

Vergaderjaar 1999–2000

26 607

Wijziging van de Luchtvaartwet inzake de beveiliging op luchtvaartterreinen

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 15 maart 2000

I Algemeen

De Minister van Verkeer en Waterstaat en ondergetekende zijn de fracties erkentelijk voor de indringende vragen die zij gesteld hebben naar aanleiding van dit wetsvoorstel, dat, zoals ook door de fracties naar voren is gebracht, betrekking heeft op een belangrijke overheidstaak. Mede namens mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat ga ik hieronder op deze vragen in en zal ik trachten de door verschillende fracties aangegeven onduidelijkheden weg te nemen.

Verschillende fracties hebben in verschillende bewoordingen de vraag aan de orde gesteld of de Minister van Justitie na overdracht van de beveiligingstaak aan de luchthaven nog wel over voldoende instrumenten beschikt om zijn politieke verantwoordelijkheid voor de beveiliging te kunnen waarmaken. Daar het hier om een wezenlijk onderdeel van het wetsvoorstel gaat, schets ik ter beantwoording gaarne nog eens het totale beeld.

Thans wordt de beveiliging formeel verricht door de Minister van Justitie. Daartoe heeft hij een contract gesloten met een particuliere beveiligingsorganisatie die voor hem de beveiligingswerkzaamheden uitvoert. Naast deze organisatie zijn er veel organisaties op de luchthaven werkzaam. Hun werkzaamheden moeten worden ingepast in het algemene bedrijfsproces. Het toezicht op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het contract vindt plaats door de Koninklijke marechaussee. Deze voert op de luchthavens de politietak uit onder het gezag van de Minister van Justitie. De Minister kan daartoe aan de Koninklijke marechaussee op grond van artikel 6, derde lid, Politiewet algemene en bijzondere aanwijzingen geven. De aansturing van de particuliere beveiligingsorganisatie vindt plaats langs de civielrechtelijke weg, waarbij de Koninklijke marechaussee namens de Minister aanwijzingen geeft over de uitvoering van de beveiligingstaak.

Het wetsvoorstel beoogt daarvoor het volgende systeem in de plaats te stellen. De luchthaven sluit zelf het contract met een particuliere beveiligingsorganisatie. De aansturing door de Minister en het toezicht door de Koninklijke marechaussee krijgen een publiekrechtelijke basis, doch hebben dezelfde onbeperkte reikwijdte als in de oude situatie. Op

grond van het voorgestelde artikel 37f, vierde en vijfde lid, kan de Minister aan de exploitant van een luchtvaartterrein algemene en bijzondere aanwijzingen geven. Binnen de aldus in verband met de beveiliging vastgestelde publiekrechtelijke randvoorwaarden, kan de luchthaven langs civielrechtelijke weg de werkzaamheden van de particuliere beveiligingsorganisatie naar eigen inzicht inpassen in het eigen bedrijfsproces. Een doelmatiger taakuitvoering wordt daarmee mogelijk.

Mede naar aanleiding van verschillende reacties in het verslag, stel ik voor bij nota van wijziging het publiekrechtelijke karakter van de taakuitvoering door het beveiligingspersoneel nog extra accent te geven, door in artikel 37v, tweede lid, gedragingen van het personeel van de particuliere beveiligingsorganisatie ter uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden, aan te merken als gedragingen van de Minister van Justitie. Hiermee wordt de Nationale ombudsman bevoegd over die gedragingen in voorkomend geval te oordelen. Daarmee zijn ten opzichte van de bestaande wet de publiekrechtelijke waarborgen vergroot voor een juiste taakuitvoering voorzover daarbij inbreuken worden gemaakt op grondrechten.

De enige inperking van de bevoegdheden van de Minister die uit het nieuwe systeem voortvloeit, is de mogelijkheid aanwijzingen te geven die geen verband houden met de beveiliging. Hij zou immers zijn bevoegdheden overschrijden wanneer hij deze zou gebruiken voor een ander doel dan waarvoor zij zijn gegeven. Er is echter geen goede reden waarom aan deze aanwijzingsbevoegdheid, voortvloeiend uit het civielrechtelijke contract zou moeten worden vastgehouden.

In de praktijk zal er niet veel veranderen. De particuliere beveiligingsorganisatie verricht de beveiligingswerkzaamheden. Zij blijft daarbij gehouden aan de aanwijzingen die aan de exploitant van een luchtvaartterrein worden gegeven door de de Minister van Justitie krachtens artikel 37f, vierde en vijfde lid, of door de Koninklijke marechaussee op grond van artikel 37t, eerste lid. In laatstgenoemde mogelijkheid heb ik bij nota van wijziging voorzien omdat het wenselijk is dat de Koninklijke marechaussee bij het constateren van onregelmatigheden, als toezichthouder een zelfstandige bevoegdheid heeft aanwijzingen te geven aan de exploitant van een luchtvaartterrein of een luchtvaartmaatschappij opdat de controles op juiste wijze worden uitgevoerd. Deze aanwijzingen kunnen in de toekomst echter slechts de beveiliging betreffen. Alleen op dat punt ligt er immers slechts een overheidstaak. Waar voorheen de wensen van de luchthaven in verband met het bedrijfsproces aan de Koninklijke marechaussee werden kenbaar gemaakt, die deze inpaste voor zover daarmee de beveiliging niet in de knel kwam, zal de luchthaven deze voortaan rechtstreeks aan de particuliere beveiligingsorganisatie kenbaar maken. Deze wensen moeten evenwel passen in het kader van de publiekrechtelijk gegeven aanwijzingen met het oog op de beveiliging. De situatie is dezelfde als voor iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die op basis van een contract werkzaamheden voor een ander verricht: dit kan slechts binnen het kader van de verplichtingen die krachtens het publiekrecht voor hem gelden.

Het nieuwe systeem heeft een praktisch en een juridisch voordeel. Het praktisch voordeel is dat de luchthaven de beveiligingswerkzaamheden zelf kan inpassen in het bedrijfsproces. Anders dan thans kan een luchthaven bijvoorbeeld zelfstandig besluiten tijdelijk extra personeel in te schakelen om wachttijden te voorkomen. Daar kan een commercieel belang mee zijn gediend. Daarnaast is het juridisch zuiverder dat de Minister slechts voor de zaken waarvoor hij politiek verantwoordelijk is, over publiekrechtelijke instrumenten beschikt om deze waar te maken. Deze verantwoordelijkheid betreft zowel het juiste niveau van beveiliging, als een zorgvuldige en behoorlijke uitoefening van deze taak jegens passagiers, in het bijzonder waar de inbreuk op hun grondrechten aan de orde is.

