

Sorgdrager

realiseren op het moment dat men een onderzoek aanvangt.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van de voorstellen van (rijks)wet:

- **Uitvoering van het op 1 maart 1991 te Montreal tot stand gekomen Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan (Wet inzake het merken van kneedspringstoffen) (24675);**

- **Goedkeuring van het op 1 maart 1991 te Montreal tot stand gekomen Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan (24676, R1570).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Stoffelen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Vandaag, op 24 februari 1998, bespreken wij het op 1 maart 1991 te Montreal totstandgekomen Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen en de wet ter uitvoering van dat verdrag. Toch geldt nog steeds onverkort dat verdrag en wet voortgekomen zijn uit de Lockerbie-ramp.

We weten het allemaal nog. In 1988 was een Boeing 747 van de toen nog bestaande Amerikaanse luchtvaartmaatschappij PanAm van Frankfurt via Londen op weg naar New York. Op woensdagavond 21 december stortte dit toestel neer op het Schotse Lockerbie. De 259 inzittenden van het toestel en elf inwoners van Lockerbie kwamen om het leven. In de brokstukken vond de politie sporen van het explosief Semtex, van – zeiden wij toen nog – Tsjecho-Slowaakse makelij. Veel wees op een aanslag.

Het is in de Tweede Kamer al opgemerkt: dit Verdrag van Montreal kwam na en door die ramp met verbazingwekkende snelheid tot stand. Het is op zich treurig dat het zo ontzettend lang geduurd heeft tot wij vandaag verdrag en wet

bespreken en onze goedkeuring eraan kunnen geven. De kernvraag van onze bijdrage is: hoe goed is Nederland nu en hoe goed zijn onze luchthavens nu beveiligd tegen aanslagen met kneedspringstoffen?

Het verdrag verplicht de toetredende landen kneedspringstoffen te merken. De partners in het verdrag verplichten zich verder om het vervoer van niet-gemerkte springstoffen naar of vanuit hun grondgebied te verbieden en te voorkomen. Het verdrag treedt in werking wanneer 35 lidstaten, waarvan ten minste vijf producerende staten, het geratificeerd hebben. Nederland is een belangrijk doorvoerland. Gedurende vijftien jaar mogen oude voorraden met niet-gemerkte springstoffen door politie en krijgsmacht worden gebruikt. Voorraden worden extra bewaakt.

Ik vroeg al hoe veilig Nederland nu wordt door dit verdrag en deze wet? Niet veel, vrezen wij. Heeft de overheid werkelijk een goede controle op het bezit en gebruik van kneedspringstoffen? Hoe is dat in Nederland? Hoe is dat in andere landen?

Persberichten van de laatste jaren maken duidelijk hoe de situatie is. Ik geef enkele voorbeelden.

Krantenberichten van 15 januari 1998: De Bredase Juliët-bende had plannen om koffieshop Palm Beach aan de Tramsingel in Breda op te blazen met Semtex.

En op 10 december 1997: De Utrechtse Rivierenbuurt is geschokt door de vondst van een Semtexbom. Het explosief van ongeveer één kilo was verstoep in een televisietoestel, aldus Het Algemeen Dagblad en Trouw.

Dan een persbericht van 26 juli 1997: Britse veiligheidsexperts schatten dat de IRA nog minstens twee ton Tsjechische Semtex, alsook 650 Kalasnikovs over heeft van een wapenzending die de Libische leider Khadafi halverwege de jaren tachtig deed.

In hoeverre helpen dit verdrag en deze wet bij het bestrijden van bezit en gebruik van kneedspringstoffen, zo vragen wij de minister. Naar wij vrezen helpen verdrag en wet nauwelijks.

Mijnheer de voorzitter! Een tweede reden om de kernvraag "Hoe veilig wordt ons land nu?" te stellen is onze vrees dat onze luchthavens niet beschikken over de apparatuur om niet-gemerkte kneedspringstoffen

op te sporen. Bij de behandeling van deze voorstellen tot nu toe heeft de minister meermalen verklaard dat Schiphol geen nieuwe detectie-apparatuur nodig heeft voor het opsporen van kneedspringstoffen. Wij menen en vrezen dat dit niet zo is. Ter illustratie een ander krantenbericht, van juli 1996: Een simpel digitaal horloge, een paar 9 volts batterijen en een shampooeflesje met nitroglycerine spelen een grote rol in de nachtmerries van iedere veiligheidsdirecteur van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Het zijn de ingrediënten waarmee moderne terroristen probleemloos een bom kunnen produceren. Een balletje Semtex in een schoenzool, draden van het ontstekingsmechanisme in een draagbare computer, een als horloge vermomde tijd klok en ontstekingsmechanisme, gestabiliseerde nitroglycerine in een buisje met het opschrift "contactlensvloeistof"; de meeste Amerikaanse luchthavens beschikken niet over de apparatuur om deze bestanddelen van een bom te herkennen. Van de 75 middelgrote en grote luchthavens beschikken alleen Atlanta en San Francisco over door de Federal Aviation Administration Nation goedgekeurde CTX 5000-scanners en zogenaamde "elektronische neuzen". Die zijn wel in staat om kneedbare, geurloze of vloeibare explosieven op te sporen die zijn vermomd als gewone gebruiksartikelen.

