

Vergaderjaar 2004–2005

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 30

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2005

Hierbij vraag ik, mede namens de minister van Defensie en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, uw aandacht voor het volgende.

Bij brief van 11 april 2005 (24 804, nr. 27) heb ik Uw Kamer geïnformeerd over de instelling van een onafhankelijke commissie, bestaande uit de heer R.K. Oord (voormalig secretaris veiligheidszaken van de Vereniging van Nederlandse Banken), de heer I. Hutcheson (oud-commissaris van de Londense Metropolitan Police) en de heer Uylenhoet (voormalig plaatsvervangend president-directeur Schiphol).

De commissie (hierna te noemen: de commissie Oord) had tot taak te bezien in welke mate de effectiviteit van maatregelen ter beveiliging van de burgerluchtvaart van invloed is op het tegengaan van (veelvoorkomende) criminaliteit op Schiphol.

Aanleiding voor de instelling van de commissie vormde de criminaliteitsincidenten op Schiphol. De gebeurtenissen rond de diamantroof, alsook andere incidenten als diefstallen, drugs- en mensensmokkel, wekten de indruk van een verband tussen de incidenten en het toegangscontrolesysteem.

Met waardering heb ik 15 juni jongstleden kennis genomen van het rapport van de commissie Oord, genaamd «Veiligheid en beveiliging door één deur». Bijgaand treft u dit rapport aan.¹

Het rapport geeft antwoord op de vraag wat de invloed is van de effectiviteit van de beveiliging burgerluchtvaart op het tegengaan van veelvoorkomende criminaliteit. Daartoe verschaft de commissie inzicht in het toegangsbeheer van en naar airside, met name de toegang van personen, voertuigen en goederen naar het platform, de bagagekelder en de terminal, alsmede in het toegangspassensysteem.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In het rapport wordt helder beschreven waarop de maatregelen in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart (het accent ligt op de beveiliging van de ingang) en die van de criminaliteitsbestrijding (het accent ligt op de uitgang) gericht zijn. Naar het oordeel van de commissie is te snel ten onrechte de perceptie ontstaan dat criminaliteitsincidenten automatisch zouden betekenen dat de beveiliging van de burgerluchtvaart onder de maat is. De incidenten hebben doorgaans geen relatie met de toegangsbeheersing.

De commissie wijst op de grote betrokkenheid van partijen om de beveiligingsrisico's op de luchthaven te beheersen en op de goede onderlinge communicatie. De commissie geeft aan dat de taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart duidelijk zijn en stelt vast dat uit een vergelijking met andere landen blijkt dat het gehele proces van beheersmaatregelen op Schiphol zich op niveau bevindt.

Het toezicht en de wijze waarop dit plaatsvindt, is in feite een co-productie tussen de uitvoerder en het gezag waarover veelvuldig contact plaatsvindt.

Kritische opmerkingen worden geplaatst bij het toezicht op de uitvoering van beveiligingsmaatregelen. De commissie is van mening dat er sprake is van een zekere spanning omdat «de Koninklijke Marechaussee zowel toezicht-houdende als operationele taken heeft». Voorts wordt aangegeven dat «de wijze waarop thans de inspecties worden uitgevoerd ruimte laat voor een ontwikkeling van een cultuur van niet-naleving». De commissie beveelt aan te komen tot een stringenter inspectieregime, naar het model dat in het Verenigd Koninkrijk wordt gehanteerd.

Deze kritische opmerkingen vormen een punt van zorg. Met de commissie ben ik van mening dat de inspectie en correcties als handhavingsinstrumenten essentieel zijn om een ieder in de taakuitvoering scherp te houden, alsook om na te gaan in hoeverre voldaan wordt aan vereisten die in de Europese regelgeving zijn neergelegd.

Met het oog op de gewenste snelheid om deze aanbeveling van de commissie door te voeren en de bewaking van de tijdlijn, heb ik besloten tot een projectsgewijze aanpak. Deze richt zich op *het bewaken van de kwaliteit van de beveiliging*.

- Het is van belang dat de Koninklijke Marechaussee, naar het model dat in het Verenigd Koninkrijk wordt gehanteerd, inspecties uitvoert die resulteren in adequate beleidsmatige en operationele informatie. Het gaat hierbij om een andere wijze van optreden (interactie tussen uitvoerder en inspecteur), rapporteren, alsmede om een herinrichting van de toezichtorganisatie gericht op kwaliteitsverbetering. Daarbij zullen tevens de gevolgen van de invoering van dit model (waaronder mede begrepen de capacitaire en financiële gevolgen) in kaart worden gebracht.

Mede gelet op de bevindingen van de commissie Oord en mijn verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, heb ik de onder mij ressorterende Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart opgedragen omnaast de huidige systematische beoordeling van het functioneren van de beveiliging en in aanvulling op de toezichtstaak van de Koninklijke Marechaussee- de beveiligingsmaatregelen ter plaatse in ogenschouw te nemen en aan mij periodiek rechtstreeks te rapporteren over de actuele situatie. De formatie van de Inspectie zal daartoe worden uitgebreid.

In dit project zal tevens aandacht besteed worden aan:

- *het houden van een «overall survey» op de luchthaven Schiphol* teneinde alle mogelijke doorgangen structureel te beheersen. Deze

- survey maakt onderdeel uit van de gezamenlijke risicoanalyse om beheersmaatregelen te optimaliseren.
- *het aanpassen van de infrastructuur van de luchthaven met het oog op de uit te voeren controles.*
 - *het komen tot een geïntegreerde aanpak van criminaliteitsbestrijding en beveiliging.*

De voorzitter van de commissie, de heer Oord, is bereid gevonden leiding te geven aan het – op projectmatige basis – implementeren van deze aanbevelingen. De projectorganisatie zal voortduren tot 1 oktober 2005, waarna het zal worden overgedragen aan de staande organisatie.

Het rapport van de commissie Oord bevat een analyse van de risico's en mogelijkheden om deze te beheersen. De conclusies en aanbevelingen terzake onderschrijf ik en neem ik over. Ter aanvulling maak ik hieronder ten aanzien van enkele aanbevelingen de volgende opmerkingen.

Onvoorspelbare controles op uitgaande medewerkers en de door hun meegebrachte voorwerpen in verband met veelvoorkomende criminaliteit

In overleg met de Koninklijke Marechaussee en de Douane zal worden bezien op welke wijze aan deze aanbeveling zo effectief mogelijk uitvoering zal worden gegeven. Dit punt wordt tevens opgenomen in de uitvoering van de aanbeveling over de geïntegreerde aanpak om beheersmaatregelen te optimaliseren.

Geïntegreerde aanpak om beheersmaatregelen via een gezamenlijke risicoanalyse te optimaliseren

Bij de uitvoering van deze aanbeveling zal onder meer worden aangesloten bij het reeds bestaande overleg tussen onder meer de Koninklijke Marechaussee en de Luchthaven Schiphol inzake de veiligheid op de luchthaven en bij het Platform Criminaliteitsbeheersing Schiphol waarin overheid en bedrijfsleven elkaar treffen.

Statisch veiligheidsonderzoek intensiveren tot een meer dynamisch achtergrondonderzoek

Medewerkers die op het beveiligd gebied willen werken, dienen te beschikken over een verklaring van geen bezwaar waarvoor een veiligheidsonderzoek plaatsvindt. Gelet op artikel 9 Wet veiligheidsonderzoeken wordt er om de vijf jaar een hernieuwd onderzoek ingesteld, of zoveel eerder indien er sprake is van nieuwe feiten of omstandigheden die een hernieuwd veiligheidsonderzoek rechtvaardigen. Wijzigingen in wet- en regelgeving zijn vereist en zullen worden doorgevoerd, om ervoor te zorgen dat voor hernieuwde veiligheidsonderzoeken op voornoemde basis relevante justitiële en politieke informatie bij de AIVD bekend wordt.

Zo spoedig mogelijke implementatie van Schipholpassen met biometrische kenmerken

Eind 2005 zijn alle Schipholpassen voorzien van biometrische kenmerken. Vanaf 1 januari 2006 controleert de luchthavenexploitant bij alle doorgangen de identiteit van al het personeel met behulp van apparatuur die biometrische kenmerken kan herkennen, dan wel via bemanning van controlepunten.

Zo spoedig mogelijke aanpassing van de huidige infrastructuur

Het aantal personeelsdoorgangen is vanwege de aanscherping van het uitgiftebeleid en de autorisatie van Schipholpassen geminimaliseerd. Het aantal voertuigen met toegang tot airside wordt reeds door de luchthaven-exploitant beperkt tot de groep die functiegerelateerd noodzakelijk toegang dient te hebben. Mede als gevolg van de aanscherping van de controle op personeel en voertuigen zullen logistieke aanpassingen bij de doorgangen naar beschermd gebied worden doorgevoerd.

Duidelijke communicatie over incidenten op Schiphol

De communicatie rond de beveiliging van de burgerluchtvaart is een belangrijk onderwerp. De minister van Justitie is de coördinerend minister terrorismebestrijding en de directie Beveiliging Burgerluchtvaart is ondergebracht bij de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb). De NCTb verzorgt de voorlichting rond dit thema in haar geheel alsmede rond de hieraan gerelateerde incidenten, in afstemming met de belangrijkste partners op Schiphol en in het bijzonder met de Koninklijke Marechaussee. Ik onderschrijf nadrukkelijk de aanbeveling dat er duidelijk moet worden gecommuniceerd. Dit betekent echter niet dat ik verantwoordelijk ben, of kan worden gehouden, voor ongenueanceerde gepubliceerde berichtgeving.

Adequaat beveiligingsplan met als ondergrens het beveiligingsniveau zoals beschreven in de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (WPBR), inclusief veilige voorzieningen voor overslag

Naar aanleiding van de diamantroof is de beveiliging concreet ingevuld doordat de betrokken zendingen in opdracht van de KLM met volledig gepantserd vervoer worden verzorgd door een aan de wettelijke eisen voldoende en over een vergunning beschikkend bedrijf.

De WPBR bevat onder meer voorschriften op het terrein van bepantsering van waardetransportvoertuigen, alarmering, legitimatie en opleidingen. Doel van de WPBR en het daarop gebaseerde vergunningenstelsel is het zoveel mogelijk voorkomen van overvallen. Daartoe dient een vergunning om geld en waarde te transporteren dan ook toegesneden te zijn op het maximaal reduceren van de overvalkans. Tegen die achtergrond is het met name van belang om zendingen die klein van omvang maar groot in waarde zijn optimaal te beveiligen.

Concreet betekent dit dat de *meest risicovolle* geld- en waardetransporten altijd met gepantserde waardetransportvoertuigen moeten worden vervoerd. De Kmar verzorgt (statische) beveiliging bij deze waardetransporten die voor een belangrijk deel is gericht op de overslag van de zendingen.

De *overige* geld- en waardetransporten worden zelf in aangepaste transportvoertuigen vervoerd. Indien een risico-analyse van de Kmar hiertoe aanleiding geeft worden de waardetransporten voorzien van aanvullende beveiliging door de Kmar.

Benadrukt wordt dat alle geld- en waardetransporten voorafgaand aan het transport aan de Kmar worden gemeld, zodat deze de noodzakelijke risico-analyse kan maken. Voor zowel de meest risicovolle als overige geld- en waardetransporten vormt een door de aanvrager op te stellen beveiligingsplan een onderdeel van de vergunning.

Tot slot hecht ik eraan u er op te wijzen dat, vooruitlopend op de bevindingen van de commissie Oord, reeds een aantal maatregelen ter

aanscherping van de beveiliging van de burgerluchtvaart is genomen, waaronder het sluiten van onbemande doorgangen en de intensivering van de controle van personeel, meegebrachte voorwerpen en voertuigen. Via de voortgangsrapportages Terrorismebestrijding zal ik Uw Kamer op de hoogte houden van de voortgang van implementatie van de aanbevelingen.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner