

Vergaderjaar 2017–2018

**34 684**

## **Wijziging van de Luchtvaartwet met het oog op de aanwijzing van luchtvaartterreinen waarvan gebruikt dient te worden gemaakt voor de landing van vluchten die een sterk verhoogd risico vormen om te worden gebruikt voor drugsmokkel**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 6 december 2017

Met genoegen heb ik kennisgenomen van de instemmende reactie van de leden van de fracties van de VVD, het CDA en de SGP. De leden van de fracties van de VVD en SGP hebben nog enkele vragen over het voorstel. Deze vragen zal ik hierna, mede namens mijn ambtgenoot de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beantwoorden in de volgorde waarin ze zijn gesteld.

#### **I ALGEMEEN**

De leden van de VVD-fractie vragen zich af in hoeverre de pakkans substantieel gestegen is sinds de invoering van 100%-controles op Schiphol.

Uit gegevens van de betrokken diensten blijkt dat t.o.v. heel 2003 het totaal aantal op Schiphol aangehouden smokkelaars op vluchten die sinds 11 december 2003 gefaseerd onder het 100%-controleregime zijn gaan vallen in 2004 fors is gestegen en dat dat aantal, na een sterke daling in 2005 en 2006, de jaren daarna vervolgens stabiel genoemd kan worden. Het doel van de 100%-controles was om het controleniveau op de luchthaven Schiphol door de douane op te voeren tot een niveau waarop de pakkans dusdanig is dat het beoogde ontmoedigingseffect ontstaat. Dit doel is goeddeels bereikt.

Deze leden zijn voorts benieuwd of er meer drugsmokkel via andere wegen (bijvoorbeeld smokkel via schepen) dan via de luchtvaart te constateren valt nu de pakkans aanzienlijk hoger is. Hoe wordt hier vervolgens op ingespeeld om ook deze smokkelroute zoveel mogelijk te sluiten?

Of er inderdaad, zoals deze leden lijken te veronderstellen, zogeheten «verplaatsingseffecten» optreden als gevolg van de in 2003 ingestelde 100%-controles op de luchthaven Schiphol kan ik niet zeggen. Uit het Nationaal Dreigingsbeeld (NDB) 2017 dat mijn ambtsvoorganger de Kamer op 1 juni van dit jaar heeft gestuurd (Kamerstukken II 2016/17,

29 911, nr. 157) blijkt dat criminele samenwerkingsverbanden gebruik maken van verschillende kanalen om verdovende middelen in te voeren. Het merendeel van de cocaïne uit Zuid-Amerika wordt naar Europa gesmokkeld via commerciële (container)vaart. Een link met de 100%-controles op Schiphol wordt echter niet gelegd in het NDB 2017.

Wat ik wel met zekerheid kan zeggen, is dat – ook – de aanpak van drugssmokkel via zeehavens al jaren een prioriteit van mij, het OM, de politie en de Douane is. Bij de aanpak van drugssmokkel vindt internationale samenwerking plaats van OM en politie met onder andere Eurojust, Europol, de Kustwacht voor het Koninkrijk in het Caribisch gebied, Het Recherchesamenwerkingsteam (RST) aldaar en het Maritime Analysis and Operations Center – Narcotics in Lissabon. Ook vindt er internationale douanesamenwerking plaats, zowel met landen binnen de EU als daarbuiten; naast de participatie in multidisciplinaire verbanden kan bijvoorbeeld gedacht worden aan bilaterale samenwerking met België respectievelijk Brazilië. Daarnaast vindt er bilaterale samenwerking plaats met buurlanden. Ook met overzeese gebieden van het Koninkrijk en met Suriname, de Verenigde Staten en Brazilië wordt nauw samengewerkt om de drugssmokkel zo dicht mogelijk bij de bron tegen te houden.

De leden van de VVD-fractie vragen of zij het goed begrijpen dat dit voorstel geenszins impliceert dat controle op drugs op andere luchthavens dan Schiphol wordt gestopt. Hoe wordt daar de drugssmokkel tegengegaan?

Na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal de controle op drugs op andere luchthavens dan Schiphol onverminderd doorgaan, zo kan ik deze leden verzekeren. De Douane en Koninklijke marechaussee hebben op de internationale luchthavens die ons land rijk is (toezichts)taken. Dit toezicht geschiedt risicogericht en informatiegestuurd.

Tevens lezen deze leden dat militaire vluchten vanuit de in het wetsvoorstel genoemde zes landen niet als risicovlucht worden aangemerkt en dus ook op andere luchthavens dan Schiphol mogen landen. Deze leden constateren echter dat er in het verleden wel degelijk incidenten zijn geweest met militaire vluchten. Hoe worden deze vluchten dan toch gecontroleerd?

Militaire verkeersvluchten vanuit de zes in de toelichting genoemde landen vallen inderdaad niet onder het 100%-controleregime. De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal daar ook niets aan veranderen. De aanwijzing van een bepaalde categorie verkeersvluchten als risicovlucht geschiedt namelijk slechts als er sprake is van een structureel risico op drugssmokkel via deze vluchten. Of dit structurele risico aanwezig is, wordt beoordeeld aan de hand van een breed palet aan factoren, zoals cijfers van de controles, risicoanalyses, relevante omstandigheden en de aard van en het aantal geconstateerde overtredingen. Bij militaire vluchten is er geen sprake van een structureel risico op drugssmokkel.

Het feit dat militaire vluchten uit de zes genoemde landen niet onder het 100%-controleregime vallen betekent overigens niet dat deze vluchten in het geheel niet worden gecontroleerd. Tot de (toezichts)taken van de Douane en Koninklijke marechaussee op de internationale luchthavens die ons land rijk is behoort ook het toezicht op militaire verkeersvluchten. Ook dit toezicht geschiedt risicogericht en informatiegestuurd.

De leden van de VVD-fractie vragen of en hoe extra capaciteit beschikbaar is indien ook vluchten uit andere landen dan de in het wetsvoorstel genoemde zes landen worden aangemerkt als risicovlucht.

De capaciteit van zowel Douane als Koninklijke marechaussee wordt zo gericht en flexibel mogelijk ingezet, op de hoogste risico's. Zoals ik in de memorie van toelichting uiteen heb gezet, is het 100%-controleregime al jarenlang van toepassing op vluchten uit dezelfde zes landen en zijn de ontwikkelingen op dit gebied stabiel. Mocht het 100%-controleregime in de toekomst niettemin van toepassing worden verklaard op vluchten uit meer of andere landen, dan zal de daarvoor benodigde (extra) handhavingsinzet van de Douane en de Koninklijke marechaussee en de financiering daarvan onderdeel van de besluitvorming zijn.

De aan het woord zijnde leden vragen tot slot hoe de passagiers op de hoogte worden gebracht van het feit dat er een 100%-controle is.

Bij aankomst op Schiphol worden reizigers op 100%-controlevluchten in de gates die voor de afhandeling van dergelijke vluchten zijn ingericht geïnformeerd over de onderdelen van dergelijke intensieve controles. De informatie wordt op informatieposters- en borden gegeven, in het Nederlands, Engels, Spaans en Papiament. Reizigers die voor een nadere controle zijn geselecteerd worden overgebracht naar een aparte ruimte. Daar hangen informatieborden waarop – in het Engels en Nederlands – informatie wordt gegeven over het verdere (controle)proces. Naar aanleiding van een aanbeveling van de Nationale ombudsman geeft de Douane via de digitale douane-media (de website en de Douane Reizen App) in algemene zin verdiepende informatie over haar bevoegdheden en de verplichtingen van de reizigers daaraan mee te werken.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af of het een bewuste keuze is geweest om niet in het wetsvoorstel zelf te regelen dat militaire vluchten niet zijn aangewezen als risicovlucht. Zou het niet duidelijker zijn dat wel te doen?

Inderdaad is het een bewuste keuze om niet in het wetsvoorstel zelf te regelen dat militaire vluchten niet zijn aangewezen als risicovlucht. Aan deze keuze liggen wetstechnische overwegingen ten grondslag. De categorie «militaire vluchten» is namelijk geen vastomlijnde categorie. Onder deze noemer worden niet alleen vluchten geschaard die door Defensie zelf worden uitgevoerd, maar ook vluchten van commerciële luchtvaartmaatschappijen in opdracht van Defensie. Dit maakt een generieke uitzondering voor «militaire» vluchten in de wet te weinig flexibel. In de nog tot stand te brengen ministeriële regeling, houdende de aanwijzing van verkeersvluchten als risicovlucht, kan worden gewerkt met een gedifferentieerd (en eenvoudiger te wijzigen) systeem van specifieke uitzonderingen voor vluchten met een (overwegend) militair karakter, dat zoveel mogelijk aansluit bij de uitvoeringspraktijk.

## **II ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### *Artikel I*

#### *Artikel 37x*

Het is inderdaad niet de bedoeling dat bij elke verkeersvlucht afzonderlijk dient te worden vastgesteld dat er sprake is van een risicovlucht. De tekstsuggestie van de leden van de SGP-fractie brengt de daadwerkelijke bedoeling van de bepaling beter tot uitdrukking dan de huidige tekst. Ik heb deze suggestie daarom overgenomen en daartoe een nota van wijziging uitgebracht.

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
F.B.J. Grapperhaus