Nu er geen beperkingen zijn om in verband met de beveiliging aanwijzingen te geven aan de exploitant van een luchtvaartterrein, meen ik dat niet kan worden gesteld dat het wetsvoorstel afbreuk zou doen aan het bestaande instrumentarium dat ter beveiliging van de luchtvaart kan worden aangewend. Een zorgvuldige en behoorlijke bejegening van de burger bij de uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden, is een zaak van de overheid. Op het terrein waarvoor politieke verantwoordelijkheid bestaat, blijven de mogelijkheden om in te grijpen ongewijzigd. Voor het overige is er geen rechtvaardiging voor overheidsbemoeienis. Integendeel: een doelmatige bedrijfsvoering vergt dat wanneer de beveiliging niet in het geding is, de luchthaven de werkzaamheden kan inpassen in het bedrijfsproces. Daar waar spanningen optreden tussen een vlotte afhandeling enerzijds en een goede beveiliging anderzijds, geldt het primaat van het publiekrecht dat de randvoorwaarden bepaalt waarbinnen het privaatrecht kan functioneren. De beveiliging wordt uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de Minister. Binnen deze randvoorwaarde draagt de luchthaven in de nieuwe situatie de verantwoordelijkheid voor de vlotte doorstroming als onderdeel van het bedrijfsproces. Het is oneigenlijk dat dit aspect van het goed functioneren van een bedrijf thans nog bij de overheid ligt. De luchthaven krijgt de mogelijkheid op dit kwaliteitsaspect in de commerciële dienstverlening te concurreren met andere luchthavens in de regio. Beide aspecten komen beter tot hun recht wanneer ieder der partijen zijn eigen verantwoordelijkheid heeft.

Leden van de PvdA-fractie stelden in dit verband de vraag hoe de beveiliging van luchthavens in andere Europese landen is geregeld. Andere Europese landen hebben de organisatie van de beveiliging van luchthavens georganiseerd ofwel overeenkomstig ons huidig wettelijk stelsel (overheid is belast met de uitvoering van de beveiligingstaak), ofwel op de wijze zoals die wordt voorgesteld in onderhavig wetsvoorstel (de luchthavenexploitant draagt zorg voor de beveiligingstaak). Vermeldenswaard in dit verband is dat de landen met luchthavens die in omvang en economische importantie vergelijkbaar zijn met de luchthaven Schiphol – zoals in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België, Denemarken en Zwitserland – de beveiliging in handen hebben gesteld van de luchthavenexploitant dan wel van de luchtvaartmaatschappijen.

Wat betreft de gevolgen voor de bestaande contracten met de particuliere beveiligingsorganisaties, waarover de leden van de VVD-fractie vragen stelden, kan het volgende worden opgemerkt. De hier relevante contracten die met particuliere beveiligingsorganisaties zijn gesloten, voorzien erin dat zij kunnen worden opgezegd in geval van een wijziging van de Luchtvaartwet die betrekking heeft op de uitvoering van de beveiligingstaak op de luchthavens. Hieraan zijn geen kosten verbonden. Wel mag in redelijkheid van de overheid worden verwacht dat de positieve ervaringen met de betrokken beveiligingsorganisaties onder de aandacht wordt gebracht van de exploitanten. Deze blijven uiteraard geheel vrij in hun keuze die ook een gehele of gedeeltelijke overname van de overeenkomst zou kunnen inhouden.

De fracties van PvdA en VVD vroegen naar de aansprakelijkheid in geval van onrechtmatige inbreuken op grondrechten en naar de mogelijkheid van burgers om klachten te deponeren. Zowel in de oude als in de nieuwe situatie is de particuliere beveiligingsorganisatie aansprakelijk wegens onrechtmatige daad. Artikel 6: 171 BW bepaalt dat indien in opdracht van een ander werkzaamheden ter uitoefening van diens bedrijf worden verricht en daarbij een fout jegens een derde wordt gemaakt, ook die ander jegens de derde aansprakelijk is. Op het terrein van het wetsvoorstel houdt dit in dat, naast de particuliere beveiligingsorganisatie, als opdrachtgever niet meer de Minister, doch de luchthaven tevens civiel-

rechtelijk kan worden aangeproken. Daarenboven blijft echter de Minister van Justitie op grond van het voorgestelde artikel 37v publiekrechtelijk aansprakelijk voor de behoorlijke uitoefening van bevoegdheden. Tevens is de overheid civielrechtelijk aansprakelijk voor een onrechtmatige uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden. Slechts wanneer het gaat om aangelegenheden die volledig liggen in de sfeer van de commerciële dienstverlening door de luchthaven, speelt de overheid geen rol. Dit komt aan de orde wanneer de luchthaven bij de uitvoering van de haar opgedragen beveiligingstaak, te weinig personeel van de particuliere beveiligingsorganisatie zou inzetten waardoor lange wachttijden ontstaan. Daarop kan de overheid niet meer worden aangesproken, althans niet zolang geen afbreuk wordt gedaan aan een goede beveiliging. Het netto-resultaat is dat de Minister niet meer aansprakelijk is, noch bij hem kan worden geklaagd over aspecten van de contractuitvoering door de particuliere beveiligingsorganisatie die niets met de beveiliging hebben te maken. Het gaat dan immers om aangelegenheden van louter civielrechtelijke aard. Dit lijkt mij een winstpunt. Ik wijs er echter op dat het voorgestelde artikel 37v zich niet beperkt tot inbreuken op grondrechten, doch ziet op de wijze van toepassing van bevoegdheden op grond van deze afdeling in het algemeen. Zou dus een employé van de particuliere beveiligingsorganisatie bij een controle van de kleding zich onbeleefd gedragen tegen een passagier, dan maakt dat onderdeel uit van de wijze van toepassing van de bevoegdheden. De Minister dient een dergelijke klacht in behandeling nemen. De aanwijzingsbevoegdheid van artikel 37f, vierde lid, strekt zich daartoe mede uit. Klachten kunnen derhalve aanleiding geven tot bijstelling van de aanwijzingen. Voorts is er, zoals ik al vermeldde, de bevoegdheid van de Nationale ombudsman die bij nota van wijziging ten aanzien van het beveiligingspersoneel wordt voorgesteld.

