

Vergaderjaar 2006–2007

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 44

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2007

Met de brief van 9 maart 2006 (24 804, nr. 39) heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over de implementatie van de aanbevelingen van de Commissie Toegangsbeheer Schiphol. Deze commissie 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 vormden 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.

Uit het onderzoek van de commissie bleek de noodzaak om met een nieuwe aanpak de risico's op het gebied van beveiliging en criminaliteitsbeheersing structureel te beheersen. Daartoe is in 2005 een centraal besturingsmodel «Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol» (BPVS) opgericht, waarin publieke en private partijen samenwerken om de effectiviteit en efficiency in de beveiliging en criminaliteitsbeheersing op Schiphol te verbeteren. In eerdergenoemde brief van 9 maart 2006 bent u hierover geïnformeerd. Tijdens het mondelinge debat op 8 juni 2006 (24 804, nr. 40) heeft mijn ambtsvoorganger u toegezegd medio 2007 verslag te doen van het verdere verloop van de vorderingen. Met deze brief doe ik deze toezegging gestand.

In de afgelopen periode is er goede voortgang gemaakt in de publieke en private samenwerking op Schiphol. Het BPVS heeft zich ontwikkeld tot een constructief overlegorgaan met een coördinerende en sturende functie.

De Security Scan

Een goed voorbeeld van de publiek-private samenwerking is de inzet van de Security Scan. De introductie van deze scanner is een initiatief van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, de Douane en Amsterdam

Airport Schiphol (AAS). Zij heeft tot doel na te gaan of met de inzet van deze personenscanner de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart, de kwaliteit van de Douane controles, alsmede de klantvriendelijkheid en de doorlooptijd van het proces verbeterd kunnen worden. In april 2006 is op Schiphol gestart met het gebruik van de Security Scan voor de beveiligingscontrole van personeel. Op grond van de ervaringen met deze proef, waarover alle partijen inclusief KLM enthousiast waren, is besloten de proef gefaseerd te gaan uitbreiden tot een uiteindelijke inzet van 17 scanners die ook voor douanecontroles zullen worden gebruikt. Het Verenigd Koninkrijk en Israël hebben eveneens goede ervaringen met deze apparatuur en de Europese Commissie staat positief tegenover het gebruik hiervan. Op 14 mei 2007 zijn op Schiphol de eerste twee nieuwe scanners in gebruik genomen voor de controle van passagiers. Tijdens de proef gaan personen op basis van vrijwilligheid door de Security Scan. Passagiers krijgen de keuze tussen de reguliere controle en de Security Scan.

De scan is gebaseerd op technologie die gebruik maakt van millimetergolven die door kleding heengaan, maar door de huid en voorwerpen worden gereflecteerd. Via metingen van deze reflecties stelt de scanner een driedimensionaal zwart-wit beeld met het silhouet van de gescande persoon samen en geeft dit op een beeldscherm weer. De millimetergolven worden door verschillende soorten voorwerpen, bijvoorbeeld metaal, kunststof of keramiek, gereflecteerd. Een operator beoordeelt met behulp van het beeld of een persoon mogelijk verboden voorwerpen draagt. Door het gezicht van gescande personen op het driedimensionale beeld af te schermen en de operator de scanbeelden vanuit een afgezonderde ruimte te laten beoordelen, wordt de privacy gewaarborgd. Ten slotte wordt het driedimensionale beeld na de beoordeling door de operator, gewist. Indien de operator een persoon niet veilig kan verklaren, zal de persoon aan een handmatige controle worden onderworpen.

Centrale regiekamer en technische hulpmiddelen ter ondersteuning van de beveiliging- en controlefuncties

Een ander initiatief waarover u bij brief van 9 maart 2006 bent geïnformeerd, is de Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur (GMI). Ter ondersteuning van de geïntegreerde aanpak van beveiliging en criminaliteit wordt een gezamenlijke infrastructuur (netwerk) gebouwd waarop bestaande en nieuwe camerasystemen worden aangesloten. Fasegewijs wordt de inzet van camera's (bijvoorbeeld rond vliegtuigen, bij de aankomsthal, vrachtgebouwen, de controlepunten en de buitengrens van de luchthaven) geïntensiveerd. Op basis van autorisaties kunnen partijen (o.a. de Koninklijke Marechaussee (KMar), de Douane en de KLM) gebruik maken van de camerabeelden in hun eigen meldkamers. De autorisaties zullen gekoppeld zijn aan de bevoegdheden van de betrokken partij.

