneem, op de vraag of er in de infrastructuur op Schiphol een scheiding kan worden aangebracht tussen binnenkomende en vertrekkende passagiers. Dat heeft inderdaad uit een oogpunt van beveiliging een aantal voordelen. Het vergt wel een zeer ingrijpende verbouwing. Over de waarde van een dergelijke benadering wordt nagedacht en er wordt naar gekeken. Het antwoord op de vraag van de heer Heerts of daarover wordt gedacht, is dus ja. Een conclusie kan op dit moment nog niet worden getrokken, maar ook dit wordt betrokken in de afweging van de verschillende voor- en nadelen van de plaats waar je controles op passagiers en handbagage uitvoert. Zoals u weet zijn de werkwijzen op dat punt van luchthaven tot luchthaven verschillend. Amerikaanse luchthavens gebruiken in het algemeen een andere benadering dan wij. Bij ons is er weer een verschil tussen de Schengen-pieren en de andere pieren, maar dat is allemaal in bespreking en in onderzoek, in samenspraak met Schiphol.

De heer Heerts heeft ook – en daarmee kom ik op het laatste punt – de vraag gesteld of er nog een tweede onderzoek is dat betrekking heeft op de heer Stegeman. Daarvan is mij niets gebleken. Ik heb de vragen van de heer Heerts naar aanleiding van het krantenartikel trouwens vandaag beantwoord. Het kan zijn dat de antwoorden nog niet geheel alle distributiekanaalen hebben gevolgd, maar ik neem aan dat zij ook bij de heer Heerts binnenkomen of reeds binnengekomen zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie volgende week te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.15 uur