De behandeling van klachten waarvoor de Minister van Justitie ingevolge artikel 37v verantwoordelijk is, vindt overigens plaats overeenkomstig de regels die in de afdelingen 9.1 en 9.2 van de Algemene wet bestuursrecht daaromtrent zijn gesteld. De afhandeling van klachten kan door de Minister van Justitie desgewenst worden gemandateerd aan de exploitant van een luchtvaartterrein of de luchtvaartmaatschappijen die ingevolge het wetsvoorstel zijn belast met de uitvoering van controles, dan wel aan de Commandant van de Koninklijke marechaussee. Ook in dat geval moet worden voldaan aan de eisen die de Algemene wet bestuursrecht aan de klachtafhandeling stelt.

De vraag van de leden van de PvdA-fractie naar de klachtmogelijkheden heeft ons er voorts toe gebracht om voor wat betreft de besluiten die de Commandant van de Koninklijke marechaussee neemt in verband met zijn taakuitoefening als houder van het register, bedoeld in artikel 37p, eerste lid, bij nota van wijziging te voorzien in administratief beroep bij de Minister van Justitie. Hierdoor is verzekerd dat volgens daarvoor in de Algemene wet bestuursrecht gegeven regels kan worden opgekomen tegen besluiten tot inschrijving, weigering van inschrijving, doorhaling van inschrijving in het register of gegevensverstrekking uit het register door de Commandant van de Koninklijke marechaussee bij een bestuursorgaan dat daartoe beter geëquipeerd is dan de naar zijn aard executieve marechaussee-organisatie.

Verder wijs ik nog op het instrumentarium ingevolge de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus om toezicht te houden op een particuliere beveiligingsorganisatie. De artikelen 11 en 12 dragen het toezicht op aan de plaatselijke politie en kennen deze daartoe bijzondere bevoegdheden toe. Op de luchthaven Schiphol is dit de Koninklijke marechaussee. De Minister van Justitie kan daartoe aan de korpschef ook weer algemene en bijzondere aanwijzingen geven. Deze instrumenten komen in beeld wanneer het om zaken zou gaan die niet direct met de uitvoering van de bevoegdheden ingevolge het wetsvoorstel zou gaan.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of Nederland zijn internationale verplichtingen ter beveiliging van de burgerluchtvaart wel behoorlijk nakomt wanneer het deze taak opdraagt aan een privaat orgaan. Ik wijs erop dat de beveiliging vanouds door een privaat orgaan wordt uitgevoerd. De wijziging ligt slechts in de partij die dit orgaan contracteert. De particuliere beveiligingsorganisatie zal voortaan niet meer door de Minister van Justitie, doch door de luchthaven worden ingeschakeld. De zeggenschap van de Minister van Justitie over alle aspecten die met beveiliging te maken hebben, blijft qua inhoud onverlet. Deze zeggenschap wordt echter niet meer uitgeoefend in een privaatrechtelijke verhouding op grond van het contract met de particuliere beveiligingsorganisatie, doch op grond van de publiekrechtelijke bevoegdheden die zijn neergelegd in het voorgestelde vierde en vijfde lid van artikel 37f. De internationale verplichtingen hebben slechts betrekking op het te bereiken resultaat, niet op de wijze waarop dit wordt bereikt. De nieuwe situatie laat de mogelijkheden om dit resultaat te bereiken onverlet. Slechts de aspecten die niet met de beveiliging te maken hebben, komen buiten het bereik van de overheid te liggen en gaan over naar de onderlinge contractuele verhouding tussen de luchthaven en de particuliere beveiligingsorganisatie.

De leden van de VVD-fractie merkten terecht op dat een verplichting om alle ruimbagage te controleren niet aangewezen is. Zij vroegen evenwel waarom voor het onderzoek van ruimbagage slechts een bevoegdheid en niet een inspanningsverplichting is opgenomen. Ik ben het met deze leden eens dat op de overheid een inspanningsverplichting rust zoveel mogelijk ruimbagage te controleren. Deze verplichting vindt zijn oorsprong in de afspraken die in het verband van de ECAC zijn gemaakt. Naar aanleiding van de opmerking van deze leden, lijkt het ons bij nader inzien inderdaad wenselijk in de wet een bepaling op te nemen die de Minister van Justitie opdraagt om de beveiliging van de burgerluchtvaart op luchtvaartterreinen te bevorderen. Bij nota van wijziging stel ik voor daartoe in artikel 37a een vierde lid toe te voegen. Dit impliceert een inspanningsverplichting, waartoe de bevoegdheid ruimbagage te onderzoeken kan worden gebruikt. In dit verband kan de Minister van Justitie de algemene en bijzondere aanwijzingsbevoegdheid van artikel 37f, vierde en vijfde lid, aanwenden. Hiermee is het mogelijk de luchthavenexploitant op te dragen zoveel ruimbagage te controleren als onder de gegeven omstandigheden en de logistieke en technische mogelijkheden op een bepaald moment, mogelijk is. Intussen wordt ernaar gestreefd zodanige voorzieningen te treffen, dat voor het einde van het jaar 2002, zoals in ECAC-verband is afgesproken, volledige controle van ruimbagage kan worden gerealiseerd. Alsdan zal een daarop gerichte aanwijzing krachtens artikel 37f, vierde lid, kunnen worden gegeven. De aard van de hier bedoelde aanwijzingen brengt overigens met zich mee dat deze geen openbaar karakter kunnen dragen.

