

## Ministerie van Justitie

> Retouradres

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Directie Beveiliging  
Burgerluchtvaart**

**Ons kenmerk**  
5585544/09

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

Datum 13 februari 2009  
Onderwerp Onderzoek ECL naar kwetsbaarheden in het  
luchtvrachtafhandelingsproces die kunnen leiden tot criminaliteit

Op 27 januari 2009 heb ik Uw Kamer een brief gezonden over een onderzoek van de Koninklijke Marechaussee naar criminaliteit rond het luchtvrachtproces op vijf Europese luchthavens, waaronder Schiphol. Tijdens de Regeling van werkzaamheden d.d. 27 januari 2009 heeft Uw Kamer mij om aanvullende informatie verzocht.

Het rapport van het Expertise Centrum Luchthavens (ECL) van de Koninklijke Marechaussee vormt de weerslag van een uitgevoerd verkennend onderzoek naar kwetsbaarheden in het luchtvrachtafhandelingsproces die kunnen leiden tot criminaliteit. Hoewel in de mediaberichtgeving de onderzoeksresultaten steeds worden toegeschreven aan de luchthaven Schiphol, is in het rapport uitdrukkelijk voorkomen te wijzen in de richting van een specifieke luchthaven.

Met het oog op het verbeteren van de veiligheid op en rond de luchthaven Schiphol zijn in de afgelopen jaren veel maatregelen getroffen. Tussen de betrokken private (vrachtsector, luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, Schiphol Group) en publieke partijen (m.n. de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding, Douane, Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie Haarlem) is de samenwerking sterk verbeterd. De partijen werken intensief samen in het kader van de Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS). De samenwerking is gericht op het verbeteren van de beveiliging en de criminaliteitsbeheersing. Onderwerpen als het verbeteren van de veiligheid binnen de vrachtsector Schiphol komen structureel aan de orde. Ook het onderhavige rapport zal -voorzien van aanbevelingen toegespitst op de Nederlandse situatie- worden besproken in het kader van BPVS. Zoals ik in mijn brief van 27 januari jl. heb aangegeven zie ik dan ook op dit moment geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen. Ik zal Uw Kamer over de uitkomsten van deze bespreking in een later stadium informeren.

Hieronder ga ik in op een aantal specifieke punten.

**Directie Beveiliging  
Burgerluchtvaart**

### **1. Inzet en kennispositie Koninklijke Marechaussee**

**Datum**  
13 februari 2009  
**Ons kenmerk**  
5585544/09

Met betrekking tot de inzet van de Koninklijke Marechaussee op het gebied van criminaliteitsbestrijding in de vrachtsector zijn sinds eind 2007 afspraken gemaakt over het verder verbeteren van de samenwerking, waaronder begrepen de uitwisseling van informatie. Met het oog hierop is binnen het kader van BPVS een projectgroep Cargocriminaliteit samengesteld met vertegenwoordigers van de vrachtsector, de Koninklijke Marechaussee en Schiphol Group. Strafrechtelijke onderzoeken naar incidenten op Schiphol worden onder gezag van het parket Haarlem uitgevoerd door de Koninklijke Marechaussee, waarbij in verschillende samenwerkingsverbanden ook de Douane en FIOD-ECD zijn betrokken. Het OM kent hoge prioriteit toe aan concrete projectvoorstellen voor strafrechtelijke onderzoeken in de vrachtsector.

De kennispositie van de Koninklijke Marechaussee heeft een belangrijke impuls gekregen met de vorming van het Expertisecentrum Luchthavens. De Koninklijke Marechaussee zal de kennispositie verder verbeteren o.a. door voortgezette gerichte informatieinwinning over het luchtvrachtafhandelingsproces en overige logistieke processen op een luchthaven, en het voortzetten van informatie-uitwisseling binnen de structuur van het BPVS.

### **2. De Europese regelgeving**

De beveiliging van de burgerluchtvaart wordt grotendeels gereguleerd door de Europese Unie. Verordening (EG) nr. 300/2008 behelst een groot aantal beveiligingsmaatregelen waaronder de beveiliging van luchthavens, luchtvaartpassagiers, personeel, bagage en vracht. De Europese Commissie heeft op basis van deze verordening bevoegdheden om nadere uitvoeringsbepalingen vast te stellen volgens de regelgevingsprocedure zoals vastgelegd in het Comitologiebesluit (1999/468/EG). Voor de beveiliging van vracht wordt uitgegaan van de ketenbeveiliging. Dit betekent dat de aanbieder en vervoerder van vracht moeten voldoen aan beveiligingsmaatregelen, waaronder het beschermen van vracht tegen manipulatie en het aannemen van betrouwbaar personeel.

Een belangrijke graadmeter voor de kwaliteit van de beveiliging zijn de inspecties van de Europese Commissie. De Nederlandse luchthavens, waaronder Schiphol, worden regelmatig geïnspecteerd door de Europese Commissie, waarbij alle aspecten van de beveiliging van de burgerluchtvaart en detail worden beoordeeld. Gelet op de resultaten van deze inspecties meen ik dat de beveiliging in overeenstemming met de Europese regelgeving wordt uitgevoerd en in zijn algemeenheid goed is. Een absolute veiligheid valt echter nooit te garanderen, ook niet in Nederland. Beveiliging is een continu proces waarbij de inspanningen nationaal en internationaal erop gericht zijn om de kwaliteit van de beveiliging in stand te houden en waar nodig te verbeteren.

In het Communautair Douanewetboek (Verordening (EEG) nr. 2913/92) staan de voorschriften, regelingen en procedures die van toepassing zijn op het goederenverkeer tussen de EG en derde landen. In 2005 werden in dit Douanewetboek de veiligheidsvoorschriften in het internationale goederenverkeer aangescherpt. Zo worden bedrijven verplicht de douane informatie te verstrekken

voordat zij goederen in de EU invoeren of uit de EU uitvoeren. Het handelsverkeer wordt vereenvoudigd met de invoering van het concept van Authorised Economic Operator (AEO). De lidstaten kunnen de status van AEO toekennen aan ieder bedrijf dat voldoet aan gemeenschappelijke criteria. Deze hebben betrekking op veiligheid, controlesystemen, financiële solvabiliteit en de staat van dienst van het bedrijf op het gebied van de nakoming van de regels. De lidstaten moeten risicoanalysetechnieken gaan toepassen. Nederland voldoet hier reeds aan. Met het oog op de controles is er een mechanisme opgezet om uniforme EG-criteria vast te stellen voor de selectie van risico's. Dit mechanisme berust op geautomatiseerde systemen.

**Directie Beveiliging  
Burgerluchtvaart**

**Datum**  
13 februari 2009

**Ons kenmerk**  
5585544/09

### **3. Andere vliegvelden en havens**

Zoals ik al aangaf, beperkt het rapport van het ECL van de Koninklijke Marechaussee zich tot mogelijke kwetsbaarheden op het gebied van criminaliteit en veiligheid in het luchtvrachtafhandelingproces op vijf Europese luchthavens, waaronder de luchthaven Schiphol. Het uitvoeren van analyses vormt onderdeel van de taakuitoefening van de Koninklijke Marechaussee en vormt onderdeel van het concept van informatiegestuurd optreden. Op basis van de analyses worden door de Koninklijke Marechaussee in overleg met betrokken partijen aanbevelingen opgesteld. De specifieke invalshoek van diverse analyses kan verschillen. In algemene zin kan gesteld worden dat de analyses tot doel hebben, risico's van verschillende vormen van criminaliteit en werkelijke of potentiële kwetsbaarheden van specifieke sectoren of branches in beeld te brengen. Aan de hand van de analyses en aanbevelingen kan vervolgens worden besloten tot het opwerpen van barrières tegen criminele gedragingen en/of het verbeteren van de beveiliging.

Voor wat betreft de veiligheidssituatie op andere vliegvelden verwijs ik naar hetgeen ik onder punt 2 heb vermeld. Voor een recente analyse van de veiligheidssituatie in de Nederlandse havens verwijs ik naar mijn brief d.d. 17 november 2008 (TK 2008-2009, 30315, nr. 7) inzake het gebruik van grenscontroles bij Terrorismebestrijding.

De Minister van Justitie,