

Vergaderjaar 2009–2010

**24 804**

**Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**Nr. 70**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 13 november 2009

De vaste commissie voor Justitie<sup>1</sup> heeft op 8 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Hirsch Ballin van Justitie over:

- **de brief van de minister van Justitie d.d. 27 januari 2009 betreffende het onderzoek van de Koninklijke Marechaussee naar criminaliteit rond het luchtvrachtafhandelingsproces op Europese luchthavens (24 804, nr. 61);**
- **de brief van de minister van Justitie d.d. 13 februari 2009 betreffende het onderzoek van het ECL naar kwetsbaarheden in het luchtvrachtafhandelingsproces die kunnen leiden tot criminaliteit (24 804, nr. 62);**
- **de brief van de minister van Justitie d.d. 3 september 2009 met de resultaten van de evaluatie van het tijdelijke project-team ladingdiefstal (29 911, nr. 31);**
- **de brief van de minister van Justitie d.d. 29 september 2009 betreffende het onderzoek van het ECL naar kwetsbaarheden in het luchtvrachtproces die kunnen leiden tot criminaliteit (24 804, nr. 68).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,  
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Justitie,  
Nava

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Roemer (SP), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Bouwmeester (PvdA), Van Toorenburg (CDA) en Anker (ChristenUnie).

Plv. leden: Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Besselink (PvdA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Leijten (SP), Ulenbelt (SP), Jan de Vries (CDA), Weekers (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Karabulut (SP) Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Van Haersma Buma (CDA), Slob (ChristenUnie), Sterk (CDA) en Van Gent (GroenLinks).

**Voorzitter: De Pater-van der Meer**

**Griffier: Nava**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Heerts, De Rouwe, De Pater-van der Meer, Teeven, Van Velzen,

en minister Hirsch Ballin van Justitie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Dames en heren, welkom bij de vaste commissie voor Justitie. We hebben vanmiddag tot uiterlijk 18.30 uur overleg met de minister over een onderzoek van de Koninklijke Marechaussee over Europese luchthavens. Verder praten we over ladingdiefstal. Van de kant van de commissie zijn er vier leden aanwezig. Daarnaast is de heer De Rouwe aanwezig, die geen lid is van de commissie. Ik denk dat we er geen bezwaar tegen hebben dat hij hier als woordvoerder voor het CDA optreedt. Ik geef als eerste het woord aan de heer Heerts van de Partij van de Arbeid.

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Op de eerste plaats dank aan de minister voor het opheffen van de vertrouwelijkheid van het rapport «De gelegenheid te baat nemen». Zoals ik de marechaussee ken, heeft ze gemeend dit vanuit een oprechte bezorgdheid te moeten opstellen. Toch past daarbij wel de vraag of dergelijke onderzoeken, waarvan de minister zegt dat ze niet wetenschappelijk zijn, moeten kunnen plaatsvinden zonder dat de driehoek op regionaal, nationaal of misschien zelfs wel op departementsniveau ervan weet voordat deze onderzoeken in gang worden gezet. Ik proef ook wel eens bij andere politieregio's – ik schaar de marechaussee op Schiphol even onder de politieregio's – dat men een behoefte heeft om bepaalde onderzoeken te doen die misschien ook wel weer elders plaatsvinden. Heeft de minister daar met zijn collega van Binnenlandse Zaken zicht op? Als allerlei operationele diensten dergelijke onderzoeken doen, vraag ik me toch af of «blauw op straat» of in dit geval op de luchthaven wel voldoende geborgd is. Daarmee doe ik niets af aan de inzet van de marechaussee. Verschillende elementen uit de rapportage zijn zeer bruikbaar in de meningsvorming voor het onderwerp ladingdiefstal, in dit geval van lading door de lucht. Ik waardeer het dat de marechaussee dit heeft gedaan. Men neemt het mij vast niet kwalijk dat ik daar iets positiefs over zeg.

Dan kom ik bij de inhoud van het rapport over Schiphol. Mijn fractie is geschrokken van de laconieke houding van de minister ten aanzien van het rapport van het ECL «De gelegenheid te baat nemen». De genoemde kwetsbaarheden die het ECL signaleert, moeten serieus gewogen worden, ook al is het niet duidelijk welke kwetsbaarheden op Schiphol van toepassing zijn. Dat neemt niet weg dat gekeken moet worden welke kwetsbaarheden ook daar gelden. Zwakke punten zijn ongetwijfeld ook bekend bij criminele organisaties; die kunnen daar dankbaar gebruik van maken. Of zijn de genoemde kwetsbaarheden dusdanig dat criminele organisaties hier geen profijt van kunnen trekken? Voor de PvdA-fractie springt er een kwetsbaar punt bovenuit, namelijk dat private bedrijven met hun werknemers op Schiphol rondlopen. Die moet je kunnen vertrouwen. Dat doet de minister ook. Het toekennen van het zogenoemde AEO-certificaat is een blijk van vertrouwen. De minister erkent dat er een spanningsveld bestaat tussen het vertrouwen dat hij hierin stelt en de beveiliging. Het ECL ziet wel een probleem: de minister ziet wel het spanningsveld, maar denkt dat de AEO-certificaten een beter zicht geven op de logistieke ketens en dat daardoor beter kan worden gehandhaafd. Kan de minister dat nog eens uitleggen?

De Europese Commissie is bezig met de voorbereiding van Europese regelgeving die de erkenning van de bekende afzender in handen legt van

de overheid. Wat betekent dat en wat verandert er? Wordt de overheid verantwoordelijk voor het doen en laten van de private bedrijven en hun medewerkers? Is dat nú het geval? De overheid is toch ook verantwoordelijk voor de veiligheid? Hoe gaat de minister, die daar toch medeverantwoordelijk voor zal zijn, dit vormgeven? Waarom moet nu gewacht worden op de EU-regelgeving om het begrip «betrouwbaar personeel» te kunnen invullen? Kan Nederland dat zelf niet?

Medewerkers van de private sector op Schiphol krijgen een antecedentenonderzoek. Dat wordt gecontroleerd. Kan de minister aangeven of er herhaald gecontroleerd wordt op die screening? Hoe vaak vinden er hernieuwde veiligheidsonderzoeken plaats?

Ik ga nu over tot het onderwerp ladingdiefstal; ik kom zo nog terug op Schiphol. Je ziet een duidelijke verschuiving rondom ladingdiefstal als het gaat om de modus operandi en de daarbij behorende criminaliteit. De productie in fabrieken, de omgeving van de fabrieken en de fabrieken zelf zijn in het algemeen goed beveiligd. Ook de verkoop van goederen in winkels is goed beveiligd. De kwetsbaarheid concentreert zich meer en meer op de transportlijn, via lucht, water, spoor en weg. Die is kwetsbaar. Het is mijn fractie opgevallen – dat staat ook in het rapport van Schiphol – dat de meeste criminelen precies weten waar het transport zich bevindt. Dat is toch wel toevallig. In het rapport staat een treffende zin: wanneer de grens van integriteit wordt overschreden, kan het crimineel handelen in beeld komen. Het is heel voorzichtig geformuleerd. Mijn conclusie is dat steeds meer gebruik wordt gemaakt van kennis van binnenuit. Dat betekent ook dat we aan de achterkant, nadat er aangifte is gedaan, anders moeten Recherchen. Vissen waar vis zit, zeggen we wel eens. Misschien moeten bijzondere opsporingsmiddelen ook wel in een eerder stadium worden ingezet. Tappen achteraf doen we in dit land massaal, maar misschien zijn er op basis van signalen van de sector zelf, inclusief de verzekeraars, die ik hier nadrukkelijk wil noemen, redenen om in de criminaliteitsaanpak eerder bijzondere opsporingsmiddelen in te zetten. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

Diverse keren heb ik aangegeven hoe belangrijk de aanpak van georganiseerde criminaliteit is. Dat is ook de reden geweest dat we de motie-Heerts/Teeven hebben ingediend over de aanpak van lading- maar ook winkeldiefstal. We spreken nu vooral over ladingdiefstal. De PvdA is op zich blij met de toezegging van de minister dat het projectteam ladingdiefstallen bij de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland nog twee jaartjes mag doorrecherchen. Toch is het aantal ladingdiefstallen gestegen met 36% ten opzichte van het jaar daarvoor. De schade bedraagt enkele honderden miljoenen euro's. Dit zijn serieuze cijfers die vragen om een nog steviger aanpak van ladingdiefstal. Je bent er niet alleen met het beveiligen en verlichten van parkeerplaatsen rondom het hoofdwegennet. Criminaliteit is ook niet direct een zaak van Verkeer en Waterstaat, zeg ik er maar even in alle helderheid bij. Ik weet dat er een top 20 is van meest onveilige parkeerplaatsen. Wanneer zijn deze dan allemaal beveiligd en verplaatst het zich dan weer niet van de beveiligde plaatsen naar de afzetmarkt? Kent het kabinet wel voldoende prioriteit toe aan die parkeerplaatsen? Maar ik wil dat ook relativeren: als we straks de fabrieken, de winkels en de parkeerplaatsen hebben beveiligd, blijft er nog weer een ander kwetsbaar deel over.

Als je kijkt naar de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven, lijkt transportcriminaliteit af te nemen. De minister benoemt dat ook in zijn brief van 2 september. Transport en Logistiek Nederland zet daar vraagtekens bij. Mijn fractie denkt dat dit terecht is. De cijfers zouden alleen inbraken en schade in de bedrijfsgebouwen en transportbedrijven laten zien, niet de diefstal van goederen en voertuigen tijdens het transport, de zogenoemde ladingdiefstal. Klopt dat? Dat zou betekenen dat de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven geen actuele cijfers kan leveren ten aanzien van ladingdiefstal. Waarom is dat? Zou dat in de toekomst meegenomen kunnen

worden in de monitor zodat we helderheid krijgen over de omvang van ladingdiefstal?

Mijn fractie erkent dat er al verschillende initiatieven lopen, zoals het op ladingdiefstal gerichte team bij de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland en het Programma Transportcriminaliteit bij het KLPD. De PvdA is van mening dat deze samenwerking niet voldoende is om deze vorm van criminaliteit stevig aan te pakken. Samenwerking moet landelijk geregeld worden, regionaal dan wel bovenregionaal, inclusief de marechaussee op Schiphol, omdat zij zich daaraan niet kan onttrekken. Kortom, een speciaal team en een speciale officier van justitie, die ik na het horen van de beraadslagingen en de discussie gisteravond zou willen voorzien van de titel «senior officier van justitie bij het Landelijk Parket». Het projectteam voort te zetten na 2009 is voor mijn fractie op dit moment niet de gewenste uitvoering van de motie. Ik hoor graag de reactie daarop van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de commissie voor de ruime gastvrijheid om hier als gast aanwezig te mogen zijn. De heer Sybrand van Haersma Buma is verhinderd, vandaar dat hij heeft gevraagd of ik zijn tekst wil oplepelen. Ik heb ja gezegd, maar de tekst natuurlijk een beetje aangepast. Als de collega's mij niet al te veel intellectuele vragen stellen, komt het helemaal goed vandaag.

De luchthaven is van nationaal belang. Daarom is het van belang dat mogelijke twijfel over de veiligheid snel uit de wereld wordt geholpen. Het overleg dat wij nu vandaag voeren gaat onder andere over het rapport van de marechaussee dat begin dit jaar in de media kwam. Het onderwerp heeft lang op de plenaire agenda gestaan voor een spoeddebat, maar vandaag is het uiteindelijk op deze agenda beland. Het is niet eenvoudig om dit overleg over het inmiddels geopenbaarde rapport te voeren. Het rapport dient serieus te worden genomen, zoals de heer Heerts ook al zei. Het geeft een aantal kwetsbaarheden van onderzochte luchthavens aan. Het is goed dat dit onderzocht is, maar heel veel nieuws onder de zon is en was het niet. De luchthaven is namelijk per definitie een kwetsbare omgeving voor veiligheidsdreigingen. Het gaat veel meer om de vraag hoe er met kwetsbaarheden wordt omgegaan dan om de vraag welke kwetsbaarheden er zijn. Alhoewel men zich die laatste vraag wel eerst moet stellen. Immers, het moet buiten twijfel zijn dat de veiligheid van luchthavens onze topprioriteit is.

Terwijl ik het rapport las, werd voor mij het beeld bevestigd dat het vooral om een papieren exercitie gaat, waarbij met name algemene potentiële kwetsbaarheden worden opgesomd. Heel goed, prima, maar wat ons betreft kunnen wij dit ook aan de specialisten overlaten zoals bijvoorbeeld binnen het privaatpublieke platform van de BPVS, Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol. Daar is werk te doen. De spanning tussen enerzijds publieke en anderzijds private samenwerking is een van de belangrijkste gesignaleerde kwetsbaarheden. Wat dat betreft is Nederland een Europees voorbeeld met het ingestelde platform. Is de minister van mening dat met dit platform die spanning is opgelost? Of moet er meer gebeuren? En zo ja, wat?

Mijn fractie pleit ervoor om naast ketenbeveiliging het toezicht meer horizontaal te maken. Hiermee wordt bedoeld dat bedrijfsleven en douane samen verantwoordelijk zijn voor veilige en integere, buitengrensoverschrijdende goederenstromen. De faciliteiten moeten in onze ogen leiden tot minder logistiek oponthoud en lagere administratieve lasten voor het bedrijfsleven. In de brief van 29 september gaat de minister hier ook op in. De minister schrijft over de AEO-certificering waar de heer Heerts ook net over sprak. Ik vraag de minister na te gaan hoeveel betrokken bedrijven inmiddels vrijwillig gecertificeerd zijn en wat de minister kan doen om dit verder te stimuleren. Is het voorts mogelijk om de AEO-certificering eenvoudiger en aantrekkelijker te maken?

Dan heb ik nog een vraag over de verklaring van geen bezwaar voor vertrouwensfuncties op Schiphol. Een eenmaal afgegeven vgb kan ingetrokken worden indien nieuwe gegevens daar aanleiding toe geven. Kan de minister aangeven of nieuwe informatie altijd tijdig en actief wordt doorgegeven of pas op het moment dat een afgegeven vgb tegen het licht wordt gehouden?

Mijn collega's Van Haersma Buma en Van Heugten hebben via verschillende overleggen al een paar keer aandacht voor gevraagd voor ladingdiefstal, maar naar aanleiding van de recente kabinetsbrief hierover heb ik toch nog enkele vragen. Wanneer wordt het tweede Transportconvenant getekend? Iedereen was het er, en is het erover eens dat het eerste convenant wel degelijk zijn vruchten heeft afgeworpen. Dus, waar wachten we nog op?

Een terecht kritiekpunt van de vervoerssector is de verbetering van de informatiepositie. De minister wil in dat kader werken aan informatiegestuurd werken volgens een vastgesteld model. In de brief van 2 september lezen we dat dit pas in 2012 gereed is. Kan de minister aangeven of dit eerder operationeel kan zijn en welke stappen hiervoor nog genomen moeten worden? 2012 klinkt toch behoorlijk ver weg.

Ten slotte vraag ik nog een reactie van de minister op het pleidooi van de transportsector om te gaan werken met een centraal meldpunt voor aangifte en om in dat geval de gedupeerden te laten spreken met gespecialiseerde politieagenten die ook echt weten wat voor ellende ondernemers meemaken door ladingdiefstal.

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Als het gaat over Schiphol, is er nog wel een verrassing te melden. Volgens mij is er in 2004, toen Schiphol zich bevond in het toenmalige aandachtsveld van de Nationale Recherche, een eerste aanzet gegeven tot het rapport «De gelegenheid te baat nemen», waarin internationale luchthavens met elkaar vergeleken worden. Klopt dit? Is dit rapport de uitkomst van die in 2004 ingezette exercitie? Nadien is Schiphol niet meer een aandachtsveld geweest van de Nationale Recherche en het Landelijk Parket, maar is de luchthaven onder het aandachtsveld van de Koninklijke Marechaussee gebracht. Mijn fractie gaat ervan uit dat dit de uitkomst is van een aanzet die ooit in 2004 is gegeven, om te kijken of we kunnen leren van de meer- en minderwaarde van andere luchthavens. Ik ben het met collega Heerts eens dat dit stuk zeker voordelen en nadelen heeft. Voordelen als het gaat om de best practices en bad practices van andere luchthavens, en nadelen omdat het misschien enigszins gedateerd is. Dat laatste is althans de indruk die mijn fractie heeft, en dat schrijft de minister eigenlijk ook min of meer. Zijn dit rapport en zijn uitkomsten wel op goede wijze afgestemd met de luchthaven Schiphol, de KLM en andere luchtvaartmaatschappijen? Mijn fractie maakt zich daar wel een beetje zorgen over in het kader van de publiekprivate samenwerking op Schiphol, ook kijkend naar andere overheidsdiensten die mogelijk daarmee te maken hebben. Is er overleg geweest tussen de Koninklijke Marechaussee enerzijds en de private partners en de luchthaven Schiphol anderzijds? Hebben de private partners hetzelfde beeld als uit dit rapport naar voren komt?

Dan wil ik nog iets zeggen over de wijze waarop dit rapport publiek geworden is. Ik verneem graag van de minister of de wijze waarop dit in de pers is gekomen ook de wijze is die de minister preferereert. Of heeft de minister meer voorkeur voor het ter kennis brengen aan de Kamer via de reguliere kanalen? Misschien kan de minister hier iets over zeggen en kan hij het nog eens opnemen met de marechaussee. Ik heb veel waardering voor wat de marechaussee doet op Schiphol; ik heb wat minder waardering – ik hoor het graag als ik dat verkeerd zie – voor de wijze waarop het rapport openbaar is geworden. Dat zou namelijk volgens mij de toekomstige samenwerking met private partners op de luchthaven en overheids-

diensten die gebruik moeten maken van die samenwerking kunnen belemmeren.

De heer **Heerts** (PvdA): Wat bedoelt u nu precies? Had de marechaussee het rapport aan de minister moeten geven en niet aan het ANP? Waar baseert u dat op?

De heer **Teeven** (VVD): Collega Heerts weet ongetwijfeld dat er op enig moment in de pers berichten zijn verschenen over dit rapport, terwijl het rapport erg vertrouwelijk was en nergens te verkrijgen was. Volgens mij is het normaal dat zo'n rapport via de gewone lijnen van de politie, de Nationale Recherche en het Openbaar Ministerie naar Binnenlandse Zaken en naar Justitie gaat. Hoe kan het dat het allemaal anders is gelopen? Is dat opgenomen met de KMar? Dat doet niets af aan mijn waardering voor de inhoud, hoewel deze mogelijk wat gedateerd is.

In een persbericht van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding van 7 oktober jongstleden staat dat de NCTb zich zorgen maakt over personeel dat weinig veiligheidsbewustzijn heeft. De NCTb noemt dan met name de luchthaven Schiphol. We hebben al langere tijd signalen, zowel in de politiek als daarbuiten, in de media, dat er bijvoorbeeld in de geautomatiseerde bagagekelder op Schiphol nog steeds niet het bewustzijn leeft onder het personeel om criminaliteit te voorkomen en veiligheid optimaal te waarborgen. Mijn fractie heeft deze indruk en maakt zich daar ook zorgen over. Kan de minister vertellen hoe het personeel van de KLM dat werkzaam is in de bagagekelder wordt gescreend? Gebeurt dat op dit moment? Is de AIVD daarbij betrokken? Is die screening eenmalig, alleen bij de aanname van personeel of is er ook een repeterende screening? Wordt er ook jaarlijks gekeken naar deze mensen, nadat ze eenmaal in dienst zijn en in die kelder zijn gearachuteerd bij de afhandeling van bagage? De minister hoeft me niet te vertellen hoe die screening inhoudelijk plaatsvindt, maar wel of die nog regelmatig gebeurt als mensen daar al een paar jaar zitten.

Vervolgens kom ik bij de transportcriminaliteit. Mijn fractie heeft daar veelvuldig met de minister over gesproken. In eerste instantie zei de minister dat hij deze nooit landelijk gaat aanpakken, omdat het prima gaat bij de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland. Als je de brief en de stukken goed leest wordt de motie-Heerts/Teeven nog niet uitgevoerd. Ik begrijp dat er problemen zijn op landelijk niveau; ik onderken ook wel dat er capaciteitsproblemen zijn. Ik zou de minister er toch nog nadrukkelijk op willen wijzen dat onder punt 14 van een nieuw Nationaal Dreigingsbeeld het onderwerp van transportcriminaliteit expliciet is opgenomen. Wij vinden het een Nationaal Dreigingsbeeld en wij zetten er een regionaal team op dat eigenlijk alleen in Brabant en Limburg werkt en dat nog maar weer twee jaar door kan werken. Volgens mijn fractie is dat niet de juiste weg. Als je echt vindt dat dit onderwerp is van het Nationaal Dreigingsbeeld, vereist dit ook een nationale aanpak. Het vereist tevens dat je eventueel gebruik kunt maken van bijzondere opsporingsmethoden. Ik ben het eens met collega Heerts dat het niet alleen gaat om tappen en observeren, zoals men regulier dat soort strafbare feiten bestrijdt, maar misschien ook om wat ingewikkelder opsporingsmethoden die zich bij uitstek lenen voor een aanpak op landelijk niveau. Die dreigt nu versnipperd te raken, sterker nog, ik denk dat men er gewoon niet aan toekomt op dit moment. Ik pleit dus nadrukkelijk voor een meer letterlijke uitvoering van de motie-Heerts/Teeven, die tenslotte is aangenomen met een brede Kamermeerderheid. Ik hoor graag van de minister waarom hij de motie niet wil of niet kan uitvoeren en wat dan de problemen zijn. Ik zou me kunnen voorstellen dat er capaciteitsproblemen zijn.

Collega Heerts sprak over de beveiligde parkeerplaatsen. Ik heb enige tijd geleden het genoegen gehad om met mevrouw Wortmann van het Europees Parlement een bijeenkomst bij te wonen bij een ondernemer in



Ablasserdam, die al langere tijd ervaring heeft met een privé-parkeerplaats. Dat was een buitengewoon interessante parkeerplaats omdat dat particulier initiatief wordt gesteund door de ondernemers. Minister Eurlings heeft hiervoor enige tijd geleden bewegwijzering aangebracht op de A15. Maar ondernemers maken er toch geen gebruik van. Ze parkeren hun auto nog steeds op niet beveiligde parkeerplaatsen, omdat er vaak geen premiedifferentiatie plaatsvindt. Ik begrijp heel goed dat de minister van Justitie bij uitstek niet gaat over de premiedifferentiatie bij verzekeraars. Ik vraag de minister wel of we niet wat nadrukkelijker moeten kijken of premiedifferentiatie ondernemers zou aanmoedigen en stimuleren om meer gebruik te maken van dit soort beveiligde parkeerplaatsen. Ziet de minister op dat punt mogelijkheden? Ziet hij gelegenheid om dat te bevorderen?

De heer **Heerts** (PvdA): Ik begrijp wat u bedoelt met dat laatste. Maar het risico is dat ze het dan op een andere parkeerplaats doen, of tussen de beveiliging en de afzetmarkt, of tussen de fabriek en de beveiligde parkeerplaats.

Het spreekt me aan – we hebben tenslotte samen de motie ingediend – dat u vraagt of de minister deze niet kan of niet wil uitvoeren. Bent u het met me eens dat de aangiften zo dicht mogelijk bij het plaats delict zouden moeten worden opgenomen, door gespecialiseerde mensen die begrijpen hoe groot de schade en de gevolgen kunnen zijn voor ondernemers? Bent u het met me eens dat men daarna moet opschalen naar een hoger niveau en dat daarbij in het kader van de informatieuitwisseling ook de private opnamen en dat wat privaat bekend is ter beschikking worden gesteld aan de publieke opsporings- en vervolgingsinstanties? Spreekt u dat ook aan? Zou u dat ook willen?

De heer **Teeven** (VVD): Terecht zegt de heer Heerts dat de aangiften op regionaal niveau binnen de 25 korpsen zouden moeten plaatsvinden. Er zouden eigenlijk twee of vier mensen moeten zijn die van dit soort criminaliteit in eerste instantie de aangifte opnemen. Vervolgens moet er een koppeling plaatsvinden tussen de private samenwerking en het landelijk niveau. Verzekeringsmaatschappijen, cargadoors en andere partners zoals leveranciers en afnemers, zijn wel bereid om informatie beschikbaar te stellen, maar het probleem is dat er geen behoefte is aan deze informatie omdat er geen capaciteit is bij de regionale korpsen om deze concreet op te pakken. Ik stel me voor dat de aangiften regionaal worden opgenomen en dat deze aangiften vanuit de regionale deskundigen naar een landelijk team gaan. Dat landelijk team zoekt het vervolgens in allerlei soorten opsporingsmethoden en onderhoudt bovendien de samenwerking met de private partijen. Dat kunnen de landelijke verzekeringsmaatschappijen zijn, maar ook de grootschalige leveranciers of cargadoors. Dat ligt wat mij betreft wat breder. Ik realiseer me heel goed dat je het een landelijk team niet kunt aandoen om die eerste selectie van die aangiften over het hele land van één punt uit te sturen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik begin met de ladingdiefstallen. Dit is een voortgangsdebat. Het is belangrijk om te blijven benadrukken dat we de aanpak van ladingdiefstallen en de diefstal van voertuigen heel belangrijk vinden. Het heeft een enorme impact op ondernemers dat deze zaken met veel te grote regelmaat gebeuren en dat is onacceptabel. Een stevige aanpak is op zijn plaats. Zo'n voortgangsdebat is het moment om te kijken hoe het er nu voorstaat. De minister heeft ons een lading getallen aangeleverd. Ik zal ze niet allemaal herhalen. Kort samengevat komt het erop neer dat er in 2008 een daling van het aantal aangiften was ten opzichte van 2007. Maar in 2009 stijgen de aangiften met betrekking tot ladingdiefstal weer. Ik vraag me af hoe we dat moeten duiden. Zegt dat iets over de ondernemers die minder aangiftebereid zijn? Of zegt dat iets

over een aanpak van de minister die in eerste instantie heel goed werkt en later weer niet? Ik kan het niet plaatsen. Ik vraag oprecht om de visie van de minister. Wat kunnen we afleiden uit die aangiftecijfers?

Tevens staat het rapport van de Koninklijke Marechaussee op de agenda over de luchthavens. Ook daarin is er sprake van veel ladingdiefstallen. In het rapport kan ik niet traceren wat over Schiphol gaat en wat over die andere luchthavens gaat. Er wordt veel verwezen naar een rapport van Ernst & Young uit 2000. Ook in dat rapport wordt gesproken over de lage aangiftebereidheid. Kan de minister aangeven welke gegevens in het rapport verwijzen naar Schiphol? Is daar sprake van een lage aangiftebereidheid? Wat zijn daar dan de oorzaken van? Kan de minister aangeven wat de omvang van het probleem op Schiphol is?

In het verlengde daarvan vraag ik de minister of hij op korte termijn met de brancheorganisaties om de tafel wil gaan zitten om onderzoek te doen naar de oorzaken van die lage aangiftebereidheid. Ik heb een hoop oorzaken gehoord en ik vraag me af of daar niet iets mee gedaan kan worden. Het kan te maken hebben met de premies die verhoogd worden, zoals automobilisten bij een ongelukje ook wel eens de verzekering er niet bij halen, omdat het beter uitkomt om dat niet te doen. Als het gaat om het oprollen van die netwerken die hierachter zitten, georganiseerde criminaliteit, is het enorm belangrijk dat er op elke diefstal aangifte volgt. Het is van belang om afspraken te maken met de verzekeringsagentschappen om te kijken of hun strategie strijdig is met de strategie van het ministerie en de Kamer om dit soort netwerken zo snel mogelijk op te rollen. Ik heb ook andere oorzaken gehoord waarom er nog steeds bedrijven zijn die geen aangifte doen bij elke diefstal. Ik zie graag dat de minister daar een onderzoek naar doet om te komen tot oplossingen om deze aanpak slagvaardiger te maken.

De minister gaf aan dat het rapport van de marechaussee op het moment van verschijnen al achterhaald was. Ik lees in het rapport dat het onderzoek is gestart in januari 2008 en is afgerond in september 2008. Ik vraag me af of we het dan over hetzelfde onderzoek hebben. Het is een beetje onduidelijk.

Hoe zit het met het toezicht op Schiphol? We hebben een discussie gehad over het toezicht in de tweede schil met betrekking tot de toetsing op de passen. Ik geloof dat we het toen wel met elkaar eens waren dat er dingen misgingen en dat mensen te makkelijk met een fakepas, een in elkaar geflanste pas of een geleende pas in de tweede schil konden komen. Een journalist is zelfs in het regeringstoestel beland. Dat had nooit zo mogen gebeuren. Zou het nu niet meer lukken, als iemand zich meldt met dezelfde methode? Is de situatie nu serieus veranderd op Schiphol? Het rapport kaart ook het probleem aan van het gebrek aan informatie waarmee de douane moet werken. Is dat probleem nu opgelost? Komt het misschien omdat een groot gedeelte van de goederencontrole die de douane uitvoert via elektronische systemen gaat? Is het niet noodzakelijk om die elektronische systemen te gebruiken waar ze nuttig zijn en meer in te zetten op personele aanpak, dus door meer douane in te zetten op de controle van goederen?

De minister heeft in zijn brief een aantal maatregelen aangekondigd om ladingdiefstal tegen te gaan. Dit zijn stuk voor stuk goede voorstellen. Mijn fractie kan zich daarin vinden. We willen wel dat het snel en effectief ingezet wordt, bijvoorbeeld met de landelijke inzet van een snel interventieteam. Dat moet adequaat ingevoerd worden. Ook wat betreft de beveiligde parkeerplaatsen worden er stappen in de goede richting gezet. Ik krijg echter nog steeds de indruk dat het een beetje langzaam gaat. Uiteindelijk zouden natuurlijk alle parkeerplaatsen veilig moeten zijn. Nu zijn dat er enkele tientallen. Er mag, wat mij betreft, nog wel een schepje bovenop.

Dan kom ik bij de aanbevelingen van Transport en Logistiek Nederland. Een van de aanbevelingen is om de aangiften alleen te laten doen bij



gespecialiseerde agenten. Ik snap het idee maar het lijkt me niet effectief. Er zijn veel ladingdiefstallen en eigenlijk zou er een protocol moeten zijn voor agenten in alle regio's dat aangeeft hoe er doorgevraagd moet worden en welke informatie er nodig is om goede recherche te kunnen doen om die criminelen op te pakken. Is die gespecialiseerde kennis dusdanig gespecialiseerd dat we daar gespecialiseerde agenten op moeten zetten? Of kunnen we dat protocolleren zodat agenten voldoende gereedschap hebben om die aangiften goed op te nemen? Als zo'n protocol er niet is, wordt het dan niet hoog tijd om dat op korte termijn te gaan ontwikkelen?

De heer **Teeven** (VVD): Is mevrouw Van Velzen het met mij eens dat het misschien niet een zaak is van gespecialiseerde agenten, maar meer een zaak van agenten die iedere keer die aangiften opnemen? Dat hoeven niet meteen mensen te zijn die helemaal doorkneed zijn in transportcriminaliteit, maar wel steeds dezelfde mensen binnen een regionaal korps die dit soort aangiften opnemen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik denk dat dit wenselijk is, maar dat is toch iets anders dan gespecialiseerde agenten. Dat zou dus betekenen dat die agenten niets anders doen dan aangiften van ladingdiefstallen opnemen. Ladingdiefstal is een groot probleem, maar elke agent zou in principe aangiften moeten kunnen opnemen. Als dat nu niet mogelijk is, vind ik dat daarvoor protocollen opgesteld moeten worden. Ik vraag aan de minister of hij kan reageren op de vraag om een centraal meldpunt waar aangiften binnenkomen; dat lijkt me namelijk wel wenselijk. Levert dat onoverkomelijke bureaucratische rompslomp op? Kan de minister aangeven hoe hij dat ziet? Als dat niet het probleem lijkt te zijn, kan de minister dan zo'n meldpunt invoeren?

Ten slotte wordt er gevraagd om een gespecialiseerde landelijke officier van justitie. Ik zie daar voordelen in. Ik denk ook dat er dwarsverbanden zijn in de samenhangende aanpak van deze vorm van georganiseerde criminaliteit. Ik vraag de minister om een reactie.

De heer **Teeven** (VVD): Mevrouw Van Velzen spreekt over een landelijk meldpunt. We hebben jarenlang in Driebergen bij het KLPD een meldpunt gehad voor transportcriminaliteit, waar alle mensen naar toe konden komen. Het probleem van dat meldpunt was dat mensen daar op een gegeven moment geen aangifte meer deden. Die aangiften werden namelijk wel keurig centraal opgenomen, maar er was vervolgens geen opvolging. Ondernemers die daar aangifte deden, merkten niet dat er vervolgens iets met hun aangifte werd gedaan. Dan ontnemen je de bereidheid tot aangifte. Mensen zeggen dan: ik doe geen aangifte meer, ik los het zelf wel op. Dat meldpunt was er dus, maar had op deze wijze niet de effectiviteit die mevrouw Van Velzen beoogt. Is het dan niet beter om er een landelijk team van te maken, en de aangiften regionaal te laten doen bij de vaste rechercheurs?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb gepleit voor een speciale officier van justitie. Ik denk dat op het moment dat die aangiften via een meldpunt centraal binnenkomen, er meer slagkracht bereikt kan worden. Als een ondernemer aangifte doet en daar geen enkel resultaat van terugziet, kunnen die aangiften uiteraard net zo goed in een lege put worden gedumpt. Daar heeft niemand belang bij. Ik heb juist de hoop dat als deze meer centraal bij elkaar worden gebracht, dus ook bij de officier van justitie, er dwarsverbanden duidelijk worden. Ik kan me niet voorstellen dat er achter elke ladingdiefstal een individuele mastermind zit. Dat is georganiseerde criminaliteit; deze moet je dan ook door dwarsverbanden te leggen breed op kunnen rollen.

De heer **Teeven** (VVD): ik denk dat we elkaar wel kunnen vinden op het punt van een gespecialiseerd landelijk team met een landelijke officier van justitie. Maar juist het aangifte doen per korps bij vaste mensen zou het kaf van het koren kunnen scheiden, dus de mooie zaken van de wat lelijke zaken waar geen bewijsmogelijkheden in zijn, die je er dan in een vroeg stadium uit zou kunnen halen. Mevrouw Van Velzen is er toch ook voor dat je geen capaciteit van politiemensen gaat verspillen?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ja.

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. Dit AO betreft een aantal niet onmiddellijk aan elkaar gerelateerde aspecten van het luchtvrachtafhandelingsproces. De ladingdiefstal maakt uiteraard deel uit van een bredere problematiek, waar vaker over is gesproken en wat heeft geleid tot het aannemen van de motie van de heren Heerts en Teeven. Hier zal ik straks op terugkomen.

Ik begin maar met de directe aanleiding, het rapport «De gelegenheid te baat nemen». Ik geloof dat de heer Teeven de geschiedenis van het rapport goed weergaf, maar misschien kan ik een vraag over de ontstaans-geschiedenis van het rapport wel beter aan hem stellen dan hij aan mij. Laat ik maar zeggen dat hij het goed weergeeft. Ik zou er de nadruk op willen leggen dat dit rapport, dat in opdracht van de KMar is gemaakt, niet is gebaseerd op concrete criminele feiten die hebben plaatsgevonden. Het gaat om een theoretische doorlichting van het luchtvrachtafhandelingsproces op Schiphol en de vier andere Europese luchthavens. Het laat zien wat zou kunnen gebeuren, volgens de analyse die is gemaakt op basis van een vijftigtal interviews met betrokkenen bij het vrachtproces. Het is inderdaad in zekere zin een gedateerde stand van zaken, omdat er een aantal significante wijzigingen is doorgevoerd naar aanleiding van eerdere besprekingen. Dat heb ik ook beschreven in de begeleidende brief bij het rapport. Die kwetsbaarheden kunnen zich in allerlei contexten voordoen. Er wordt ook niet verwezen naar een specifieke luchthaven, maar er kunnen uiteraard wel conclusies aan worden verbonden voor onze nationale luchthaven en voor de regionale luchthavens. Hier ga ik in de slotalinea van mijn brief op in.

De vraag of dit rapport nu op de procedureel meest gelukkige wijze in de openbaarheid en bij de Kamer is gekomen, durf ik niet bevestigend te beantwoorden. Dit had anders gemoeten, en daar moeten we van leren. Dat hebben we natuurlijk ook gedaan, ook in onze relatie tot de partners bij het opstellen van het rapport. Het was in een overleg met deskundigen op dit terrein al breed verspreid, voordat we wisten dat dat zo ging. Zoals men weet, hebben we uiteindelijk naar aanleiding van de vraag van de heer Heerts maar geconcludeerd dat het als publiek toegankelijk stuk beschikbaar moet worden gesteld. Het had dus anders moeten gaan. Misschien nog een reden om ernaar te verlangen dat er wat meer samenhang tussen de betrokken diensten komt, maar dit was een ongelukkig proces over vele schijven. Ik wil er wel één ding bij aantekenen dat misschien een beetje de andere kant op wijst. In het rapport zijn ook opmerkingen gemaakt over de beveiligingskwaliteit op buitenlandse luchthavens. Dat is een reden voor mij om op dat punt terughoudend te zijn. Dat moeten mijn buitenlandse collega's beoordelen.

De heer **Heerts** (PvdA): Ik begrijp het punt van de buitenlandse luchthavens. Als er voortaan in de regio's, welke dat ook zijn, inclusief de KMar, dergelijke initiatieven worden genomen, zullen deze dan op driehoeksniveau of zelfs met het ministerie en de minister bekeken worden?

Minister **Hirsch Ballin**: Ja, er is van geleerd. Deze gang van zaken is uiteraard besproken met de betrokkenen.

Er werd net verwezen naar het uitproberen van de beveiliging op Schiphol door een verslaggever. Ik denk dat ik niet nu weer moet ingaan op hoe dat toen is gegaan en wat dat betekende of niet betekende. Dat heb ik bij een eerdere gelegenheid al gezegd. De uitkomsten van het onderzoek staan niet op gespannen voet met de antwoorden die ik eerder in de Kamer heb gegeven over de beveiliging van Schiphol. Het rapport heeft ook geen aanleiding gegeven tot aanpassingen met betrekking tot het toezicht. De heer Heerts heeft gevraagd of meer in het algemeen onderzoeken zoals dat van het ECL nuttig en wenselijk zijn. Over de procedure zijn afspraken gemaakt. De onderzoeksagenda van het ECL en startnotities worden voortaan ter goedkeuring voorgelegd aan het taakveldenberaad rechtshandhaving. De resultaten worden daar ook meegedeeld. Voor elk onderzoek wordt een begeleidingscommissie ingesteld. De commandant van de Koninklijke Marechaussee fungeert daarbij als opdrachtgever, maar heeft zich via die goedkeuringsprocedure te richten naar het taakveldenberaad.

Vervolgens heeft de heer Heerts gevraagd of de kwetsbaarheden van dien aard zijn dat criminelen daar gebruik van kunnen maken of dat dit kan worden uitgesloten. We moeten ons realiseren dat we door de geografische ligging en de infrastructuur een open economie hebben. De Holland Gateway is pas nog door de staatssecretarissen van Economische Zaken en Justitie feestelijk ingeluid. Dat willen we allemaal. Er passeren veel mensen Schiphol vanwege toerisme, cultuur, onderwijs en andere redenen. Daarnaast passeert er een enorme goederenstroom. Dat deze minder is geworden, is op dit moment meer een punt van zorg voor de betrokkenen. Er kan ook misbruik van worden gemaakt; dat hebben we steeds onderkend. Alle reden om de betrokkenen bij ons scherp te houden, en ook het signaal te geven dat we scherp zijn op onder andere georganiseerde misdaad en financieel-economische criminaliteit. Daarom hebben we de gelegenheidsstructuren als aangrijpingspunt genomen. In een ander verband hebben we daar in deze commissie uitgebreid over gesproken. Dat geldt voor allerlei andere takken van criminaliteit, maar het geldt ook hiervoor. Daarom richt de aanpak zich op het signaleren en het zo veel mogelijk wegnemen van die factoren die bewust of onbewust de georganiseerde misdaad kunnen faciliteren. Het rapport van de KMar levert een bijdrage aan het beter in beeld krijgen van potentiële risico's op criminaliteit. In die zin heeft het rapport wel iets te zeggen.

De heer Heerts heeft gevraagd hoe de procedure gaat met betrekking tot de afgifte van AEO-certificaten door de douane. Dat gaat niet zomaar. Er wordt eerst nagegaan of het bedrijf betrouwbaar is. Dat is geen blind vertrouwen, maar vertrouwen gebaseerd op ervaringen uit het verleden, zoals een deugdelijke bedrijfsvoering en een sluitend personeelsbeleid. Bedrijven met dat certificaat blijven onderwerp van steekproefsgewijze of gerichte controles naar aanleiding van indicaties. Als er aanwijzingen zijn voor criminele activiteiten, wordt de opsporingsdienst zo nodig ingeschakeld.

De heer De Rouwe vroeg hoeveel betrokken bedrijven dit certificaat hebben gekregen. Dat zijn er rond de 185. Hij vroeg of het verkrijgen ook gemakkelijker kan. Deze vraag is een beetje spiegelbeeldig aan die van de heer Heerts die vroeg of we scherp genoeg zijn. De Europese regels die er hiervoor zijn vergemakkelijken mijn antwoord. Die betekenen dat we ongeveer scherp genoeg zijn en ongeveer gemakkelijk genoeg. We hebben daar niet veel marge in. We willen wel dat het serieus wordt uitgevoerd, anders heeft die certificering te weinig waarde.

De heer De Rouwe en de heer Teeven hebben gevraagd naar de stand van zaken bij de dynamisering in het informatiesysteem. Dit is werk in uitvoering, hoezeer we dit ook wenselijk en nodig vinden. In juni heb ik de hoofdlijnen van de opzet en inrichting van het informatiesysteem geaccordeerd. De AIVD en de Justitiële Informatiedienst zijn nu in de laatste fase van voorbereiding, namelijk de fase van het vastleggen van de technische

uitvoeringsafspraken. Als die zijn verwerkt door de Justitiële Informatiedienst en de AIVD, kan de AIVD de dynamisering invoeren. De AIVD doet dat gefaseerd, want het heeft een groot bestand van 80 000 vertrouwensfunctionarissen. Het wordt dan deel voor deel gedynamiseerd. De AIVD wil de uitkomsten van de dynamisering direct kunnen vertalen in herhaalonderzoek.

Daarnaast heb ik nog een opmerking over de bagagekelder, die trouwens veel meer is dan een kelder maar een behoorlijk gebouw met een hoop verfijnde logistiek en techniek. Degenen die daar werken worden allemaal gescreend en daarna vinden herhalingsonderzoeken plaats.

De heer **Teeven** (VVD): Sinds wanneer vinden die herhalingscreeningonderzoeken plaats?

Minister **Hirsch Ballin**: Deze vraag zal ik in de tweede termijn beantwoorden. De onderzoeken vinden in ieder geval om de vijf jaar plaats, tenzij er feiten of omstandigheden zijn die aanleiding geven tot een eerder onderzoek.

De heer **Teeven** (VVD): Als iemand in 2004 is veroordeeld omdat hij betrokken was bij de invoer van cocaïne in die ruimte met al die ingenieuze banden die ik dan maar kelder noem, kan het dus niet gebeuren dat zo iemand daar in 2008 of in 2009 nog steeds of weer werkt?

Minister **Hirsch Ballin**: Sinds wanneer deze screening plaatsvindt, wordt nog nagekeken. Vanaf de datum van inwerkingtreding plus vijf jaar zou het niet meer mogen gebeuren.

De heer De Rouwe vroeg naar de publiekprivate samenwerking. We beschouwen de publiekprivate samenwerking als succesvol. De gezamenlijke aanpak van de verschillende projecten van de huidige werkgroep Criminaliteit, Orde en Veiligheid en vóór 2001 van het Regionaal Criminaliteitsplatform Schiphol leveren een aantoonbaar resultaat op. De criminaliteit is vanaf 2002 aanzienlijk gedaald. In het bredere verband van de BPVS-samenwerking zijn forse inspanningen geleverd door de overheid en bedrijfsleven ter bevordering van de veiligheid. Ik noem daarbij naast de resultaten van de afgeronde projecten, dat de werkgroep COV ervoor heeft gezorgd dat de betrokken publieke en private organisaties elkaar nu heel goed weten te vinden. De jarenlange ervaring en succesvolle samenwerking resulteren in korte lijnen en slagvaardig optreden. Men kent elkaar beter en kan daardoor problemen in een vroeg stadium signaleren en zo mogelijk in de kiem smoren door gezamenlijke analyses te maken van het probleem en de aanpak.

De heer **Teeven** (VVD): Kan de minister aangeven of de wijze van openbaarmaking van het rapport nog een klein deukje heeft geslagen in de publiekprivate samenwerking? Of bestaat er over en weer nog steeds het volle vertrouwen? Moeten er nog gesprekken plaatsvinden om de kou uit de lucht te krijgen?

Minister **Hirsch Ballin**: Ondanks het deukje is het vertrouwen in de samenwerking aanwezig.

De heer **Teeven** (VVD): Concreet: wordt er nog over de wijze waarop dit is gegaan gesproken?

Minister **Hirsch Ballin**: Er is over gesproken en er zijn conclusies aan verbonden met betrekking tot de werkwijze. Voortaan loopt de procedure via het taakveldberaad, waar de NCTb, het OM in Haarlem, de KMar en de directeur-generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving van mijn minis-

terie in zitten. Dat is de procedurele les die hieruit getrokken is. Dat weten de partners in het samenwerkingsverband.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het eens met de minister dat de publiek-private samenwerking behoorlijk is opgeschoten. Vindt de minister het voldoende? In het rapport werd juist dit als majeur punt genoemd, uiteraard niet gerelateerd aan deze luchthaven, maar in het algemeen. Is het voldoende of moet er nog een slag gemaakt worden?

Minister **Hirsch Ballin**: Ja, het is voldoende. Er lopen nog een paar projecten. De resultaten die zijn bereikt in de afgeronde projecten en het hele werkpatroon leiden ertoe dat de betrokken organisaties elkaar weten te vinden.

De heer De Rouwe vroeg of er kwetsbaarheden zijn waar criminelen profijt uit kunnen trekken. Ik heb deze vraag al beantwoord. Ik wil er nog aan toevoegen dat voor alle onderzochte luchthavens geldt dat ze moeten voldoen aan de Europese regels met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart. De Commissie inspecteert regelmatig de naleving daarvan. Voor zover kwetsbaarheden worden herkend, worden ze waar nodig door maatregelen, controles en inspecties beheersbaar gemaakt. Dit patroon bestaat uiteraard bij alle Europese luchthavens. De reputatie van Schiphol is, ook internationaal gezien, buitengewoon goed. Dat is door de jaren heen altijd zo geweest; dat willen we uiteraard zo houden. Natuurlijk zijn er altijd dingen die verbeterd moeten worden. Dat hebben we ook gedaan, mede naar aanleiding van de gebleken incidenten. Maar dat doet niets af aan wat ik ook bij eerdere gelegenheden heb gesteld, dat Schiphol internationaal vergelijkend gezien een uitstekende reputatie heeft.

De vraag van de heer Teeven of het ECL-rapport voldoende is afgestemd met de private sector heb ik al beantwoord.

Vervolgens kom ik bij de motie van de heren Heerts en Teeven ...

De heer **Teeven** (VVD): Even nog terug naar Schiphol, voordat de minister aan een nieuw onderwerp begint. Ik heb in mijn eerste termijn gesproken over de opmerkingen van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding die twijfels heeft over het veiligheidsbewustzijn onder personeel. De NCTb kiest ervoor om bij Schiphol te gaan beginnen. Betekent dat concreet dat er twijfels zijn of het personeel op Schiphol zich wel realiseert waar het mee bezig is? Betekent dit dat er veiligheidsrisico's zijn? Als ik het persbericht van 7 oktober lees, krijg ik het idee dat er problemen zijn met veiligheidsbewustzijn. Dat zegt de NCTb. Bedrijven besteden te weinig aandacht aan veiligheidsbewustzijn bij hun personeel. De NCTb constateert dat en vervolgens zegt hij in de tweede alinea dat men begint op Schiphol. Is dat rechtstreeks aan elkaar verbonden of is dat toeval? Het is natuurlijk niet helemaal toeval dat je op Schiphol begint. Zit dat probleem nu op Schiphol of niet?

Minister **Hirsch Ballin**: Het probleem betreft de sectoren die genoemd zijn. Het gaat om sectoren die werkzaam zijn op Schiphol. Er zit verder niets bijzonders achter. Het ligt nogal voor de hand, gegeven de activiteiten in deze sectoren.

De heer **Teeven** (VVD): Inderdaad, dat ligt wel voor de hand. Maar we zijn al zoveel jaar bezig met de NCTb, we hebben een Alerteringssysteem, we hebben zelfs Postbus 51-spotjes. Verbaast het de minister dan niet dat we dat probleem na zes jaar nog steeds hebben?

Minister **Hirsch Ballin**: Schiphol is het meest vitale punt hiervoor. Het ligt voor de hand dat de NCTb deze voortgezette extra inspanning gericht op het veiligheidsbewustzijn in de bedrijven daar laat starten. Dat betekent

echter niet dat er met het werken aan de veiligheid en de relaties met die private ondernemingen wordt gestart. Misschien dat het woord starten wat misverstanden opwekt. Dit is in feite een onderdeel in een continu proces.

De heer **Teeven** (VVD): En het heeft ook uw voortdurende aandacht als verantwoordelijk minister dat men continu scherp blijft op het onderdeel veiligheidsbewustzijn?

Minister **Hirsch Ballin**: Het is evident dat dit moet. Het gebeurt ook. Zowel met het oog op de uitvoering van deze taken nu, maar ook met het oog op verdere verbeteringen voor de toekomst.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb een heel concrete vraag gesteld over Schiphol naar aanleiding van het pasjesincident bij het regeringstoestel. Is dat nu opgelost? Kan zoiets in de toekomst niet meer gebeuren?

Minister **Hirsch Ballin**: Het antwoord op die vraag is ja. We hebben overigens al eerder gesproken over de maatregelen die naar aanleiding van dit incident zijn getroffen.

Dan kom ik bij de motie-Heerts/Teeven, met twee onderdelen: het landelijk team bij de politie en de landelijke officier van justitie. Ik zou willen voorstellen dat het niet alleen gaat om de continuering van het projectteam ladingdiefstal maar dat het ook gaat om een optimalisering. Een snel interventieteam kan de operationele ondersteuningsacties in het hele land doen. Informatie wordt daarvoor uitgebreid. Het Bovenregionale Rechercheoverleg heeft ladingdiefstal tot prioriteit gemaakt. Dit betekent dat de medewerkers van de Bovenregionale Recherche waar mogelijk onderzoeken op dit gebied starten. Ik wil er op wijzen dat het probleem van ladingdiefstal zich met name afspeelt in het zuiden en zuidoosten van het land; vandaar de voortzetting van het team ladingdiefstal bij de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland.

Binnen de Monitor Bovenregionale Middencriminaliteit is in opdracht van het Bovenregionale Rechercheoverleg voor 2009 het criminaliteitsfenomeen ladingdiefstallen geprioriteerd. Dat leidt ertoe dat er waar mogelijk concrete onderzoeksvoorstellen worden gedaan op dit terrein. We zijn van plan dit team te continueren zodat criminele samenwerkingsverbanden op die manier ook buiten het primaire verzorgingsgebied kunnen worden aangepakt door samenwerking met de collega's in de rest van Nederland. Het optimaliseren van het team en het opzetten van een snel interventieteam betekent een uitbreiding van de huidige formatie.

In de motie wordt ook verzocht om een landelijke officier van justitie op dit terrein. Ik ben daar eerder op ingegaan. Ik realiseer me uiteraard dat voortdurend de vraag moet worden gesteld of mijn antwoord in verhouding tot de feitelijke ontwikkeling van de criminaliteit nog steeds valide is. Het laatstelijk gevoerde overleg, waarnaar ook wordt verwezen in de brief van september 2009, geeft niet tot een andere conclusie aanleiding dan die welke ik tot nu toe heb getrokken. Het Openbaar Ministerie vraagt ook niet om een inrichting op deze manier. Uiteraard houdt deze kwestie voortdurend de aandacht. Ik zal naar aanleiding van de ontwikkelingen en de omvang van de criminaliteit de vinger aan de pols houden in het overleg met het OM, om zo te kijken of het antwoord dat ik toen heb gegeven valide blijft. Het was valide op het moment waarop het werd gegeven, het is het ook bij de laatste opname van de stand van zaken in september, maar we zullen daar alert op blijven.

De heer Heerts vroeg hoe we invulling gaan geven aan de waardering van de bekende afzender en de invulling van het begrip «betrouwbaar personeel». Ik heb in mijn brief van 29 september aangegeven dat men in Europa en dus ook in Nederland uitgaat van ketenbeveiliging. De diverse partijen in de keten hebben hun eigen verantwoordelijkheid bij het



aantrekken van betrouwbaar personeel en het opleiden van nieuw personeel. De nieuwe regelgeving van de Europese Unie zal in werking treden in het voorjaar van 2010 en stelt eisen aan het begrip betrouwbaar personeel. Daarbij gaat het om een backgroundcheck op het punt van criminele antecedenten en anderszins en opleidingsvereisten in het kader van het beveiligingsbewustzijn. In die zin wordt er op het punt van de opleiding nog een verdere stap gezet.

De vraag van de heer De Rouwe of nieuwe informatie tijdig en correct wordt doorgegeven of dat dit pas gebeurt bij een herhaalonderzoek heb ik al beantwoord. Allebei is dus het geval. Die controle en werkwijze is ingevoerd vanaf 1996.

Mevrouw Van Velzen vroeg of de controle van de douane wel goed werkt en of die niet te veel met systemen wordt gedaan in plaats van met mensen. De controle van de douane, die beheerd wordt door het ministerie van Financiën, werkt goed. Er wordt gebruikgemaakt van geavanceerde risicoanalyses zodat fysieke controles selectief kunnen plaatsvinden. Door gebruik te maken van systemen voor het doen van aangifte kunnen steeds meer mensen worden vrijgemaakt voor het doen van fysieke controles, zodat de indicaties kunnen worden opgevolgd. Verder vroeg zij naar de Security Awareness Test op Schiphol. In het bericht Security Awareness wordt een training aangeboden aan bedrijven, met betrekking tot het Alerteringssysteem Terrorismedebestrijding. Dat is overigens een uitvloeisel van een wettelijke bepaling in de Luchtvaartwet. Mevrouw Van Velzen vroeg ook naar de omvang van het probleem van ladingdiefstal op Schiphol en hoe het zit met de aangiftebereidheid. Sinds medio 2008 scoort Schiphol wat betreft de veiligheid van cargo weer hoog. De afgelopen drie jaar zijn in totaal 50 aangiften gedaan. Zowel de KMar als het KLPD doet naar aanleiding daarvan opsporingsonderzoek. Om de aangiftebereidheid verder te verbeteren, evenals de verdere samenwerking tussen de private en publieke sector op dit terrein, is onlangs in de zomer van 2009 besloten om onder de BPVS Werkgroep Criminaliteit, Orde en Veiligheid een projectgroep Cargocriminaliteit op te richten. Deze heeft tot doel te komen tot een informatiegestuurde aanpak, met een maximale beheersing van risico's en gerichte aanwending van de beschikbare middelen. Dat ligt dus in het verlengde van wat ik net zei over de werkwijze die de douane volgt. Ik hoop dat ik hiermee de in eerste termijn gestelde vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dan gaan we kijken of dat zo is. We vervolgen met de tweede termijn.

De heer **Heerts** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. De totstandkoming van het rapport en hoe het allemaal gegaan is, geloof ik nu wel. Dat is wel duidelijk. Ik concentreer me op de motie en op de vraag hoe ladingcriminaliteit over de weg of door de lucht wordt opgepakt, en hoe men van aangifte komt tot succesvolle aanhouding van de criminelen. Ik hoor de minister zeggen dat hijzelf zijn antwoorden goed vindt. Voor hem is de motie dus uitgevoerd, doordat hij twee jaar lang het team van de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland intact laat. Maar ik begrijp dat het dus ook mogelijk is dat bijvoorbeeld de Bovenregionale Recherche Noord- en Oost-Nederland een onderzoek naar ladingdiefstal kan gaan doen. Hoe wordt dat dan precies gecoördineerd? Hoe bewaakt men dat uit dat onderzoek informatie komt? De minister doet voorkomen alsof die ladingdiefstal alleen in Zuid-Nederland plaatsvindt. Dat ben ik niet met hem eens: Schiphol ligt voor mij in ieder geval niet in Zuid-Nederland. Daar vindt toch ook ladingdiefstal plaats. Als je dat goed aanpakt, ben je in één klap heel rijk. Waar zit het verzet van de minister om het wat beter te structureren? Als het OM iets niet wil, maar de Kamer wel, dan zit daar toch een bepaalde spanning tussen. Het hoeft volgens mij niet zo te zijn dat alles wat het OM vraagt en wat de minister goed

vindt, ook door de Kamer goed wordt gevonden. De Kamer vindt dat de aanpak van deze vorm van criminaliteit – dat vindt zij niet zomaar, dat komt ook uit het Nationaal Dreigingsbeeld naar voren – op een andere manier zou moeten worden georganiseerd. Ik weet dat we niet even met dit overleg de hele organisatie van opsporing, vervolging en gerechten van dit land kunnen reorganiseren, gezien de herstructurering van de politie, de gerechtelijke kaart, het OM, het landelijk parket en het functioneel parket. Deze laatste twee hadden overigens allang een parket moeten zijn. Dit is niet zomaar een landelijke prioritering. Er zit een bredere discussie achter. Wanneer is er nu iets in de regio? Wanneer is er sprake van middencriminaliteit en wanneer spreken we van zware, goed georganiseerde criminaliteit die kennis gebruikt van binnenuit? Dat laatste is nog moeilijker te bestrijden. Waar integriteit ophoudt, kan crimineel handelen beginnen. Hoe geven we dat nu vorm? Er gaan honderden miljoenen in om. Verzekeraars schreeuwen moord en brand. Een gespecialiseerde verzekeraar in dit kader zegt ook: ik kan meer, ik wil meer, maar ik wil niet de bedrijven van een hogere premie voorzien. Hij zegt: ik wil de informatie die ik heb, samen met de bedrijven die ik verzekert, beter benutten, en daarvoor is het nodig dat ik bij justitie en politie een betere ontsluiting van de informatie en meer begrip krijg. Beste minister, waarom volgt u de Kamer daarin niet? Wat mij betreft gaat Bovenregionaal Zuid dan maar nationaal opereren. Dat vind ik ook goed. Een bovenregionaal team dat het nationaal doet, is voor mij ook landelijk. Ik vind dat we op dit punt tussen Kamer en regering eigenlijk geen dispuut zouden moeten hebben. De minister zou moeten handelen in de geest van de Kamer en de geluiden vanuit de sector. We hebben er niets aan dat verzekeraars straks zoveel premie moeten gaan heffen, al dan niet gedifferentieerd, dat er een soort afweging ontstaat in de zin van: laten we ons maar niet verzekeren, laten we maar geen aangifte doen en laten we het er maar op gokken dat we buiten de beveiligde parkeerplaatsen veilig van A naar B komen, zonder dat er diefstal plaatsvindt. Ik denk dat ik voldoende heb benadrukt wat mijn fractie – die ik niet heb geraadpleegd, maar die mij, denk ik, wel steunt – hiervan vindt. Wat vindt de minister daar nu van? Ik denk dat we elkaar wel aanvoelen, maar het moet wel een keer scherp worden uitgesproken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik heb het idee dat er op een paar dingen niet is ingegaan; of misschien heb ik het verkeerd begrepen. Dan hoor ik dat graag. Wat betreft de AEO-certificering zou ik graag nadere duiding willen hebben. De minister geeft aan dat er op dit moment 185 bedrijven gecertificeerd zijn. Uiteraard is het wat betreft wetgeving en richtlijnen EU-gerelateerd. Mag ik daaruit opmaken dat er geen nationale koppen aan toegevoegd zijn, met andere woorden, dat we het goed en compact doorvoeren om het laagdrempelig te houden voor transporteurs? Ik denk dat we het er allemaal over eens kunnen zijn dat die certificering een heel goed middel is om het in de keten goed te regelen en om de verantwoordelijkheid bij bedrijven neer te leggen zodat ze met het vertrouwen dat ze krijgen van de overheid, een slag kunnen maken om zo kosten te besparen. Heeft de minister het idee dat we met die 185 bedrijven de grootste slag gemaakt hebben? Of moet er nog een slag gemaakt worden? Daarmee krijg ik ook een beter beeld of er nog terrein te winnen valt. Dat zou dan de vraag uitlokken of de minister van mening is dat we hier nog aan moeten trekken. We zijn het er allemaal over eens dat dit een heel goede weg is.

Ik heb het idee dat de minister in zijn beantwoording wat minder woorden heeft besteed aan ladingdiefstal. Hoe zit het met het tweede Transportconvenant? Het eerste convenant ging heel goed. De minister kondigt in zijn brief een tweede convenant aan, waarin hij veel verder wil gaan, maar in dezelfde brief geeft hij aan dat er nog niet getekend is, terwijl het eerste

convenant vorig jaar al is afgerond. Wanneer kunnen we van de minister en de sector verwachten dat dit afgerond is?  
Ten slotte zou ik nog graag antwoord krijgen op het punt van de gespecialiseerde agenten en het pleidooi van de sector voor een centraal meldpunt.

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Anders dan de CDA-fractie is mijn fractie totaal niet geïnteresseerd in dat tweede Transportconvenant. Als dat net zo werkt als het eerste convenant met betrekking tot transportcriminaliteit, lijkt ons dat niet de weg. Er is een hoop teleurstelling over, zeker bij de private partners.  
De VVD-fractie is buitengewoon teleurgesteld. Teleurgesteld omdat de minister heel bewust niet doet wat de Kamer vraagt, namelijk het aanstellen van een landelijke officier van justitie. Het Openbaar Ministerie heeft daar blijkbaar geen zin in. Maar het Openbaar Ministerie kan tegelijkertijd op dit onderdeel in ieder geval niet bogen op fantastische resultaten, als we kijken naar de afgelopen jaren. Dat zou het zichzelf moeten aantrekken. Het is buitengewoon vervelend dat meerdere fracties, waaronder de onze, in het land worden geconfronteerd met ondernemers die aangifte doen waar vervolgens geen opvolging op plaatsvindt. We worden geconfronteerd met verzekeringsmaatschappijen die informatie ter beschikking stellen aan regionale korpsen, waar vervolgens ook niets mee gebeurt, ook niet als er contact wordt opgenomen met het Openbaar Ministerie. En de minister blijft zich vandaag mordicus verzetten tegen een concrete landelijke aanpak. Er zit geen beweging in. Vanaf 2007 zijn we met de minister met dit onderwerp bezig. Het beweegt nauwelijks, wel in woorden, maar niet heel erg in daden. Dat moet ik toch vaststellen. Ik zou het nu graag willen weten: voelt de minister wat voor gespecialiseerde politiemensen bij de regiokorpsen die de aangiften opnemen? Voelt hij wat voor een landelijk team dat heel Nederland covert? Of dat nu de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland is die het hele land doet, of een team dat vanuit Driebergen werkt, dat zal de VVD-fractie om het even zijn. Maar we willen wel een landelijke aanpak.  
En als laatste: wanneer krijgen we nu die landelijke officier van justitie? Dus niet een officier van justitie in Den Bosch, die het er een beetje bij moet doen, samen met eengerelateerd geweld, maar een officier van justitie die het over het hele land gaat aanpakken. Ik begrijp dat er verzet is binnen het OM, maar ik vraag de minister nadrukkelijk namens de VVD-fractie daar dit keer doorheen te breken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik een beetje verbaasd ben dat de heer Teeven zo selectief shopt in zijn eigen motie. Ik ben er overigens wel blij om. In de motie werd er ook verzocht om een speciale rechter. Dat was voor mijn fractie de reden om tegen de motie te stemmen. Maar daar is de heer Teeven blijkbaar van afgestapt. Mijn fractie is erg voor een speciale officier van justitie. Kan de minister aangeven wat het probleem is? Waarom zou hij die niet instellen? Ik denk dat het probleem daar groot genoeg voor is. Het heeft voordelen om er een officier van justitie op te zetten die het grote geheel en de dwarsverbanden ziet. Ik zou daar graag een inhoudelijke reactie op hebben.  
De minister heeft aangegeven wat de omvang is van de ladingdiefstal op Schiphol. Ik vroeg eigenlijk meer om even wakker te worden en boven al die stukken uit te stijgen om te kijken wat er aan de hand is. Waarom is het aantal ladingdiefstallen eerst gedaald en toen weer gestegen? Wat zegt dat eigenlijk? Misschien wil de minister zelf wel wat zeggen?

De **voorzitter**: Nee, u hebt het woord.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De minister is in ieder geval heel erg wakker nu. Dat is mooi. Dat zeg ik puur uit bezorgdheid; ik zie hem af en toe

wegzakken. Heeft hij misschien een te volle agenda om hier serieus aandacht aan te kunnen besteden?

De **voorzitter**: Daar gaat de minister geen antwoord op geven.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Daar ging ik ook van uit, maar het is goed om een beetje scherp en alert te blijven want het is een belangrijk onderwerp. Zou de minister willen analyseren wat de ondernemers weerhoudt om aangifte te doen en hoe we daar gezamenlijk iets aan kunnen doen? Volgens mij is de minister niet ingegaan op mijn vraag over een protocol voor agenten, tenzij hij daar heel academische termen voor gebruikt heeft die ik niet kon duiden. Is het niet noodzakelijk om agenten iets alerter en scherper te laten zijn op het opnemen van aangiften? Als dat niet mogelijk is – dat hoor ik eigenlijk in de toon van mijn collega's – dan vind ik dat alarmerend. Blijkbaar komen de aangiften bij agenten niet in goede handen terecht; agenten zijn daar niet voor geëquipeerd. Daardoor pleiten mijn collega's niet alleen voor gespecialiseerde officieren van justitie, maar ook voor gespecialiseerde agenten. Is het al zo ernstig gesteld met de capaciteiten van agenten in de verschillende korpsen? Ik hoop het niet. Als dat zo is, hebben we een heel ander probleem bij de klauwen. Ten slotte heb ik gevraagd wat de bezwaren zijn tegen het herinstellen van een centraal meldpunt. Geeft dat rompslomp? Zijn de ervaringen in het verleden, zoals de heer Teeven aangaf, dusdanig slecht dat we daar helemaal niet aan moeten beginnen? Of was het meldpunt wel een goed idee, maar is er niet goed doorgeschakeld zodat het geen slagkracht had? Kan de minister daar eens op ingaan?

De **voorzitter**: Ik zie de gretigheid van de minister, maar de heer Heerts heeft eerst nog een vraag.

De heer **Heerts** (PvdA): Mevrouw Van Velzen wil graag een onderzoek. De SP doet regelmatig onderzoeken, dus misschien kan zij dat zelf oppakken. Het gaat me om de vertaling die mevrouw Van Velzen geeft aan de motie. Zij sprak daar de heer Teeven op aan, maar daar moet zij mij, als ondertekenaar, ook op aanspreken. Haar collega De Wit heeft hiervoor lange tijd dat debat gevolgd. Mevrouw Van Velzen zei treffend: agenten, OM en de rechterlijke macht. Waarom hebben we die rechterlijke macht erin gedaan? Dat was om goed te duiden dat er in de strafrechtketen meer uniformiteit kwam en komt, zodat men slagvaardiger kan optreden en er een veel effectievere strafoplegging kan plaatsvinden. Dat was meer gericht op de uniformering van de strafrechtketen, dan dat bedoeld werd dat al deze zaken bij één rechter terecht zouden moeten komen. Het doel van het neerleggen van dingen bij één rechter is dat deze geen fouten meer maakt, omdat hij of zij verstand van zaken heeft. Die opvatting deelt mevrouw Van Velzen toch wel met ons?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De heer Heerts stelt een heleboel vragen tegelijkertijd.

De **voorzitter**: Het waren meer stellingen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Om te beginnen: ja, de SP doet graag onderzoek. Maar volgens mij heeft de minister een ministerie vol met mensen die het door mij gevraagde onderzoek naar de lage en schommelende aangiftebereidheid kunnen doen. Ik denk niet dat ik dat werk bij die ambtenaren weg moet halen. Dat lijkt me niet handig. De heer Heerts stelt dat ik er altijd voor heb gepleit om de rechterlijke macht erbij te betrekken. Dat klopt. Waar ik de heer Teeven op aanspreek, is dat hij nu wel herhaaldelijk vraagt om een gespecialiseerde officier van justitie, maar niet meer over de rechter spreekt. Dat is een constatering,

een redelijk feitelijke constatering volgens mij. Ik vroeg me af of dat nu geen prioriteit meer is. Volgens mij heeft de heer Teeven wel degelijk gepleit voor een speciale rechter, dat staat namelijk letterlijk in de motie. Eén speciale rechter op deze vorm van criminaliteit. Misschien bedoelden de heren Heerts en Teeven een, en niet één speciale rechter. Ik geef alleen maar aan dat wij een ander wensenlijstje hebben dan de fractie van de PvdA. Daarom hebben wij ook tegen de motie gestemd. Op de rechter na, denken wij overigens wel hetzelfde.

Ik merk dat de heer Heerts wat betreft de debatten die hierover al zijn gevoerd, herhaaldelijk wijst op mijn collega Jan de Wit. Die bestaat nog steeds. Inhoudelijk hebben wij echt dezelfde mening. Echter, hij is nu met de kredietcrisis bezig, en minder met deze commissie.

De heer **Teeven** (VVD): De VVD-fractie vindt die rechter ook heel belangrijk. Het gaat erom dat je effectief werkt in de strafrechtketen. Dat wil de SP-fractie ook. We hebben misschien nog een herkansing, maar laten we het antwoord van de minister afwachten. Als de SP-fractie door een kleine herformulering ook haar steun kan geven aan een nieuwe motie, dan komen we er misschien uit.

Minister **Hirsch Ballin**: Mevrouw de voorzitter. Ik had inderdaad de neiging om onmiddellijk in de vraag van mevrouw Van Velzen te duiken. Voordat ik inga op de punten die in de tweede ronde zijn aangesneden naar aanleiding van de discussie rondom de uitvoering van de motie van de heren Heerts en Teeven, beantwoord ik eerst de andere vragen. Ik begin met het punt van de AEO-certificering. Deze certificering wordt doorgevoerd op de manier die uit de Europese regels voortvloeit. Het is niet onze bedoeling om alleen maar aan meer certificaten te komen. We nemen de eisen heel serieus. Het is belangrijk dat we deze certificering promoten en onder de aandacht brengen zodat er gebruik van wordt gemaakt. Dat de aanvragen wat achterblijven komt doordat de wereldwijde erkenning van de AEO nog niet is gerealiseerd. De douane is zelf actief in het promoten ervan.

Dan kom ik bij het punt van de herhaalonderzoeken. Ik zei net dat die om de vijf jaar plaatsvinden of tussentijds als de omstandigheden of nieuwe feiten daar aanleiding toe geven. De Wet veiligheidsonderzoeken is in 1996 in werking getreden. Daarin is toen opgenomen dat de AIVD het recht heeft een herhaalonderzoek in te stellen. Er zijn op dit moment geen gegevens hier voorhanden over wanneer de AIVD daar daadwerkelijk mee is begonnen. Mijn collega van Binnenlandse Zaken meldt mij dat er vanaf 2007 de nodige herhaalonderzoeken zijn uitgevoerd; met de inwerkingtreding van de EU-regelgeving in 2002 zijn deze geïntensiveerd voor de burgerluchtvaart.

De vragen van de heer De Rouwe en mevrouw Van Velzen naar een meldpunt raken de vraag die meer in het algemeen is gesteld of de structuren die we nu hebben voldoende zijn. Aan de kant van bedrijven liggen factoren als verzekeringsaansprakelijkheid, naheffing of imagoschade. Maar daar wil ik mijn antwoord niet toe beperken. De heer Heerts heeft vooral gesproken over de politie en de behoefte aan één politieteam, de heer Teeven sprak vooral over het OM en de heer De Rouwe concentreerde zich op het convenant. Ik vind het convenant net zo belangrijk als de heer De Rouwe, maar dat betekent niet dat er geen legitieme vragen zijn ten aanzien van politie en OM en de aangiftebereidheid die daar ook mede door wordt bepaald. Het was niet mijn bedoeling te zeggen, in mijn antwoord in de eerste termijn, dat ik daarover ben uitgedacht. Ik zal er wat specifiekere over worden. In september is er nog een brief naar de Kamer gegaan, die gebaseerd is op de beoordeling van het Openbaar Ministerie over de ontwikkelingen tot dat moment. Maar nadien heb ik een aanleiding gekregen om daar verder over na te denken. Daar doelde ik op toen ik net zei dat deze kwestie voor mij niet is afgesloten met deze brieven,

maar voortdurende aandacht vereist. Die aandacht is geactiveerd doordat er berichten zijn binnengekomen uit de sector zelf, Transport en Logistiek Nederland en TNT. Ik ga nu even over op een hogere graad van openhartigheid dan misschien strikt genomen vereist is, maar het zijn geen staatsgeheimen: ik heb maandag in het overleg met de ambtelijke departementsleiding bij deze brief uit de sector zelf stilgestaan. Dat heeft tot de afspraak geleid, waar ik net in vage termen op duidde, dat we hier verder naar kijken. Ik zeg de commissie dan ook graag toe dat we een herbeoordeling uitvoeren, mede met het oog op het overleg dat ik in november zal voeren met vertegenwoordigers van de sector, over de behoefte aan een landelijk team, respectievelijk een landelijke officier van justitie. Uiteraard zal ik er de commissie daarna nader over berichten tot welke conclusies dit leidt. Dat is de actualisering van de beoordeling van het Openbaar Ministerie die inderdaad tot op heden consistent was. Dat is belangrijk, maar betekent niet dat het denken daarmee wordt beëindigd. Ik zeg graag toe dat ik kort na dat overleg dat ik voorzie voor november, waarbij we input krijgen van de sector, de politie en het Openbaar Ministerie, een nader bericht zal sturen.

De heer **Heerts** (PvdA): Ja, soms is die tweede termijn nodig om die openheid los te maken. Dat is niet erg, wat telt is het resultaat. Het resultaat ziet er goed uit. Kunnen we dat voor de behandeling van de begroting van Justitie tegemoet zien? Als dat zo is, scheelt dat wat mij betreft een VAO.

Wordt daar dan ook de signalering van de problematiek in meegenomen? Ik heb een kleine opmerking gemaakt over de bijzondere opsporingsmethoden. Daar wil ik niet veel dieper op ingaan. Maar de strekking ervan was: je kunt veel van buitenaf kijken, maar misschien moet je soms ook op tijd vanbinnen kijken. Daar moeten overigens dan wel feiten en omstandigheden aan ten grondslag liggen.

De **voorzitter**: De eerste vraag van de heer Heerts impliceert dat het gesprek dat de minister aankondigt voor november in ieder geval eerder zal moeten plaatsvinden, want we hebben de begrotingsbehandeling gepland tussen 3 en 5 november.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat lijkt me nauwelijks doenlijk. Ik heb er absoluut geen bezwaar tegen – het lijkt me ook dat het onderwerp dit verdient – om daarover apart met de commissie te spreken. In november gaan we het overleg voeren. Ik wil graag dat dit grondig wordt voorbereid. Ik zei zo-even dat ik meer vertel dan ik in de eerste termijn had gedaan. Ik merkte uit de opmerkingen vanuit de Kamer namelijk dat mijn eerste reactie als vrijblijvender werd opgevat dan ik bedoelde. Daarom had ik de behoefte om duidelijk te maken dat we erop blijven letten, ook na de brief van september, en dat we dit punt volstrekt serieus nemen en zullen nagaan.

De heer **Heerts** (PvdA): Dan versta ik de minister zo dat we nu moeten oppassen met de druk die we opbouwen als we het voor de begrotingsbehandeling zouden willen hebben, omdat het niet ten koste mag gaan van de zorgvuldigheid. Ik hoor de minister zeggen dat we het dan beter goed en grondig iets later kunnen doen. Ik hoop wel dat het nog dit jaar lukt. Dan weten we ook een beetje waar we aan toe zijn.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat lijkt me goed.

De **voorzitter**: Dan verwachten wij naar aanleiding van het overleg in november bericht van de minister. Ik denk dat wij er scherp op moeten zijn dat wij dit voor half december nog kunnen agenderen, als dat noodzakelijk mocht zijn.



De heer **Heerts** (PvdA): De minister heeft nog geen antwoord gegeven op mijn vraag of hij, als er aanleiding toe is, kijkt naar de bijzondere opsporingsmethoden. Of mag ik ervan uitgaan dat dit altijd gebeurt? Ik zie nu dat dit laatste het geval is.

De **voorzitter**: Dan zijn wij hiermee aan het eind van dit overleg gekomen. Ik dank de collega's en de minister.