Op de vraag van de leden van de fractie van de VVD inzake de risico's die kleven aan de huidige wijze van controle van de ruimbagage kan het volgende antwoord worden gegeven. De huidige controles vinden plaats aan de hand van risico-analyses die hun waarde hebben bewezen. Opdat voor het einde van het jaar 2002 in alle opzichten kan worden voldaan aan hetgeen is aanbevolen in artikel 4.3.3. van Annex 17, wordt al het mogelijke gedaan om de ingrijpende logistieke en technische aanpassingen te realiseren die daartoe benodigd zijn. De overige ECAC-landen, zo kan ik antwoorden op de vraag van de leden van de fractie van D66, houden wat betreft de verscherping van de controle van ruimbagage vrijwel hetzelfde implementatie-schema aan.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de overdracht van de beveiliging uit de internationale afspraken voortvloeit, dan wel of dit een invulling zou

zijn van Nederland. Het laatste is het geval. De ICAO verlangt slechts een resultaat en laat aan de deelnemende landen over hoe dit resultaat moet worden bereikt. Nu de overheid de verantwoordelijkheid behoudt voor de wijze waarop de beveiliging wordt uitgevoerd, is dit een mogelijke uitvoering van de internationale afspraken. Zoals hierboven bleek hebben veel andere landen op dezelfde wijze uitvoering gegeven aan deze afspraken.

Ik ben het met de leden van de CDA-fractie eens dat de afweging ten aanzien van de noodzakelijk geachte controles nooit uit handen van de overheid kan worden gegeven. Daarom legt het wetsvoorstel deze dan ook volledig in handen van de overheid. Artikel 37f, vierde en vijfde lid, waarborgen dat de Minister van Justitie de uitvoering van de beveiliging tot in de kleinste details kan regelen, zowel in het algemeen als in bijzondere gevallen. Hij is ook volledig verantwoordelijk voor de wijze waarop de beveiliging wordt uitgevoerd, ook op onderdelen waarop geen aanwijzingen zijn gegeven. Zoals hierboven reeds is opgemerkt hebben diverse andere Europese landen, en daarnaast bijvoorbeeld de Verenigde Staten, op vergelijkbare wijze de beveiliging in handen gelegd van de markt, hetzij van de luchthavenexploitant, hetzij van de luchtvaartmaatschappij.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom onder het huidig wettelijk regime de onderlinge afstemming van de verschillende actoren onvoldoende wordt gestimuleerd. Thans ressorteert de beveiliging geheel onder de Minister van Justitie, die op de luchthaven pleegt te worden vertegenwoordigd door de Koninklijke marechaussee. De aansturing van de beveiligingswerkzaamheden vindt plaats op basis van het contract dat daartoe is gesloten met particuliere beveiligingsorganisaties. Voor de luchthaven zijn dit twee van de organen wier doen en laten zij binnen haar bedrijf heeft te gedogen. De bedoeling van het wetsvoorstel is de publiek- en privaatrechtelijke facetten te ontrafelen. Het publiekrecht heeft het primaat. De aanwijzingen van of vanwege de Minister dienen te worden gevolgd. Deze hebben betrekking op de uitvoering van de beveiliging. De overige facetten gaan over op de luchthaven. Deze kan in het kader van zijn commerciële dienstverlening, binnen de publiekrechtelijk gestelde randvoorwaarden, zelf verder bepalen hoe de beveiliging wordt ingepast in het bedrijfsproces. De druk van de markt biedt meer waarborgen dat dit zo goedkoop mogelijk zal gebeuren. Voor zover er spake van zou zijn dat de luchthaven, die immers ingevolge artikel 18 van de Luchtvaartwet tot op zekere hoogte een monopoliepositie bezit, misbruik maakt van zijn machtspositie, ligt het op de weg van de Nederlandse mededingingsautoriteit op te treden op grond van artikel 24 van de Mededingingswet.

De leden van de PvdA-fractie wezen op de coördinatieproblemen, met name op Schiphol tussen het grote aantal instanties dat daar werkzaam is. Het wetsvoorstel regelt slechts een enkel facet van deze interactie, te weten de beveiliging. Ik meen dat het een betere coördinatie tussen de luchthaven Schiphol en de particuliere beveiligingsorganisatie mogelijk maakt, doordat Schiphol de contractsluiting overneemt. Daardoor kan zij de particuliere beveiligingsorganisatie ook met betrekking tot aspecten van het contract die niets met de beveiliging te maken hebben, zoals de vlotte doorstroming van de passagiers, aansturen binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden inzake de beveiliging. Een dergelijke invloed van de luchthaven op de particuliere beveiligingsorganisatie is thans nog niet mogelijk.

Het opdragen van de controle van vracht aan de exploitant van een luchtvaartterrein in plaats van aan de luchtvaartmaatschappij, zoals door de fractie van D66 gesuggereerd, is niet wenselijk, omdat de afhandeling van vrachtvervoer zich grotendeels afspeelt buiten het bereik van de luchthaven. Teneinde te komen tot een efficiënte inbedding van beveiligingsmaatregelen in de verwerking van vracht bestemd voor vervoer door de

lucht, is gekozen voor een systeem van registratie van alle opeenvolgende actoren in de vervoersketen. De luchtvaartmaatschappij die het vervoer door de lucht uiteindelijk verzorgt, is daarvan het sluitstuk. Deze keten-gedachte komt in het wetsvoorstel tot uitdrukking in de artikelen 37j en 37r, volgens welke de controle van vracht is opgedragen aan de luchtvaartmaatschappij en aan de geregistreerde die eerder in de keten vracht verwerkt afkomstig van een niet-geregistreerde.

Er bestaat weinig aanleiding te vrezen voor grote onderlinge verschillen in de beveiliging van vracht. Als hoofdregel geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen, dat vracht wordt gecontroleerd op de bij of krachtens de wet voorgeschreven wijze. Evenals bij de controle van personen en bagage, beschikt de Minister van Justitie op grond van artikel 37k, derde lid, over een algemene en bijzondere aanwijzingsbevoegdheid met betrekking tot de uitvoering van de controle en kan hij een aanwijzing geven inzake de aanschaf van detectie-apparatuur indien deze redelijkerwijs niet als passend kan worden beschouwd. Inderdaad zal de Koninklijke marechaussee, dit in reactie op hetgeen D66 naar voren bracht, nagaan of de voor de beveiliging van vracht gestelde normen worden nageleefd, niet alleen door de luchtvaartmaatschappijen, maar ook door alle andere actoren in de vervoersketen die zich hebben laten registreren. In de praktijk zal door de Koninklijke marechaussee behalve administratief onderzoek ook feitelijk toezicht worden uitgeoefend. Over de wijze waarop en de intensiteit waarmee dit toezicht zal worden uitgevoerd, zullen afspraken worden gemaakt tussen de Ministers van Justitie en Defensie en de Koninklijke marechaussee.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of alle luchtvaartmaatschappijen zich kunnen vinden in de voorgestelde financieringsvorm. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel zijn hierover door de KLM wel twijfels geuit. Daarbij heeft KLM aandacht gevraagd voor het inzichtelijk maken van de prijsvorming. Het ligt echter niet op de weg van de Minister van Justitie, noch op die van de Minister van Verkeer en Waterstaat, om op dit punt controle uit te oefenen op de prijsvorming van een luchthaven. Zoals hierboven al gesteld, meen ik dat de concurrentie op de markt de beste waarborg is tegen te hoge prijzen. Er zal een economische druk zijn op de luchthaven de beveiliging zo in te richten dat deze zo goedkoop mogelijk kan plaatsvinden. Alleen op die wijze kan immers de winst worden gemaximaliseerd: het gerechtvaardigd streven van ieder bedrijf. Ik ontken niet – daarin heb ik begrip voor de zorgen van de KLM – dat een luchthaven tot op zekere hoogte over een wettelijk beschermde monopoliepositie beschikt. Niet iedereen is vrij naar eigen goeddunken in Nederland een luchthaven in te richten. Voor zover er evenwel sprake zou zijn van misbruik van economische machtspositie, dan is de Nederlandse mededingingsautoriteit de instantie die het beste is toegerust daarover een oordeel te vellen. Zij beschikt over de daartoe vereiste expertise en bevoegdheden tot onderzoek. Zij kan, indien haar onderzoek daartoe aanleiding geeft, passende sancties opleggen. Deze regeling is ook op luchthavens van toepassing, nu ten aanzien van geen van de luchthavens gebruik is gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid van artikel 25, eerste lid, van de Mededingingswet.

Voorts stelden leden van de PvdA-fractie in dit verband de positie van de regionale luchthavens aan de orde. Zoals eerder is aangegeven zullen de regionale luchthavens zelf beveiligingscontracten afsluiten, waarbij deze meer dan nu rekening kunnen houden met de plaatselijke omstandigheden. Het ligt niet op de weg van de overheid om hierin corrigerend dan wel compenserend op te treden. De marktwerking moet haar werk doen. Wat betreft de financiële consequenties voor de regionale luchthavens van de internationale verplichting tot controle van vracht wijs ik er nogmaals op, dat binnen de «ketengewijze» afhandeling van vracht (verlader, vervoerder, expediteurs, afhandelaars), het vervoer via de luchthaven

slechts een ondergeschikt onderdeel vormt. In het afhandelingsproces op de luchthaven speelt de luchthavenexploitant in zoverre een rol dat zijn terrein en gebouwen door de luchtvaartmaatschappijen, vrachtagenten en -afhandelaars worden gehuurd. Voor zover daartoe investeringen door de luchthavenexploitant moeten worden gedaan, zullen daartegenover inkomsten uit verhuur staan.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wie verantwoordelijk is voor een situatie waarin onvoldoende beveiligingspersoneel aanwezig zou zijn. Dat is de luchthaven. De Minister van Justitie is verantwoordelijk voor het niveau van de beveiliging, ongeacht de hoeveelheid daartoe beschikbaar personeel. Het is een element van de economische bedrijfsvoering van de luchthaven om te bepalen hoeveel personeel benodigd is voor de afhandeling van de passagiers op de door de overheid te bepalen wijze. De vlotte doorstroming van passagiers vormt een onderdeel van de commerciële dienstverlening door de luchthaven.

Het antwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie wie verantwoordelijk is voor de financiering van de beveiligingswerkzaamheden, luidt eveneens: de luchthaven. Het wetsvoorstel gaat ervan uit dat marktpartijen hun dienstverlening op commerciële basis aanbieden onder de druk van de markt, onder toezicht van de Nederlandse mededingingsautoriteit en met inachtneming van de wettelijke regels en krachtens het publiekrecht gegeven aanwijzingen. De beveiliging maakt deel uit van de kosten die de luchthaven moet maken om in overeenstemming met de wettelijke regels zijn bedrijf uit te oefenen. De prijs die de consument in rekening wordt gebracht is een afgeleide van de kostprijs. Ik meen dat met de overdracht van de beveiliging aan de luchthaven, er meer waarborgen zijn voor een zo doelmatige inrichting van de beveiliging, dan wanneer, zoals nu, deze geheel in handen van de overheid ligt. Een betere kostenbeheersing is mogelijk. Een probleem zou kunnen ontstaan als de luchthaven de kosten niet geheel zou kunnen doorberekenen, omdat de concurrentie met andere luchthaven in de Europese regio zulks niet zou toelaten. Gelukkig doet deze situatie zich niet voor omdat vrijwel alle andere luchthavens vergelijkbare kosten moeten maken.

Van een uitbreiding van werkzaamheden in de beleidsvoorbereidende en controlerende sfeer zal voor wat betreft de betrokken departementen geen sprake zijn. Deze zijn en blijven gericht op normstelling en centrale aansturing. De Koninklijke marechaussee verzorgt thans de planning m.b.t. de inzet van het beveiligingspersoneel en vervult een coördinerende functie in de uitvoering. Deze taken worden overgedragen aan de luchthavenexploitant. In de nieuwe situatie zal de Koninklijke marechaussee zich toeleggen op het toezicht op de naleving van de door de Minister van Justitie aan de luchthavenexploitant op te leggen normen. De dagelijkse bemoeienis met het operationele proces komt te vervallen. Nieuw is de toezichthoudende taak van de Koninklijke marechaussee bij de controle op vracht. Zoals in de Memorie van Toelichting bij deze wet is aangegeven, gaan wij (met de Minister van Defensie, die als korpsbeheerder verantwoordelijk is voor de Koninklijke marechaussee) er voorsnog van uit dat deze werklastvermeerdering zal worden opgevangen binnen de bestaande formatie.