Onze vragen aan de minister zijn de volgende. Is het waar dat Schiphol niet over deze zeer dure detectieapparatuur beschikt? Als het antwoord op die vraag bevestigend is, wil de minister dan bevorderen dat op zijn minst op korte termijn de mogelijkheden bekeken worden om deze vergelijkbare detectieapparatuur wel aan te schaffen en uiteraard te gebruiken?

Voorzitter! Voor wij tot onze conclusie komen, heb ik nog een vraag. Hoeveel landen hebben nu geratificeerd, althans hoeveel en welke NAVO-lidstaten hebben geratificeerd?

Ondanks deze sterke relativeringen van de betekenis van het verdrag en deze wet stemmen wij toch graag in met deze bescheiden maar toch ook wel wezenlijke verbetering van de strijd tegen terroristische aanslagen.



Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! Het verdrag treedt in werking 60 dagen nadat het 35ste land een akte van bekrachtiging of toetreding heeft gedeponereerd, waaronder tenminste 5 producerende staten. Op dit moment hebben 26 landen, waarvan tenminste 5 producenten, het verdrag geratificeerd dan wel zijn toegetreden. Van de 16 NAVO-lidstaten zal Nederland naar verwachting het 6de land zijn dat het verdrag binnenkort zal hebben geratificeerd naast Spanje, Noorwegen, Turkije, Griekenland en Canada.

Het heeft inderdaad, zoals de heer Stoffelen opmerkte, na de totstandkoming van het verdrag zelf lang geduurd voordat de ratificatie aan de orde is. Dat komt doordat het verdrag in vliegende vaart is opgesteld, maar dat daarna onderzoek moeten plaatsvinden naar de aard van de werkstoffen waarbij nogal wat tegenslag was opgetreden.

De kernvraag die de heer Stoffelen stelde, is in hoeverre de Nederlandse luchthavens veilig zijn. In de memorie van toelichting is daarover een aantal opmerkingen gemaakt. Al langere tijd zijn er twee methodes om kneedspringstoffen te detecteren en wel de zogenaamde bulkdetectie die op röntgenstraling berust en de zogenaamde sporendetectie, die op chemische analyse van de samenstelling van een stof berust. Het verdrag waar het nu om gaat, heeft invloed op de laatste methode, omdat door toevoeging van detectiestoffen aan kneedspringstoffen – zoals is voorgeschreven in het verdrag – de sporendetectie wordt vergemakkelijkt.

Nu is er sinds een jaar of twee een nieuwe methode bij gekomen, te weten de tomografie. Dat is een röntgentoepassing, die vergelijkbaar is met de in de gezondheidszorg wel gebruikte CAT-scan. Voor die laatste techniek wordt ook op de luchthaven Schiphol gebruik gemaakt van de zogenoemde CTX-5000.

Bij de totstandkoming van het verdrag in 1991 bevonden alledrie de technieken zich in een technisch minder vergeand stadium dan nu. Men ging er toen van uit, dat sporendetectie in de nabije toekomst van doorslaggevend belang zou worden. Het verdrag zou dan die vorm van detectie aanzienlijk vergemakkelijken. Maar die andere

twee methoden van detectie zijn aanzienlijk opgekomen en de toepassing van röntgendetectie is de laatste jaren aanzienlijk verbeterd, onder andere door de ontwikkeling van de zogenaamde Smart X-ray, naast de CAT-scanmethode die wordt toegepast. Op dit moment is sporendetectie minder belangrijk, omdat met name de praktische toepassing haar beperkingen kent. Ik noem een voorbeeld: deze methode is minder geschikt voor gebruik in bagagekelders. Alleen in Duitsland is deze detectie als voornaamste ingezet en de overige landen passen alledrie de methoden afwisselend toe, afhankelijk van de omstandigheden. De operationele toepassing van die verschillende methoden hangt af van de infrastructurele situatie op de luchthaven. Elke methode moet immers toch adequaat worden geïntegreerd in het normale bedrijfsproces, daarbij in aanmerking genomen de verschillen in detectiesnelheid en in de praktische toepassingsmogelijkheden van elke methode, zoals de omvang van de apparaten, de mogelijkheid om grotere hoeveelheden bagage op gestroomlijnde wijze te verwerken, de ruimte waarin het moet plaatsvinden en dergelijke.