Aangezien het project veelomvattend is, wordt het project in twee fasen uitgevoerd. In fase 1, die loopt tot medio 2008, wordt in een pilot een geografisch beperkt netwerk aangelegd waarop 50 á 60 camera's worden aangesloten die uitgelezen kunnen worden in de meldkamers van AAS, KLM, KMar en de Douane. Na een evaluatieperiode van 3 maanden wordt meteen daaropvolgend in fase 2 het netwerk uitgerold over de gehele luchthaven, en worden meerdere camerasystemen en meldkamers aan het netwerk gekoppeld. De duur van fase 2 is afhankelijk van de uitrolstrategie die eind 2007 zal worden voorbereid.

Op basis van een risico-inventarisatie uit 2006 zijn er 28 cameraprojecten benoemd, waarvan het merendeel pilotprojecten. Hiervan zijn er reeds 6 afgerond. Een voorbeeld is de realisatie van een tijdelijke verbinding

tussen het bestaande netwerk van AAS en de nieuwe meldkamer van Douane West alwaar men, vooruitlopend op het nieuwe netwerk in 2008, nu reeds de beschikking heeft over bestaande camerabeelden. Onderzocht wordt of een soortgelijke verbinding tussen AAS en de KMar gerealiseerd kan worden.

De overige 22 cameraprojecten zullen met de uitvoering van het GMI-project worden gerealiseerd, waarvan 9 in fase 1 en de resterende 13 in fase 2.

De voorbereiding en de inrichting van het GMI-project zijn thans in volle gang. Zo zijn alle technische specificaties voor het netwerk inmiddels afgerond en is op 14 maart 2007 de Europese aanbesteding gestart. De opdrachtverstrekking zal plaats hebben in oktober/november 2007.

Tevens is voor het GMI-project het juridisch kader van belang op basis waarvan het nieuwe systeem door publieke en private partijen gebruikt kan gaan worden. Het betreft hier belangrijke onderwerpen als eigenschap, privacy wetgeving, bewaartermijnen van camerabeelden, gebruikersovereenkomsten en protocollen. Momenteel wordt dit juridische kader door een werkgroep van NCTb, AAS, KLM, KMar en Douane uitgewerkt en gepland is deze activiteiten eind 2007 af te ronden.

Het aanpassen van de infrastructuur in verband met de beheersing en naleving van beveiligings- en veiligheidsvoorschriften

Schiphol bereidt zich op dit moment voor op forse aanpassingen in de infrastructuur in verband met een EU verplichting om het personeel en voertuigen naar beschermd gebied 100% fysiek te controleren. Het planbesluitvormingsproces is bijna afgerond, er is reeds begonnen met de voorbereidingen voor realisatie. De Schipholpassen zijn voorzien van een biometrisch kenmerk (iris) met behulp waarvan op de doorgangen naar de meest kwetsbare gebieden wordt gecontroleerd. Het aantal doorgangen wordt verder gereduceerd en voorzien van de nodige faciliteiten om de controles uit te voeren. De Europese verplichting dient uiterlijk 1 juli 2009 te zijn ingevoerd. Naar verwachting voert Schiphol deze verplichting in juli 2008 in.

Onvoorspelbare controles

Om ook controle te kunnen uitoefenen op medewerkers die de luchthaven verlaten worden de zogenaamde onvoorspelbare controles uitgevoerd. Deze controles vinden plaats in samenwerking tussen de KMar, Douane en de sector. Uitgangspunt hierbij is een preventieve werking om te voorkomen dat medewerkers meewerken aan smokkel, diefstallen etc. De resultaten van deze planmatig uitgevoerde, maar voor de werknemers op onvoorspelbare tijden en plaatsen gehouden controles zijn positief; het feit dat deze controles kunnen plaatsvinden werkt ontmoedigend en daardoor preventief. De controles vormen aldus een sluitstuk op de totale keten van het toegangsbeheer.

Kwaliteitsverbetering van het toezicht

De uitgangspunten kwaliteitsverbetering en efficiency worden ook toegepast in het toezicht op de beveiliging van de burgerluchtvaart. Het in juli 2005 in gang gezette verandertraject heeft tot doel de kwaliteit van de gehele toezichtsketen binnen Justitie en de KMar te verbeteren. Sinds 1 juli 2005 zijn de inspectie- en rapportageprocedures aangepast en hebben de NCTb en de KMar gezamenlijk een informatiemodule voor het toezicht beveiliging burgerluchtvaart ontwikkeld. Deze module is vanaf 18 juni 2007 operationeel, waarin de inspectieresultaten alsook de resul-

taten van audits en testen op uniforme wijze worden vastgelegd. De gegevens vormen de basis voor analyses, het benoemen van knel- en aandachtspunten en voor de handhaving. Daarmee kan zowel de NCTb als de KMar gericht sturing geven aan de beveiligingskwaliteit. Voorzieningen zijn getroffen zodat ook eerder opgemaakte rapportages binnen de nieuwe werkwijze bruikbaar zijn. Op termijn worden private partijen op de luchthaven bij de module betrokken, zodat men zelf kan zien waar gebreken zijn geconstateerd. Op deze manier kan de private partij haar interne kwaliteitscontrole sturen en kan de toezichtbelasting van de overheid worden verminderd.

Als onderdeel van de kwaliteitsverbetering van het toezicht zijn ook de taakinfilling en positionering van de Inspectie Beveiliging Burgerluchtvaart (IBB) ten opzichte van de beveiligingsketen herzien. De IBB houdt nu toezicht op alle schakels in de keten die van invloed zijn op de kwaliteit en de effectiviteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Dat zijn dus zowel de beleidsmakers, als de uitvoerders van de beveiligingsmaatregelen en de eerste lijnstoezichthouder. De IBB functioneert daarom onafhankelijk van deze keten en kan daardoor de beveiligingsketen als geheel toetsen. Een en ander is vastgelegd in het Kwaliteitscontroleprogramma.

Verbeteringen passagiersproces

Door private en publieke partijen wordt gezamenlijk bezien welke specifieke kwaliteits- en efficiencyverbetering van (overheids-)controleprocessen kunnen worden doorgevoerd op de luchthaven Schiphol. In dit zogenaamde Redesign Passagiers Proces-traject wordt beoogd in gezamenlijkheid de toekomstige inrichting van de luchthaven uit te werken, zodanig dat de door Schiphol beoogde passagiersgroei kan worden opgevangen, terwijl tegelijkertijd effectieve en efficiënte overheidscontroles worden uitgevoerd. Hierbij zal gebruik gemaakt gaan worden van nieuwe technologieën om het passagiersproces op de luchthaven te stroomlijnen. Ook wordt bezien hoe de verschillende (overheid-)controleprocessen efficiënter kunnen worden ingericht.

Gelet op de complexiteit van de logistieke, juridische en functionele vraagstukken die hierbij een rol spelen, is besloten het traject in te delen in twee fasen. In fase 1 brengt een publiek-private taskforce de diverse controleprocessen in kaart en beziet welke ontwikkelingen te verwachten zijn om te komen tot gedetailleerde en onderbouwde voorstellen voor verbeteringen van de processen, uitgaand van de huidige fysieke scheiding tussen Schengen- en niet-Schengenpassagiers. Ten aanzien van de inzet van nieuwe technologieën is in deze fase de pilot Self service Grens van belang, die onlangs van start is gegaan. Hierbij kunnen passagiers hun paspoort laten lezen en controleren door een bij een vertrekbalie geplaatst apparaat. De medewerkers van de KMar kunnen zich vervolgens toespitsen op een beperkt aantal gerichte controles. Na afloop van de pilot zal worden bezien of deze werkwijze succesvol is geweest, of deze het controleproces heeft versneld en of de werkwijze kan worden uitgerold op andere grensfilters. In aanvulling op de selfservice grenscontrole wordt onderzocht in hoeverre selfservice bagageafgifte kan bijdragen aan het comfort en de snelheid van de reiziger. Daarnaast voeren de Douane en de KMar in deze fase diverse samenwerkingsprojecten uit om te bezien waar en hoe kwaliteits- en efficiencyverbeteringen kunnen worden gerealiseerd. Genoemd kunnen worden het uitwisselen van risicosignalen en het eenmalig aanspreken van passagiers.

Voorts zal in fase 2, voortbouwend op de in fase 1 doorgevoerde verbeteringen, worden bezien of, binnen de randvoorwaarden van de (alsdan) geldende wet- en regelgeving, de huidige locaties van de controleprocessen nog voldoen of dat deze elders op de luchthaven gepositioneerd kunnen worden.

Het statisch veiligheidsonderzoek intensiveren tot een meer dynamisch achtergrondonderzoek

De Wet veiligheidsonderzoeken wordt aangepast om een meer dynamisch achtergrondonderzoek mogelijk te maken, met aandacht voor nieuwe politieke en justitiële gegevens na de afgifte van de verklaring van geen bezwaar. Uw Kamer heeft het voorstel tot wetswijziging van de Wet veiligheidsonderzoeken op 5 juni 2007 aangenomen. Om de bronbestanden daadwerkelijk te kunnen raadplegen heeft de AIVD de voorzitters van de Raad van Hoofdcommissarissen en het Korpsbeheerdersberaad verzocht om directe geautomatiseerde inzage in de politiesystemen (CVI en HKS). Over de inzage in de justitiële bestanden vindt op ambtelijk niveau tussen AIVD en Justitie overleg plaats. De technische voorbereidingen liggen op schema, zodat bij de inwerkingtreding van de wetswijziging van de Wet veiligheidsonderzoeken een tijdige technische toegang tot de bronbestanden mogelijk is.

Burgerluchthavens oefenen maatregelen tegen terroristische dreiging

De sector burgerluchthavens heeft op 12, 13 en 15 juni jl. met de NCTb het Alerteringsstelsel Terrorismebestrijding (ATb) geoefend. Het ATb is bedoeld voor overheidsdiensten en bedrijfssectoren. Het stelt de autoriteiten en de bedrijven in staat de situatie te controleren en maakt duidelijk welke mate van alertheid geboden is en welke maatregelen daarbij nodig zijn. Het Alerteringsniveau kent een aantal niveaus: hoe groter de dreiging, hoe hoger het dreigingsniveau en hoe zwaarder de veiligheidsmaatregelen. Bij het ATb zijn veertien sectoren aangesloten. In alle sectoren wordt geregeld geoefend.

De oefening sector burgerluchthavens omvatte zowel een bestuurlijk als een operationeel deel. Aan de oefening namen naast Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens van Rotterdam, Eindhoven, Enschede, Groningen en Maastricht-Aachen de volgende partijen deel: NCTb, KMar, Douane, KLM, Openbaar Ministerie, politie Kennemerland, gemeente Haarlemmermeer. Andere partijen waren de SAOC (overkoepelende organisatie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen), Group4Securicor, de ministeries van Financiën, Verkeer en Waterstaat, Buitenlandse Zaken, Defensie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvlieders.

Op 12 en 13 juni zijn de besluitvormingsprocessen, de onderlinge informatie-uitwisseling, de samenwerking tussen operationele diensten en de sector en de communicatie-afspraken met het publiek geoefend. Er werd gestart met een scenario van «matige dreiging». Vanuit de oefenleiding werd na enige tijd nieuwe informatie ingebracht die het noodzakelijk maakte verder op te schalen naar het hoogste alerteringsniveau, die van «hoge dreiging». De oefenweek is afgesloten met een operationele (veld)oefening op 15 juni waarbij het nemen van de maatregelen tegen een terroristische dreiging ook daadwerkelijk werd geoefend. De KMar en de beveiliging moesten hierbij verhinderen dat een aantal voor deze oefening ingezette «tegenstanders» een terroristische aanslag op Schiphol konden plegen. Dit is zowel in openbare als afgesloten gedeeltes van Schiphol geoefend. Tijdens de oefening bleek dat de overheid en de sector goed op elkaar zijn ingespeeld. Partijen zijn op de hoogte van elkaars taken en verantwoordelijkheden en weten wat ze van elkaar kunnen verwachten. Er was sprake van een snelle bundeling van kennis, informatie, besluitvorming en communicatie.

Slot

Met inachtneming van eigen taken en verantwoordelijkheden wordt binnen het BPVS steeds gezocht naar nieuwe samenwerkingsmogelijkheden om de beveiliging en de criminaliteitsbestrijding te verbeteren. Dit laat overigens onverlet dat beveiligings- en veiligheidsincidenten nooit 100% kunnen worden voorkomen. De in deze brief genoemde ontwikkelingen zijn voorbeelden die de uitstraling van Schiphol als veilige luchthaven versterken. Dit is ook gebleken tijdens een audit naar de beveiliging die de luchtvaartorganisatie ICAO van de VN in december 2006 op Schiphol heeft gehouden. De ICAO heeft de beveiliging op Schiphol positief beoordeeld, hetgeen mede te danken is aan de gezamenlijke inspanningen van de overheid en de sector.

De minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin