

Ministerie van Justitie

> Retouradres

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 BD DEN HAAG

Ons kenmerk

5582419/09

Uw kenmerk

2080908800

Bijlagen

1

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Datum 14 januari 2009
Onderwerp Kamervragen van het lid De Wit over de falende beveiliging op
Schiphol

In antwoord op uw brief van 30 december 2008, kenmerk 2080908800, deel ik u mede dat de vragen van het lid De Wit (SP) over de falende beveiliging op Schiphol worden beantwoord als aangegeven in de bijlage bij deze brief.

De Minister van Justitie,

Antwoorden van de Minister van Justitie op vragen van het lid De Wit (SP) over de falende beveiliging op Schiphol (Ingezonden 30 december 2008; nr. 2080908800).

Datum
14 januari 2009
Ons kenmerk
5582419/09

Vraag 1.

Deelt u de mening dat wanneer werknemers in een gebied toegang hebben tot een vliegtuig en dat vliegtuig vervolgens via een open verbinding over de luchthavens kan taxiën, er sprake is van een kwetsbaar gebied met veiligheidsrisico's?

Antwoord 1

Ik deel deze mening voor zover er sprake zou zijn van een open verbinding over de luchthaven. Dat is hier echter niet het geval. De passagiers- en vrachtvliegtuigen die zich op Schiphol-Oost bevinden, zijn niet in dienst. Schiphol-Oost grenst aan het platform (Schiphol-Centrum). Toegang tot het platform wordt bewaakt door hekken, mobiele patrouilles en, bij doorgangen, door een camerasysteem dat automatisch de toegang detecteert. Bij de toegang tot het platform geldt de identiteitscontrole met behulp van een Schipholpas voorzien van biometrie, de 100% fysieke controle van personen, voertuigen en meegebrachte goederen. Teneinde vliegtuigen afkomstig van Schiphol-Oost veilig vanaf Schiphol-Centrum te kunnen laten vertrekken, worden vliegtuigen voordat zij in dienst worden gesteld, aan uitvoerige controles onderworpen. Naast de beveiligingsdoorzoeking waarbij het vliegtuig van binnen en van buiten uitgebreid wordt onderzocht op voor bedreiging geschikte voorwerpen, worden zogenaamde safety checks uitgevoerd waarbij het toestel op diverse locaties uitgebreid op eventuele afwijkingen wordt nagelopen.

Met deze maatregelen wordt voldaan aan internationale, waaronder Europese, regelgeving.

Vraag 2.

Hoe verhouden de bevindingen in de uitzending 1) zich tot uw toezegging dat per 1 juli 2008 de toegang tot kwetsbare gebieden van Schiphol voor werknemers geheel zal zijn beveiligd met irisscans? (2)

Vraag 3.

Is het waar dat er naast de Schiphol-beveiligingspassen met biometrische kenmerken ook nog gebruik wordt gemaakt van bedrijfsgebonden toegangspassen zonder deze extra beveiligingskenmerken? Zo ja, waarom gebeurt dit en acht u dit wenselijk?

Vraag 4.

Is het waar dat de toegangscontrole tot Schiphol-Oost plaatsvindt zonder gebruikmaking van enige technische hulpmiddelen, zoals kaartlezers?

Antwoord 2, 3 en 4

De veiligheidssituatie op Schiphol-Oost is van een andere aard en een andere orde dan die op Schiphol-Centrum. Op beide locaties geldt een verschillend beveiligingsregime, gebaseerd op de beoordeling van de relevante dreiging. Vanaf Schiphol-Centrum vertrekken vliegtuigen en vindt vermenging van passagiers en personeel plaats. De daarmee samenhangende dreiging brengt diverse

beveiligingsmaatregelen met zich mee waaronder de toepassing van de irisscan op alle personeelsdoorgangen die toegang geven tot de kwetsbare gebieden op de luchthaven (Schiphol-Centrum).

Schiphol-Oost is daarentegen een bedrijventerrein waar een aanzienlijk aantal bedrijfsprocessen plaatsvindt. De toegangscontrole bij de toegang tot het terrein bestaat uit de controle van een toegangspas zonder biometrische kenmerken. Met de bedrijfsgebonden toegangspassen kan derhalve geen toegang worden verkregen tot de gebieden van Schiphol-Centrum. De luchthaven is verantwoordelijk voor het toegangsbeheer van het terrein, de bedrijven aldaar zijn verantwoordelijk voor de toegang tot het bedrijfseigendom.

Ik acht dit gelet op het verschillende dreigingsniveau in balans. De eenvoudige wijze waarop toegangspassen voor Schiphol-Oost blijken te kunnen worden vervalst, was reeds onderkend door Amsterdam Airport Schiphol en KLM. Aanpassingen om te komen tot een betere pas zijn gaande.

Datum
14 januari 2009
Ons kenmerk
5582419/09

Vraag 5.

Waarom wordt er zowel bij de toegang tot, als bij het verlaten van Schiphol-Oost geen enkele fysieke controle uitgevoerd op personen en auto's?

Antwoord 5

Gezien het in vergelijking tot Schiphol-Centrum lagere dreigingsniveau acht ik dit niet noodzakelijk. Bovendien acht ik invoering van een beveiligingsregime als op Schiphol-Centrum niet wenselijk. Een dergelijk zwaarder beveiligingsregime betekent een ernstige vertraging van operationele activiteiten in dit gebied en zal infrastructurale aanpassingen en extra inzet van beveiligingspersoneel vergen. Voorts zou in een dergelijke situatie sprake zijn van een stagnatie van de verkeersdoorstroming op en rond de doorlaatpost en openbare wegen. De kosten van deze maatregelen zullen aanzienlijk zijn, terwijl deze niet opwegen tegen de aan het dreigingsniveau verbonden risico's.

Vraag 6.

Is het waar dat er geen enkele controle is op het betreden door personeel van hangars waar vliegtuigen, zoals het regeringstoestel, zich bevinden? Zo ja, wat is uw standpunt hierover?

Antwoord 6

Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het bewaken van hun bedrijfseigendom. Uit de televisie-uitzendingen blijkt dat –hoewel de bewuste hangar kon worden betreden- de journalist zichzelf uitsluitend bij een gesloten vliegtuig portretteert. Niettemin zijn de controles op de toegang tot de vliegtuigen en de hangars op Schiphol-Oost verbeterd. Vliegtuigen waaraan geen werkzaamheden worden uitgevoerd, worden hetzij verzegeld, hetzij onder toezicht gesteld. Beperkingen worden opgelegd voor de toegang tot de hangar. Specifiek ten aanzien van het regeringstoestel gelden aanvullende maatregelen, waarop ik om veiligheidsredenen niet verder inga.