Zoals is meegedeeld, zijn op de korte termijn voor de uitvoering van het verdrag geen grote nieuwe investeringen nodig. Echter, het zal van zowel de technische als de infrastructurele ontwikkelingen afhangen welke detectiemethode in de nabije toekomst meer of minder intensief wordt toegepast. Dit betekent tevens, dat wel degelijk investeringen worden gedaan in detectieapparatuur en in beveiligingsmaatregelen. Bovendien gaat het niet alleen om de detectie van genoemde stoffen, maar ook om de beveiliging van luchthavens in het algemeen. Er worden veel andere inspanningen gedaan ter vergroting van de veiligheid van de burgerluchtvaart. De heer Stoffelen heeft gelijk als hij zegt: dit verdrag vormt in feite maar een bescheiden bijdrage aan de strijd tegen terroristische bomaanslagen. Het heeft echter een wezenlijke betekenis, juist omdat je afwisselend verschillende methoden kunt toepassen.

Ook in internationaal verband zijn verschillende methoden in ontwikkeling. In het kader van de ICAO, de International Civil Aviation Organization, worden in toenemende mate

afspraken gemaakt over beveiligingsmaatregelen, bijvoorbeeld in Annex 17 bij het verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart. Mijn collega van Verkeer en Waterstaat en ik zijn naar aanleiding van die afspraken bezig de Luchtvaartwet te wijzigen, zodat ook Nederland terzake verplichtingen in de wet kent. Die hebben bijvoorbeeld betrekking op strengere regels ter controle van bagage, vracht en post en regels daarvoor moeten dus in de nationale regelgeving worden opgenomen.

Voorts wil ik in dit verband wijzen op het zeer onlangs, namelijk op 15 december 1997, tot stand gekomen verdrag inzake de bestrijding van terroristische bomaanslagen. Dat verdrag bevordert de informatie-uitwisseling en de juridische samenwerking tussen lidstaten met betrekking tot de uitlevering en de vervolging van zogenaamde bomterroristen.

De heer Stoffelen vraagt: hoe is het in Nederland gesteld met de controle op het bezit en gebruik van kneedspringstoffen? De aan de orde zijnde uitvoeringswet inzake het merken van kneedspringstoffen verbiedt onder meer de vervaardiging en het gebruik van ongemerkte kneedspringstoffen. Het verdrag verplicht tot het merken van de kneedspringstoffen bij de productie daarvan, maar het verbiedt op zichzelf het gebruik van die stoffen niet. De voorbeelden die de heer Stoffelen geeft, betreffen handelingen in het criminele circuit. Mensen in dat circuit zullen zich van nature niet aan dit verdrag houden. Nederland is officieel geen productieland van kneedspringstoffen, maar ik sluit niet uit, dat er criminele organisaties zijn die over deze spullen beschikken. Daarbij gaat het echter om een heel ander probleem en dan denk ik aan wapens, explosieven en ander tuig dat in het bezit is van criminele organisaties. Natuurlijk zijn wij in dezen zeer alert, maar dit probleem kan niet met het sluiten van verdragen of met regelgeving opgelost worden. Helaas!

Er is toezicht op het naleven van de uitvoeringswet alsook op de naleving van de Wet explosieven civiel gebruik: de nationale wetgeving voor het rechtmatig gebruik van springstoffen. We hopen dat door het toezicht legaal aanwezige hoeveelheden springstof niet op een

Sorgdrager

gemakkelijk manier in het bezit komen van mensen die naar onze mening die stoffen beter niet kunnen hebben.

□

De heer **Stoffelen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister hartelijk voor de zeer informatieve antwoorden. Ik heb thans nog drie vragen. Allereerst heb ik een vraag die het laatste onderdeel van de beantwoording van de minister betreft.

Het is een feit dat tal van criminele groepen in het bezit zijn van Semtex. De opsporing is moeilijk. In de meeste gevallen zal het gaan om niet gemerkte springstoffen. Beschikken politie en justitie ook in technische zin over de middelen om tot opsporing over te gaan?

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de beveiliging op de luchthavens. Heb ik goed begrepen dat de controle van de bagage wel met de beroemde CTX 5000-scanners gebeurt, de elektronische neuzen? Geldt dat ook voor het voorbeeld dat ik heb gegeven? Iemand smokkelt een balletje Semtex mee in de kennelijk hoge voetzolen, heeft een draagbare computer bij zich met daarin een ontstekingsmechanisme en een tijdsklok en heeft stabiele nitroglycerine in een klein flesje contactlensvloeistof. Dat kan volgens mij allemaal in de handbagage. Het voorbeeld in de krant maakte mij zo ongerust, omdat dit zou betekenen dat er bij bepaalde risicovluchten niet alleen bij de controle van de bagage – die vindt elders plaats – maar ook bij de controle van de persoon zelf een mogelijkheid tot opsporen moet zijn. Daar had mijn twijfel bovenal betrekking op. Mijn zorgen zijn grotendeels weggenomen, maar toch niet helemaal.

In de schriftelijke voorbereiding heeft de minister heel terecht iedere keer gesproken over overleg tussen de NAVO-lidstaten. Het antwoord, geratificeerd in 26 landen en tot nu toe in 5 NAVO-lidstaten, is precies hetzelfde gebleven. Ik neem aan dat de regeringen van de NAVO-lidstaten allemaal vastbesloten zijn om terroristische aanslagen, bijvoorbeeld met Semtex, tegen te gaan. Des te onbegrijpelijker wordt het dat dit verdrag kennelijk niet de interesse heeft, alsof het volstrekt niet relevant zou zijn. Weet de minister wellicht – als het antwoord niet nu kan worden

gegeven, krijgen wij dat later wel schriftelijk – hoe onze vertegenwoordigers in de NAVO-ministerraad, de minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Defensie, opereren in gesprekken met hun collega's over het ratificeren van dit verdrag? Wat zijn de perspectieven? Of moeten wij toch nog zeer lang wachten voordat er zelfs in het kader van de NAVO één lijn wordt getrokken? In de voorbereiding tot nu toe heeft de minister op een gegeven moment gezegd dat het voor de hand ligt om overleg te voeren om enig gelijklopen te bereiken wat de inwerkingtreding betreft. Later heeft de minister evenzo begrijpelijk gezegd dat je natuurlijk niet eindeloos kunt blijven wachten op andere landen. Het is beide waar. Misschien kan de minister althans in het NAVO-stadium de vraag over het overleg in het kader van het bondgenootschap beantwoorden. Overigens geldt nog steeds dat wij graag akkoord gaan met de wet en het verdrag.

□

Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! De eerste vraag van de heer Stoffelen slaat op het bezit van kneed-springstoffen, zoals Semtex, door criminelen of criminele groeperingen. De opsporing daarvan vindt in het algemeen niet plaats door middel van detectie of anderszins, maar door middel van het verkrijgen van informatie dat men dergelijke stoffen, wapens en andere explosieven bezit. Uiteraard zijn de activiteiten van de politie erop gericht om deze stoffen zo snel mogelijk onschadelijk te maken, dat wil zeggen in beslag te nemen. Als je eenmaal over het spul beschikt, hebben wij wel apparatuur om na te gaan of het inderdaad Semtex is. Dat kun je in wezen in alle rust doen, omdat je zelf over de spullen beschikt. Wat dat betreft hoeven wij ons geen zorgen te maken over de mogelijkheden om dat te onderzoeken, maar wel over het gegeven dat te veel mensen over dergelijke spullen beschikken. Maar nogmaals, dat moeten wij in een breder perspectief zien van allerlei spul waarover men niet hoort te beschikken en dat buitengewoon gevaarlijk is.

Voorzitter! Over de beveiliging van de luchthavens heb ik inderdaad gezegd dat Schiphol ook volgens de CAT-scanmethode detecteert met de

CTX 5000. Afwisselend de verschillende methodes toepassen is goed, omdat je dan op een afwisselende manier actief blijft met het screenen van bagage. Het is niet zo dat personen door dat apparaat gaan. Met andere woorden: de veiligheidscheck van personen die een vliegtuig ingaan, gebeurt met woorden, maar ook door een apparaat. Je kunt natuurlijk nooit voor de volle 100% garanderen dat er niet een keer spul meegaat dat niet meemoet. Maar ik weet wel dat de luchthaven Schiphol er zeer op gespitst is om via zeer geavanceerde methodes te herleiden of er inderdaad verkeerd gedrag wordt vertoond, dan wel verkeerde spullen worden meegevoerd. Ik denk niet dat het verstandig is, hier in het openbaar te spreken over de vraag, hoe dat precies gebeurt.

Voorzitter! Inderdaad hebben dezelfde vijf NAVO-lidstaten die in de stukken worden genoemd nu het verdrag geratificeerd. Het klopt dat dat een beetje verbazing wekt. Nederland heeft dit punt wel aan de orde gesteld in de speciale werkgroep die in NAVO-verband over dit soort dingen spreekt, wat helaas nog niet tot resultaten heeft geleid. Maar ik vind niet dat Nederland daarom ratificatie van het verdrag moet uitstellen. Wel vind ik dat Nederland moeite moet blijven doen om inderdaad anderen ertoe te bewegen, het verdrag te ratificeren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 1998 (25600-VIII) (beraadslaging over het deel Cultuur).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Staatssecretaris **Nuis**: Voorzitter! Ik dank de geachte afgevaardigden voor hun als altijd interessante