



Ministerie van Justitie

## Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving

Directie Juridische en Operationele Aangelegenheden

Postadres: Postbus 20301, 2500 EH Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

Bezoekadres

Schedeldoekshaven 100  
2511 EX Den Haag  
Telefoon (070) 3 70 79 11  
Fax (070) 3 70 79 00

Onderdeel	DJOA	Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.
Datum	16 juli 2007	
Ons kenmerk	5494370/07	
Uw kenmerk	2060714970	
Bijlage(n)	ja	
Onderwerp	Antwoorden op vragen van De Roon over aanzienlijke hiaten in de controle op Schiphol	

In antwoord op uw brief van 15 mei 2007 deel ik u mede dat de vragen van het lid van uw Kamer De Roon (PVV) over aanzienlijke hiaten in de controle van passagiers en vracht op Schiphol (2060714970) worden beantwoord zoals aangegeven in de bijlage bij deze brief.

De Minister van Justitie,

**Antwoorden op vragen van het lid De Roon (PVV) aan de minister van Justitie over aanzienlijke hiaten in de controle van passagiers en vracht op Schiphol (Ingezonden 15 mei 2007, nr. 2060714970)**

---

**Vraag 1**

**Is het waar, dat de Wet Bibob niet op Schiphol wordt toegepast? Zo neen, op welke wijze vindt die toepassing dan plaats en met welke resultaten? Zo ja, bent u van mening, dat de Wet Bibob wel moet worden toegepast op Schiphol en welke stappen gaat u zetten om er voor te zorgen dat dat gebeurt?**

**Antwoord 1**

De Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet BIBOB) is bedoeld om de integriteit van de overheid te beschermen en ongewilde facilitering van criminele activiteiten tegen te gaan. Op grond van de Wet BIBOB kan een bestuursorgaan, waaronder gemeenten en provincies, besluiten een beschikking te weigeren dan wel in te trekken, indien er ernstig gevaar bestaat dat deze mede zal worden gebruikt om strafbare feiten te plegen, of geldelijk voordeel uit strafbare feiten te benutten. Het gebruik van het BIBOB-instrumentarium is gekoppeld aan bepaalde bevoegdheden van het desbetreffende bestuursorgaan en is beperkt tot een aantal sectoren waaronder de horeca- en prostitutiebranche en coffeeshops.

Een en ander betekent dat de Wet BIBOB kan worden toegepast op bedrijven die zich willen vestigen op Schiphol, voor zover de vergunningaanvraag van deze bedrijven vallen binnen het toepassingsbereik van de Wet BIBOB.

Voor zover het gaat om de controle van personeel en ingehuurde bedrijven kan Schiphol NV een Verklaring omtrent Gedrag van zowel natuurlijke personen als van rechtspersonen verlangen.

**Vraag 2**

**Is het waar, dat de toegankelijkheid van informatie over vluchtbewegingen voor de Koninklijke Marechaussee door verbetering van de regelgeving tot aanzienlijke betere resultaten in de controle en opsporing op Schiphol kan leiden? Zo ja, wat gaat u doen om er voor te zorgen, dat de opsporingsdiensten beter en tijdiger zijn geïnformeerd over de vluchtbewegingen? Zo neen, waarom niet?**

**Antwoord 2**

De toegankelijkheid van informatie over vluchtbewegingen voor de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven Schiphol evenals op de regionale luchthavens Rotterdam Airport, Eindhoven Airport,

Maastricht-Aachen Airport, Airport Enschede Twente en Groningen Airport Eelde is volledig gewaarborgd door middel van online informatiesystemen. Het totale aanbod van vliegverkeer op de overige aangewezen luchtvaartterreinen is thans niet volledig in beeld maar daar is wel alle aandacht op gericht.

Het kabinet heeft in 2006, naar aanleiding van de conclusies en aanbevelingen in het rapport van de Algemene Rekenkamer, '*Gebruik van grenscontroles bij terrorismebestrijding*'<sup>1</sup>, de beslissing genomen om een permanent mobiel toezicht, door de Koninklijke Marechaussee en Douane, in te stellen. Hierdoor zal het toezicht en informatie ook op het vliegverkeer op de kleine luchtvaartterreinen worden verbeterd.

Voorts wordt op dit moment door een interdepartementale werkgroep onderzocht of er normen kunnen worden ontwikkeld voor het aantal te vestigen doorlaatposten voor personencontrole. De werkgroep heeft daarbij geconstateerd dat hiervoor nog nadere informatie op basis van gerichte analyses noodzakelijk is. De informatie die door middel van de gezamenlijke patrouilles wordt verkregen en de informatie van de havenmeesters na invoering van de registratieplicht, zullen als input worden gebruikt voor het bepalen van de normen voor het aantal te vestigen doorlaatposten. De verwachting is dat begin 2008 de voor het ontwikkelen van de normen nodige informatie voorhanden is.

### **Vraag 3**

**Is het waar, dat een effectieve controle door de opsporingsdiensten van de bagagekelders op Schiphol wordt belemmerd? Zo ja, bent u van mening, dat alle belemmeringen uit de weg moeten worden geruimd en welke stappen gaat u daartoe zetten? Zo neen, hoe kan het dat u vindt dat die controle optimaal is, terwijl vooraanstaande opsporingsambtenaren en criminologen menen dat er wel aanmerkelijke hiaten en belemmeringen zijn?**

### **Antwoord 3**

De (opsporings)diensten op de luchthaven Schiphol dienen onder meer controles uit te voeren in een omgeving met complexe infrastructuur en bedrijfsprocessen. En van de voorbeelden van een locatie met complexe processen zijn de bagagekelders. In de uitvoering van de taken door de diverse opsporingsdiensten wordt deze complexiteit in sommige gevallen als belemmerend ervaren.

Naast een repressieve aanpak zijn er vanuit het Platform Beveiliging en Publieke veiligheid Schiphol initiatieven ontplooid voor een proactieve aanpak van drugssmokkel via de bagagekelders.

---

<sup>1</sup> Aangeboden aan de TK 2005, nr. 30315

Dit betreft onder meer de zogenoemde ‘onvoorspelbare controles’ waarbij de (opsporings)diensten op de luchthaven Schiphol in gezamenlijkheid gerichte controles uitvoeren in en rond de bagagekelders.

Daarnaast zal door zorg van het Expertisecentrum Luchthavens (ECL), in samenspraak met verantwoordelijke organisaties en bedrijven, onderzoek worden gedaan naar de wijze waarop werkprocessen en veiligheidscontroles in de bagagekelders kunnen worden aangepast. Dit met het doel, om naast de repressieve aanpak, een bijdrage te leveren aan het verder terugdringen van de criminaliteit in de bagagekelders.

#### **Vraag 4**

**Is het waar, dat verzekeraars op Schiphol gestolen lading vergoeden zonder dat zelfs maar aangifte van die diefstal is gedaan? Bent u bereid om met de verzekeringsbranche over dit fenomeen in overleg te treden en de Kamer over de voortgang en resultaten daarvan op de hoogte te houden?**

#### **Antwoord 4**

Bij navraag bij het Verbond van Verzekeraars is gebleken dat in sommige gevallen verzekeraars overgaan tot het vergoeden van schade zonder dat aangifte is gedaan.

Hoewel het in beginsel geen zaak is voor de minister van Justitie om zich te mengen met de vraag wanneer en onder welke voorwaarden verzekeraars tot schadeuitkeringen overgaan, kan zonder aangifte geen inzicht worden verkregen in de omvang van de problematiek en wordt fraude gemakkelijk in de hand gewerkt. Om die reden zal ik dit punt aan de orde stellen in het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC) waarin ook het Verbond van Verzekeraars vertegenwoordigd is.

1) Het Financiële Dagblad, 10 mei 2007