De leden van de VVD-fractie spraken hun onzekerheid uit over de verwachting dat van het nieuwe beveiligingsregime een kostenbesparende werking uitgaat en vroegen in dat verband naar de ontwikkeling van de kosten van de beveiliging van de burgerluchtvaart. In antwoord op vragen van de CDA-fractie en de PvdA-fractie ben ik reeds ingegaan op de effecten – waaronder die van de kostenbesparing – van de voorgestelde overdracht van de uitvoering van de beveiligingstaak. Voor wat betreft de kosten van de beveiliging van de burgerluchtvaart in het algemeen wil ik

hieraan graag het volgende toevoegen. Naast de beoogde overdracht bevat het wetsvoorstel ter voldoening van internationale verplichtingen aanscherpingen op het gebied van de te treffen beveiligingsmaatregelen. Dit zal onvermijdelijk leiden tot extra kosten. De kosten gepaard gaande met de controle van vracht zullen binnen de vervoersbranche worden verdisconteerd in de marktprijzen. Om de kosten beheersbaar te houden, wordt ernaar gestreefd de controlemaatregelen zoveel mogelijk in te passen in de bestaande bedrijfsvoering binnen de branche. Te denken valt aan het aansluiten bij de reeds door de branche toegepaste preventieve maatregelen op het gebied van de verpakking, de opslag en het personeel ter voorkoming van beschadiging en diefstal van goederen. Daarnaast kunnen de kosten beperkt worden door onderlinge samenwerking, bijvoorbeeld daar waar het gaat om het gebruik van aan te schaffen apparatuur. Tenslotte vroegen de leden van de VVD-fractie of de voorgestelde wijziging gevolgen heeft voor de concurrentiepositie van de exploitanten van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Wijzigingen in de concurrentiepositie lijken niet in het geding. Het treffen van de extra beveiligingsmaatregelen geldt voor alle lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Chicago en de daarbij behorende Annex 17. Wij mogen ervan uitgaan dat deze lidstaten hieraan een loyale uitwerking geven.

III Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel B

Het onderscheid tussen bagage en vracht waaraan de VVD-fractie refereerde, is ingegeven door het feit dat de controleverplichting van bagage en van vracht op verschillende instanties rust. De exploitant van een luchtvaartterrein is verantwoordelijk voor de controle van personen en bagage, dat wil zeggen zowel hand- als ruimbagage. De omschrijving van de voorwerpen waarop deze controle zich moet richten moet hierop afgestemd zijn. Dit brengt met zich mee dat deze controle gericht moet zijn zowel op voorwerpen die op zichzelf de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kunnen brengen, maar ook op voorwerpen die kunnen worden gebruikt om personen te bedreigen. Wapens of voorwerpen die giftige gassen bevatten, kunnen, indien deze deugdelijk verpakt worden vervoerd als ruimbagage, op zichzelf het luchtvaartuig niet in gevaar brengen, maar zijn, indien personen deze in hun kleding of handbagage voorhanden hebben, wel geschikt voor de bedreiging van personen. De luchtvaartmaatschappij daarentegen, op wie de verplichting rust tot controle van vracht, behoeft zich uitsluitend te richten op voorwerpen die geschikt zijn om het luchtvaartuig in gevaar te brengen.

Onderdeel G

De leden van de D66-fractie vroegen naar de verantwoordelijkheid voor de opsporing van bijvoorbeeld drugs in bagage of vracht of voor de beveiliging tegen terrorisme. Ook vragen zij naar de beveiliging van openbare ruimtes op de luchthaven, bijvoorbeeld voor de uitgangen. Het beveiligingspersoneel heeft geen opsporingstaak. Zij hebben dus niet tot taak drugs op te sporen en mogen hun bevoegdheden niet voor dat doel gebruiken. Hun taak is te beveiligen tegen gevaarlijke voorwerpen. Komen zij daarbij onbedoeld drugs tegen, dan kunnen zij daarvan net als iedere andere burger zolang de drugs in beslag nemen en aangifte doen bij de politie. Op Schiphol is dat de Koninklijke marechaussee. Artikel 37f, vierde lid, opent de mogelijkheid dat bij algemene maatregel van bestuur regels worden gegeven voor de afhandeling van onregelmatigheden. Het aantreffen van drugs is een dergelijke onregelmatigheid. Het is de bedoe-

ling dat een aangifteplicht en een plicht tot inbeslagneming wordt opgenomen in de bedoelde algemene maatregel van bestuur. Het aantreffen van drugs is, als voortgezette toepassing van een voor een ander doel gegeven bevoegdheid, volgens staande jurisprudentie rechtmatig zolang de bevoegdheid niet is gebruikt voor een ander doel dan waarvoor deze is gegeven.

De Minister van Justitie is verantwoordelijk voor de beveiliging tegen terrorisme. Op Schiphol treedt de Koninklijke marechaussee op onder verantwoordelijkheid van deze Minister zowel in de uitoefening van de politietaak op de luchthaven op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel c, Politiewet, als in de uitoefening van zijn toezichthoudende taak krachtens dit wetsvoorstel, terwijl hij desgewenst tevens namens de Minister van Justitie krachtens mandaat bevoegdheden krachtens dit wetsvoorstel kan uitoefenen. Al deze bevoegdheden kunnen de taakuitvoering ter beveiliging van de burgerluchtvaart tot in detail regelen, zodat er geen lacunes zijn in de mogelijkheden van de Minister om de verantwoordelijkheid hiervoor te kunnen dragen. De Minister is immers tevens verantwoordelijk voor het nalaten van het geven van aanwijzingen krachtens deze bevoegdheden.

De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van openbare ruimtes op de luchthaven is een gewone politietaak. Op Schiphol wordt deze, zoals gezegd, uitgeoefend door de Koninklijke marechaussee onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie. Daarnaast is de beveiliging van niet-openbare ruimtes op de luchthavens in het wetsvoorstel tot dusver minder uitgekristalliseerd. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van deze leden, wordt bij nota van wijziging in artikel 37b een nieuw zesde lid voorgesteld, waarbij de bevoegdheid van artikel 37f, vierde en vijfde lid, om in detail nadere voorschriften te geven, van overeenkomstige toepassing wordt verklaard.

Beveiligingspersoneel heeft vooralsnog geen inzage in vertrouwelijke gegevens van personen die bijvoorbeeld internationaal worden gezocht. De bestaande regelingen, zoals de Wet politieregisters en het daarop gebaseerde Besluit, laten dit niet toe. Wanneer daaraan echter in de praktijk behoefte zou blijken te bestaan, zal moeten worden bezien of en zo ja in hoeverre daarin door nadere regelgeving in dat verband zou kunnen worden voorzien.

De leden van de D66-fractie vroegen voorts of het beveiligingspersoneel mensen van het luchtvaartterrein kan verwijderen. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van deze leden is artikel 37b, zevende lid, aangepast. In de toelichting daarop heb ik aangegeven dat de politie – op Schiphol is dat de Koninklijke marechaussee – bevoegd is de personen ook te verwijderen van de delen van het luchtvaartterrein tot het betreden waarvan zij niet gerechtigd zijn.

De bevoegdheid in artikel 37h, eerste lid, onder b, om steekproefsgewijs kleding en handbagage van passagiers te controleren betekent, dit in antwoord op een vraag van leden van de D66-fractie, dat controle kan worden uitgeoefend zonder dat er bijzondere aanleiding is in het individuele geval. Met betrekking tot de toepassing van deze bevoegdheid zal een gerichte aanwijzing krachtens artikel 37f, vierde lid, kunnen worden gegeven. Ook hier zij opgemerkt, dat de aard van de hier bedoelde aanwijzingen met zich mee brengt dat deze geen openbaar karakter kunnen dragen.

In antwoord op de vraag wat er gebeurt als de luchthavenexploitant of de luchtvaartmaatschappij zwaardere eisen stelt aan de controle dan gerechtvaardigd is voor het doel waarvoor de bevoegdheden zijn gegeven, merk ik het volgende op. Ik wees er al op dat het wetsvoorstel het kader geeft voor een bandbreedte, nader in te vullen via lagere regelgeving en bevoegdheidsuitoefening. De onderkant wordt bepaald door de noodzaak een adequate beveiliging te bieden, de bovenkant door de eis dat geen onevenredige inbreuk op grondrechten wordt gemaakt. De Minister van

Justitie is verantwoordelijk dat de beveiliging binnen deze bandbreedte blijft. De Koninklijke marechaussee controleert dat voor hem op Schiphol. Wanneer het beveiligingspersoneel ten onrechte iemand hardhandig zou fouilleren, kan dit de Minister van Justitie worden toegerekend. Hij heeft immers de verantwoordelijkheid voor de beveiliging, beschikt daartoe over bevoegdheden. Naar aanleiding van de opmerking van deze leden, is bij nota van wijziging artikel 37a aangevuld in de zin dat de Nationale ombudsman bevoegd is voor de uitoefening van publiekrechtelijke taken door het beveiligingspersoneel. De Minister van Justitie is daarop aanspreekbaar.

Onderdeel H

De leden van de VVD-fractie wezen op de woorden «in ieder geval» in de aanhef van artikel 37h, eerste lid. Naar aanleiding van de opmerking van deze leden, stel ik bij nota van wijziging voor deze woorden te schrappen. Behoudens het bepaalde in artikel 37hd zijn andere dan de hier opgesomde maatregelen die een inbreuk maken op grondrechten, bijvoorbeeld het recht op eerbiediging van het persoonlijk leven of de onaantastbaarheid van het lichaam, derhalve niet aan de orde.

Onderdeel I

Terecht wees de VVD-fractie op de onjuiste verwijzing naar artikel 37g, derde lid, in het voorgestelde artikel 37h, vierde lid. Deze verwijzing moet artikel 37g, tweede lid, betreffen. Bij nota van wijziging is dit rechtgezet.

Onderdeel J

De leden van de VVD-fractie vroegen ten aanzien van artikel 37hd hoe de mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen, zich verhoudt tot de eis van artikel 10, eerste lid, en 11 van de Grondwet dat inbreuken op grondrechten worden geregeld bij of krachtens de wet. Artikel 37hd is een bepaling die, in de zin van de Grondwet, toelaat de inbreuken te regelen krachtens de wet. Er is tot op zekere hoogte sprake van vrijwilligheid. De inbreuken op de grondrechten worden geregeld in de vervoersovereenkomst en de passagier die bezwaar heeft tegen dergelijke inbreuken, hoeft geen partij te worden bij deze overeenkomst. Aan de andere kant moet worden erkend dat de vrije keuze soms beperkt is om uit te wijken naar een andere marktpartij die minder vergaande eisen stelt, in aanvulling op de eisen die wel krachtens het publiekrecht gelden. Voor deze situaties waarin de vrije keuze van de passagier meer theorie is dan praktijk, biedt artikel 37hd een aangrijpingspunt voor nadere regulering.

Onderdeel L

De huidige praktijk van afhandeling van vracht bestemd voor vervoer door de lucht wordt gekenmerkt door het feit dat een hele reeks van actoren deze vracht achtereenvolgens – al dan niet fysiek – verwerkt. Deze keten is – in navolging van hetgeen daarover in ECAC-verband is afgesproken – aangegrepen om te komen tot een systeem van controle waarbij elk van de bij de afhandeling van vracht betrokken actoren, ieder voor zich, zorgdraagt voor de beveiliging van de vracht tegen ongeoorloofde interventie. Hiervoor is het wenselijk dat zoveel mogelijk bedrijfsmatige aanbieders van vracht zich laten registreren en zich daarmee vrijwillig onderwerpen aan de regels die de overheid met het oog op de beveiliging van die vracht stelt. Feitelijke controlehandelingen kan een actor achterwege laten, indien en voor zover hij de vracht ontvangt van een actor die, blij-

kens zijn registratie, passende maatregelen heeft genomen zoals voorgeschreven.

De eis dat moet blijken dat de veiligheid en de betrouwbaarheid van de aangeboden vracht is gewaarborgd, wil ik bij nader inzien niet stellen aan de bedrijfsmatige aanbieder van vracht die voor opname in het register in aanmerking wenst te komen. Daartoe stel ik bij nota van wijziging een aanpassing van de formulering van artikel 37 p, tweede en vijfde lid, voor. De in het wetsvoorstel tot dusver opgenomen term «gewaarborgd» kan de suggestie wekken dat de geregistreerde de veiligheid en betrouwbaarheid van de door hem aangeboden vracht feitelijk zou kunnen garanderen. Dit is, zelfs indien passende maatregelen zijn getroffen met het oog op een veilige afhandeling van de vracht, niet mogelijk. Daarbij komt nog dat een actor voorin de keten, bijvoorbeeld de verlader van wie de vracht oorspronkelijk afkomstig is, geen invloed heeft op de toestand van de vracht verderop in de keten en de wijze waarop deze door volgende actoren in de keten wordt afgehandeld. Een risico-aansprakelijkheid wil ik evenmin creëren, gelet op de omvang van de bedrijfstak en de daarbinnen op het spel staande belangen. Een dergelijke aansprakelijkheid staat voorts niet in verhouding tot de aard en mogelijke omvang van het te beschermen belang. De bedrijfsmatige aanbieder van vracht die in het register wenst te worden opgenomen, geeft te kennen zich vrijwillig te onderwerpen aan de regels die de overheid met het oog op de de beveiliging van die vracht stelt. Dit houdt in dat de betreffende aanbieder passende maatregelen heeft genomen zoals voorgeschreven bij de ministeriële regeling, waarnaar ook in artikel 37p, zesde lid, wordt verwezen. Indien blijkt dat in voldoende mate is voldaan aan de van overheidswege gestelde eisen, kan betrokkene overeenkomstig ECAC-afspraken worden aangemerkt als «regulated agent».

Indien vracht bestemd voor vervoer door de lucht wordt aangenomen van een niet-geregistreerde aanbieder, dienen de bij of krachtens de wet voorgeschreven controlehandelingen te worden verricht. Dit geldt ook indien binnen een keten die op zichzelf wordt gekenmerkt door geregistreerde aanbieders, door omstandigheden vracht wordt verwerkt door een niet-geregistreerde. Alle actoren in de keten zijn aldus gebaat bij het geregistreerd zijn van hun zakenpartners. Ik ga ervan uit dat een dergelijk systeem er toe zal leiden dat alle bedrijfsmatige aanbieders van luchtvracht zich zullen laten registreren, teneinde te voorkomen dat zij binnen deze bedrijfstak buiten spel komen te staan.

De maatregelen die zijn voorgeschreven met het oog op de veiligheid en de betrouwbaarheid van de aangeboden vracht, zijn in de eerste plaats de controle, bedoeld in artikel 37k. Deze omvat in ieder geval een onderzoek naar de identiteit van de degene die feitelijk vracht aanbiedt, het stelselmatig onderzoeken van de vracht met de hand, met passende detectie-apparatuur of met behulp van andere technische hulpmiddelen alsmede de verificatie van de luchtvrachtbrief en de verzamelstaat. Evenals bij de controle van personen en bagage, beschikt de Minister van Justitie op grond van artikel 37k, derde lid, over een algemene en bijzondere aanwijzingsbevoegdheid met betrekking tot de uitvoering van de controle en kan hij een aanwijzing geven inzake de aanschaf van detectie-apparatuur indien deze redelijkerwijs niet als passend kan worden beschouwd. Voorts zullen, dit in antwoord op de vraag hierover van de VVD-fractie, ingevolge het nieuwe tweede lid en het zesde lid van artikel 37p, bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over de inhoud van de verklaring die bedrijfsmatige aanbieders van vracht moeten afgeven om te kunnen worden ingeschreven in het register. Uit deze verklaring dient zoals gezegd te blijken dat is voldaan aan de eisen die met het oog op de veiligheid en de betrouwbaarheid van de aangeboden vracht worden gesteld. In nauw overleg met vertegenwoordigers van de luchtvrachtsector zal hieraan nadere invulling worden gegeven. Te denken valt aan technopreventieve maatregelen, zoals afsluitbaarheid of

beveiliging van bedrijfsterreinen, loodsen en kantoren, en bij de vracht behorende documentatie.

Overige opmerkingen

Wat betreft de opmerking van de PvdA-fractie over de mogelijke concurrentievervalsing tussen de Belgische luchthaven Bierset en de luchthaven Maastricht–Aachen Airport hecht ik eraan op te merken dat met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart voor alle lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Chicago en de daarbij behorende Annex 17 dezelfde kaders gelden. Binnen deze kaders wordt de wijze waarop een lidstaat de organisatie en financiering gestalte wenst te geven, vrijgelaten.

In antwoord op een vraag van de PvdA-fractie merk ik op dat de regelgeving rond «Schengen», betrekking hebbend op een vrij verkeer van personen, geen implicaties heeft voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. De regelgeving van het onderhavige wetsvoorstel geldt gelijkmatig voor binnenlands verkeer, verkeer binnen het «Schengen»-gebied en daarbuiten. De controles waarop het onderhavige wetsvoorstel ziet, zijn andere dan de – afgeschafte – controles aan de binnengrenzen van het Schengen-gebied. De verplichting tot controle van personen en bagage en vracht op de aanwezigheid van voor bedreiging geschikte voorwerpen en gevaarlijke goederen als bedoeld in dit wetsvoorstel, vloeit voort uit het Verdrag van Chicago en wordt in dit wetsvoorstel voorgeschreven voor alle vluchten met nationale of internationale bestemming. Vrijstelling of ontheffing van de controle voor bepaalde soorten luchtvaartterreinen of vluchten kan op grond van 37h, vijfde en zesde lid, en artikel 37o, ook slechts plaatsvinden indien de dreiging op deze terreinen of vluchten verwaarloosbaar is.

Een begripsonderscheid tussen het begrip «luchtvaartterreinen» en het in de memorie van toelichting ook wel gebruikte «luchthavens» is, dit in antwoord op een vraag van de VVD-fractie, niet bedoeld. Overeenkomstig de thans geldende Luchtvaartwet wordt in het voorstel tot wijziging van deze wet noodzakelijkerwijs gesproken over de exploitant van een luchtvaartterrein. In de memorie van toelichting wordt hierop ook steeds gedoeld, maar is voor de leesbaarheid aangesloten bij meer gangbaar taalgebruik.

De leden van de D66-fractie vroegen tenslotte of het wetsvoorstel ook geldt voor regionale en kleine luchtvaartterreinen. Dit is inderdaad het geval. Vervolgens vragen zij of dit geen problemen oplevert in financiële of praktische zin. Het wetsvoorstel voorziet op verschillende plaatsen in de mogelijkheid van vrijstellingen en ontheffingen. Deze zijn in het bijzonder opgenomen met het oog op de kleinere luchthavens. Daar waar de beveiligingseis ruimte laat voor versoepeling van de regels en maatregelen, kan en zal hiervan gebruik worden gemaakt.

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals