



EINDHOVEN AIRPORT BELICHT

VEILIGHEID, (TRANSIT)CRIMINALITEIT
EN DE AANPAK VAN ONDERMIJNING

Richard Staring
Emily Berger
Juno van Esseveldt
Joey Wolsink

Beke *reeks*

EINDHOVEN AIRPORT BELICHT

EINDHOVEN AIRPORT BELICHT

VEILIGHEID, (TRANSIT)CRIMINALITEIT
EN DE AANPAK VAN ONDERMIJNING

Richard Staring
Emily Berger
Juno van Esseveldt
Joey Wolsink

Beke // reeks

Colofon

In opdracht van:

Driehoek-plus Eindhoven (gemeente Eindhoven, politie, Openbaar Ministerie en Belastingdienst)
aangevuld met Douane, Koninklijke Marechaussee en Eindhoven Airport N.V.

Met medewerking van:

Christa Dinnissen, Henk Ferwerda en Leanne Sixma

Omslagillustratie en opmaak:

Marcel Grotens (Bureau Beke)

Staring, R., Berger, E., Van Esseveldt, J. & Wolsink, J.

EINDHOVEN AIRPORT BELICHT

Veiligheid, (transit)criminaliteit en de aanpak van ondermijning

© 2024, Bureau Beke

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors.

Alle rapporten van Bureau Beke zijn gratis te downloaden via bureaubeke.nl

Voorwoord

In deze studie wordt de werkelijkheid op Eindhoven Airport op twee manieren beschreven. Ten eerste gaat het om de geregistreeerde werkelijkheid via de registraties van de Koninklijke Marechaussee, politie en Douane. Daarnaast wordt uitgebreid verslag gedaan van de niet-geregistreeerde werkelijkheid op basis van gesprekken met professionals werkzaam bij publieke en private partijen die verbonden zijn met Eindhoven Airport. Veel van wat zij vertellen, gaat over hun indrukken en ideeën over wat er in de context van ondermijnende criminaliteit op Eindhoven Airport gebeurt. Deze beelden – dat is evident – hoeven geen gelijke tred te houden met situaties zoals die hebben plaatsgevonden of met processen zoals die feitelijk verlopen. De geïnterviewden zijn kundig op hun terrein en spreken zich soms ook uit over andere terreinen. Een medewerker van de Koninklijke Marechaussee die bijvoorbeeld bij de grensbewaking werkt, hanteert niet per definitie de juiste beelden over de integraliteit van de beveiligingsmaatregelen (BBLV). Tegelijkertijd maken deze beelden – treffend of minder treffend – deel uit van de werkelijkheid en beïnvloeden ze ook diezelfde werkelijkheid. Het Thomas-theorema stelt dat als mensen situaties als werkelijk definiëren, die situaties werkelijke gevolgen hebben. Dit betekent dat de definitie van een situatie van invloed is op het handelen van mensen: beelden worden als werkelijkheid gezien, daar handelen mensen naar en daar reageren anderen (soms) ook op. Beelden doen er dus toe, ongeacht of ze recht doen aan de situatie of als ze gezien formele richtlijnen niet waar kunnen zijn. Vanuit deze sociologische wetmatigheid is het dan ook van belang om deze beelden te beschrijven. Niet in de context van een rechtszaak of politieonderzoek ter ondersteuning van het bewijs, maar juist wel in een criminologische studie naar ondermijnende criminaliteit en kwetsbaarheden in de aanpak hiervan. Waar mogelijk hebben we in een bijzin of in een voetnoot deze beelden gecontextualiseerd.

Vanuit de gemeente Eindhoven, de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de Nederlandse Politie, het Openbaar Ministerie, de Belastingdienst en Eindhoven Airport N.V. is het rapport door verschillende medewerkers op tenminste twee momenten kritisch bekeken en gelezen. We hebben de leden van deze leescommissie gevraagd de rapportage vooral te corrigeren op eventuele onjuistheden en aan te geven waar privacyaspecten en opsporings- en veiligheidsbelangen in het geding zijn. Deze externe kritische blik heeft de wetenschappelijke kwaliteit en de betrouwbaarheid van het rapport verhoogd. Het heeft er ook toe geleid dat een beperkt aantal passages de eindversie uiteindelijk niet hebben gehaald. Daarbij ging het uitsluitend om passages waarin we specifieke beveiligingsprocedures of opsporingsmethoden te inzichtelijk hebben gemaakt. Het verwijderen van deze passages heeft de conclusies op geen enkele wijze beïnvloed. Om dezelfde redenen van vertrouwelijkheid en veiligheid kunnen we de vele mensen die hebben bijgedragen aan dit onderzoek evenmin persoonlijk bedanken. We willen alle respondenten dank zeggen voor hun bijdrage aan dit rapport en de contactpersonen bij de verschillende intelligence-afdelingen van de politie, de Koninklijke Marechaussee en de Douane in het bijzonder. We danken tot slot de opdrachtgever voor het vertrouwen in Bureau Beke. Een speciaal woord van dank aan de 'basisteamprogrammameerder Ondernijning' van de gemeente Eindhoven en de 'ontkleurd projectleider' van de Taskforce RIEC Brabant-Zeeland die als een spin in het denkbeeldige web tijdens alle onderzoeksfases hebben meegewerkt aan – en vooral ook op een constructieve wijze hebben meegedacht over – de oplossingen voor de barrières die onderzoekers onherroepelijk tegenkomen in een onderzoek naar ondernijning, georganiseerde misdaad en de aanpak hiervan.

Richard Staring, Emily Berger, Juno van Esseveldt, Joey Wolsink

Arnhem, juni 2024

Inhoud

	Voorwoord	5
	Inhoudsopgave	7
	Afkortingenlijst	10
	Samenvatting	11
1	Eindhoven Airport en risico's op ondermijning	29
1.1	Eindhoven Airport en ondermijning	30
1.2	Onderzoeksvragen	33
1.3	Onderzoeksgebied en onderzoeksmethoden	34
1.4	Leeswijzer	50
2	De achtergrond, kenmerken en processen van Eindhoven Airport	53
2.1	Een nadere duiding van Eindhoven Airport	54
2.2	De processen op Eindhoven Airport	71
2.3	Conclusie	88
3	De aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport en kwetsbaarheden	91
3.1	Inleiding: een aanpak bepaald door veiligheidsbelangen	92
3.2	Werken op Eindhoven Airport: veiligheidsonderzoek, toegangsbeheer en integriteit	93
3.3	Controle, opsporing en toezicht	110
3.4	Ondermijningsgerichte samenwerkingsaanpakken	132
3.5	Conclusie	148

4	Blinde vlekken en de vele gezichten van ondermijning op Eindhoven Airport	155
4.1	Inleiding	156
4.2	Een beeld van de blinde vlekken op en rondom Eindhoven Airport	157
4.3	De vele gezichten van ondermijning	161
4.4	De Januskop van het 'kleinschalige en familiale Eindhoven Airport'	166
4.5	Conclusie	170
5	Een beschrijvende analyse van de bedrijventerreinen op en rondom Eindhoven Airport	173
5.1	Bedrijvenanalyse	174
5.2	Flight Forum	175
5.3	Park Forum	182
5.4	Eindhoven Airport	186
5.5	Conclusie	191
6	Aard, omvang en ontwikkelingen van (ondermijnende) criminaliteit op Eindhoven Airport	195
6.1	Over (ondermijnende) criminaliteit op Eindhoven Airport, toen en nu	197
6.2	Ondermijning op en rondom Eindhoven Airport in de media	198
6.3	Criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport: registraties en ervaringen	201
6.4	Passanten met criminele antecedenten	208
6.5	Mensensmokkel	213
6.6	Mensenhandel	224
6.7	Drugsmokkel	232
6.8	Andere vormen van transitcriminaliteit	241
6.9	Witwassen	245
6.10	Corruptie en andere vormen van niet-integer handelen	255
6.11	Blinde vlekken: General Aviation en de bagagehal	262
6.12	Conclusie: van geregistreerde criminaliteit naar ondermijning	264
7	Slotbeschouwing en aanbevelingen	273
7.1	Uitgangspunten van het onderzoek	274
7.2	Aanleiding van het onderzoek en begeleidende vragen	275
7.3	Wat karakteriseert Eindhoven Airport?	276
7.4	Centrale conclusies	278
7.5	Verdere aanknopingspunten voor toezicht en aanpak	289

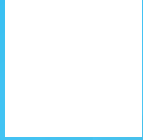
Literatuur	295
-------------------	------------

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht postcodegebieden Eindhoven Airport, Flight Forum en Park Forum	314
Bijlage 2: Overzicht respondenten	315
Bijlage 3: Interviewprotocollen	319
Bijlage 4: Infosheet publieke partners	324

Afkortingenlijst

AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
ANPR	Automatic number plate recognition
AVIM	Afdeling Vreemdelingenpolitie, Identificatie en Mensenhandel
AVO	Ambtelijk vooroverleg
BBLV	Beveiliging burgerluchtvaart
BTBB	Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
DLTC	Douane Landelijk Tactisch Centrum
EAC-m	Eindhovense Aeroclub Motorvliegen
EAP	Eindhoven Airport
EU	Europese Unie
FIU	Financial Intelligence Unit
GA	General Aviation
LIEC	Landelijk Informatie- en Expertise Centrum
LTC	Landelijk Tactisch Commando
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KMar	Koninklijke Marechaussee
MIT	Multidisciplinair Interventie Team
MTV	Mobiel Toezicht Veiligheid
NEU	Niet-EU
NSOC	Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit
OM	Openbaar Ministerie
OMG	Outlaw motorcycle gang (criminele motorbende)
OV	Openbaar vervoer
RIEC	Regionaal Informatie- en Expertise Centrum
SRA	Security Restricted Area's
TCI	Team Criminele Inlichtingen
TOL	Team Ondernijning Luchthaven
VGB	Verklaring van Geen Bezwaar
VOG	Verklaring Omtrent het Gedrag



Samenvatting



Inleiding

De technologieregio Eindhoven is als Brainport Eindhoven sinds 2016 de derde Nederlandse mainport. In de Brainport Eindhoven-visie is Eindhoven de centrumstad en vormt het luchthavengebied een van de drie grote werkgebieden, naast Brainport Industries Campus en het Goederen Distributie Centrum. Het luchthavengebied bestaat uit de civiele luchthaven Eindhoven Airport, het bedrijventerrein Eindhoven Airport, kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum en de Vliegbasis Eindhoven van de Koninklijke Luchtmacht. Eindhoven Airport vormt ontegenzeggelijk een belangrijk lokaal logistiek knooppunt voor de regio Brabant en ook breder voor Nederland. Tussen 1984 en 2005 is het aantal passagiers gegroeid van 100.000 naar 1 miljoen en in 2023 bereikte Eindhoven Airport een recordaantal passagiers: 6,8 miljoen. Het aantal vliegbewegingen lag in dat jaar ook nagenoeg op het maximumaantal. Luchthavens zijn net als zeehavens logistieke knooppunten, waar personen, goederen en informatie passeren. Voor de inkomende passagiers vormt de luchthaven de grens en de toegang naar lokale steden en het achterland, waar de luchthaven voor de uitgaande passagiers juist de verbinding met de rest van de wereld vormt. Logistieke knooppunten zijn tevens kwetsbaar voor georganiseerde misdaad. Via logistieke knooppunten passeren namelijk niet alleen legitieme processen, goederen en financiën, want deze bieden ook ruimte voor criminele activiteiten en stromen. De Nederlandse overheid heeft in mei 2021 aangegeven de aanpak van georganiseerde misdaad in de internationaal belangrijke mainports (luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven) met bijna 7 miljoen euro te versterken (Nelen, Van Wingerde, Bisschop & Moerland, 2023). Brainport Eindhoven als derde Nederlandse mainport valt echter niet onder deze mainportaanpak van risicolocaties en heeft diensgevolge ook geen additionele ondermijningsgelden voor de aanpak ontvangen.¹

Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen

De veronderstelling dat Eindhoven Airport als logistiek knooppunt een geleghedsstructuur voor criminaliteit vormt en vermoedelijk samengaat met verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit, is een van de startpunten geweest van dit onderzoeksproject. De lokale driehoek-plus² van de gemeente Eindhoven wil daarom meer zicht krijgen op de mogelijke activiteiten van de georganiseerde criminaliteit op en via Eindhoven Airport en heeft opdracht gegeven tot dit onderzoek. Voor een eventuele gezamenlijke aanpak van ondermijning op en via Eindhoven Airport als logistiek knooppunt is een actueel ondermijningsbeeld van Eindhoven Airport noodzakelijk, zo gaf de lokale driehoek-plus Eindhoven aan op 8 december 2022. In dit ondermijningsbeeld diende

een breed beeld over de aanwezigheid van ondermijning op Eindhoven Airport, de werking hiervan en eventuele blinde vlekken – plekken of processen waar op Eindhoven Airport (te) weinig zicht op is – aan bod te komen. Voor onderhavig onderzoek is dit vertaald in de volgende vier centrale onderzoeksvragen:

1. Wat is de aard en omvang van de geregistreerde criminaliteit op het logistieke knooppunt van Eindhoven Airport, dat bestaat uit het burgervliegveld op het terrein van de Vliegbasis, het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum en Park Forum?
2. In hoeverre en hoe kan de geregistreerde criminaliteit gerelateerd worden aan lokale, nationale en internationale ondermijnende criminaliteit?
3. Welke kwetsbaarheden bevorderen deze ondermijning?
4. Wat betekent voorgaande voor de publiek-private aanpak van de problematiek?

Onderzoeksmethodiek

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, zijn de volgende onderzoeksactiviteiten uitgevoerd: analyse van beleidsdocumenten, wetenschappelijke literatuur, mediaberichten en openbaar gepubliceerde rechtszaken, (groeps) interviews met in totaal negentig professionals werkzaam bij publieke en private organisaties op of voor Eindhoven Airport, acht observaties c.q. rondleidingen op en rondom de luchthaven, analyse van registraties door politie, KMar en Douane en een analyse van bedrijven op de omliggende bedrijventerreinen. Het onderzoek kent ook een aantal beperkingen:

1. Strakke geografische afbakening van het onderzoeksgebied
2. Justitiële data (BVH & BPS) beperkt tot artikel 8-informatie
3. Sterke focus op interviews met professionals
4. Sterke focus op klassieke verschijningsvormen van georganiseerde misdaad en onderbelichting van de risico's rondom, bijvoorbeeld, cybercriminaliteit.

Leeswijzer

In deze samenvatting geven we de belangrijkste onderzoeksbevindingen. Paragraaf 1 gaat allereerst in op de kenmerken van Eindhoven Airport. Vervolgens worden in paragraaf 2 de aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport en kwetsbaarheden beschreven. In paragraaf 3 komen de blinde vlekken, kennis over ondermijning en kleinschaligheid van Eindhoven Airport aan bod. In paragraaf 4 worden de resultaten van de analyse van de bedrijventerreinen rondom Eindhoven Airport gegeven. In paragraaf 5 gaan we in op de aard, omvang en

ontwikkelingen van (ondermijnende) criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport. In paragraaf 7 volgen tot slot de centrale conclusies van het onderzoek en aanbevelingen.

1 Kenmerken van Eindhoven Airport

Voor de criminele fenomenen die plaatsvinden op en rondom Eindhoven Airport en de aanpak hiervan is het van belang om allereerst de kenmerkende eigenschappen van Eindhoven Airport op een rij te zetten. In hoofdstuk 2 gaan we uitgebreid in op de achtergrond, kenmerken en processen van Eindhoven Airport. De volgende kenmerken zijn typerend voor Eindhoven Airport:

- Eindhoven Airport is de tweede passagiersluchthaven van Nederland – na Schiphol – en vervult daarmee een belangrijke rol binnen de luchtvaart. Schiphol is met het tienvoudige aantal passagiers beduidend groter dan Eindhoven Airport.
- Eindhoven Airport is gevestigd op militair terrein. Eindhoven Airport N.V. is de civiele medegebruiker van de vliegbasis die het luchthaventerrein gebruikt voor de burgerluchtvaart, met lijndiensten, zaken- en vakantiechartervluchten. Eindhoven Airport maakt deels gebruik van militaire voorzieningen: de verkeersleiding, brandweer, geneeskundige dienst, meteorologische dienst en vogelwacht. Het militaire gedeelte blijft verder buiten beschouwing in dit onderzoek.
- Eindhoven Airport is een passagiersvliegveld en heeft geen vrachtvervoer. Eindhoven Airport richt zich volledig op de burgerluchtvaart en op de privé- en zakenluchtvaart die op termijn van Eindhoven Airport gaat verdwijnen. De afwezigheid van vrachtvervoer heeft consequenties voor de aard en de bestrijding van georganiseerde criminaliteit.
- Eindhoven Airport wordt vooral gebruikt als point-to-point bestemming, dat wil zeggen een bestemming die als eindlocatie dient en waar in vergelijking met Schiphol relatief weinig passagiers overstappen op een andere vlucht.
- De bestemmingen van Eindhoven Airport liggen met name binnen de Europese Unie (EU) en het Schengengebied. Voor de verschillende controles op de luchthaven is dit een belangrijk gegeven, aangezien er binnen het Schengengebied vrij verkeer van personen en binnen de EU vrij verkeer van goederen is. Eindhoven Airport heeft wel een beperkt aantal vluchten op steden en landen buiten de EU en/of Schengen, waaronder ook belangrijke migratiebronlanden als Turkije en Marokko en daarnaast ook bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk.

- Het bedrijf Eindhoven Airport N.V. heeft relatief weinig werknemers en heeft bijna alle vliegveldprocessen uitbesteed aan andere bedrijven. Er is één afhandelingsbedrijf³ en één beveiligingsbedrijf, wat het aantal bedrijven op Eindhoven Airport relatief overzichtelijk maakt.
- Eindhoven Airport blijft ondanks de groei dat het heeft doorgemaakt een kleinschalig vliegveld. Deze kleinschaligheid is prettig voor de passagiers en vertaalt zich in een familiale organisatiecultuur binnen Eindhoven Airport. Het kleinschalige karakter en de ons-kent-ons mentaliteit – met relatief veel medewerkers in leidinggevende posities die een groot deel van hun leven werkzaam zijn bij Eindhoven Airport en elkaar allemaal (geruime tijd) kennen – dragen hier allemaal aan bij.
- Eindhoven Airport moet zich verhouden tot de ambities van onder andere de gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten en bedrijven. Zij streven ernaar de regio als Brainport Eindhoven en derde mainport verder te laten ontwikkelen en groeien. In deze ambitie spelen Eindhoven Airport en het gebied rondom Eindhoven Airport een belangrijke rol. Eindhoven Airport ligt in een omgeving met een goed ontwikkeld wegennet en in relatieve nabijheid van België en Duitsland.

2 De aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport en kwetsbaarheden

Voor dit onderzoek is de brede aanpak op en rondom Eindhoven Airport op het gebied van veiligheid, criminaliteit, integriteit en (zijdelings en specifiek) ondermijning in kaart gebracht. Hierbij is zowel naar publieke als private actoren gekeken. Op basis van gesprekken met professionals zijn er binnen de aanpak verschillende knelpunten en kwetsbaarheden naar voren gekomen. In combinatie met kennis over de geregistreerde criminaliteit kunnen aanbevelingen worden gegeven over de aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport.

Beveiligingsmaatregelen

Wat betreft beveiligingsmaatregelen – denk aan screening van personeel, toegangsbeheer en controle van passagiers – is het van belang voorop te stellen dat deze voldoen aan wet- en regelgeving. De maatregelen zijn door de luchthavenexploitant vastgelegd in het luchthavenbeveiligingsprogramma en de securitymanual. Het programma is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (BBLV) en goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid. Daarbij constateren we dat deze zijn ingegeven vanuit

veiligheid op de luchthaven en aan boord van vliegtuigen. Veiligheid staat voorop op Eindhoven Airport, maar hangt uiteraard ook samen met commerciële belangen. Een veilig vliegvervoer is essentieel voor de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport en gelieerde private partijen; het smokkelen van illegale goederen of personen via de luchthaven raakt Eindhoven Airport niet op dezelfde manier als een kaping of bomontploffing zou doen. Het tegengaan van georganiseerde criminaliteit is daarmee geen wettelijke taak noch een natuurlijke prioriteit. Mede door de wettelijke verplichtingen en de verschillende taakstellingen⁴ van de Koninklijke Marechaussee (KMar), de Douane en de particuliere beveiliging bestaat er een sterke focus op de beveiligingsmaatregelen op Eindhoven Airport. Daardoor wordt er in de controles van passagiers en personeel op de luchthaven door de verschillende partijen niet expliciet en structureel op illegale goederen die gesmokkeld kunnen worden, zoals drugs of geld, gecontroleerd. Naast verschillende taakstellingen van de betrokken organisaties spelen hierbij ook het vrije verkeer van personen en goederen binnen het Schengengebied c.q. de Europese Unie (EU) en capaciteitstekorten die soms samenhangen met wet- en regelgeving een rol.

Ondermijningsgerichte initiatieven

Recentelijk zijn de verschillende diensten op Eindhoven Airport op verschillende manieren bezig met het tegengaan van georganiseerde criminaliteit, waarbij de focus van de KMar naast mensenhandel en mensensmokkel vooral ligt op het gebied van integer personeel. Deze aanpak moet nog verder vorm krijgen, waarvoor tijd en aandacht nodig is, en moet Eindhoven Airport zich nog echt eigen maken. Kennis en bewustzijn lijkt bijvoorbeeld nog niet volledig op de werkvloer te landen. Bij de publieke partijen zijn er beloftevolle samenwerkingsinitiatieven ontplooid in de vorm van het Team Ondermijning Luchthaven (TOL) en via het handhavingsknelpunt liquide middelen. Er zijn nog verschillende aandachtspunten (bijvoorbeeld capaciteitstekort en onzekerheden over het voortbestaan), maar het zou goed zijn als dergelijke aanpakken meer structureel en breder vorm kunnen krijgen.

Kwetsbaarheden

Ondanks dat de beveiligingsmaatregelen op Eindhoven Airport voldoen aan wet- en regelgeving, zijn er op een aantal vlakken kwetsbaarheden naar voren gekomen zoals respondenten die vanuit hun beelden en ervaringen identificeren. Op en rondom Eindhoven Airport gaat het om kwetsbaarheden die voortkomen uit:

- De taakstellingen en de focus van de controle (waardoor er potentieel veel drugs en geld kan worden gesmokkeld)
- Procedures op Eindhoven Airport (niet consequent naleven van procedures en gebrek aan interne controle)
- Een gebrek aan toezicht, met kwetsbare locaties tot gevolg (bagagehal, aero-club, bedrijventerrein)
- Een focus op bedrijfsvoering en personeelskrapte (waardoor de screening niet altijd goed wordt nageleefd en er potentiële risico's zijn door de kwaliteit en achtergrond van personeel)
- Beperkingen samenhangend met wet- en regelgeving (die de screeningsfrequentie van personeel bepaalt en er beperkingen in informatiedeling zijn).

3 Blinde vlekken, kennis en kleinschaligheid

Blinde vlekken

Uit de gesprekken met professionals werkzaam op en rondom Eindhoven Airport werd duidelijk dat er diverse zogenoemde 'blinde vlekken' bestaan. De belangrijkste blinde vlekken die naar voren zijn gekomen, zijn General Aviation – het gedeelte van de luchthaven voor zaken- en privévluchten –, de bedrijventerreinen en de Eindhovense Aero Club Motorvliegen. Deze blinde vlekken gaan vaak samen met gering, dan wel afwezigheid van, toezicht en controle en allerlei specifieke aannames over de risico's op en de aanwezigheid van ondermijnende criminaliteit. De voornaamste verklaringen voor deze blinde vlekken zijn een werkwijze die vooral gebaseerd is op signalen, specifieke (landelijke) taakstellingen en prioriteiten van de organisaties, een afwezige of gebrekkige samenwerking, al dan niet in actie komen en, tot slot, de 'gevoeligheid' die samen kan gaan met het in kaart brengen van deze blinde vlekken.

Kennis over ondermijning

Voor een effectieve aanpak van ondermijning is het, naast het in kaart brengen van het bestaan van blinde vlekken, voor de verschillende private en publieke instanties op Eindhoven Airport van belang om kennis te hebben over wat ondermijning is, hoe de verschillende criminele fenomenen er uitzien en wat de mogelijke risico's zijn. Niet alleen bij het management, maar in alle lagen van de organisaties. Het blijkt dat ondermijning in de ogen van de respondenten vele gezichten heeft. De meeste professionals zijn zich wel degelijk bewust van

de risico's op ondermijning, maar hebben hierop tegelijkertijd een beperkte of te algemene visie. De omstandigheid dat er een veelheid aan definities van ondermijning naast elkaar wordt gehanteerd, bemoeilijkt het herkennen en melden van signalen van ondermijning en het vormgeven van een adequate aanpak.

Kleinschaligheid Eindhoven Airport

Tot slot spelen de bestaande beelden over het kleinschalige en familiale karakter van Eindhoven Airport een rol bij de kennis over ondermijning. Enerzijds is volgens veel respondenten de kleinschaligheid en de familiariteit op Eindhoven Airport een goed middel tegen ondermijnende criminaliteit. De sociale controle zou groot zijn en daarmee voorkomen dat medewerkers een scheve schaats gaan rijden. Anderzijds zou er een drempel zijn om signalen gerelateerd aan ondermijning bij de daarvoor verantwoordelijke instanties als de KMar te melden, vooral wat betreft niet-integer handelen van collega's binnen de bedrijven en instanties. Men wil collega's niet verlinken en de zaken binnen het bedrijf zelf oplossen.

4 Bedrijventerreinen rondom Eindhoven Airport

Voorafgaand aan dit onderzoek waren, zoals gesteld in paragraaf 3, de bedrijventerreinen op en rondom Eindhoven Airport – de gebieden Flight Forum, Park Forum en Eindhoven Airport – een blinde vlek voor professionals die zich bezighouden met veiligheid en criminaliteit in Eindhoven. Met behulp van een bedrijvenanalyse is inzichtelijk gemaakt hoeveel en wat voor bedrijven waar zitten. Tevens is getracht om de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit in kaart te brengen, door de 1.191 bedrijven een score van 0 tot en met 17 toe te kennen op basis van verschillende risico-indicatoren, waarbij een hogere score staat voor een lagere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit. De gemiddelde score van de 1.191 bedrijven tezamen is een 9,3, wat op basis van eerder onderzoek een slechtere score is dan de bedrijven bij Schiphol. We beschrijven nu kort de belangrijkste bevindingen en aanknopingspunten. Hoofdstuk 5 gaat uitgebreid in op de bedrijvenanalyse.

Risico-indicatoren

Ingezoomd op de onderscheiden gebieden Flight Forum en Park Forum blijken de bedrijven gevestigd in het gebied Flight Forum gemiddeld slechter te scoren dan de bedrijven op Park Forum. Een nadere blik op de gebruikte risico-indicatoren voor deze gemiddelde scores kunnen aanknopingspunten bieden om verder te verkennen of er ondermijnende activiteiten plaatsvinden bij de bedrijven.

Daarbij moet opgemerkt worden dat bijvoorbeeld zichtbaarheid en vindbaarheid niet per definitie staat voor een onprofessioneel of louche bedrijf, omdat deze kenmerken voor sommige bedrijven bijvoorbeeld niet van belang hoeven te zijn. Op basis van uit eerder onderzoek opgestelde risico-indicatoren, gelden specifiek voor Flight Forum de volgende kwetsbaarheden:

1. Een sterke concentratie bedrijfsverzamelgebouwen die een gelegenheidsstructuur bieden voor ondermijnende activiteiten;
2. Relatief veel bedrijven hebben zich recent in het gebied Flight Forum gevestigd c.q. er is sprake van een hoog verloop;
3. Relatief veel bedrijven zijn een stichting;
4. De contactgegevens van relatief veel bedrijven zijn niet vindbaar op Google;
5. Relatief vaak komt het bezoek- en postadres niet met elkaar overeen;
6. Relatief veel van de meest voorkomende typen SBI-codes zijn te relateren aan risicovolle branches;
7. Bepaalde bedrijven roepen vragen op met betrekking tot de activiteiten van het bedrijf in relatie tot de locatie.

De resultaten van de bedrijvenanalyse geven aanleiding om de informatiepositie in de drie gebieden te versterken om zodoende meer diepte en kleur te geven aan de blinde vlek. Wanneer focus aangebracht moet worden, is hiervoor het gebied Flight Forum – en daarbinnen de straten Parmentierweg, Flight Forum en Jan Olieslagersweg naast de bedrijfsverzamelgebouwen – op basis van deze analyse het meest voor de hand liggend.

5 Aard, omvang en ontwikkelingen van (ondermijnende) criminaliteit

Wat betreft aard en omvang van geregistreerde criminaliteit op Eindhoven Airport en de aanpalende bedrijventerreinen hebben we op basis van registraties van de KMar, Douane en politie gekeken naar verschillende vormen van transitcriminaliteit: mensenhandel, witwassen en de smokkel van mensen, drugs, wapens, medicijnen en sigaretten. Daarnaast hebben we aandacht besteed aan corruptie en passanten met criminele antecedenten. Voor transitcriminaliteit, corruptie en passanten met criminele antecedenten geven we nu de belangrijkste bevindingen. We sluiten af met een opsomming van de belangrijkste constateringingen over de geregistreerde criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport.

Hoofdstuk 6 gaat uitgebreid in op de aard, omvang en ontwikkelingen van de geregistreerde (ondermijnende) criminaliteit.

Transitcriminaliteit

De verschillende criminele fenomenen die aan bod komen in dit onderzoek betreffen veelal transitcriminaliteit. Of het nu gaat om mensensmokkel, mensenhandel, drugssmokkel of de smokkel van geld of sigaretten; het gaat bij transitcriminaliteit altijd om criminaliteit die – soms via andere logistieke knooppunten – herkomstlanden met bestemmingslanden verbindt. Eindhoven Airport vervult als logistiek knooppunt bij lang niet alle vormen van transitcriminaliteit een onmisbare of onvervangbare schakel. Binnen de EU is het namelijk per auto wellicht zelfs nog eenvoudiger en met minder risico om in grotere hoeveelheden medicijnen, geld, MDMA of andere partydrugs te vervoeren naar toeristenoorden, in vergelijking met het vliegtuig. Datzelfde geldt ook voor de vermeende slachtoffers van mensenhandel die via Oost-Europese landen worden ingevlogen. Het gemak en de efficiëntie van vliegen in combinatie met een specifiek ingerichte controle kan echter het vliegen via Eindhoven Airport vanuit EU-bestemmingen nog wel aantrekkelijk maken voor smokkel. Voor de smokkel van voorgaande producten en mensen naar Nederland van buiten de EU of vice versa wordt het al wat lastiger om gebruik te maken van personenvervoer gezien de grenscontrole aan de buitengrenzen van de EU.

De omvang van de verschillende vormen van transitcriminaliteit is lastig om te beoordelen. De kenmerken van Eindhoven Airport bepalen in belangrijke mate de omvang van de transitcriminaliteit. De kleinschaligheid, de bestemmingslanden die vooral binnen de EU liggen en slechts beperkt buiten de EU en de afwezigheid van vrachtvervoer via Eindhoven Airport, bepalen niet alleen de omvang van de verschillende vormen van transitcriminaliteit, maar ook de aard van de criminaliteit. Zo wordt er bijvoorbeeld weinig cocaïne onderschept op Eindhoven Airport, wat overeenkomt met de bestemmingen, aangezien er geen directe verbinding van Zuid-Amerika naar Eindhoven Airport is. Ook de geregistreerde aard en omvang van mensensmokkel en mensenhandel weerspiegelen voor een groot deel de vliegbestemmingen van Eindhoven Airport in combinatie met lokale Europese hubs en internationale conflicten.

Corruptie

Wat betreft corruptie bleek het lastig om hier een sluitend zicht op te krijgen, maar het is wel gelukt om een beeld te krijgen. Op basis van de gesprekken met de Douane, politie en KMar lijkt er binnen deze rechtshandhavinginstanties

soms sprake van niet-integer handelen voor individueel gewin, maar niet van corruptie in relatie tot criminele netwerken. Wat betreft het niet-integer handelen en corruptie onder het personeel van de bedrijven werkzaam op Eindhoven Airport bestaat een soortgelijk beeld. In beperkte mate lijkt hier sprake van niet-integer handelen, maar dit niet-integere handelen is ingegeven door individueel gewin en blijft ver weg van de georganiseerde misdaad. De recent toegenomen aandacht voor ondermijning en ook voor corruptie heeft er wel toe geleid dat er momenteel aandacht is voor zogenoemde corruptiebrokers: personen op informatierijke posities en zonder antecedenten, maar die wel over serieuze criminele contacten beschikken.

Passanten met criminele antecedenten

Personen met (zware) criminele antecedenten blijken gebruik te maken van Eindhoven Airport. Wanneer zij worden aangesproken over hun reis via Eindhoven Airport, legitimeren ze dat door te verwijzen naar familiebezoek en vakantie. De KMar reageert op deze personen op basis van eenvoudige risicotaxaties door licht te interfereren en melding te maken in het systeem, in de hoop dat andere opsporingsinstanties in concreet opsporingsonderzoek hier hun voordeel mee kunnen doen. Tot slot hebben we ingezoomd op registraties binnen twee geconstateerde blinde vlekken binnen Eindhoven Airport: General Aviation en de bagagehal. De geuite vermoedens van smokkel via deze locaties komen niet naar voren in de geregistreerde incidenten.

Constateringen over de geregistreerde criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport

1. Er worden relatief veel drugs gevonden ten opzichte van het aantal veiligheidsgerelateerde feiten, zonder dat er bewust naar verdovende middelen wordt gezocht. Deze constatering roept de vraag op welke hoeveelheden drugs Eindhoven Airport ongezien passeren en wat de opsporingsinstanties zouden aantreffen als ze wel systematisch en gericht op verdovende middelen zouden gaan inzetten.
2. De opsporingsinstanties hanteren in de praktijk een beperkte opvatting van smokkel van liquide middelen en zetten daarbij sterk in op cash geld, wat ten koste gaat van andere meer complexe en minder zichtbare vormen van witwassen.⁵
3. Het zichtbaar en onzichtbaar aanwezig zijn van opsporingsinstanties en het aanspreken van personen die samenhangen met risicovluchten en opvallend

gedrag leveren veel relevante inzichten op die eventueel gebruikt kunnen worden in de verdere opsporing. Tegelijkertijd roept dit de vraag op: hoe zit het met de mensen die zo slim zijn om niet op te vallen?

4. In de context van mensenhandel registreert de KMar vooral sekswerkers in de rol van betrokkenen bij mensenhandel. Prostitutie is in de vergunde sector niet strafbaar en daarnaast leidt prostitutie niet per definitie tot slachtoffer-schap in de mensenhandel. Daarnaast lijkt er, net als bij witwassen, sprake van een beperkte en eenzijdige focus op mensenhandel, waarbij andere vormen van mensenhandel (arbeidsuitbuiting, criminele uitbuiting en orgaanhandel) niet in beeld komen.
5. Mensensmokkel gaat in de context van Eindhoven Airport momenteel vooral over verdachten van valse documenten en look-a-likes. Feitelijk gaat het hier om de slachtoffers van mensensmokkel en niet om verdachten. Zij kopen deze documenten en worden als verdachte geregistreerd. De eventuele criminele netwerken en de personen binnen deze netwerken die de documenten produceren en verhandelen, lijken buiten beeld te blijven.
6. Corruptie en niet-integer handelen op Eindhoven Airport worden nauwelijks geregistreerd. De recente aandacht van de KMar voor corruptie gerelateerd aan georganiseerde misdaad lijkt zich nu ook in een beperkt aantal signalen en zaken te vertalen. De focus op corruptiebrokers (personen op cruciale posities, zonder strafblad en met criminele contacten) lijkt zinvol.

6 Centrale conclusies en aanbevelingen

Centrale conclusies

- De aard en omvang van (transit)criminaliteit: De beschrijvingen van de criminaliteit op basis van de registraties presenteren een beeld van de geregistreerde werkelijkheid. Dit beeld moet dan ook niet verward worden met een beeld van de criminaliteit die er daadwerkelijk plaatsvindt op Eindhoven Airport. Daarvoor is er een te grote kloof tussen hetgeen er gebeurt en hetgeen er wordt geregistreerd. In de realiteit vindt er meer criminaliteit plaats in termen van omvang en in aard qua verscheidenheid. De registraties zijn beschreven in hoofdstuk 6, maar worden pas betekenisvol in de tijd, in de vergelijking met andere locaties en in samenhang met de informatie uit de gesprekken met professionals. Wat er in termen van omvang uitspringt, zijn de schendingen van de aangifteplicht liquide middelen en het veelvuldig aantreffen van grote cashbedragen onder de aangifteplicht door de Douane.⁶ Uit

de analyse blijkt een sterke focus op witwassen via cashgeld, waarbij andere vormen van witwassen nauwelijks terugkomen in de registraties. Een tweede fenomeen dat er in termen van omvang uitspringt, is ‘mensensmokkel’. De databronnen schetsen geen beeld van transnationale, hiërarchische en gewelddadige criminele samenwerkingsverbanden die via Eindhoven Airport hun smokkelroutes vormgeven, maar het zijn vooral de wat meer kleinschalige, individuele en soms familiale vormen van mensensmokkel die via openbaar gepubliceerde rechtszaken op Eindhoven Airport in beeld komen. Corruptie – en breder niet-integer gedrag – als fenomeen lijkt pas recent de aandacht te krijgen op Eindhoven Airport die het verdient in de aanpak van georganiseerde misdaad. Vrijwel alle betrokkenen geven aan dat er geen incidenten zijn geweest waarbij medewerkers van private en publieke partijen op Eindhoven Airport zijn veroordeeld voor corruptie in relatie tot deze georganiseerde criminaliteit. Verder zal het weinig verbazing wekken dat er drugs worden gesmokkeld via Eindhoven Airport. De registraties laten dit zien, al gaat het in absolute aantallen om beperkte hoeveelheden die onderschept worden. Tot slot valt het op dat er op drie ‘blinde vlekken’, te weten General Aviation, de bagagehal en het bedrijventerrein, weinig wordt geregistreerd.

- **Wet- en regelgeving en focus op veiligheid dicteren de aanpak van ondermijning:** Bij het beschouwen van de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport is duidelijk geworden dat deze primair wordt bepaald door wet- en regelgeving en daaraan deels gerelateerd de kenmerken van Eindhoven Airport. De getroffen beveiligingsmaatregelen komen grotendeels voort uit een focus op veiligheid van het vliegveld en aan boord van vliegtuigen. Het tegengaan van criminele fenomenen zoals smokkel van goederen, geld en personen blijkt in deze basis niet de eerste prioriteit te zijn. Deze situatie is niet uniek voor Eindhoven Airport, maar speelt evenzeer op andere luchthavens als Schiphol (Van Wijk, Van der Torre, Van Barneveld & Wolsink, 2020: 246). Van belang is dat de relevante kenmerken van Eindhoven Airport op dit punt – voornamelijk EU-vluchten, geen vrachtvervoer – zorgen voor andere risico’s en daardoor voor specifieke vormen van het toezicht en de controle door het beveiligingsbedrijf, de Douane en de KMar.
- **Alledaagse praktijken rondom veiligheidsprocedures:** Ondanks het voldoen aan wet- en regelgeving van de beveiligingsmaatregelen, zijn in dit onderzoek verschillende kwetsbaarheden gesignaleerd op basis van ervaringen van professionals werkzaam op en rondom Eindhoven Airport. Daaruit blijkt dat er in de volle breedte nog winst is te boeken op het gebied van aanscherping

en naleving van veiligheidsprocedures. Het gaat daarbij grofweg om: (1) het niet altijd naleven van interne procedures, (2) het niet op orde zijn of ontbreken van procedures, (3) het ontbreken van toezicht, (4) het onvoldoende op orde zijn van techniek en systemen, (4) niet optimale procedures rondom samenwerking.

- **Een recente, toenemende aandacht specifiek gericht op ondermijning:** Ondanks dat de aanpak op het gebied van veiligheid en daarmee criminaliteit op Eindhoven Airport voornamelijk is ingegeven vanuit wetten en regels rondom de beveiliging burgerluchtvaart en de kenmerken van Eindhoven Airport, is er overduidelijk een toenemende aandacht voor ondermijning zichtbaar, zowel bij Eindhoven Airport en daaraan gelieerde bedrijven als publieke instanties, die zich ook vertaalt in specifieke vormen van aandacht, aanpak en toezicht.
- **Visies op ondermijning vanuit publieke en private actoren:** Om ondermijning aan te willen pakken, is het essentieel om te weten waar we het over hebben bij ondermijning. Onder publieke en private partijen blijken diffuse beelden van ondermijning te bestaan, waaruit duidelijk wordt dat de meeste professionals zich wel degelijk bewust zijn van de risico's op ondermijning, maar dat ze tegelijkertijd een beperkte of te algemene visie hierop hebben. Een gedeeld begrip van ondermijning is cruciaal om signalen te kunnen herkennen en te melden. Dit wordt lastig als medewerkers te vage of eenzijdige beelden hebben bij ondermijning of als zij ondermijning vooral associëren met bijvoorbeeld drugshandel en daarbij het vizier niet ook op andere fenomenen hebben. Om een goede aanpak van ondermijning vorm te kunnen geven, moet het kortom duidelijk zijn waar deze aanpak zich op richt.
- **De cultuur:** De cultuur van Eindhoven Airport is er een van kleinschaligheid en familiariteit. In relatie tot de aanpak van (transit)criminaliteit heeft dit twee kanten. Aan de ene kant zou de sociale controle zo groot zijn dat dit voorkomt dat medewerkers misstappen zouden begaan, waar aan de andere kant het beeld ontstaat van een hoge drempel om signalen gerelateerd aan ondermijning te melden, in het bijzonder als het gaat om niet-integer handelen van collega's binnen de bedrijven en instanties werkzaam op Eindhoven Airport. Een ander aandachtspunt is dat de beveiliging soms minder scherp lijkt te zijn op controle van bijvoorbeeld de Eindhoven Airport-pas, omdat men elkaar 'toch wel kent', terwijl het in theorie zou kunnen dat iemand geen toegang meer heeft.

- **Spanningsvelden binnen en tussen organisaties:** Iets wat op verschillende manieren en rondom verschillende thema's naar voren is gekomen, zijn de spanningsvelden binnen en ook tussen organisaties, zowel voor de publieke als de private partijen. Vaak ging dit om punten die breder dan voor Eindhoven Airport gelden, maar daarom niet minder belangrijk zijn om toch te benoemen. Deze spanningsvelden spelen op de volgende gebieden: (1) landelijke tegenover lokale prioriteiten (onder meer bij KMar en Douane), (2) capaciteit (vooral bij politie, Douane en KMar), (3) informatie-uitwisseling (zowel publiek-publiek als publiek-privaat) en (4) economische belangen versus veiligheidsbelangen.

Aanbevelingen

Ondanks het ondermijnende karakter van elke vorm van criminaliteit, waarbij sommige vormen van criminaliteit en georganiseerde misdaad dit in het bijzonder hebben, is de aanwezigheid van de georganiseerde misdaad een betreurenswaardige vanzelfsprekendheid geworden in de Nederlandse samenleving. De verschuiving van incidenten naar een bijna vanzelfsprekende aanwezigheid die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, moet samengaan met een andere aanpak van de georganiseerde misdaad in al zijn verscheidenheid. Een aanpak die zich niet alleen kenmerkt in incident-gerichte en reactieve maatregelen, maar ook een aanpak waarin *informatiegestuurd*, *proactief* en *preventie* centrale kernbegrippen zijn. In de context van Eindhoven Airport betekent dit dat we Eindhoven Airport niet als een geïsoleerde op zichzelf staande luchthaven kunnen zien, maar als een logistiek knooppunt. Dit knooppunt moet samen met andere logistieke knooppunten niet alleen de veiligheid van het vliegverkeer en de passagiers en alle andere betrokkenen borgen, maar moet ook nadrukkelijk oog krijgen voor de verschillende verschijningsvormen van georganiseerde misdaad en hoe het logistieke knooppunt met zijn specifieke kenmerken de specifieke vormen van (transit)criminaliteit faciliteert, om dit vervolgens te kunnen vertalen in een luchthaven-specifieke aanpak. Om een waterbedeffect naar andere knooppunten te voorkomen, zou het goed zijn als de verschillende logistieke knooppunten, de luchthavens voorop, met elkaar een basis- of standaardpakket van vergelijkbare preventieve maatregelen ontwikkelen, met als doel de georganiseerde misdaad niet of zo weinig mogelijk te faciliteren. Daarnaast is ons voorstel om op basis van de specifieke kenmerken van de lokale luchthaven een aanvullend pakket aan maatregelen te ontwikkelen die specifiek ingrijpen op de lokale situatie. Dit leidt tot de volgende aanbevelingen.

Een basisaanpak georganiseerde misdaad

1. **Vermijd het concept ondermijning:** Om de geconstateerde verwarring rondom de betekenis van ondermijning te voorkomen, adviseren we het gebruik van dit concept zoveel mogelijk te vermijden en vooral te schrijven over concrete vormen van criminaliteit en de invloed hiervan op de samenleving.
2. **Breng de bestaande aanpak van de veiligheid op de luchthaven en binnen de luchtvaart met het oog op georganiseerde misdaad waar nodig op orde en scherp deze aan:** Een deel van de procedures op de luchthaven kan worden aangescherpt of op orde worden gebracht. Dit richt zich op techniek en processen binnen publieke en private partijen, bijvoorbeeld op het gebied van interne controle. Ook zou er een zekere mate van onvoorspelbaarheid moeten worden ingebouwd binnen de verschillende procedures en aanpak, om te voorkomen dat gestandaardiseerde informatie vanuit de bedrijven en rechtshandavingsinstanties door criminele samenwerkingsverbanden gebruikt kunnen worden. Daarnaast bevelen we aan om in de bestaande aanpak die toeziet op de vliegveiligheid ook de mogelijkheid in te bouwen om structureel op verdovende middelen en andere verboden goederen te controleren.
3. **Versterk de proactieve aanpak op basis van een verbeterde informatiehuishouding:** Voor een effectievere aanpak van de verschillende criminele fenomenen is het cruciaal dat alle organisaties hun informatiehuishouding ten aanzien van de relevante gebieden op orde hebben. Een adequate informatiehuishouding impliceert ook dat alle rechtshandavingsinstanties op een goede en adequate manier kunnen inspelen op verzoeken tot informatiedeling en de registraties kunnen relateren aan concrete criminele fenomenen. Onderdeel van een proactieve aanpak van georganiseerde misdaad is ook dat de rechtshandavingsinstanties op een slimme manier zichtbaar zijn.
4. **Investeer in brede én specialistische fenomeenkennis:** Bij een aantal fenomenen (bijvoorbeeld mensenhandel, witwassen, mensensmokkel) komt uit de analyses een eenzijdig beeld van het fenomeen naar voren. Alle fenomenen hebben hun eigen dynamiek en methodiek. Kennis hiervan is onontbeerlijk voor een adequate aanpak van deze fenomenen. Daarvoor zijn investeringen nodig in het verder ontwikkelen van deze kennis, onder andere door het aangaan van samenwerkingen met specialisten in het veld en vanuit de wetenschap.
5. **Omarm bestaande goede praktijken en versterk deze waar nodig:** Alhoewel de specifieke aandacht voor de aanpak van georganiseerde misdaad via Eindhoven Airport nog in de kinderschoenen staat, zijn er wel verschil-

lende initiatieven die als een 'goede praktijk' kunnen worden geïdentificeerd. Een paar voorbeelden hiervan zijn de werkzaamheden van het Team Ondernijning Luchthaven, het beveiligingsbedrijf dat bewust bezig is met het creëren van een veilige werkomgeving waarin medewerkers durven te melden en de knock-and-talks en bedrijvenavonden van de gemeente Eindhoven. Een kwetsbaarheid in veel van deze initiatieven schuilt in de tijdelijke karakters en beperkte capaciteit. In het licht van de eerder geconstateerde vanzelfsprekende aanwezigheid van de georganiseerde misdaad zouden dergelijke initiatieven juist verder ondersteund en uitgebouwd moeten worden.

Aanvullende 'plus'-aanpak van georganiseerde misdaad

De aanvullende plus-aanpak van georganiseerde misdaad zou ontwikkeld moeten worden op basis van een scherpe analyse van de bestaande fenomenen op het lokale logistieke knooppunt, aangevuld met de 'zachte informatie' van lokale deskundigen en professionals. In de context van de aanpak van georganiseerde misdaad in al zijn diversiteit zou de focus hierbij uitsluitend op de criminele netwerken gericht moeten zijn en niet zozeer op de gemakkelijke daders (mensensmokkel), de vermeende slachtoffers (mensenshandel) of de gemakkelijke aanhoudingen (cash geld). De meerwaarde zou vooral moeten zitten in het zoeken naar relevante samenwerkingsverbanden tussen publieke partijen, evenals ook tussen publieke en private partijen waar dat opportuun is. Dergelijke samenwerkingen zouden informatiegestuurd moeten werken en daarnaast deels ook de vrijheid moeten hebben om eigenstandig kennis te verzamelen. In een ideale wereld zouden deze samenwerkingsverbanden de tijd en middelen moeten hebben om hun activiteiten uit te voeren, zonder onmiddellijk op concrete resultaten en successen afgerekend te moeten worden.

Eindnoten

1. Eindhoven Airport maakt wel deel uit van het 'project mainports', waar de Koninklijke Marechaussee in de lead is, en dat tot doel heeft een dynamisch informatiebeeld van de gelegenheidsstructuren voor drugscriminaliteit op luchthavens te creëren (Nelen et al., 2023: 166).
2. De lokale driehoek van een gemeente is het overlegorgaan tussen de vertegenwoordigers van politie, Openbaar Ministerie en lokale overheid. De lokale driehoek bestaat normaliter dan ook uit de burgemeester, de districtschef van de politie en de hoofdofficier van justitie. In de lokale driehoek-plus van de gemeente Eindhoven zit naast de politie, OM en de gemeente ook de Belastingdienst en sluiten de KMar, de Douane en Eindhoven Airport aan omdat zij op de luchthaven actief zijn.
3. Per 1 april 2024 zijn er twee afhandelingsbedrijven actief op Eindhoven Airport (schriftelijke communicatie Eindhoven Airport, d.d. 27 februari 2024).
4. Zie paragraaf 2.2.4 voor een beschrijving van de taakstellingen van de Douane en de KMar.
5. Met de inwerkingtreding van het meldrecht wordt er naast liquide middelen ook gekeken naar een grote groep waardevolle goederen. Met deze uitbreiding probeert de Douane de meer complexe en minder zichtbare vormen van witwassen in beeld te krijgen (schriftelijke communicatie Douane, 29 mei 2024).
6. De werkwijze bij het aantreffen van bedragen onder de aangifteplicht zijn tijdens het schrijven van dit rapport gewijzigd. Deze meldingen komen nu primair bij de douane terecht, dus ook de registraties hieromtrent (schriftelijke communicatie Douane, 29 mei 2024).



1

Eindhoven Airport en risico's op ondermijning

“In the whole history of crime there is nothing quite like the way the organised criminal has moved in on the world’s airlines since the war. It is not a thing the airlines themselves care to advertise, and little is known about it outside the ranks of the air security officers who exist to fight it. But during the last ten or twelve years, the immense expansion of the world’s air routes has produced an international crime wave in the air that is still on the increase. All this, however, lay very much in the future” (Donald Fish, Lawless Skies: The Fight against International Air Crime, 1962).

1.1 Eindhoven Airport en ondermijning

Het is nog maar zestig jaar geleden – als we afgaan op het openingscitaat – dat georganiseerde misdaad voorzichtig werd verbonden met de luchtvaart. De kennis hierover was voorbehouden aan een kleine groep ingewijden. Inmiddels ligt de situatie anders. Er is volop aandacht voor de relatie tussen logistieke knooppunten als luchthavens en zware criminaliteit. Zo weten we uit de wetenschappelijke literatuur dat via logistieke knooppunten niet alleen legitieme processen, goederen en financiën passeren, maar dat deze logistieke knooppunten ook ruimte bieden voor criminele activiteiten en stromen en dat mensen deze eenvoudigweg voor crimineel handelen inzetten (Sergi, Reid, Storti & Easton, 2021). Logistieke knooppunten worden veelal als gelegenheidsstructuren voor georganiseerde of ondermijnende criminaliteit getypeerd. Havens zijn in de woorden van de criminologen Sergi et al. “the ‘beating’ heart of legal and illegal flows of people, goods, information and money” (2021: 2). Een vergelijkbare constatering kunnen we maken als het gaat om luchthavens. Het gaat bij luchthavens net als bij zeehavens om logistieke knooppunten, waar personen, goederen en informatie passeren. Voor de inkomende passagiers vormt de luchthaven de grens en de toegang naar lokale steden en het achterland, waar de luchthaven voor de uitgaande passagiers juist de verbinding met de rest van de wereld vormt. Het zijn tevens locaties die kwetsbaar zijn voor georganiseerde misdaad. Dit blijkt bijvoorbeeld uit studies naar ondermijning op en rond luchthaven Schiphol (Van Wijk, Van der Torre, Van Barneveld & Wolsink, 2020) of naar drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven (Staring, Bisschop, Roks, Brein & Van de Bunt, 2019) en de Italiaanse zeehaven Genua (Sergi, 2021). Daarbij zijn de ogen van academici, beleidsmakers, opsporingsinstanties en toezichthouders niet alleen op de allergrootste knooppunten zoals Schiphol en de Rotterdamse haven gericht, maar – mede onder invloed van mogelijke verplaatsingseffecten – in toenemende mate ook op kleinere, mindere centrale logistieke knooppunten in Nederland, zoals de

zeehavens Harlingen, Lauwersoog, Delfzijl en de Eemshaven (Struiksma, Boxum, Hollenberg & Woestenburg, 2020) en de haven van Amsterdam (Eski, Boelens, Mesic & Boutellier, 2021).

In deze studie staat Eindhoven Airport centraal. De gemeente Eindhoven is naast Rotterdam met haar zeehaven en Amsterdam met haar luchthaven Schiphol sinds 2016 de derde Nederlandse mainport: Brainport Eindhoven (De Quay, 2016). In de Brainport Eindhoven-visie is Eindhoven de centrumstad en vormt het luchthavengebied – met de civiele luchthaven Eindhoven Airport (medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven), de Vliegbasis Eindhoven van de Koninklijke Luchtmacht, het bedrijventerrein Eindhoven Airport en het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum – een van de drie grote werkgebieden, naast Brainport Industries Campus en het Goederen Distributie Centrum (Quaedflieg & Van der Harst, 2021: 4). Eindhoven Airport vormt ontegenzeggelijk een belangrijk lokaal logistiek knooppunt voor de regio Brabant en ook breder voor Nederland. Over 2014 typeert het Regionaal Informatie- en Expertise Centrum (RIEC) Eindhoven Airport als een groeiend logistiek knooppunt met een reizigersaantal van bijna 4 miljoen passagiers (RIEC Oost-Brabant, 2015: 5). De gepubliceerde jaarcijfers van Eindhoven Airport over 2023 laten zien dat er sprake is van een recordaantal passagiers van 6,8 miljoen reizigers die het vliegveld in Eindhoven hebben gebruikt (NOS, 2024a). Inmiddels heeft Eindhoven Airport aangegeven dat het aantal passagiers nauwelijks zal toenemen.¹ De Nederlandse overheid heeft in mei 2021 aangegeven de aanpak van georganiseerde misdaad in de internationaal belangrijke mainports (luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven) met bijna 7 miljoen euro te versterken (Nelen, Van Wingerde, Bisschop & Moerland, 2023). Brainport Eindhoven als derde Nederlandse mainport valt echter niet onder deze mainportaanpak van risicolocaties en heeft diensgevolge ook geen additionele ondermijningsgelden voor de aanpak ontvangen.²

Een belangrijk startpunt van dit onderzoeksproject betreft de veronderstelling dat Eindhoven Airport als logistiek knooppunt een gelegenheidsstructuur voor criminaliteit vormt die vermoedelijk samengaat met verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit. Deze verwachting is in eerder onderzoek naar ondermijning op Eindhoven Airport eveneens benoemd. Zo schrijft het RIEC Oost-Brabant: “... de luchthaven [bedient] niet alleen gewone burgers, maar mogelijk ook criminelen in het ontplooiën van hun activiteiten” (2015: 6). Ook de lokale driehoek-plus³ van de gemeente Eindhoven wil meer zicht krijgen op de mogelijke activiteiten van de georganiseerde criminaliteit op en via Eindhoven Airport.⁴

In de *Monitor georganiseerde misdaad* van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC) beschrijven de onderzoekers in verschillende rapportages hoe de georganiseerde misdaad in Nederland zich in een sterk transitkarakter kenmerkt. Zij wijzen daarbij op twee kenmerken van deze transitcriminaliteit. Allereerst de omstandigheid dat logistiek een belangrijke plaats inneemt in de uitvoering van de misdrijven en in de tweede plaats dat er veel grensoverschrijdend handelsverkeer plaatsvindt (Kleemans, Brienen & Van de Bunt, 2002: 148-149; Kruisbergen, Van de Bunt & Kleemans, 2012; zie ook Vermeulen, Van der Leest & Dirksen, 2018). Veel van de georganiseerde criminaliteit (smokkel van geld, goederen, mensen en drugs) waar we in deze rapportage over spreken, kunnen we als transitcriminaliteit definiëren. Het gaat om verschillende vormen van grensoverschrijdende criminaliteit door personen die Eindhoven Airport gebruiken om hun criminele activiteiten te realiseren. Waar Kleemans et al. ten tijde van de eerste *Monitor georganiseerde misdaad* (2002) wijzen op een blinde vlek in de aanpak van transitcriminaliteit, in het bijzonder voor wat betreft de controle op de uitvoer, is het de vraag of hier ruim twintig jaar later nog steeds sprake van is.

1.1.1 Ondernijning als concept

Er is veel geschreven over ondernijning en de veelheid aan definities daarvan. Het Landelijk Informatie- en Expertise Centrum (LIEC) definieert in haar rapport *Landelijk beeld van ondernijnende criminaliteit* uit 2019 'ondernijnende criminaliteit' als die criminaliteit die de legale en beoogde werking van het samenlevingssysteem aantast (LIEC, 2019: 5). In haar operationalisering richt het LIEC zich vervolgens op vijf landelijk vastgestelde fenomenen: (1) georganiseerde hennepcultuur, (2) mensenhandel en -smokkel, (3) fraude in de vastgoedsector, (4) misbruik binnen de vastgoedsector en (5) witwassen en daaraan gerelateerde vormen van financieel-economische criminaliteit (2019: 8). Een top vijf van de meest dominante vormen van ondernijnende criminaliteit op basis van een prioritering van alle tien RIEC's leidt tot een enigszins vergelijkbare opsomming: (1) georganiseerde drugscriminaliteit, (2) witwassen, (3) mensenhandel, (4) vastgoedfraude en (5) andere vormen van fraude, bijvoorbeeld met uitkeringen en subsidies. In beide opsommingen is er aandacht voor de criminele motorbendes (OMG's) die als structuur zich schuldig kunnen maken aan een of verschillende van de hierboven genoemde fenomenen (2019: 9).

Het is de vraag hoe deze algemene definitie en vertaling in concrete fenomenomschrijvingen van ondernijnende criminaliteit zich verhouden tot een nodaal knooppunt als Eindhoven Airport. In de ondernijningsscan van

Eindhoven Airport van het RIEC Oost-Brabant (2015) richten de onderzoekers zich op het beantwoorden van de vraag hoe ondermijnende criminaliteit zichtbaar wordt op de luchthaven als belangrijk regionaal logistiek knooppunt. De auteurs van dit rapport geven geen definitie van ondermijnende criminaliteit. Wel beschrijven ze vier verschillende criminele fenomenen die op Eindhoven Airport een gezicht geven aan ondermijning: (1) mensenhandel, (2) mensen-smokkel, (3) de smokkel van verdovende middelen en (4) de smokkel van liquide middelen. Een medewerker van Koninklijke Marechaussee (KMar) citeert ondermijning uit een rapportage over Eindhoven Airport als “een (bedoeld of onbedoeld) gevolg van georganiseerde criminaliteit die ertoe leidt dat processen op de luchthaven worden bedreigd in hun werking, continuïteit en/of legitimiteit”. Opvallend in deze definitie is de focus op de lokale gevolgen van georganiseerde misdaad en vooral de ruimtelijke afbakening tot processen op de luchthaven Eindhoven Airport. Tijdens het onderzoek hebben we de verschillende gesprekspartners naar hun omschrijving van ondermijning gevraagd. In hoofdstuk 3 gaan we in detail in op de antwoorden op deze vraag en de consequenties hiervan voor de aanpak van ondermijning. Eerst is het van belang de onderzoeksvragen die in dit rapport centraal staan te beschrijven.

1.2 Onderzoeksvragen

De lokale driehoek-plus Eindhoven (gemeente, Openbaar Ministerie, politie, Belastingdienst, Koninklijke Marechaussee, Douane en Eindhoven Airport N.V.) heeft op 8 december 2022 aangegeven dat voor een eventuele gezamenlijke aanpak van ondermijning op en via Eindhoven Airport als logistiek knooppunt een actueel ondermijningsbeeld noodzakelijk is. In dit ondermijningsbeeld dient onder meer een breed beeld gegeven te worden over de mate van aanwezigheid van ondermijning op Eindhoven Airport, de werking hiervan en eventuele blinde vlekken: plekken of processen waar op Eindhoven Airport (te) weinig zicht op is. Wij hebben deze algemene vraag naar een actueel ondermijningsbeeld van Eindhoven Airport vertaald in de volgende vier centrale onderzoeksvragen:

1. Wat is de aard en omvang van de geregistreerde criminaliteit op het logistieke knooppunt van Eindhoven Airport, dat bestaat uit het burgervliegveld op het terrein van de Vliegbasis, het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum en Park Forum?⁵
2. In hoeverre en hoe kan de geregistreerde criminaliteit gerelateerd worden aan lokale, nationale en internationale ondermijnende criminaliteit?

3. Welke kwetsbaarheden bevorderen deze ondermijning?
4. Wat betekent voorgaande voor de publiek-private aanpak van de problematiek?

In het vervolg van dit rapport zullen wij deze vragen op basis van een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethoden beantwoorden.

In de volgende paragrafen zullen we achtereenvolgens aandacht besteden aan de deskresearch, de interviews en de observaties, de registraties van de Nationale Politie (hierna kortweg politie), de Douane en de Koninklijke Marechaussee (hierna kortweg KMar) evenals een selectie van meldingen van Meld Misdaad Anoniem en de bedrijvenanalyse van Flight Forum en Park Forum. Om te beginnen zullen we ingaan op de keuze voor en de afbakening van het onderzoeksgebied.

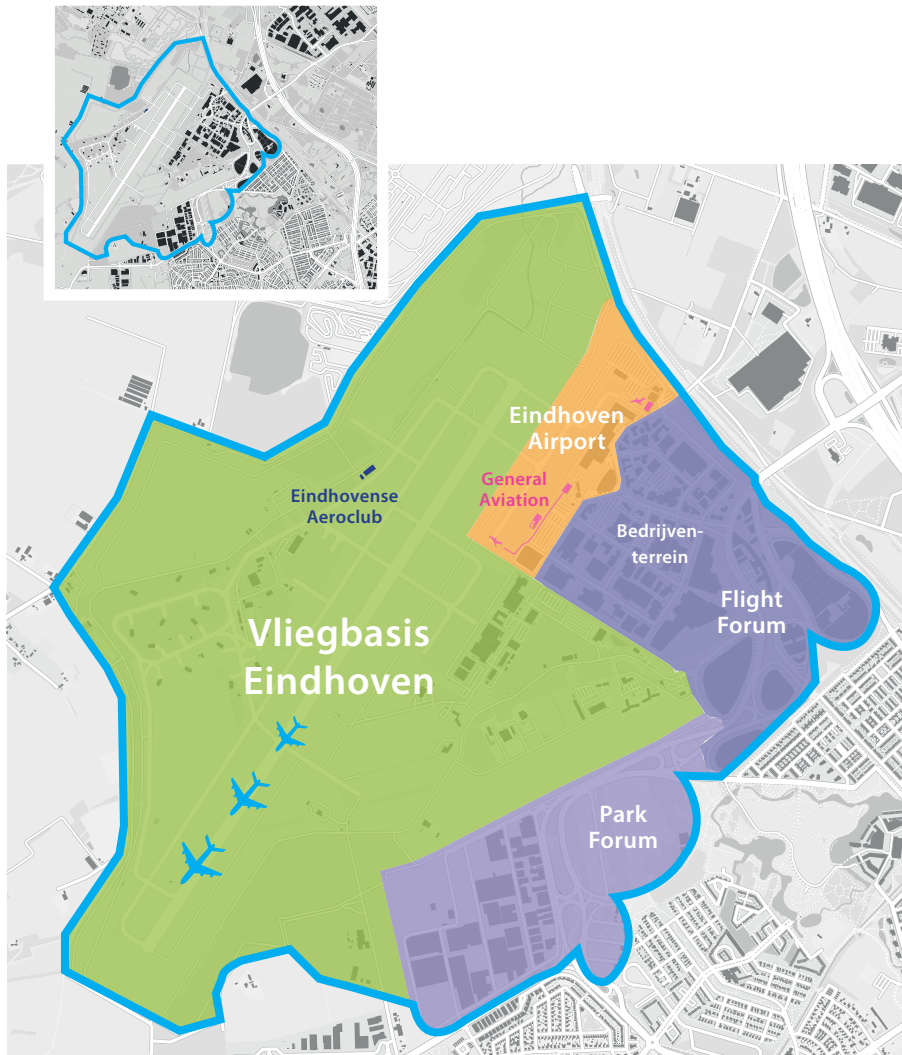
1.3 Onderzoeksgebied en onderzoeksmethoden

1.3.1 Afbakening onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied dat in overleg met de opdrachtgevers in dit rapport centraal staat, beslaat het terrein van Eindhoven Airport zoals gelegen op de Vliegbasis Eindhoven en de bedrijventerreinen Flight Forum en Park Forum. Binnen de vliegbasis zijn ook General Aviation (de tak van privé- en zakelijke luchtvaart van Eindhoven Airport) en de Eindhovense Aero Club Motorvliegen (de vereniging voor recreatief vliegen en vliegopleidingen) nader bekeken. Flight Forum bestaat zowel uit het 35 jaar oude regulier-gemengde bedrijventerrein Eindhoven Airport als het recentere kantorencluster en het vijf bedrijvenclusters tellende gelijknamige Flight Forum (Quaedflieg & Van der Harst, 2021). Zie figuur 1.1 voor een overzichtskaart van het onderzoeksgebied.

Voor een precieze afbakening van de analyse van de BPS-data (KMar), de BVH-data (politie) en de bedrijvenanalyse hebben we postcodegebieden gehanteerd. Het overzicht van deze geselecteerde postcodegebieden is opgenomen in bijlage 1.1. Aan de Douane hebben we specifiek om data van Eindhoven Airport over de afgelopen vijf jaar op basis van onderwerpen en activiteiten gevraagd, zoals we die eerder ook voor het onderzoek naar ondermijning op Schiphol Airport hebben beschreven (cf. Van Wijk et al., 2019).

Figuur 1.1: Overzichtsk kaart onderzoeksgebied.



1.3.2 Deskresearch

Om een eerste beeld te krijgen van Eindhoven Airport en ondermijnende criminaliteit is een deskresearch uitgevoerd. Documenten aangeleverd door Eindhoven Airport en andere (publieke) partners zijn daartoe geanalyseerd, zoals eerdere studies naar ondermijning op en rondom Eindhoven Airport en documentatie over integrale acties. Ook is er naar (beleids)documenten gezocht,

zoals het *Handboek Safety & Security*, het toegangsbeleid en de toekomstvisie van Eindhoven Airport. Daarnaast is een gerichte literatuurscan uitgevoerd naar (wetenschappelijk) onderzoek naar ondermijning op (lucht)havens in Europa. Tot slot is een media-analyse uitgevoerd in LexisNexis⁶ over de periode 1 januari 2018 tot en met 23 april 2023. Specifiek is in de media gezocht naar berichtgeving over de thematiek op basis van bijna vijftig combinaties van locatie-gerelateerde zoektermen (Eindhoven Airport; vliegveld Eindhoven; Flight Forum; bedrijventerrein) en ondermijning-gerelateerde zoektermen (zoals bedreiging; BOTOC⁷; cocaïne; contant geld; corruptie; criminaliteit; diefstal; douane; drugs; drugshandel; drugssmokkel; fraude; georganiseerde criminaliteit; illegaal; mensenhandel; mensensmokkel; MIT⁸; omkoping; ondermijnende criminaliteit; ondermijning; onveiligheid; politie; prostitutie; strafbaar; witwassen; WODAN⁹). Deze zoektocht in LexisNexis heeft geresulteerd in ruim 1.600 treffers die gezamenlijk verwijzen naar 74 uniek te onderscheiden incidenten over een periode van ruim vijf jaar. Deze incidenten staan in paragraaf 6.2 van dit rapport beschreven. Ook de uitkomsten van de zoektocht naar literatuur en beleidsstukken zijn waar relevant in de analyse opgenomen.

1.3.3 Interviews

Met de diverse betrokken publieke en private partners op en rondom Eindhoven Airport zijn interviews afgenomen. In totaal is tussen april en december 2023 met 90 respondenten verdeeld over 66 (groeps)interviews gesproken. De gespreksduur varieerde van 45 tot 120 minuten en behoudens enkele uitzonderingen zijn alle interviews opgenomen. De meeste gesprekken waren individueel, in een aantal gevallen met twee personen, twee gesprekken waren met drie personen en één gesprek vond met zes personen plaats. Van de 66 interviews was in vier gevallen sprake van een verdiepend tweede gesprek met eenzelfde respondent.¹⁰ Er is met functionarissen van tien publieke partijen (diverse onderdelen van de politie, Douane, KMar, gemeente, Belastingdienst, FIOD, RIEC, Openbaar Ministerie (OM), Defensie en Platform Veilig Ondernemen) en van twaalf private partijen (Eindhoven Airport N.V., bedrijven werkzaam op en rondom Eindhoven Airport zoals beveiliging, afhandeling, schoonmaak, catering en horeca, luchtvaartmaatschappijen, de aeroclub en afgevaardigden van de bedrijventerreinen) gesproken.¹¹

Er is gestart met gesprekken met de leden (of een afgevaardigde) van de driehoek-plus (gemeente Eindhoven, politie, OM, Belastingdienst, KMar, Douane, Eindhoven Airport). Via hen hebben we relevante contactpersonen van hun organisaties ontvangen. In de gesprekken werden regelmatig andere relevante

gesprekspartners aangedragen. Door zoveel mogelijk, waar relevant genoeg, ook met deze personen in gesprek te gaan, is getracht een zo volledig mogelijk beeld te schetsen. Potentiële respondenten zijn per mail of in sommige gevallen eerst telefonisch benaderd. Alle respondenten hebben per mail een infosheet met informatie over het onderzoek ontvangen.¹² Over het algemeen wilde iedereen die benaderd is, meewerken aan het onderzoek. Slechts een enkeling gaf pas toestemming nadat ze contact hadden gehad met een vertegenwoordiger van de gemeente Eindhoven. Een klein aantal mensen heeft ons te kennen gegeven te weinig inhoudelijke kennis te bezitten over ondermijning om een zinvolle bijdrage aan het onderzoek te kunnen leveren. Wel hadden ze vaak alternatieve namen van collega's die ons in hun optiek beter zouden kunnen helpen. Een enkele keer gebeurde het ook dat professionals niet reageerden op ons verzoek voor een interview. Als deze situatie ook na herhaling bleef en het naar onze inschatting geen cruciale of onvervangbare respondenten waren, hebben we het daarbij gelaten.

De interviews vonden over het algemeen plaats op de werklocatie van de respondent of in een (besloten) ruimte op Eindhoven Airport. Twaalf gesprekken zijn uit praktische overwegingen digitaal, via MS Teams, afgenomen. Bij de interviews waren één of twee onderzoekers aanwezig, waarbij in het geval van twee onderzoekers een van hen verslag maakte. Tijdens verschillende rondleidingen bleken de 'gidsen' over dermate veel relevante kennis te beschikken dat we deze gesprekken ook als interviews hebben meegenomen. Bijna alle interviews zijn opgenomen voor de uitwerking van de interviews. Het overgrote deel van de interviews is getranscribeerd en van een klein aantal is door de interviewer een (uitgebreide) samenvatting gemaakt.

De interviews waren in opzet semigestructureerd en zijn aan de hand van een vooraf opgestelde topiclijst gevoerd (zie bijlage 1.3). Er is, afhankelijk van de functie en expertise van de respondent, ingegaan op onderwerpen als de structuur en bevoegdheden van de organisatie waar de respondent werkt, risico's en kwetsbaarheden voor ondermijning op Eindhoven Airport, de aard en omvang van ondermijning op Eindhoven Airport, de infrastructuur van het vliegveld, toezicht, handhaving en controle en samenwerking tussen partijen in de aanpak van ondermijning.

De interviews zijn geanalyseerd in het kwalitatieve data-analyseprogramma ATLAS.ti. In eerste instantie is op basis van de topiclijst een thematische codelijst gemaakt waarmee de gespreksverslagen zijn gecodeerd. Tijdens deze codeerslag zijn ook 'open codes' toegevoegd aan die tekstelementen die zich niet lieten duiden in een van de vooraf geproduceerde thematische codes. De ruim 600 codes die in eerste instantie zo zijn geproduceerd en die ieder kernachtige samenvat-

tingen van de gespreksverslagen vormen, zijn uiteindelijk teruggebracht tot een lijst met ongeveer 300 codes door de oorspronkelijke lijst te vergelijken en waar nodig te verbeteren, bijvoorbeeld op spelfouten, of de codes aan te passen en eventueel samen te voegen.

Anonimiteit van respondenten

Het is goed gebruik om in wetenschappelijk onderzoek en de hieruit voortvloeiende publicaties de anonimiteit van respondenten te beschermen door hen niet met naam of toenaam te benoemen of andere details prijs te geven waardoor hun anonimiteit in gevaar komt. Om deze reden werken we in deze rapportage met respondentnummers en verwijzen we in een bijlage naar de organisatie waar de respondenten werkzaam zijn. Details over bijvoorbeeld de functie of de afdeling waar respondenten werkzaam zijn, hebben we om redenen van anonimiteit achterwege gelaten. Dus bijvoorbeeld voor de KMar geldt dat zowel de verbalisant als de commandant van de Brigade Brabant-Zuid wordt aangeduid met een respondentnummer en de toevoeging KMar. Uiteraard doet het er toe wie er aan het woord is, maar om de anonimiteit van respondenten zoveel mogelijk te borgen, is voor deze algemene typering gekozen.

Verder maken we in deze rapportage veelvuldig gebruik van citaten. Deze citaten zijn gekozen omdat ze – tenzij anders is aangegeven – staan voor een opvatting die breder wordt gedeeld en omdat de geciteerde respondenten de boodschap op een heldere of bijzondere manier hebben verwoord. Elk citaat wordt afgesloten met een respondentcode. Alles wat we schrijven in deze rapportage en waar we verwijzen naar respondenten kunnen we onderbouwen met uitspraken van respondenten. Lang niet alle uitspraken zijn geverifieerd of op betrouwbaarheid gecontroleerd. Als gevolg hiervan zal de oplettende lezer soms tegenstrijdige uitspraken tussen en binnen organisaties opmerken en kunnen opvattingen van respondenten vanuit een ander perspectief ook als onwaar, onjuist of niet kloppend beoordeeld worden. Zo zijn we in dit onderzoek herhaaldelijk gestuit op verschillen tussen enerzijds de werkelijkheid op papier zoals vormgegeven in gecertificeerde en getoetste beveiligingsmaatregelen en anderzijds de alledaagse uitvoeringspraktijken met gesignaleerde kwetsbaarheden als consequentie. Deze door professionals gepercipieerde kwetsbaarheden hebben we in deze rapportage serieus genomen door ze te benoemen. Juist in een studie naar risico's op ondermijning en kwetsbaarheden in de aanpak is het van belang deze informele praktijken door de ogen van de professionals te beschrijven. Het biedt mogelijkheden voor de verantwoordelijke instanties om uitvoeringspraktijken nog eens nader

te bekijken en ongewenste praktijken in de context van de aanpak van ondermijning tegen te gaan.

1.3.4 Reflectiegesprekken

Om de algemene bevindingen te kunnen spiegelen aan de belangrijkste organisaties en hun reactie hierop te horen, zijn voor afronding van het onderzoek reflectiegesprekken gevoerd met respondenten van een beperkt aantal organisaties, die ook zijn geïnterviewd. Dit betrof de leden van de driehoek-plus en enkele private organisaties, waaronder Eindhoven Airport N.V., het beveiligingsbedrijf van Eindhoven Airport en het afhandelingsbedrijf van vliegveld. Er hebben twee focusgroepen (een voor respectievelijk publieke partners en private partners) plaatsgevonden en aanvullend nog een gemengd groepsgesprek over taakstellingen van de verschillende organisaties (met Eindhoven Airport N.V., KMar, Douane en het beveiligingsbedrijf).

1.3.5 Observaties en rondleidingen

Naast interviews met betrokkenen hebben er ook diverse observaties en rondleidingen plaatsgevonden, in totaal acht. Dit ging om de volgende rondleidingen: twee keer een rondleiding over het vliegveld door een airport operations officer, een rondleiding door de KMar en twee keer een rondleiding langs onderdelen van de securityafdeling. Ook zijn er twee deelnames aan zogenoemde dagvullende ‘knock-and-talks’ over respectievelijk het bedrijventerrein en Flight Forum geweest. Tot slot is er een integrale actie op het vliegveld bijgewoond. Tijdens deze observaties en rondleidingen hebben er ook (informele) gesprekjes met betrokkenen plaatsgevonden. Tijdens de rondleidingen en observaties zijn aantekeningen gemaakt die vertaald zijn naar uitgebreidere verslagen. Deze verslagen zijn net als de interviews geanalyseerd in ATLAS.ti.

1.3.6 Registratieanalyse BVH (Nationale Politie), BPS (KMar) en DFB (Douane)

Naast kwalitatieve informatie uit interviews, observaties en documenten zijn er kwantitatieve incidentregistraties van de politie, KMar en Douane op en rondom Eindhoven Airport geanalyseerd.

Data-uitvragen

Om de data van de politie en de KMar te mogen inzien, hebben we allereerst op 3 mei 2023 een toestemmingaanvraag voor het verkrijgen en gebruiken van politieke informatie (BVH- & BPS-registraties) ten behoeve van de uitvoering

van het onderhavige onderzoek ingediend bij het Landelijk Parket van het OM. De toestemming door het Parket-Generaal is uiteindelijk op 8 augustus 2023 verleend. Vervolgens hebben de onderzoekers contact opgenomen met de intelligence-afdelingen van de KMar en de Politie-Eenheid Oost-Brabant en hen onze zoekvragen gesteld. Bij de KMar hebben we na verloop van tijd een aantal extra zoekvragen gesteld om zo meer en specifiekere zicht te krijgen op de fenomenen die samenhangen met ondermijning. Voor dit onderzoek hebben we ons beperkt tot artikel 8-informatie (BVH- en BPS-mutaties) op basis van de Wet politiegegevens. Daarnaast hebben we verschillende professionals van de afdelingen Intelligence (Intel) (KMar) en Analyse en Onderzoek (Dienst Regionale Informatie Organisatie (DRIO), politie) gevraagd naar de aanwezigheid van afgeronde opsporingsonderzoeken (artikel 9-informatie) waarin Eindhoven Airport een centrale rol vervult. Deze gesprekken leerden ons dat er geen (of nauwelijks) zaken in de onderzoeksperiode hebben gespeeld die daaraan voldoen. Eindhoven Airport komt weliswaar frequent naar voren in Blueview¹³, maar vrijwel altijd in relatie tot reisgedrag van verdachten die in dit gezamenlijke systeem van de politie en de KMar in beeld komen.¹⁴ Op basis van deze informatie is besloten ons te beperken tot artikel 8-informatie in combinatie met de inzichten van onderzoekers over eventuele zaken waarbij zij betrokken zijn geweest in de periode 2019-2023.

Aan de Douane hebben we een aantal vragen rondom specifieke registraties/cijfers gesteld over de periode 2019-2023. Aangezien er op Eindhoven Airport geen sprake is van vrachtvervoer beperkt onze vraag zich tot informatie over de aangetroffen goederen in de hand- en ruimbagage van de passagiers. We hebben specifiek gevraagd om registraties over onderschepte drugszendingen, inbeslaggenomen drugs en registraties over niet-aangegeven geldbedragen boven de 10.000 euro. Daarnaast hebben we om registraties van onderschepte zendingen van wapens en munitie, geneesmiddelen, tabak en alcohol, namaakgoederen, strategische goederen en *wildlife* gevraagd. Tot slot hebben we ook om informatie over mogelijke integriteitsschendingen gevraagd.

Ontvangen KMar-data

Van de KMar is een Excel-bestand ontvangen met daarin 29.342 unieke BPS-registraties en 28.679 unieke personen. De incidentregistraties van de KMar hebben betrekking op de periode van 1 januari 2019 tot en met 23 augustus 2023 (het moment waarop de data voor onderhavig onderzoek zijn geleverd), en beslaan dus een periode van ruim viereneenhalf jaar. De registraties van de KMar spelen zich voornamelijk af op de luchthaven. In sommige gevallen registreert de KMar

ook locaties die buiten de luchthaven vallen. Het aangeleverde bestand bevat gegevens over de locatieomschrijving en de 'straat' (niet alleen straatnamen maar ook aanduidingen binnen de luchthaven zoals vertrek, aankomst en landside). De informatie uit deze indicatoren is samengevoegd en gecategoriseerd in dertien verschillende locaties, waarvan zes op de luchthaven zelf en vijf rondom de luchthaven. Voor twee categorieën is het onduidelijk waar precies op de luchthaven het incident plaatsvond.

De KMar registreert verschillende soorten incidenten. Deze incidenten zijn ingedeeld in acht verschillende incidentsoorten, welke gebaseerd zijn op een indeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Bureau Beke past deze categorisering regelmatig toe in onderzoeken. Indien een incidenttype niet voorkomt in eerdere onderzoeken, is een incident in overleg en naar inzicht van de onderzoekers in een van de incidentsoorten gecategoriseerd. De analyses zijn (afzonderlijk) uitgevoerd voor de rollen verdachte, betrokkene en slachtoffer.

Ontvangen politiedata

Vanuit de politie is een bestand ontvangen met BVH-data van alle incidenten en activiteiten die in de periode van 23 augustus 2018 tot en met 23 augustus 2023 zijn geregistreerd. De eerste stap die is gezet, is dat er is gekeken naar alle incidenten binnen dit databestand. Registraties zoals 'assistentie andere eenheid', 'tijdelijke opslag en beheer' en 'adviesing over vergunningen en ontheffingen' zijn niet meegenomen als zijnde incidenten. Hierna zijn de analyses uitgevoerd op incident- en persoonsniveau. Deze analyses zijn (afzonderlijk) uitgevoerd voor verdachten, betrokkenen en slachtoffers. Net zoals bij de data van de KMar zijn de incidenten gecategoriseerd in acht verschillende categorieën, en voor de rollen verdachte, betrokkene en slachtoffer.

Ontvangen douanedata

Het Douane Landelijk Tactisch Centrum (DLTC) heeft in januari 2024 een dataset geleverd met registraties vanuit Douane Fraude Bestrijding (DFB).¹⁵ Hieraan zijn twee beperkingen verbonden. In een bijgeleverd document stelde de Douane namelijk dat de DFB-data niet alle onregelmatigheden bevatten. Voor bepaalde handhavingsgebieden (HHG) of processen wordt informatie namelijk op andere wijzen vastgelegd. Het DLTC heeft getracht de cijfers uit het DFB zoveel als mogelijk te controleren en aan te vullen. De contactpersoon gaf aan te verwachten dat de door het DLTC geleverde registraties over onregelmatigheden daarmee een "redelijk compleet beeld/overzicht geven en dus gebruikt kunnen worden voor het onderzoek". Een tweede beperking van de douanedata betreft de

tijdperiode. Ten tijde van het opvragen van de registraties vond er een migratie van de registraties naar een nieuw systeem plaats, waardoor de cijfers over 2023 niet compleet zijn en lopen van 1 januari 2019 tot en met 31 oktober 2023. De data verwijzen uitsluitend naar registraties van reizigers en personeel op Eindhoven Airport.

Analyses

De registratiedata is geanalyseerd met het analyseprogramma SPSS. Hierbij is voornamelijk gebruik gemaakt van rechte tellingen (frequenties) en kruistabellen. Om na te gaan of bepaalde verdelingen significant van elkaar verschillen, is er gebruik gemaakt van een Chi-kwadraattoets. In dit onderzoek is een p-waarde van 0.05 aangehouden als grens van statistische significantie.

1.3.7 Bedrijvenanalyse

Een andere belangrijke onderzoeksactiviteit betreft de analyse van de bedrijven op Eindhoven Airport en de aanpalende bedrijventerreinen Flight Forum en Park Forum. Deze door Bureau Beke ontwikkelde methodiek baseert de data op openbare bronnen als Google en Company.info¹⁶ en probeert op basis van deze informatie een eerste inzicht te bieden in risico's op ondermijning in specifieke gebieden, zoals die vanuit de wetenschappelijke literatuur naar voren komen. Aangezien het hier een analyse van informatie uit openbare bronnen betreft en de te analyseren risico's zich vooral richten op de zichtbaarheid, vindbaarheid en professionaliteit van bedrijven moeten de uitkomsten ook als zodanig beoordeeld worden: de beschrijvende uitkomsten van deze analyse laten bedrijven zien die als onzichtbaar, onvindbaar en (op een bepaalde manier) als niet-professioneel kunnen worden getypeerd en laten geen bedrijven zien die zich bezighouden met ondermijnende criminele activiteiten. Daarmee biedt deze bedrijvenanalyse aanknopingspunten voor verder onderzoek. De bedrijvenanalyse bestaat uit drie stappen die nu achtereenvolgens zullen worden beschreven.

Fase 1: In kaart brengen en analyse van de bedrijven

Ondernemingen willen normaal gesproken winst maken. Daarvoor is het van belang dat klanten het bedrijf kunnen bereiken en is doorgaans een hogere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit geboden. Vanuit deze gedachte is het opmerkelijk wanneer een onderneming hier niet aan voldoet en is dat een mogelijke indicatie dat een onderneming 'niet-pluis' is. Door gebruik te maken van openbare informatie op Google en Company.info is het mogelijk de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van alle bedrijven

in de gebieden Flight Forum, Park Forum en Eindhoven Airport in kaart te brengen. Het bepalen van de geografische afbakening van deze gebieden is gebeurd aan de hand van Google Maps, omdat dit gebruikmaakt van de wijk- en buurtindeling van het CBS. Vervolgens zijn alle bedrijven op basis van hun postcode ingedeeld in een van de drie gebieden. Ten aanzien van het gebied Flight Forum wijkt de aanduiding af van de beschrijvingen in de Gebiedsvisie en op de website van Flight Forum. Daarin wordt namelijk gesproken over het nieuwere ‘kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum’ en het oudere ‘bedrijventerrein Eindhoven Airport’. Een reden waarom deze afbakening niet is toegepast in de bedrijvenanalyse, is mede omdat de postcodes van een deel van de bedrijven overlappen tussen deze deelgebieden. Om de analyse zo zuiver mogelijk te houden, is daarom vastgehouden aan de wijk- en buurtindeling van Google Maps. Wel wordt in hoofdstuk 5 binnen het gebied Flight Forum nog op straatniveau gekeken, waardoor het alsnog mogelijk is om een beeld te schetsen van het nieuwere ‘kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum’ en het oudere ‘bedrijventerrein Eindhoven Airport’.

In de bedrijvenanalyse is per bedrijf gekeken naar:

1. Het aantal en de aard van reviews op Google, het Telefoonboek en Facebook
2. De aan- of afwezigheid van een (vast en/of mobiel) telefoonnummer
3. De aan- of afwezigheid van een website en de professionaliteit van de website
4. De aan- of afwezigheid van een (zakelijk dan wel persoonlijk) e-mailadres
5. Het wel of niet overeenkomen van het bezoek- en postadres
6. De Standaard Bedrijfsindeling-codes (SBI-codes) die de activiteit van de onderneming aanduiden en waarmee het bedrijf zich heeft ingeschreven bij de Kamer van Koophandel (KvK) en of en zo ja, welke SBI-codes Company.info daaraan heeft toegevoegd.

Uiteindelijk kan een onderneming minimaal 0 en maximaal 17 punten krijgen, waarbij 17 punten staat voor een onvindbaar, onzichtbaar en (op een bepaalde manier) niet-professioneel bedrijf.

Om de bedrijvenanalyse uit te kunnen voeren, heeft Bureau Beke in maart 2023 een eerste lijst met bedrijven van de gemeente Eindhoven ontvangen. Op deze lijst stonden 409 bedrijven. De analyse van 24 bedrijven wees uit dat 3 bedrijven waren uitgeschreven uit het Handelsregister van de KvK. Dit bleek dus geen recent bestand en daarom is gevraagd om een recenter databestand. In mei 2023 ontving Bureau Beke een ander databestand met daarin alle bedrijven in Eindhoven in 2021. Het betrof dus niet enkel de bedrijven in de gebieden

Eindhoven Airport, Flight Forum en Park Forum. Daarom heeft Bureau Beke het databestand opgeschoond conform de geografische afbakening van dit onderzoek, wat resulteerde in 476 bedrijven. Na het analyseren van deze bedrijven bleek dat 110 bedrijven (23%) niet meer in het geografisch gebied gevestigd waren. Dit had als eerste reden dat 49 van de 110 bedrijven zich hadden uitgeschreven uit het Handelsregister van de KvK (45%). De tweede reden was dat de resterende 61 bedrijven (55%) zich elders hadden gevestigd. De oudste datum waarop een bedrijf zich had uitgeschreven dan wel elders was gevestigd, was 27 augustus 2020, wat betekent dat het ontvangen databestand van vóór deze datum dateerde.

Vanwege de verouderde staat van het databestand voerde Bureau Beke een extra zoekslag uit, door op Company.info alle bezoekadressen van de 366 actieve bedrijven in te voeren. Het doel hiervan was om te onderzoeken of op deze adressen nog meer bedrijven zaten. Dit bleek het geval, want de extra zoekslag resulteerde in 361 andere bedrijven. Dit maakte dat het uiteindelijke bestand bestond uit 727 bedrijven die zijn geanalyseerd conform de methodiek van de bedrijvenanalyse. Dit aantal was mogelijk een onderschatting. Hiervan zou ten eerste sprake zijn als op andere adressen – die niet in het oorspronkelijke bedrijvenbestand stonden – ook nog bedrijven gevestigd waren. Ten tweede opperde Company.info slechts tien bedrijven wanneer op adresniveau werd gezocht. Dit betekende dat op sommige adressen meer bedrijven zouden kunnen zitten.

In oktober 2023 heeft Bureau Beke van de gemeente alsnog een recent databestand ontvangen met alle bedrijven op 23 oktober 2023. Het bestand bestond uit 1.104 bedrijven. Om tot een definitieve vaststelling van de bedrijvenlijst te komen, vergeleek Bureau Beke de bedrijven uit het oorspronkelijke bestand en de vervolgslog (hierna: het samengestelde bestand) met de meest recente bedrijvenlijst van de gemeente (hierna: de gemeentelijst). De vergelijking resulteerde in drie potentiële uitkomsten:

- Een bedrijf uit de gemeentelijst stond ook in het samengestelde bestand (kleur: groen)
- Een bedrijf stond wel in het samengestelde bestand, maar niet in de gemeentelijst (kleur: geel)
- Een bedrijf uit de gemeentelijst stond niet in het samengestelde bestand (kleur: rood).

De potentiële uitkomsten gecombineerd, hebben per gebied tot de volgende resultaten geleid (zie tabel 1.1).

Tabel 1.1: Overeenkomst tussen de samengestelde en de gemeentelijst (n=1.209).

Straat	Groen	Geel	Rood	Totaal
Flight Forum	490	100	448	1.038
Park Forum	92	1	29	122
Eindhoven Airport	41	3	5	49
Totaal	623	104	482	1.209

Een eerste resultaat op basis van tabel 1.1 is dat in de gemeentelijst 104 bedrijven ontbraken die Bureau Beke gedurende de vervolgslag wel had gevonden. Deze bedrijven waren dus al geanalyseerd. Een tweede resultaat was dat de gemeentelijst 482 nieuwe bedrijven opleverde. Deze 482 bedrijven zijn – ter aanvulling op de eerder gedane analyse van 727 bedrijven – ook geanalyseerd conform de methodiek van de bedrijvenanalyse. Van de 482 bedrijven waren 18 bedrijven alweer uitgeschreven uit het Handelsregister; failliet of elders gevestigd. Dit betekende dat het totaal aantal geanalyseerde bedrijven uitkwam op 1.191 (727 plus 464).

De chronologische beschrijving van hoe tot het definitieve analysebestand is gekomen, toont aan dat de gemeente (lang) geen goed zicht heeft (gehad) op de bedrijven in de gebieden Flight Forum, Park Forum en Eindhoven Airport. De bedrijvenanalyse vervult daarmee – nogmaals – een belangrijke functie: inzicht geven in een blinde vlek en input bieden voor de toekomstige aanpak.

Fase 2: Ophalen van straatinformatie: in gesprek met professionals

Een centraal element van de bedrijvenanalyse is het combineren van straat- en systeeminformatie. Daarom zijn onderzoekers in gesprek gegaan met drie professionals die werkzaam zijn bij respectievelijk de gemeente, politie en KMar. Het doel van het gesprek was om hun straatkennis te verzamelen ten aanzien van (mogelijk) ondermijnende activiteiten door en bij bedrijven. Daarnaast is tijdens het gesprek ingezoomd op 32 bedrijven die bovenmatig hoog hebben gescoord in de bedrijvenanalyse, namelijk 15 (27 bedrijven) of 16 punten (5 bedrijven). Aan de professionals is de vraag gesteld of zij deze bedrijven en de (rechts)personen uit het bedrijfsmanagement kennen en zo ja, of zij signalen van ondermijnende activiteiten hebben of dat er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat een hoog scorend bedrijf wel pluis is. In dat laatste geval zou de input van professionals zwaarder wegen dan de bedrijvenanalyse.

Fase 3: Verdiepend onderzoek

Fase 1 en fase 2 zouden moeten leiden tot een shortlist van bedrijven c.q. adressen die interessant zouden zijn voor fase 3. In fase 3 zou politie-informatie geanalyseerd worden, namelijk door alle recente mutaties (van de afgelopen drie jaar) te analyseren waarin het bedrijf en/of het adres waar het bedrijf is gevestigd genoemd staat. De centrale vraag zou zijn of de bedrijven en/of adressen aan criminele of ondermijnende activiteiten gerelateerd kunnen worden en in welke hoedanigheid. Echter, de gesproken professionals gaven aan beperkte kennis te hebben over wat er zich op Eindhoven Airport, Flight Forum en Park Forum afspeelt en de 32 bedrijven niet te kennen. Het gevolg hiervan zou zijn dat de resultaten uit de bedrijvenanalyse leidend zouden zijn voor het analyseren van politie-informatie. Omdat de bedrijvenanalyse gebaseerd is op informatie uit open bronnen waar geen straatinformatie aan toegevoegd kon worden, heeft Bureau Beke vanuit ethisch oogpunt besloten fase 3 niet uit te voeren.

Om toch meer zicht te kunnen krijgen op de logica van bepaalde constructies binnen een complex van bedrijven, hebben we aan het einde van de bedrijvenanalyse een beperkt aantal bedrijven aan een registeraccountant voorgelegd. Daartoe heeft de registeraccountant openbare informatie van de KvK gebruikt gericht op de financiële bedrijfsvoering van deze bedrijven: welke stukken zijn er gedeponereerd, is er sprake van belastingaangiftes en wat is de omzet van een bedrijf? Deze andere financiële blik leert dat de financiële informatie voor het beperkte aantal bedrijven dat we zo hebben bekeken op het eerste gezicht in orde is. Daarnaast leert deze andere blik dat sommige ondernemingsvormen weliswaar onzichtbaar c.q. onvindbaar zijn, omdat ze geen baat hebben bij zichtbaarheid en vindbaarheid, maar in het licht van hun financiële verantwoording wel degelijk als professioneel zijn te karakteriseren.

1.3.8 Rechtspraak.nl

Op rechtspraak.nl wordt een belangrijk deel van alle rechterlijke uitspraken in Nederland gepubliceerd.¹⁷ Op deze openbare website hebben we ter aanvulling op de incidentregistraties gezocht naar afgeronde en gepubliceerde zaken die op Eindhoven Airport hebben gespeeld of waarbij de luchthaven op enigerlei wijze in het politieonderzoek een rol heeft gespeeld. Achtereenvolgens hebben we gezocht naar zaken waarin naast Eindhoven Airport ook mensensmokkel, mensenhandel, drugssmokkel, witwassen of een andere verschijningsvorm van georganiseerde misdaad voorkwam. Per melding is een inhoudelijke afweging gemaakt om de gepubliceerde zaak in de analyse mee te nemen onder de voorwaarde dat

de zaak zich (1) in de periode 2019-2023 heeft afgespeeld en (2) Eindhoven Airport hierbij een rol van betekenis had.

1.3.9 Meld Misdad Anoniem

Tot slot is er een zoekvraag uitgezet bij de gemeente Eindhoven – niet bij de politie en bij de KMar – naar Meld Misdad Anoniem (MMA-meldingen) op Eindhoven Airport die samenhangen met ‘ondermijnende criminaliteit’ dan wel georganiseerde misdaad. Deze zoekactie heeft geen enkele melding opgeleverd: er zijn over de periode 1 juli 2021 tot en met 31 juli 2023 geen MMA-meldingen bij de gemeente bekend op de door ons geselecteerde postcodegebieden (zie bijlage 1.1) en evenmin in de buurt van Eindhoven Airport.¹⁸

1.3.10 Vertrouwelijkheid en omgang met de data

Gezien de gevoeligheid en het belang van het onderzoek hebben we diverse maatregelen getroffen om data vertrouwelijk en zorgvuldig te verwerken en respondenten goed te informeren.

Met betrekking tot de interviews hebben we op voorhand een informatiesheet over het onderzoek gemaakt voor potentiële respondenten, waarin de doelstelling, onderzoeksvragen en opdrachtgever van het onderzoek werden uitgelegd. We hebben een variant gemaakt voor de publieke sector en een variant voor de private sector.¹⁹ Vrijwel alle respondenten hebben een dergelijke infosheet van ons ontvangen. Voorafgaand aan het feitelijke interview hebben we het onderzoek nogmaals geïntroduceerd en toestemming gevraagd voor een opname van het gesprek. Deze toestemming is na uitleg nooit geweigerd. We hebben ook aangegeven dat respondenten zich alsnog kunnen bedenken als ze tijdens of na afloop van het interview spijt zouden hebben van deelname aan het onderzoek. Ook dat is niet voorgekomen.

Met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens hanteert Bureau Beke een beleid dat zich kenmerkt in waar mogelijk minder of geen persoonsgegevens te verwerken. Geanonimiseerde KMar- en politieregistraties evenals contactgegevens van respondenten zijn opgeslagen in een met wachtwoorden en encryptie (256-bit) beveiligde omgeving en zijn alleen toegankelijk voor de onderzoekers. Zij beschikken bovendien over een geheimhoudingsplicht, een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) en een toestemming van het College van procureurs-generaal tot inzage in artikel 8 informatie. Bureau Beke streeft naar minimale gegevensverwerking.

De interviewopnames en -verslagen en registratiedata zijn opgeslagen in een beveiligde cloud-omgeving en zullen na afronding van het onderzoek vernietigd worden.

1.3.11 Afstemming over het onderzoek

Tijdens het onderzoek zijn er op verschillende momenten en op verschillende manieren terugkoppelingen met de opdrachtgever geweest. De voortgang van het onderzoek is periodiek besproken met de opdrachtgever via een contactpersoon van het RIEC. Problemen waar we tijdens het veldwerk mee werden geconfronteerd of vragen die we hadden, konden in dit gremium besproken en vaak ook opgelost worden. Daarnaast is op twee momenten de voortgang van het onderzoek besproken in een vergadering van de lokale driehoek-plus Eindhoven en tijdens een bijeenkomst van het Ambtelijk vooroverleg (AVO), waarin tevens enkele voorlopige bevindingen zijn gepresenteerd. Tot slot heeft een leescommissie met daarin vertegenwoordigers van de belangrijke partijen de conceptversie van het rapport beoordeeld op feitelijke onjuistheden.

1.3.12 Beperkingen van het onderzoek

Dit onderzoek kent de volgende belangrijke beperkingen, die we in het navolgende zullen toelichten:

1. Strakke geografische afbakening van het onderzoeksgebied
2. Justitiële data (BVH & BPS) beperkt tot artikel 8-informatie
3. Sterke focus op interviews met professionals
4. Sterke focus op klassieke verschijningsvormen van georganiseerde misdaad en onderbelichting van de risico's rondom cybercriminaliteit

Ten eerste zijn er beperkingen gerelateerd aan de afbakening van het onderzoeksgebied. De omstandigheid dat de lokale driehoek-plus Eindhoven als opdrachtgever van het onderhavige onderzoek fungeert, heeft consequenties gehad voor de afbakening van het onderzoeksgebied. Zo is voor wat betreft de bedrijventerreinen expliciet de keuze gemaakt voor die bedrijventerreinen van Eindhoven Airport die onder de gemeente Eindhoven vallen. Dit betekent dat de nabijgelegen bedrijventerreinen van de gemeenten Eersel, Veldhoven en Oirschot niet zijn meegenomen in dit onderzoek, terwijl dit om inhoudelijke redenen wel van belang zou kunnen zijn, aangezien criminele samenwerkingsverbanden – zo is de veronderstelling – zich met hun activiteiten weinig aan zullen trekken van gemeentelijke grenzen. Ook de Vliegbasis Eindhoven van de Koninklijke

Luchtmacht, het militaire deel van de militaire luchthaven Eindhoven waarop Eindhoven Airport is gevestigd, maakt om vergelijkbare redenen geen onderdeel uit van deze studie. De inschatting van de gemeente Eindhoven was dat haar wens om tot een relatief snel en accuraat criminaliteitsbeeld van Eindhoven Airport en het aanpalende bedrijventerrein te komen, niet goed zou samengaan met verschillende gemeentelijke en nationale opdrachtgevers. Ook de woonwijken die deel uitmaken van of direct grenzen aan het kantoren- en bedrijventercluster Flight Forum en Park Forum maken geen deel uit van de analyse.

In de tweede plaats hebben we ons voor wat betreft de vertrouwelijke justitiële data beperkt tot artikel 8 Wet Politiegegevens. Daarbij gaat het om zowel de politiemutaties (BVH) als de KMar-mutaties (BPS). Zoals eerder beschreven leerde navraag op verschillende afdelingen belast met analyse en onderzoek dat er te weinig relevante afgeronde politieonderzoeken beschikbaar zijn om een aanvraag voor toestemming artikel 9-informatie in gang te zetten. Als alternatief hebben we gekozen om via rechtspraak.nl (open bron) op een systematische manier alle gepubliceerde rechtszaken te analyseren waarin Eindhoven Airport een (meer of mindere) centrale rol heeft gespeeld. Ook de bedrijvenanalyse is gebaseerd op openbare bronnen. Verder hebben we voor dit onderzoek beperkt gekeken naar eventuele kwetsbaarheden in het vergunningstelsel en niet naar welke eventuele bestuurlijke maatregelen en/of eventuele Bibob-onderzoeken er op het onderzochte bedrijventerrein zijn uitgevoerd.²⁰

In de derde plaats en mede ingegeven door een gebrek aan alternatieve, schriftelijke bronnen hebben we tijdens dit onderzoek en voor de rapportage zwaar geleund op interviews met professionals. Dit ervaren we overigens niet als een beperking maar juist als een kracht van dit onderzoek. In dit rapport kijken we mee door de ogen van professionals naar hoe zij (georganiseerde) misdaad en het palet aan geïntegreerde beveiligingsmaatregelen beleven en waarderen. Het doet er dan lang niet altijd toe of deze beelden en constatering kloppen. Professionals ervaren dit namelijk als hun werkelijkheid en – zoals ook beschreven in het voorwoord – handelen hier vervolgens ook naar. Anderen reageren hier op hun beurt weer op. Vanuit die optiek zijn deze beelden dus ook van belang om te beschrijven in een criminologische studie naar ondermijnende criminaliteit en de aanpak hiervan. Met zorgvuldigheid hebben we getracht duidelijk te maken waar het de mening of vermoedens van respondenten betrof. Belangrijker dan of alle uitspraken precies kloppen, is wellicht dat de observaties van deze professionals die werkzaam zijn op of rondom Eindhoven Airport mogelijkheden bieden om procedures en werkwijzen nog eens nader tegen het licht te houden.

Tot slot vinden we het belangrijk op te merken dat binnen de interviews veelvuldig is gesproken over de diverse facetten van ondermijnende criminaliteit, waarbij het opviel dat digitale of cybercriminaliteit en cyberveiligheid ondanks de actuele relevantie van het onderwerp – een cyberaanval op Eindhoven Airport zou zeer ondermijnd kunnen zijn – grotendeels buiten schot zijn gebleven. Wellicht hebben wij als onderzoekers hier te weinig expliciet naar gevraagd, maar slechts enkele respondenten gaven het belang en bewustzijn van cybercriminaliteit aan. In het kader van specifiek de luchthaven waren het vooral luchtvaartmaatschappijen die dit onderwerp zelf op tafel legden, door bijvoorbeeld aan te geven dat als kwaadwillende personen het digitale systeem in willen, dit ook een vorm van criminaliteit is. Ook is er aandacht voor cyberveiligheid in personeelstrainingen. Voor de rest is cybercriminaliteit in dit onderzoek niet of nauwelijks aan bod gekomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat de organisatie van Eindhoven Airport centraal en besteden we aandacht aan de publieke en private partijen die hier werkzaam zijn en de processen die ze uitvoeren, begeleiden of waar ze op toezien. In hoofdstuk 3 behandelen we de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport; een aanpak die sterk gedictieerd wordt door de focus op veiligheid. Ook besteden we in dit hoofdstuk aandacht aan de verschillende kwetsbaarheden op Eindhoven Airport. Hoofdstuk 4 gaat over de perspectieven van zowel publieke als private actoren op ondermijning en beschrijft de enorme diversiteit aan beelden over ondermijning, het abstracte karakter van sommige van deze beelden en wat dit impliceert voor de aanpak. Hoofdstuk 5 neemt de lezer mee in de bedrijvenanalyse en de vermeende risico's van ondermijning op de bedrijventerreinen. In hoofdstuk 6 staan ondermijning en de concrete fenomenen centraal. We presenteren hier een beeld over de aard en omvang van concrete zware vormen van criminaliteit: mensensmokkel, mensenhandel, drugssmokkel, liquide middelen, wapensmokkel en corruptie. Ook besteden we hier kort aandacht aan de hubfunctie van Eindhoven Airport. In hoofdstuk 7, het slothoofdstuk, gaan we nader in op de beantwoording van de onderzoeksvragen en zullen we op basis van onze bevindingen enkele voorstellen doen ter verbetering van de aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport.

Eindnoten

1. Schriftelijke communicatie Eindhoven Airport (d.d. 13 mei 2024).
2. Eindhoven Airport maakt wel deel uit van het 'project mainports', waar de KMar in de lead is, en dat tot doel heeft een dynamisch informatiebeeld van de gelegenheidsstructuren voor drugscriminaliteit op luchthavens te creëren (Nelen et al., 2023: 166).
3. De lokale driehoek van een gemeente is het overlegorgaan tussen de vertegenwoordigers van politie, Openbaar Ministerie en lokale overheid. De lokale driehoek bestaat normaliter dan ook uit de burgemeester, de districtschef van de politie en de hoofdofficier van justitie. In de lokale driehoek plus Eindhoven zit naast de politie, OM en de gemeente ook de Belastingdienst en sluiten de KMar, de Douane en Eindhoven Airport aan omdat zij op de luchthaven actief zijn.
4. Zie startdocument van het Ambtelijk vooroverleg/Basisteamdriehoekplus Eindhoven over Plan van aanpak scenario's Eindhoven Airport (EAP) (20220612 Scenario's aanpak ondermijning EAP_002) (december 2022).
5. De oorspronkelijke onderzoeksvraag was: Wat is de aard en omvang van de geregistreerde criminaliteit op het logistieke knooppunt dat gevormd wordt Eindhoven Airport, het luchthaventerrein, het bedrijventerrein Eindhoven Airport en het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum? In verband met toegenomen kennis van het gebied gedurende het onderzoek, hebben we de formulering van de onderzoeksvraag aangepast.
6. LexisNexis geeft toegang tot meer dan 36.000 internationaal gerenommeerde nieuwsbronnen en zakelijke bronnen. De database bevat ruim 75 Nederlandse uitgevers, waaronder alle grote landelijke en regionale kranten en opiniebladen. In LexisNexis kan met zoektermen gericht worden gezocht naar berichtgeving in landelijke en regionale dagbladen.
7. Breed Offensief Tegen Ondernijnde Criminaliteit (BOTOC). Zie bijvoorbeeld <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/10/18/breed-offensief-tegen-georganiseerde-ondermijnende-criminaliteit>.
8. In het opgeheven Multidisciplinaire Interventie Team (MIT) werkten Politie, KMar, OM, FIOD, Douane en de Belastingdienst samen aan de bestrijding van georganiseerde misdaad. Het MIT is overgegaan in de Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit (NSOC) (ANP, 2022).
9. WODAN is de voorloper op Eindhoven Airport van het Team Ondermijning Luchthaven, een samenwerkingsverband van de KMar en de politie.
10. Met enkele respondenten vond niet een formeel interview plaats maar een rondleiding (zie paragraaf 1.3.5). In vier gevallen waren deze gesprekken dusdanig uitgebreid dat deze personen met hun instemming ook zijn meegeteld als interviewrespondenten. Ook waren er twee respondenten die alleen in het kader van de reflectiegesprekken zijn gesproken (zie paragraaf 1.3.4) en één die alleen in het kader van de bedrijvenanalyse is gesproken (zie par. 1.3.7), die zijn ook meegeteld als interviewrespondenten.
11. Een overzicht van alle respondenten is te vinden in bijlage 1.2.
12. Zie bijlage 4 voor een voorbeeld dat naar de publieke partners is verstuurd.
13. Blueview is een integrale bevrachtingsmodule voor de systemen van de politie en de KMar.
14. Zie bijvoorbeeld de gerechtelijke uitspraak ECLI:NL:RBGEL:2022:7105.
15. Uit de applicatie 'Fraude Bestrijding'.

16. Company.info is gefuseerd met webservices.nl en onderdeel van FD Mediagroep. Op Company.info worden bedrijfsgegevens samengebracht en gestructureerd. Het biedt betrouwbare en actuele informatie, zakelijk nieuws en voorspellende inzichten over bedrijven en haar bestuurders. Het volgende is via Company.info te achterhalen: adresgegevens, bedrijfsgegevens, bedrijfsnieuws, aandeelhouders, datatools, financiële prestaties, vastgoedinformatie en voertuiginformatie.
17. “Uitspraken in zaken die met een standaardformulering zijn afgedaan of die kennelijk ongegrond of niet-ontvankelijk verklaard zijn, worden niet gepubliceerd. Alle andere uitspraken wel.” (<https://www.rechtspraak.nl/Uitspraken#:~:text=Uitspraken%20in%20zaken%20die%20met,Alle%20andere%20uitspraken%20wel.>) Zie voor een volledig overzicht van alle criteria waarop rechterlijke uitspraken al dan niet worden gepubliceerd, zie <https://www.rechtspraak.nl/Uitspraken/Paginas/Selectiecriteria.aspx>.
18. Schriftelijke correspondentie medewerker Taskforce RIEC Brabant Zuid, d.d. 25 juli 2023.
19. Zie bijlage 1.4 voor deze infosheets.
20. Overheidsinstanties (zoals een gemeente) kunnen op basis van de Wet Bibob (Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur) onderzoek doen naar de achtergrond van bedrijven en personen met wie zij zakendoen.



2

De achtergrond, kenmerken en processen van Eindhoven Airport

Om de aanpak en de manifestaties van ondermijning en georganiseerde misdaad op en rondom Eindhoven Airport te kunnen begrijpen, is het allereerst van belang om de ontstaansgeschiedenis en de context van Eindhoven Airport te bekijken. In dit hoofdstuk staan we daarom stil bij de achtergrond, kenmerken en processen van Eindhoven Airport.¹

In paragraaf 2.1 beginnen we met een nadere duiding van Eindhoven Airport: hoe heeft de luchthaven zich ontwikkeld, wat is de aard en omvang van Eindhoven Airport en hoe is de luchthaven georganiseerd? Ook het maatschappelijk sentiment rondom Eindhoven Airport komt daarbij aan bod. Vervolgens gaan we in paragraaf 2.2 in op de processen op Eindhoven Airport. Deze worden apart beschreven voor de burgerluchtvaart, de privé- en zakelijke vluchten via General Aviation en het recreatief vliegen bij de Eindhovense Aeroclub Motorvliegen. Binnen deze processen komen ook de relevante (private) actoren en locaties aan bod. Getracht is om zoveel mogelijk bij feitelijke beschrijvingen op basis van documentatie te blijven, waar nodig aangevuld met informatie uit de interviews. Nadrukkelijk wordt nog niet gefocust op de specifieke aanpak en risico's van (ondermijnende) criminaliteit; deze zaken komen in de volgende hoofdstukken aan de orde. Dit hoofdstuk eindigt met een conclusie in paragraaf 2.3.

2.1 Een nadere duiding van Eindhoven Airport

Om een beeld te krijgen van waar Eindhoven Airport vandaan komt en hoe de luchthaven gegroeid is, beginnen we paragraaf 2.1.1 met een korte beschrijving van de oorsprong en ontwikkeling van Eindhoven Airport. Daarbij gaan we ook in op recente en toekomstige ontwikkelingen. In paragraaf 2.1.2 schetsen we een beeld van het maatschappelijk sentiment dat leeft rondom Eindhoven Airport. In paragraaf 2.1.3 vervolgens, beschouwen we Eindhoven Airport in perspectief tot de andere Nederlandse luchthavens, zodat duidelijk is wat voor rol Eindhoven Airport inneemt in de Nederlandse luchtvaart en wat de verschillen en overeenkomsten zijn tussen Eindhoven Airport en andere luchthavens. In paragraaf 2.1.4 worden de bestemmingen en kenmerken van passagiers van Eindhoven Airport beschreven. Tot slot gaan we in paragraaf 2.1.5 in op hoe de organisatie van Eindhoven Airport is opgebouwd.

2.1.1 Oorsprong en ontwikkeling

Nadat vanaf 1920 commerciële vluchten begonnen plaats te vinden op Schiphol Airport Amsterdam, ontstond rond 1920 in Eindhoven het verlangen naar een eigen luchthaven in de regio.² De situering van elektronicaconcern Philips – als

grootste particuliere werkgever van Nederland – in Eindhoven speelde hierin een belangrijke rol. Anton Philips en Albert Plesman (president-directeur van KLM) waren destijds de drijvende krachten achter het ontstaan van Eindhoven Airport; een vliegverbinding zou zakendoen met het buitenland vergemakkelijken. In 1932 werd dan ook bij Eindhoven een vliegveld met de naam ‘burgervliegveld Welschap’ geopend van 32 hectare groot (EUclaim, z.d.; Van Son, 2022a). In datzelfde jaar richtte de latere topman Frits Philips de Noord Brabantsche Aero Club op, met als doel het (sport)vliegen in de regio te bevorderen. Vanaf 1938 ging de vereniging verder onder de naam Eindhovensche Aero Club, voor zowel motor- als zweefvliegen – tot in 1973 werd besloten het zweef- en motorvliegen op te splitsen in twee verenigingen en het zweefvliegen uiteindelijk in 2018 werd afgestoten (Eindhovensche Aeroclub Motorvliegen (EAC-m), z.d.).

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Eindhoven en daarmee ook vliegveld Welschap bezet, tot aan de bevrijding door Amerikaanse paratroepen in september 1944. De Duitsers breidden tijdens de bezetting het vliegveld uit met onder andere een verharde baan. In 1952 huisvestte de Koninklijke Luchtmacht (KLu) zich op Vliegbasis Eindhoven, waardoor verschillende straaljagersquadrons hun thuisbasis kregen op de vliegbasis, tot in 1994 de vloot werd vervangen voor transportvliegtuigen. Sinds de vestiging van de KLu maakt de burgerluchtvaart gebruik van de diensten van Vliegbasis Eindhoven: de verkeersleiding, brandweer, geneeskundige dienst, meteorologische dienst en vogelwacht. In 1984 verhuisde de vliegbasis, omdat inwoners van Eindhoven veel last hadden van het geluid van de jachtvliegtuigen. De startbaan werd van richting veranderd, waardoor vertrekkende vliegtuigen het centrum van Eindhoven konden vermijden. Op een andere locatie kwam een nieuw vliegveld met een nieuwe landingsbaan en op de oude plek werd later de woonwijk Meerhoven gebouwd. Op de nieuwe locatie opende Eindhoven Airport in september 1984 op het burgerdeel van Vliegbasis Eindhoven een aparte aankomst- en vertrekhal, wat de officiële opening van Eindhoven Airport betekende. Hierna groeide het aanbod van diensten verder en bedrijven gingen zich in de buurt vestigen.

Bedrijventerreinen rondom Eindhoven Airport

Met de groei van Eindhoven Airport hebben ook steeds meer bedrijven zich gevestigd rondom het vliegveld, waarop er diverse bedrijventerreinen zijn gevormd. Zo'n veertig jaar geleden is het eerste bedrijventerrein ontstaan, met als grootste sectoren dienstverlening voor vervoer en groothandel in ICT-apparatuur. Recenter zijn het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum – met als grootste sectoren software, reiniging, accountancy en belastingadvisering – en Park Forum – met vooral bedrijven op het gebied van technologie, data en goederen – aangelegd (Quaedflieg & Van der Harst, 2021: 8; 19). Het originele bedrijventerrein valt nu formeel onder Flight Forum. Precieze informatie over de oorsprong van deze terreinen hebben wij niet kunnen achterhalen.

Uit de bedrijvenanalyse, waar we in hoofdstuk 5 nader op ingaan, blijkt dat ten tijde van medio december 2023 op de bedrijventerreinen 1.191 bedrijven liggen, verspreid over twaalf straten. De straten Luchthavenweg en Flight Forum zijn de belangrijkste doorgaande wegen van de bedrijventerreinen. De post van de Brigade Brabant-Zuid van de KMar is tevens gelegen aan de Luchthavenweg. Flight Forum en Park Forum hebben beide een parkmanagementfonds. Bij Flight Forum kan een bedrijf bij het kopen van een kavel een bepaald bedrag inleggen voor het parkmanagement: daarmee wordt openbare verlichting, groen en beveiliging van het terrein bekostigd. Dit wordt aangestuurd door een parkmanager. 's Nachts vindt collectieve surveillance plaats op het terrein van Flight Forum. Bij Park Forum heeft de eigen stichting zaken als camerabewaking en bewegwijzering op het terrein georganiseerd, zo blijkt uit gesprekken met respondenten van de aeroclub en Flight Forum.

De aeroclub verhuisde in 1984 eveneens naar Eindhoven Airport, maar ging in 2004 weer terug naar Vliegbasis Eindhoven en betrok toen een voormalig gebouw van de KLu. In het begin waren de lijnvluchten van Eindhoven Airport alleen zakenvluchten voornamelijk voor Philips, met bestemmingen als Amsterdam, Hamburg, Parijs en Londen. Pas eind jaren '80 vertrokken de eerste vakantievluchten vanaf Eindhoven Airport. Een grote aanjager voor andere vliegmaatschappijen is de komst van vliegmaatschappij Ryanair geweest, in 2002 (Eindhoven Airport, z.d.-1; Eindhovense Aero Club Motorvliegen, z.d.-1; Koninklijke Luchtmacht, z.d.-1; Van Son, 2022b).

Tussen 1984 en 2005 is het aantal passagiers gegroeid van 100.000 naar 1 miljoen. In 2005 werd de terminal dan ook vervangen voor een moderner en groter gebouw en in 2013 is deze verder uitgebreid (Van Brunschot, 2022). Aanvankelijk

groeide de luchtvaart in Nederland vooral op Schiphol, maar omdat hier begin deze eeuw de grenzen van capaciteit werden bereikt, werd afgesproken dat onder andere Eindhoven Airport activiteiten van Schiphol over moest nemen (Van Geel, 2019: 17). De groei van de luchtvaartsector heeft onder meer te maken met economische groei, toenemende welvaart bij grote groepen in de bevolking en kostenreducties bij en het prijsbeleid van vliegmaatschappijen (Van Geel, 2019: 19). Naast voordelen brengt dit ook nadelen met zich mee, zoals de belasting voor de leefomgeving en hinder voor omwonenden (Van Geel, 2019: 17).

Sinds 2016 verdeelt Eindhoven Airport N.V. zelfstandig de beschikbare vliegbewegingen voor privé- en zakenvluchten (General Aviation en Business Aviation). Het gaat om onder andere privévluchten voor maximaal twintig passagiers en medische vluchten (*hospital flights* en donorvluchten). Onder Business Aviation valt het gebruik van vliegtuigen voor zakelijke doeleinden. Het terrein van General Aviation en Business Aviation ligt aan de rand van het terrein van Eindhoven Airport (Van Geel, 2019: 56).

Momenteel heeft Eindhoven Airport N.V. drie aandeelhouders: Schiphol Nederland B.V. (51%), gemeente Eindhoven (24,5%) en Provincie Noord-Brabant (24,5%) (Eindhoven Airport, 2022a: 15). Eindhoven Airport ligt nog steeds op militair terrein; Eindhoven Airport N.V. is de civiele medegebruiker van de vliegbasis die het luchthaventerrein gebruikt voor de burgerluchtvaart, met lijndiensten, zaken- en vakantiechartervluchten. Vliegbasis Eindhoven is de thuisbasis van het Air Mobility Command van de Koninklijke Luchtmacht. De Vliegbasis beheert het terrein en ondersteunt in militaire operaties, humanitaire missies en speciale opdrachten (Koninklijke Luchtmacht, z.d.-1; z.d.-2).

In 2023 bereikte Eindhoven Airport een recordaantal passagiers: 6,8 miljoen. In 2022 waren dit er nog 6,3 miljoen en in 2019 – pre-corona – lag dit aantal op 6,7 miljoen (Eindhoven Airport, z.d.-1; Claessen, 2024). Het aantal vliegbewegingen was in 2023 met 41.496 slechts vier vluchten verwijderd van het maximumaantal van 41.500. Het gemiddelde aantal passagiers per vlucht lag “erg hoog”, aldus een woordvoerder, wat met het aantal vliegbewegingen heeft gezorgd voor het recordaantal. De bestemmingen met de meeste passagiers waren Málaga, Londen (Stansted) en Alicante (Claessen, 2024; Eindhoven Airport, z.d.-2). Eindhoven Airport blikt middels een bericht op de eigen website als volgt terug op 2023: “De luchthaven kijkt terug op een zeer succesvol jaar waarin de operatie soepel is verlopen. Ook was de klanttevredenheid nooit eerder zo hoog” (Eindhoven Airport, 2024a).

Omgeving Eindhoven

Eindhoven is naar inwonertal de vijfde stad van Nederland met 243.721 inwoners op 1 januari 2023, met een prognose van ongeveer 300.000 inwoners in 2040 (Gemeente Eindhoven, z.d.). Qua ligging ligt Eindhoven in de Brabantse stedendriehoek met Den Bosch en Tilburg en nabij België en Duitsland, in een omgeving met een goed ontwikkeld wegennet. Zo liggen zowel Rotterdam, Antwerpen als steden in het Duitse Ruhrgebied op (ruim) een uur rijden. Verder is Zuidoost-Brabant, waar Eindhoven in ligt, de grootste industrieregio van Nederland (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022), waarvan de economie in 2022 met 6,1 procent is gegroeid, ten opzichte van 4,5 procent landelijk (Brainport Eindhoven, z.d.-1). Technologie is een belangrijk onderdeel van Eindhoven, met verschillende technologische campussen en een technische universiteit, waardoor de regio top technologieregio Brainport Eindhoven heet; “de thuisbasis van pioniers en kraamkamer van innovaties”, met het hoogst aantal aangevraagde patenten ter wereld (Brainport Eindhoven, z.d.-2). Verder is Noord-Brabant een belangrijke landbouwregio: bijna de helft (46%) van de grond is in gebruik voor de landbouw, er zijn 4.400 veehouderijbedrijven en bijna de helft van alle elf miljoen varkens in Nederland bevindt zich in Noord-Brabant (Provincie Noord-Brabant, z.d.-1; Verschuren, 2023).

Recente en toekomstige ontwikkelingen

Eindhoven Airport groeide in de jaren voor 2019 ongeveer 15 procent per jaar (Van Geel, 2019: 6). De huidige terminal van Eindhoven Airport is gebouwd voor maximaal 5 miljoen passagiers per jaar; het aantal passagiers van 2023 (6,8 miljoen) heeft dat dus al met bijna 2 miljoen passagiers overschreden. In de zomerperiode van 2022 ontstonden door personeelstekorten na de coronaperiode in combinatie met de zorg om veiligheid lange rijen op Eindhoven Airport, wat vervolgens breed in de media werd uitgemeten (NOS, 2022a). Zie onderstaand kader.

De drukke zomer van 2022: weer open na de coronapandemie

In de zomer van 2022, net na het vervallen van de laatste coronamaatregelen in april van dat jaar, mochten mensen weer op vakantie. Omdat het aantal passagiers in de jaren 2020 tot en met begin 2022 door corona kelderde, werden in Europa duizenden vliegveldwerknemers ontslagen (Van Rooij, 2022). Toen de vraag

naar reizen in de zomer van 2022 weer toenam, is daardoor op de luchthavens een enorm personeelstekort ontstaan. Ook op Eindhoven Airport was dit het geval. Het beveiligingsbedrijf, verantwoordelijk voor de securitycontroles, kampte met grote personeelstekorten gecombineerd met ziekteverzuim door corona. Bij de securitycontroles waren tijdens deze zomer vaak maar twee controlepoortjes open, waar normaal gesproken acht controlepoortjes open zouden zijn. Vanuit Eindhoven Airport werd gewaarschuwd, onder meer via de eigen website, voor de grote drukte, zodat passagiers hier rekening mee konden houden (Burg, 2022).

Als gevolg van de personeelstekorten en het ziekteverzuim stonden reizigers urenlang in de hitte te wachten, waarvoor buiten tenten werden neergezet (Burg, 2023a). Op sociale media circuleren video's van passagiers op het vliegveld, die honderden meters voor de toegangsdeuren moesten wachten (RTL Nieuws, 2022). Grote aantallen reizigers misten hun vluchten door de lange rijen. Het jaar 2022 gaat voor Eindhoven Airport dan ook de boeken in als het jaar met ellers lange wachtrijen en vertragingen (Burg, 2023b). De luchthavendirecteur uitte aan het eind van die zomer tegenover de media de verwachting dat deze situatie zich niet snel meer zou voordoen (Burg, 2022). De bezetting werd op dat moment hoger – er waren zes controlepoortjes open – maar er was nog altijd structureel minder personeel dan gewenst. De situatie op Eindhoven Airport is sindsdien alleen maar verder verbeterd. Het aantal vluchten bleef stijgen en in de zomer van 2023 gaf de luchthaven aan klaar te zijn voor de zomerdrukke (De Telegraaf, 2023). In 2023 is er flink wat extra personeel ingezet; zo'n 25 procent aan uren per week meer beveiligingscapaciteit bij de security ten opzichte van het voorgaande jaar (Burg, 2023a).

Eindhoven Airport meldt dat er met name ruimtegebrek is in de aankomsthal en het Non-Schengengebied en heeft plannen om de terminal uit te breiden. Zo is het beoogd om extra gates te realiseren, meer horeca te vestigen, de bagagehal te verruimen en een kelder voor de afhandeling te bouwen (Eindhoven Airport, 2022a: 24).

Eind 2017 is een traject gestart onder leiding van oud-staatssecretaris Pieter van Geel over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport tussen 2020 en 2030, waarvan in 2019 het rapport verscheen. Doel van het traject was een betere balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving, waarbij bewoners, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven zijn betrokken. Eindhoven Airport werd hierin gebruikt als proeftuin voor de toekomstige luchtvaart in heel Nederland. Van Geel (2019) beschrijft in zijn rapport dat het radicaal anders zou moeten met de luchthaven, namelijk stiller en schoner, ofte-

wel duurzamer. Daarnaast staat in de Gebiedsvisie van het Eindhoven Airport District dat voor 2040 is beoogd om het luchthavengebied te transformeren tot een krachtige pool in Brainportregio Eindhoven. Het streven is een multifunctioneel en levendig gebied, waar het aangenaam werken en verblijven is (Quaedflieg & Van der Harst, 2021).

Opvallend is dat in de toekomstvisies niet wordt gesproken over het tegengaan van ondermijning of criminaliteit in brede zin. Dit terwijl Noord-Brabant de laatste jaren koploper is en blijft in het aantal ontdekte drugslabs in Nederland, waarbij in 2023 sprake zou zijn van een recordaantal (Algemeen Dagblad, 2020; Joachems, 2022; 2023; Politie, 2022).³ Brabant is van oudsher een productiegebied voor hennep en synthetische drugs. Brabant, dat als grensgebied tegen grote havencomplexen en een aantal grootstedelijke gebieden aan ligt, wordt ook wel “drugsschuur van Europa” en “Europa’s pillenfabriek” genoemd, waarbij xtc-pillen als “het belangrijkste exportproduct van Brabant” worden geduid (De Cooker, 2019; Provincie Noord-Brabant, z.d.-2; Omroep Brabant, 2022). Eenheidschef van politie Oost-Brabant gaf verder in het kader van jonge daders die explosieven plaatsen tegenover het Eindhovens Dagblad aan: “de kans is groot dat ze blijven hangen in die criminele wereld. Daarom is het zo belangrijk dat we volop inzetten om te voorkomen dat jongeren in de onderwereld belanden. Vooral in Eindhoven is dat al een eind gevorderd” (Van der Lee & Van Arensbergen, 2024).

2.1.2 Maatschappelijk sentiment rondom Eindhoven Airport

In 2019 heeft de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) gewezen op de mogelijke risico’s die samengaan met eco-protesten en klimaatactivisme, iets wat onder meer de laatste jaren speelt. Het gaat om “organisaties die niet met terrorisme of geweld in verband gebracht worden, maar zich volgens de NCTV wel begeven op het snijvlak van activisme en extremisme” (NOS, 2019c). Ook de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) maakt in zijn jaarverslag van 2020 melding van acties tegen het klimaatbeleid door onder andere Extinction Rebellion (AIVD, 2020). De bijdrage van CO₂-uitstoot van (onder meer) vliegtuigen aan klimaatverandering ligt hieraan ten grondslag. Over de precieze uitstoot en meetmethodes hiervan lopen de meningen uiteen, maar volgens cijfers uit 2019 van het Europees Milieugentschap (2022) is de luchtvaart verantwoordelijk voor ongeveer 4 procent van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU en volgens het Internationaal Energieagentschap (z.d.) voor 2 procent van de wereldwijde uitstoot in 2022.⁴ In deze context moet de aandacht van een groepering als Extinction Rebellion – een van de actiegroepen die

door de NCTV in zijn dreigingsbeelden werd genoemd – voor Eindhoven Airport begrepen worden.

In 2018 werd het woord ‘vliegschaamte’ genomineerd als Van Dale-woord van het jaar, omdat steeds meer mensen hier last van zouden hebben vanwege de klimaatschade door vliegen (NOS, 2019b). Aangezien het aantal vluchten niet af lijkt te nemen – een jaarlijkse wereldwijde groei van 4,5 procent passagiers-kilometer per jaar (NOS, 2019b), voor het eerst meer Nederlanders op vakantie met het vliegtuig dan met de auto in 2019 (Duursma, 2020) – lijken de meeste Nederlanders nog niet echt te handelen naar vliegschaamte. “Er is in de maatschappij veel aandacht voor duurzaamheid, maar in het gedrag zien we dat niet terug,” aldus Marieke Politiek, directeur van een marktonderzoeksbureau. Pleitbezorgers van de luchtvaart zeggen dan ook dat vliegschaamte niet bestaat (Duursma, 2020). In 2023 lag het aantal passagiers van de Nederlandse luchthavens 16 procent hoger dan het jaar ervoor, maar het ligt onder het niveau van voor de coronapandemie (Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), 2024). Recent bleek dat een meerderheid van de Tweede Kamer niet wil dat Lelystad Airport – oorspronkelijk bedoeld om vluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen en al gebouwd is – opent voor de commerciële luchtvaart, vanwege het klimaat, de volksgezondheid en de stikstofruimte (NOS, 2024b).

Naast de CO₂-uitstoot is een ander heikel punt de stikstofuitstoot van de luchtvaartsector. Boeren kregen te maken met stikstofmaatregelen en stelden dat de luchtvaart niet aangepakt zou worden, waarop zij zich tijdens hun protesten op luchthavens zijn gaan richten (Stil, 2019).⁵ Eindhoven Airport kreeg in 2019 en 2022 te maken met protesten van boeren gerelateerd aan de stikstofmaatregelen en in 2023 van klimaatactivisten gericht op vervuiling en schade door de luchtvaart (zie onderstaand kader).

Demonstratie van klimaatactivisten bij Eindhoven Airport

Op 25 maart 2023 organiseerde Extinction Rebellion een demonstratie op Eindhoven Airport uit onvrede over luchtvervuiling, geluidsoverlast en gezondheidsschade die aangericht zou worden door Eindhoven Airport evenals het (volgens de demonstranten) niet op orde zijn van een natuurvergunning voor de burgerluchtvaart (Extinction Rebellion, z.d.). Eerder had zij onder andere op de A12 in Den Haag en op Schiphol op het terrein van privéjets gedemonstreerd, waar bij die laatste op 5 november 2022 klimaatactivisten over hekken klonnen, door de

omheining braken, plaatsnamen onder privéjets, zich vastketenden aan toestellen en over het terrein fietsten (NOS, 2022b; Thijssen, Verhagen, Van de Ven, Bombala & Wiercx, 2023). Bij de demonstratie op Eindhoven Airport gaf Extinction Rebellion van tevoren aan 500 demonstranten te verwachten en dat de demonstratie op de boulevard naast de terminal zou plaatsvinden, van 12.00 tot 13.30 uur (Algemeen Dagblad, 2023). Eindhoven Airport gaf toestemming om te demonstreren op de boulevard naast de terminal (Thijssen et al., 2023). Vooraf maakte de gemeente Eindhoven middels flyers bekend dat het militair terrein en het vliegveld verboden terrein waren voor de demonstranten. Desondanks knipten demonstranten 's middags een gat in het hek en klommen erdoorheen, waarmee ze zich toegang tot het terrein voor privévliegtuigen verschafte. 100 à 200 mensen zaten daar op een grasveld, terwijl ze omringd werden door de KMar en politie, waaronder de Mobiele Eenheid. Een andere groep demonstranten begaf zich in de lounge van de privévliegtuigen (NOS, 2023a; Thijssen et al., 2023). Na de oproep rond 14.00 uur om vrijwillig te vertrekken, verliet een deel van de demonstranten het terrein, maar een ander deel dat zich op het vliegveldterrein bevond, bleef zitten. De klimaatactivisten die niet wilden vertrekken werden aangehouden door de KMar op basis van de Luchtvaartwet (Thijssen et al., 2023). Als gevolg van de demonstratie is het vliegverkeer niet stil komen te liggen, wel is de afhandeling van bagage en passagiers tijdelijk stopgezet. De demonstranten versperden de hoofddoorlaatpost van het vliegveld, waardoor normaal gesproken leveranciers binnenkomen (Thijssen et al., 2023). Op de dag van de demonstratie bracht de CEO van Eindhoven Airport een statement naar buiten op de eigen website. Daarin onderschreef hij de noodzaak en urgentie tot verduurzaming. Ook gaf hij aan dat Eindhoven Airport een belangrijke maatschappelijke rol vervult in het bij elkaar brengen van mensen voor zakelijk contact, een bezoek aan vrienden of familie of vakantie (Hellemons, 2023).

Boerenprotest bij Eindhoven Airport

Op 13 december 2019 zijn boeren van Farmers Defence Force bij wijze van protest tegen de stikstofmaatregelen naar Eindhoven Airport gegaan. Aanvankelijk protesteerden ze bij het provinciehuis in Den Bosch, waar werd vergaderd over het stikstofbeleid. Vanaf daar zijn de boeren op trekkers via de A2 naar Eindhoven Airport vertrokken. Er was twee uur lang flinke verkeershinder op de A2 en de wegen rond de luchthaven. Het protest heeft geen invloed gehad op het vliegverkeer, maar de luchthaven adviseerde reizigers wel om eerder te vertrekken van wege

de verkeerschaos. Nadat zo'n honderd trekkers toestemming kregen van de politie om "een rondje" te rijden bij het vliegveld, reden de boeren de ronde en verlieten de meeste daarna meteen het vliegveld (NOS, 2019d). In juli 2022, toen er weer volop door boeren werd geprotesteerd tegen de stikstofmaatregelen, waarschuwde Eindhoven Airport reizigers voor acties van boeren op 4 juli, omdat het drukker kon zijn op de wegen richting Eindhoven Airport. De gemeente Eindhoven gaf aan zich samen met de politie, de KMar, het Openbaar Ministerie, de Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport voor te bereiden op verschillende scenario's (Brabants Dagblad, 2022). Op basis van de te vinden mediaberichtgeving lijkt het niet opnieuw tot een demonstratie bij Eindhoven Airport te zijn gekomen.

In de kritiek op de luchtvaart zijn de pijlen vaak gericht op vluchten door privéjets, vanwege de relatief korte vluchten en hoge uitstoot per passagier ten opzichte van commerciële vluchten, terwijl het terugdringen van privévluchten niet is opgenomen in het klimaatakkoord (NOS, 2022c; Greenpeace, 2022). Met privéjets worden ook vluchten met maatschappelijke doeleinden gemaakt, zoals ambulance- en orgaanvluchten, maar uit onderzoek naar Schiphol en Rotterdam The Hague Airport – waarvandaan de meeste privévliegtoelagen vertrekken – bleek dat maar een klein deel van de vluchten met privévluchten medisch of militair waren (NOS, 2022c). Verder waren er de afgelopen jaren zorgen onder omwonenden van Eindhoven Airport vanwege geluidsoverlast en de mogelijke groei van het vliegveld. Het Beraad Vlieg hinder Moet Minder, waarin omwonenden zich hebben verenigd, vond dat "Eindhoven Airport, de vliegmaatschappijen en het kabinet het niet zo nauw namen met de afspraken in het advies van Pieter van Geel" en dat er met verkeerde cijfers zou worden gerekend, waardoor de geluidsruimte eerst met 25 procent verhoogd zou worden en in tien jaar tijd weer met 30 procent verlaagd zou worden (Burg, 2021). De gemeenteraad vond dat de afspraken voor 2030 op basis van het advies van Van Geel wel daadwerkelijk moesten blijven staan (Hoekstra, 2022).

Op 7 november 2023 maakte Eindhoven Airport een versterkte koers richting 2030 bekend. Zo is er 30 procent minder geluidsbelasting en 30 procent minder CO₂-uitstoot ten opzichte van 2019 beoogd. Eindhoven Airport gaat de (fossiele) privévluchten vanaf 2026 stop zetten (Eindhoven Airport, z.d.-11). Daarnaast beoogt Eindhoven Airport een beperking van het aantal vluchten, met vanaf 2028 sturing op basis van geluidsnormen in plaats van op aantallen vluchten. Er blijven 500 slots (vliegbewegingen) voor privévluchten over, uitsluitend voor maatschappelijke doeleinden zoals medische vluchten (Eindhoven Airport,

2023a). Directeur Roel Hellemons gaf in de media ook aan dat het belang van privéjets voor de luchthaven “heel beperkt” is en dat veel privévluchten naar zonestemmingen in Europa vliegen (De Koning, 2023). Voor 2050 heeft Eindhoven Airport zich geïnteresseerd aan “netto nul uitstoot van vliegverkeer op/vanaf Eindhoven Airport”, zo maakte het op de eigen website bekend in december 2023 (Eindhoven Airport, 2023b). Verhuurbedrijven van privévliegtuigen Exxaero en ASL-Jet Netherlands vrezen dat er meer ‘gewone’ vluchten zullen gaan in de plaats van de geschrapte privévluchten en dat de maatregelen dus niet ten goede aan het klimaat zullen komen. Verder zou het stoppen van privévluchten volgens ASL-Jet Netherlands leiden tot verplaatsing naar andere luchthavens (Van der Hulst & Clevers, 2023). Of de beoogde maatregelen genoeg zijn om de kritiek van omwonenden te verstommen, is de vraag, zo stelden journalisten van het Eindhovens Dagblad (Hoekstra & Van Rooij, 2023).

2.1.3 Eindhoven Airport in verhouding tot andere vliegvelden

Na Schiphol is Eindhoven Airport het tweede Nederlandse burgervliegveld van nationaal belang. Daarnaast zijn er nog drie, in volgorde van groot naar klein: Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Zie tabel 2.1 voor een overzicht van de verschillende luchthavens en hun aantallen vliegbewegingen, passagiers, bestemmingen en vracht in 2022. Daarnaast zijn er luchthavens van regionale betekenis, zoals kleine luchthavens voor gemotoriseerd verkeer, zweefvliegvelden, helikopterhavens en militaire vliegbasissen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, z.d.).

Tabel 2.1: Aantal vliegbewegingen, passagiers, bestemmingen, tonnen vracht per Nederlands vliegveld van nationaal belang in 2022.

	Vluchten	Passagiers	Bestemmingen	Vracht
Schiphol Amsterdam	416.464	52.500.000	332	1.440.000
Eindhoven	40.252	6.300.000	87	n.v.t.
Rotterdam-Den Haag	32.299	2.100.000	57	n.v.t.
Maastricht-Aachen	13.835	226.032	14	108.218
Groningen-Eelde	11.435	87.205	10	n.v.t.

In 2022 eindigde Eindhoven Airport op plaats 67 van alle Europese vliegvelden qua passagiersaantallen (Schiphol stond op plaats 4) (Airportcheck, z.d.). Naast de algehele omvang en hoeveelheid bestemmingen is er nog een aantal verschil-

len tussen Eindhoven Airport en Schiphol. Zo heeft Eindhoven Airport geen goederenvervoer, waar dit op Schiphol wel het geval is: 1,44 miljoen ton in 2022 (CBS, z.d.-1). Verder wordt Eindhoven Airport vooral gebruikt als point-to-point bestemming, dat wil zeggen een bestemming die als eindlocatie dient. Schiphol heeft juist een belangrijke hub-functie, wat betekent dat op Schiphol veel reizigers overstappen op een andere vlucht (Van Geel, 2019: 17). Net als Eindhoven Airport zijn de vliegvelden in Rotterdam en Groningen op passagiers en zakenvluchten (vrijwel) zonder vrachtvervoer gericht, in tegenstelling tot Maastricht, waar, als enige regionale vliegveld, ook goederenvervoer plaatsvindt (Maastricht Aachen Airport, 2022).

Kleinere vliegvelden in de omgeving

In de omgeving van Eindhoven bij Budel en Breda bevinden zich nog twee kleine vliegvelden. Kempen Airport (Budel) ten eerste is een luchthaven van waaruit lesvluchten, recreatieve en kleine zakelijke vluchten vertrekken (Provincie Noord-Brabant, z.d.-3). Ook privé- en zakenvluchten vinden plaats op Budel. In de politiek wordt aangegeven dat Budel over goede faciliteiten beschikt om in de toekomst meer privé- en zakenvliegtuigen te huisvesten (Clevers & Van der Hulst, 2023). Breda International Airport (voormalig Seppe) ten tweede, is een luchthaven van waaruit lesvluchten, recreatieve en kleine zakelijke vluchten en helikoptervluchten vertrekken (Provincie Noord-Brabant, z.d.-3). Het grootste gedeelte hiervan bestaat uit lesvliegtuigen en voor de rest betreffen het pleziervluchten en kleine zakelijke vluchten tot twaalf personen (Jansen, 2019).

Luchthavenslots

Luchthavens met schaarste in capaciteit (meer vraag dan aanbod) werken met slots. Met een slot wordt een tijdvenster waarbinnen het vliegtuig mag opstijgen of landen bedoeld. Slots moeten van tevoren gereserveerd. Alleen binnen dit gereserveerde tijdvenster van meestal twintig minuten mag het vliegtuig zich verplaatsen op de luchthaven. Elk land heeft een eigen autoriteit voor de coördinatie van luchthavenslots; in Nederland bepaalt Airport Coordination Netherlands (ACN) de luchthavenslots. Luchtvaartmaatschappijen dienen in eerste instantie hun aanvragen in bij de nationale vluchtcoördinatie en vervolgens vindt er twee keer per jaar wereldwijde coördinatie plaats van alle luchthavenslots op de Slot Conference van de International Air Transport Association (IATA) (EUclaim, 2022).

2.1.4 Vluchten en passagiers

Dagelijks vertrekken en landen er 100 tot 140 vliegtuigen op Eindhoven Airport, met in totaal 18.000 tot 24.000 reizigers (Eindhoven Airport, z.d.-3). In 2023 vloog Eindhoven Airport op 84 bestemmingen in 28 landen in vooral Zuid-, Midden- en Oost-Europa. De landen met de meeste bestemmingen zijn Spanje (13), Polen (9), Italië (8), Griekenland (6) en Roemenië (4). Er zijn verschillende bestemmingen buiten de Europese Unie: Albanië, Bosnië en Herzegovina, Egypte, Groot-Brittannië, Kaapverdië, Marokko, Noord-Macedonië, Servië en Turkije (Eindhoven Airport, z.d.-2). In vergelijking met 2022 wordt er in 2023 vanuit Eindhoven Airport niet meer gevlogen op Letland, Moldavië, Montenegro en Oekraïne, waar Noorwegen als nieuwe bestemming is toegevoegd (Eindhoven Airport, 2022a). Tien vliegmaatschappijen verzorgen de vluchten van en naar Eindhoven Airport, waarvan Ryanair de meest gebruikte maatschappij in 2022 was. Daarna volgen respectievelijk Transavia, Wizz Air, TUI Nederland en TUI België (Cleven, 2023). De andere maatschappijen die op Eindhoven Airport vliegen, zijn Aegan, Corendon, Lauda, SunExpress en Pegasus (Eindhoven Airport, 2023c). Transavia heeft haar thuisbasis op Eindhoven Airport, wat inhoudt dat zij hier toestellen stationeert.

De Europese Unie en de Schengenzone

In de context van het toezicht op en controles van passagiers en hun goederen zijn de rechten en plichten die samengaan met de Europese Unie (EU) en de zogeheten Schengenzone van belang. De gebieden en afspraken hieromtrent houden het volgende in:

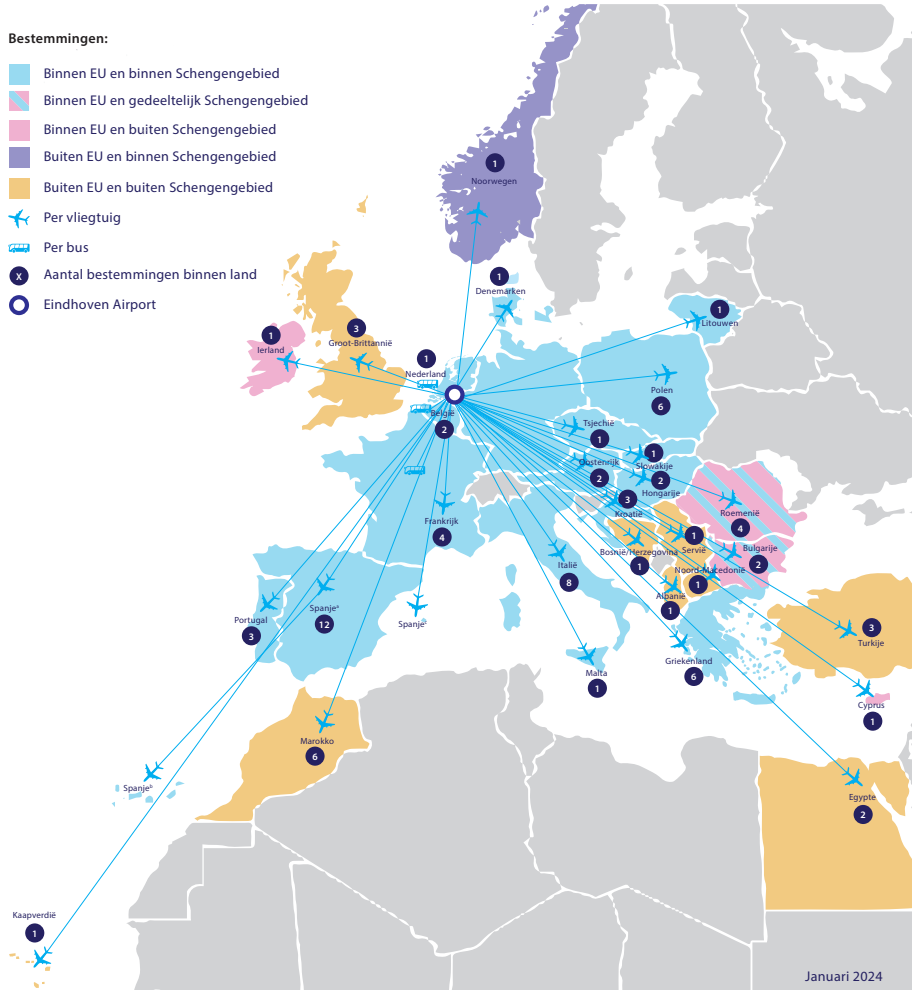
- “Als burger van de **EU** geniet u het recht van vrij verkeer. Dit betekent dat u naar een ander EU-land mag reizen, en dat u daar mag werken en wonen. [...] Als burger van de EU geniet u overal in de EU ook passagiersrechten wanneer u met het vliegtuig, de trein, bus/autocar of per schip reizen maakt naar, vanuit of binnen de EU. U mag in de EU reizen met uw gezelschapsdier of andere dieren op voorwaarde dat u zich aan de regels houdt (huisdierenpaspoort). De EU stelt limieten aan de hoeveelheid alcohol, tabak of contanten die u naar een ander EU-land mag meenemen. Elk EU-land kan zijn eigen limieten of beperkingen stellen” (Europese Unie, z.d.-2).
- “De **Schengenzone** is een gebied zonder grenzen dat de 29 Schengenlanden⁶ omvat. Binnen dit gebied kunnen alle EU-burgers en veel burgers van buiten de EU vrij rondreizen zonder grenscontroles. Sinds 1985 is dit gebied

almaar groter geworden en het omvat nu vrijwel alle EU-landen en enkele niet-EU-landen (Liechtenstein, Noorwegen, IJsland, Zwitserland). [...] Iedereen, van welke nationaliteit dan ook, kan reizen tussen de Schengenlanden zonder grenscontroles. Het is wel mogelijk dat nationale overheden politiecontroles verrichten aan de grens of in grensgebieden. De binnengrenzen zijn dan wel afgeschaft, maar voor de veiligheid van personen die in het Schengengebied wonen en reizen, zijn de controles aan de gemeenschappelijke buitengrenzen van het gebied juist versterkt" (Europese Unie, z.d.-2).

Van de 28 landen waar Eindhoven Airport op vliegt, vallen er 14 zowel binnen het Schengen- als EU-gebied (Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Kroatië, Litouwen, Malta, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Spanje en Tsjechië). Verder zijn er twee bestemmingen die EU-landen en gedeeltelijk Schengenlanden zijn (Bulgarije en Roemenië)⁷, twee bestemmingen die EU-landen zijn maar niet in het Schengengebied liggen (Cyprus en Ierland) en één bestemming die wel in het Schengengebied ligt maar geen EU-land is (Noorwegen). Tot slot zijn er 9 bestemmingen die noch een EU-land noch een Schengenland zijn (Albanië, Bosnië-Herzegovina, Egypte, Groot-Brittannië, Kaapverdië, Marokko, Noord-Macedonië, Servië en Turkije) (Rijksoverheid, z.d.-1).⁸

Zie figuur 2.1 voor een kaart met de landen en hoeveelheid bestemmingen binnen deze landen waarop er op dit moment (januari 2024) van en naar Eindhoven Airport wordt gevlogen (Eindhoven Airport, z.d.-2).

Figuur 2.1: Bestemmingen burgerluchtvaart Eindhoven Airport.



Kenmerken van passagiers

Vanuit de constatering dat logistieke knooppunten als Eindhoven Airport gelegenheden bieden aan criminelen om mee te liften met de legitieme stromen van goederen en mensen, is het van belang een beeld te krijgen van deze legitieme gebruikers van Eindhoven Airport, hoe zij gebruik maken van Eindhoven Airport en wat voor hen belangrijke routes zijn. De door Eindhoven Airport periodiek gepubliceerde reizigersmonitor geeft hier informatie over. Over het jaar 2023⁹ blijkt het merendeel van de reizigers (59%) Eindhoven Airport als vertrekplaats voor hun verblijf in het buitenland te gebruiken. Wat betreft herkomstland komt

58 procent van de reizigers van Eindhoven Airport uit Nederland. Daarna volgt België met 5 procent, waarvan de meeste reizigers uit Antwerpen komen (47%). Van de 41 procent reizigers die via Eindhoven Airport op terugreis zijn, geeft 46 procent aan Brabant/Limburg als eindbestemming te hebben en 31 procent Zuid-/Noord-Holland. Als het gaat om de reden van de reis, kan het merendeel (53%) als vakantieganger worden geclassificeerd. De overige reizigers reizen voornamelijk om familie, vrienden of relaties te bezoeken (33%). Ongeveer 14 procent van de passagiers heeft zakelijke doeleinden.¹⁰ Kijkend naar vlieggedrag hebben de meeste reizigers (85%) in de afgelopen twaalf maanden naast deze reis nog minimaal één andere vliegreis gemaakt. Van de zakelijke reizigers heeft bijna de helft (50%) in die periode zelfs vijf of meer vliegreizen gemaakt. Qua demografische kenmerken van reizigers is 39 procent jonger dan dertig jaar. Dit is tevens de meest voorkomende leeftijdscategorie, die afgezet tegen de bevolking oververtegenwoordigd is in de reizigers op Eindhoven Airport. Ongeveer evenveel mannen als vrouwen vliegen vanaf Eindhoven Airport. Verder blijken de reizigers een relatief hoog opleidingsniveau te hebben en twee derde van de reizigers (66%) heeft momenteel een baan (Eindhoven Airport, 2023d).

Zaken- en privévluchten

Naast passagiersvluchten zijn er op Eindhoven Airport jaarlijks 1.560 vliegbevingen (slots) beschikbaar voor General Aviation (privévluchten) en Business Aviation (zakenvluchten) (Van Geel, 2019: 56). Uit een analyse van privévluchten op Eindhoven Airport blijkt dat er tussen januari 2020 tot en met april 2023 meer dan 5.000 vluchten zijn geweest. Twee op de vijf privévluchten via Eindhoven zijn korter dan een uur. De populairste bestemmingen vanaf Eindhoven bleken naast Amsterdam (vaak lege 'positioneringsvluchten' om terug naar de thuisbasis te gaan of een volgende huurder op te halen), Málaga en Antwerpen te zijn. Dit betreffen zowel zakelijke als privévluchten (Van der Hulst & Clevers, 2023). Zakelijke en privévluchten lopen door elkaar, omdat privévliegtuigen ook voor zakelijke doeleinden gebruikt kunnen worden.

Wat betreft non-Schengen-vluchten blijkt uit gegevens van het afhandelingsbedrijf op Eindhoven Airport, dat in de periode juli 2022 tot en met juli 2023 (dertien maanden) er 1.859 vluchten vanuit General Aviation waren, waarvan 280 non-Schengen-vluchten; maandelijks gemiddeld 16 procent van de vluchten. Van deze vluchten werd er veruit het vaakst gevlogen op het Verenigd Koninkrijk: 63 procent van de non-Schengen-vluchten. Daarna volgen Turkije (6%), Marokko (5%) en Ierland en Curaçao (beide rond de 4%).¹¹ Zoals beschreven in paragraaf 2.1.2 stopt Eindhoven Airport vanaf 2026 met het faciliteren van privévluchten.

2.1.5 Eindhoven Airport als organisatie

In totaal zijn er ongeveer 1.500 mensen werkzaam op Eindhoven Airport. Daarvan werkt de overgrote meerderheid bij een van de partnerbedrijven aan wie Eindhoven Airport en vliegmaatschappijen diensten hebben uitbesteed. Specifiek bij Eindhoven Airport N.V. zijn er 73 medewerkers (68,7 fte) in dienst (gegevens van eind 2022).¹² Zo'n 50 medewerkers hiervan werken niet in de terminal, maar op afdelingen zoals financiën en communicatie, aldus een respondent van Eindhoven Airport. Dit maakt het een kleinschalige organisatie, waar de mensen elkaar kennen. In de gesprekken kwam regelmatig terug dat medewerkers al lang bij Eindhoven Airport in dienst zijn en menig leidinggevende heeft zich vanuit de werkvloer opgewerkt tot een hogere functie. De directie bestaat uit een algemeen directeur (CEO) en een Chief Operations Officer (COO). De organisatie bestaat uit tien afdelingen, zoals financiën, HR, Digital & IT en communicatie. In het kader van dit onderzoek is met name de afdeling Airport Operations/ Safety/ Security relevant om te vermelden, met daaronder een afdelingshoofd, airport operations managers en officers, een safetymanager en een -officer, een securitymanager, een kwaliteits- en compliancemanager en een coördinator badgecenter en medewerkers. Verder is er bijvoorbeeld een afdeling Technical Services & Facility, waaronder medewerkers van de technische dienst vallen.¹³

Processen zoals luchthavenactiviteiten, beveiliging, schoonmaak, horeca en catering zijn allemaal uitbesteed aan externe partners via aanbestedingen. De afhandeling wordt door de luchtvaartmaatschappijen gecontracteerd bij een afhandelaar, waarbij deze moet voldoen aan voorwaarden die Eindhoven Airport stelt. Het aantal partijen is beperkt, zo is er één bedrijf verantwoordelijk voor de afhandeling en één bedrijf voor de beveiliging.¹⁴ Dat betekent dat er op dit moment beperkt concurrentie tussen de bedrijven is, wat nog wel eens het geval kan zijn als er verschillende afhandelaars en beveiligingsbedrijven zijn. Verder zijn er twee bedrijven voor de schoonmaak, diverse uitbaters voor de horeca en een cateringbedrijf voor eten aan boord van de vliegtuigen. Verschillende leveranciers leveren goederen voor de winkels en horeca en brandstof voor de vliegtuigen. Tot slot zijn er naast de generieke technische dienst van Eindhoven Airport enkele specialistische technische bedrijven ingehuurd, zoals voor de beveiligingsystemen. Deze processen worden in de volgende paragraaf uitgebreider toegelicht.

2.2 De processen op Eindhoven Airport

Op Eindhoven Airport is er zowel burgerluchtvaart als zakelijke en privé-luchtvaart. Daarnaast bevindt zich op de vliegbasis recreatieve luchtvaart in de vorm van een vliegclub. Deze onderdelen hebben deels eigen en deels overlappende processen als het gaat om bedrijfsvoering, controle, toezicht en opsporing. In deze paragraaf worden de verschillende processen een voor een toegelicht. Om de aard, omvang en aanpak van criminaliteit op Eindhoven Airport te kunnen begrijpen, is het namelijk van belang om te weten hoe de luchthaven is opgebouwd, hoe de processen zijn ingericht en welke actoren daarvoor verantwoordelijk zijn. Er wordt in paragraaf 2.2.1 gestart met de burgerluchtvaart, vervolgens wordt in paragraaf 2.2.2 de privé- en zakenluchtvaart (General Aviation en Business Aviation) beschreven, waarna in paragraaf 2.2.3 het recreatief vliegen (bij de Eindhovense Aero Club Motorvliegen) aan bod komt. Binnen deze processen worden, wanneer zij in beeld komen, de private actoren toegelicht. Daarbij worden in kaders hun verantwoordelijkheden en ook hun bredere taakstelling uitgelegd. Binnen de processen komen ook de relevante locaties waar een en ander plaatsvindt voorbij. Tot slot worden in paragraaf 2.2.4 de processen rondom controle, toezicht en opsporing kort toegelicht. In hoofdstuk 3 komen deze uitgebreid aan bod.

2.2.1 Burgerluchtvaart

De burgerluchtvaart kan qua processen opgedeeld worden in twee categorieën processen. Processen waar (1) de passagier direct mee te maken heeft, vanuit het perspectief van de reis van de passagier, waarbij er een onderscheid is tussen inkomende en uitgaande vluchten en (2) processen waar de passagier niet direct mee van doen heeft, maar die wel indirect bijdragen aan de passagier (geregeld maken van de vliegtuigen, toelevering van goederen, schoonmaak, onderhoud en coördinatie van de processen). Uiteraard is deze indeling deels arbitrair en kan er overlap zijn tussen de verschillende categorieën, maar om de processen zo overzichtelijk mogelijk te beschrijven, is voor deze indeling gekozen.

Faciliteren van de passagier

Bij de processen waar de passagier direct mee te maken heeft, volgen we hier de reis die de passagier aflegt over het vliegveld. Daarbij gaat het voor uitgaande passagiers achtereenvolgens om de wijze van aankomst op het vliegveld (per auto of openbaar vervoer (OV)), aankomst in de terminal (met horeca en winkels), eventueel inchecken van bagage en zichzelf, door de securitycheck gaan en vanuit de gate naar het vliegveld. Voor inkomende passagiers gaat het om de aankomst op

het vliegveld per vliegtuig, de eventuele bagage ophalen in de aankomsthal en het verlaten van het vliegveld. De belangrijkste actoren rondom het faciliteren van de passagier zijn het parkeerbeheer, de afhandeling en de beveiliging.

Uitgaande vluchten

Wanneer de passagier aankomt op Eindhoven Airport is ten eerste de wijze van arriveren op het vliegveld relevant. De passagier kan de eigen auto parkeren op een van de officiële parkeerplaatsen (P1, P3, P4 of P5). Bij de laatste drie kan dit alleen met een reservering, bij P1 is reserveren optioneel. Op de eerste etage van P1 is tevens een *Kiss & Ride* aanwezig, waar passagiers afgezet kunnen worden (Eindhoven Airport, z.d.-4). Daarnaast zijn er onofficiële parkeergelegenheden in de omgeving van Eindhoven Airport, waarbij passagiers bijvoorbeeld van pendeldiensten gebruik kunnen maken. Tevens is het mogelijk om door een taxi te worden afgezet of met het OV te komen. Er is geen directe OV-verbinding per trein, tram of metro: het vliegveld is alleen per bus bereikbaar. Tussen de bushalte naast de terminal en het centraal station van Eindhoven (lijnbus 400 en shuttlebus 401) en station Best (lijnbus 20) rijden bussen (Eindhoven Airport, z.d.-5).

Wijze van vervoer naar Eindhoven Airport

Uit reizigersmonitoren over de periode september 2017 tot en met oktober 2019 blijkt dat 68 procent van de reizigers naar Eindhoven Airport met de auto komt. Daarvan wordt ongeveer de helft (51%) weggebracht. Bijna een derde (31%) parkeert de auto op een officieel parkeerterrein van Eindhoven Airport en 16 procent parkeert op een ander parkeerterrein. Een klein deel (circa 1,5%) komt met een huurauto. 29 procent van de reizigers komt met het OV. Van de OV-reizigers nemen de meeste reizigers (83%) de trein. Het overgrote deel van de treinreizigers (92%) vervolgt de reis naar Eindhoven Airport met de bus, een klein deel (8%) reist per taxi verder. Van 7 procent van de OV-reizigers bestaat de reis uit alleen de bus. Tot slot reist 3 procent van de reizigers 'anders' dan met de auto of OV naar Eindhoven Airport, blijkt uit de reizigersmonitor (Schalken & Nefkens, 2019).

Parkeerbeheer

Het parkeerbeheer rondom Eindhoven Airport is grotendeels in handen van een particulier bedrijf dat wordt ingehuurd door Eindhoven Airport, zo werd duidelijk uit een gesprek met een respondent van het parkeerbeheer. Dit bedrijf houdt

toezicht op het terrein van Eindhoven Airport, waaronder de parkeergelegenheden. Daarvoor maakt het gebruik van cameratoezicht, kentekenregistraties en slagbomen. Ook bedient het de slagbomen en intercoms van de parkeergelegenheden. Van alle auto's die het terrein van Eindhoven Airport op komen, wordt het kenteken geregistreerd. Er zijn drie vormen van parkeren op Eindhoven Airport, die het parkeerbeheer monitort:

1. *Gereserveerd* parkeren: op basis van kentekenregistratie en betaling vooraf via internet, waarbij het emailadres is ingevuld. Dit betreft 95 procent van de parkeergevallen.
2. *Toegangsrecht via abonnement* (huur- of gebruikersovereenkomst): voor personen die op het vliegveld werken of aldaar een functie moeten uitoefenen (bijvoorbeeld de milieudienst). De gegevens van de medewerkers zijn bekend en gekoppeld aan het kenteken. Personeel van overheidsinstanties staat geanonimiseerd in het systeem.
3. *Parkeren via bezoekerspalen*: zonder reservering of toegangsrecht. Men moet hiervoor een kaartje trekken bij een van de slagbomen van P1 of P2 en bij vertrek op basis van de parkeerduur betalen. Het kenteken wordt ter plekke geregistreerd en met de camera opgenomen.

Op Eindhoven Airport is tevens automatische kentekenplaatherkenning (ANPR) aanwezig, wat de politie en KMar kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld opsporing, aldus een respondent van de KMar.

Eindhoven Airport heeft één terminal met twee ingangen. Bij het betreden hiervan komen passagiers binnen in de vertrekhal (*Departures*), waar op de begane grond zeven horecagelegenheden en winkels aanwezig zijn. Op de eerste etage is nog een eetgelegenheid te vinden, evenals een hotel. Daarnaast zijn er kantoren van de Douane – waar passagiers zich kunnen melden om iets aan te geven (douaneaangifte) – en bedrijven werkzaam op Eindhoven Airport, zoals schoonmaak, afhandeling en beveiliging. Ook is hier een gebedsruimte. Bij de informatiebalie kan de passagier terecht bij vragen over de reis en bij de servicebalie voor naamswijzigingen, het betalen van overbagage of het ophalen van de tickets (Eindhoven Airport, z.d.-6). Medewerkers van de afhandelaar bemensen deze balies. Passagiers die reizen met Ryanair, Wizz Air of Transavia en reeds ingecheckt zijn, kunnen hun eventuele ruimbagage inchecken bij de *self service baggage drop-off*. Voor het afgeven van afwijkende bagage is er een apart punt. Medewerkers van de afhandelaar labelen de ruimbagage vervolgens. De koffers

en tassen gaan via een rolband naar de bagagehal. Met een x-ray wordt gecontroleerd of er goederen in de bagage zitten die niet mee mogen in het vliegtuig. Het beveiligingsbedrijf houdt zich bezig met de screening van bagage, waarbij Eindhoven Airport formeel als exploitant verantwoordelijk blijft, aangezien zij het beveiligingsbedrijf heeft ingehuurd voor de beveiligingswerkzaamheden. In de bagagehal detecteert en verzamelt het bagagesysteem de koffers en tassen die met dezelfde vlucht mee moeten. Bagagemedewerkers van de afhandelaar laden daarna alle ruimbagage in de bagagekarren en brengen deze met elektrische bagagetrekkers naar het vliegtuig (Eindhoven Airport, z.d.-7; z.d.-8).

Afhandeling van vliegtuigen, passagiers en bagage¹⁵

De afhandeling is op Eindhoven Airport door de vliegmaatschappijen uitbesteed aan één afhandelingsbedrijf dat ongeveer 600 medewerkers in dienst heeft. Er is een operationeel manager met daaronder supervisors en teamleiders. Voor zowel landside als airside is er een aparte supervisor, met daaronder respectievelijk tien en acht teamleiders. Er werken zo'n 200 medewerkers op landside, waarbij het werkzaamheden betreft die in de terminal zijn, onderverdeeld in service, informatie en arrivals. Op airside werken vanuit de afhandeling zo'n 250 medewerkers, waarbij het gaat om alles wat buiten op het vliegveld, rondom het vliegtuig, gebeurt. Medewerkers werken in principe ofwel op landside ofwel op airside, uitzonderingen daargelaten. Werkzaamheden van de afhandeling zijn onder te verdelen in:

- De passagekant (bemensen incheck- en servicebalie, het gateproces)
- Operations (aan boord gaan van passagiers, zorgen dat administratief alles kloppend is)
- Het platform (in- en uitladen van bagage, waterservice van het vliegtuig, toilet-service, trappen aan en af het vliegtuig plaatsen, vertrek van het vliegtuig (pushbacken), binnenhalen van het vliegtuig (marshallen))
- Bagage (inladen van bagagekarren en naar het vliegtuig brengen).

Airside – luchtzijde

Airside is "het gedeelte van Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven dat gebruikt wordt voor taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van vliegtuigen en passagiers en vracht" (Eindhoven Airport, 2022b: 43). Een deel hiervan betreft het **SRA-CP**, dat "staat voor 'Security Restricted Area – Critical Part'. Betreft een onderdeel.

van het Airside beschermd gebied” (Eindhoven Airport, 2022b: 44). Airside wordt soms aangeduid met de term ‘luchtzijde’: de zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan; de toegang tot deze zone is beperkt.

Na het afgeven van eventuele ruimbagage gaat de passagier langs de *Prescan*, waar men de eigen boardingpass kan scannen, om vervolgens door te lopen naar de securitycheck. Medewerkers van het beveiligingsbedrijf controleren bij de securitycheck de passagier en diens handbagage. Respondenten van (bedrijven op) Eindhoven Airport noemen het gebied tot aan de securitycheck ‘vuil gebied’ (*landside*); hierna begint het zogenoemde ‘schone gebied’ (*airside*). De passagier wandelt na deze controle door de dutyfree-shop en kan zich hierna begeven naar een van de elf gates of een horecagelegenheid. Ook is er een servicebalie en assistentiepunt aanwezig waar passagiers met vragen terecht kunnen.

Passagiers met een non-Schengenland als bestemming moeten door de paspoortcontrole, waar de KMar het paspoort en de boardingpass van de passagier controleert. Bij passagiers naar een Schengenbestemming is dit niet aan de orde. Er zijn twee gates voor non-Schengenbestemmingen en tien voor Schengenbestemmingen. Op de eerste verdieping zijn voor passagiers die reeds door de securitycheck zijn nog twee horecagelegenheden, een businesslounge en een speeltuin voor kinderen aanwezig (Eindhoven Airport, z.d.-6). Vanaf de gate begeven passagiers zich naar het platform, waar ze via het platform naar het desbetreffende vliegtuig kunnen lopen en met een trap het vliegtuig naar binnen gaan. Wanneer de passagier aan boord van een vliegtuig stapt, hoort de luchtvaartmaatschappij c.q. afhandelaar te controleren of de passagier een boardingpass heeft en of diens identiteit overeenkomt met de gegevens op de boardingpass. Ook wordt van non-EU-inwoners een eventueel visum gecontroleerd. De registraties bij de gate zouden ook worden vergeleken met die van de incheckbalies. Wanneer bijvoorbeeld ruimbagage is ingecheckt en de bijbehorende passagier komt niet opdagen bij het vliegtuig dan wordt de bagage verwijderd uit het vliegtuig, om “het risico te verkleinen dat een koffer opzettelijk wordt ingecheckt zonder dat de passagier meereist en in de lucht tot ontploffing zou worden gebracht” (Eindhoven Airport, 2022b: 12). De afhandelaar c.q. de luchtvaartmaatschappij controleert tevens of de reiziger de juiste documenten bij zich heeft om de betreffende reis te maken. De luchtvaartmaatschappij – of breder de private vervoerder – dient een passagier die niet over de geldige (juiste) reisdocumenten

beschikt of met valse of gefalsificeerde documenten reist, vervoer te weigeren op straffe van een sanctie (Scholten, 2014).

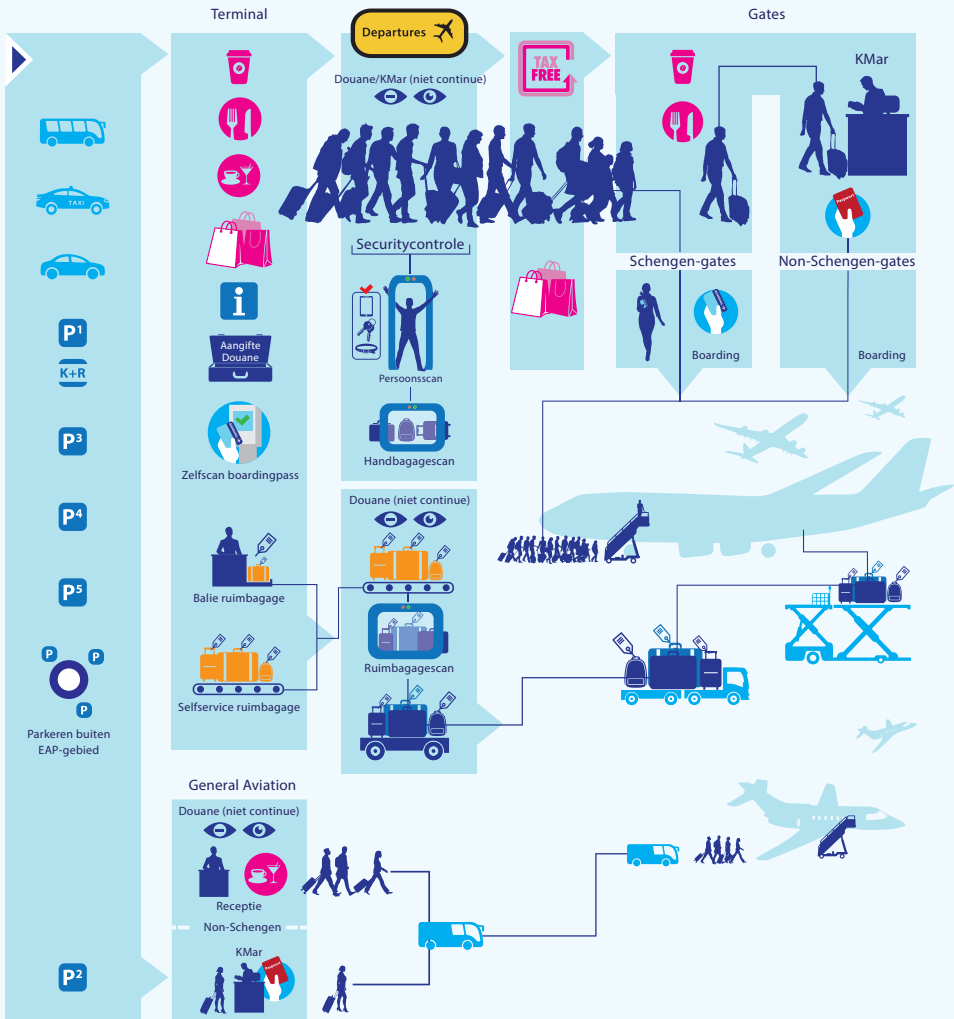
Beveiliging Eindhoven Airport¹⁶

De beveiliging van Eindhoven Airport heeft Eindhoven Airport uitbesteed aan één beveiligingsbedrijf. Dit bedrijf heeft op Eindhoven Airport zo'n 200 mensen in dienst en bestaat uit een tweehoofdig management, groepsleiders, dienstleiders en reguliere beveiligers. Er zijn altijd twee groepsleiders en één dienstleider aanwezig. Een paar medewerkers van het afhandelingsbedrijf hebben een combinatiefunctie met de afhandeling en voeren ook beveiligingswerk uit. Een deel van de beveiligingsmedewerkers is in dienst via een uitzendbureau. Ongeveer 80 procent van de medewerkers heeft nog geen beveiligingsdiploma op het moment dat ze worden aangenomen bij het beveiligingsbedrijf, wat betekent dat zij nog de standaardopleiding voor beveiligers moeten volgen en – ten tijde van het onderzoek – aangevuld met de *basis aviation security training* (BAST).¹⁷ Op Eindhoven Airport voert de beveiliging controles uit op alles wat binnenkomt op de luchthaven, waaronder de volgende onderdelen:

- Controle van bagage en passagiers (securitycheck)
- Controle van de ruimbagage
- Controle van personeel en meegebrachte goederen
- Controle van voertuigen
- Controle van luchthavenbenodigdheden¹⁸
- Controle van de periferie: de randen van het civiele gedeelte van het vliegveld, met cameratoezicht en patrouillegang.

Zie figuur 2.2 voor een schematische weergave van de uitgaande passagiers.

Figuur 2.2: Schematische weergave van uitgaande passagiers via burgerluchtvaart (boven) en privévluchtvaart (onder).



Inkomende vluchten

Bij aankomst met een lijnvliegtuig op Eindhoven Airport, loopt de passagier het vliegtuig uit, over het platform naar de aankomsthal (*Arrivals*). Nadat het vliegtuig is aangekomen op laden afhandelingsmedewerkers de bagage van inkomende passagiers uit het vliegtuig. Medewerkers verplaatsen de bagage via karren naar de aankomsthal, waar de bagage vervolgens wordt gelost. De passagier haalt hier diens koffer of tas van de bagageband (Eindhoven Airport, z.d.-7).

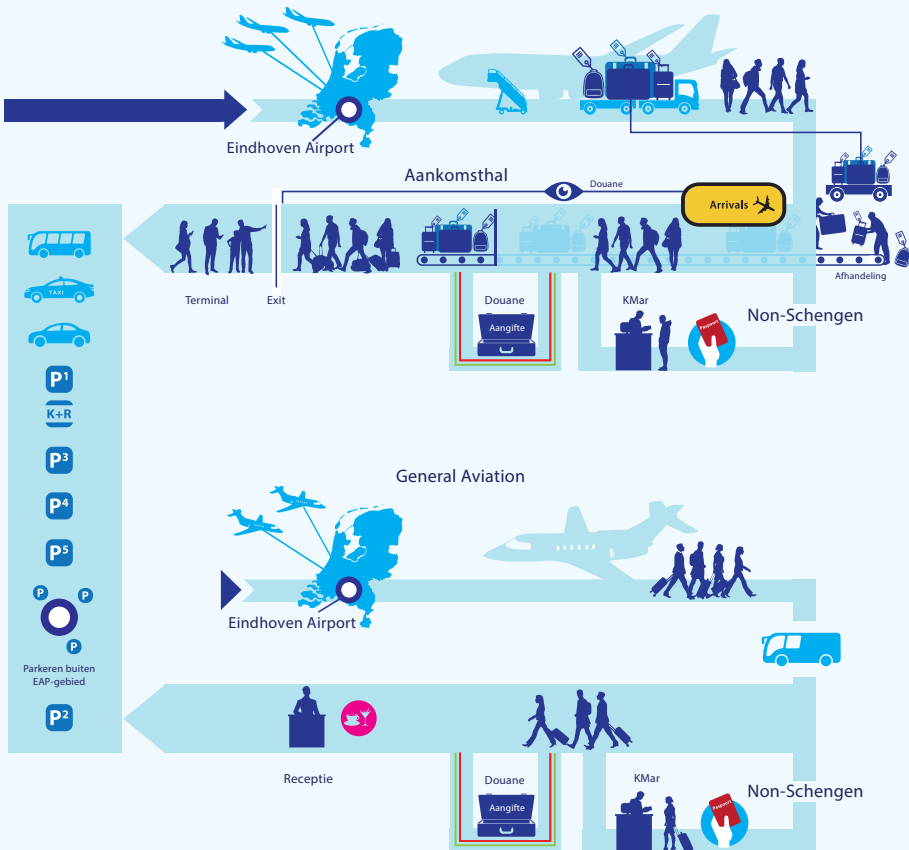
Wanneer de passagier vanuit een non-Schengenbestemming aankomt op Eindhoven Airport, controleert de KMar standaard het paspoort van de passagier. Bij inreizen vanuit een Schengenland is dit niet aan de orde vanwege het vrije verkeer van personen. In de aankomsthal zijn drie bagagebanden en een punt om afwijkende bagage op te halen. Tevens is er een ruimte van de Douane in de aankomsthal, waar de Douane toezicht houdt op de invoer, uitvoer en het vervoer van goederen (Eindhoven Airport, z.d.-6). Passagiers kunnen de keuze maken om al dan niet iets aan te geven en de Douane kan vervolgens kiezen om wel of geen controle in te stellen. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 3. De passagier verlaat de aankomsthal via de terminal, waar men de eigen auto kan ophalen, kan worden opgehaald door iemand anders bij de Kiss & Ride of met de bus of taxi het vliegveld kan verlaten. Zie figuur 2.3 voor een schematische weergave van de inkomende passagiers.

Faciliteren van de vliegveldprocessen

Naast de processen en actoren waar de passagier direct mee van doen heeft, zijn er ook processen die indirect bijdragen aan het vliegverkeer, zoals het gereedmaken van vliegtuigen, de toelevering van goederen, onderhoud, schoonmaak en de coördinatie van alle processen. De belangrijkste actoren in dit verband zijn airport operations en de technische dienst van Eindhoven Airport, de afhandeling en de schoonmaak. Deze processen worden nu achtereenvolgens beschreven. Deze informatie is gebaseerd op interviews met respondenten van de schoonmaak, airport operations, de technische dienst en een luchtvaartmaatschappij.

- *Vertrek en aankomst van vliegtuigen en klaarmaken voor vertrek.* Op Eindhoven Airport is het afhandelingsbedrijf verantwoordelijk voor het binnenhalen (*marshallen*) en vertrekken (*pushbacken*) van vliegtuigen, het plaatsen en weghalen van trappen aan vliegtuigen en de water- en toiletservice van vliegtuigen. Eén cateringbedrijf is verantwoordelijk voor de catering aan boord van vliegtuigen van vliegmaatschappijen die dit hebben uitbesteed aan dit cateringbedrijf (sommige verzorgen de catering zelf).

Figuur 2.3: Schematische weergave van inkomende passagiers via burgerluchtvaart (boven) en privé- en zakenluchtvaart (onder).



- *Toelevering van goederen.* Toeleveranciers lossen goederen voor de winkels en horeca op airside in het logistiek centrum, dat grotendeels op airside ligt. Zo zijn er drie grote leveranciers voor de winkels en horeca. Twee oliebedrijven leveren kerosine voor de vliegtuigen. Vanuit daar gaan goederen door de hoofddoorlaatpost het platform op of de terminal in, waarbij er controle plaatsvindt door het beveiligingsbedrijf. Over hoe dit proces plaatsvindt en de controle hierop, gaan we in hoofdstuk 3 dieper op in.
- *Schoonmaak.* Op Eindhoven Airport ligt de schoonmaak in handen van twee schoonmaakbedrijven. Het grootste deel van de schoonmaak van het vliegveld ligt in handen van het ene schoonmaakbedrijf, in opdracht van Eindhoven Airport. Een aantal onderdelen zijn in opdracht van derden uitbesteed aan een ander schoonmaakbedrijf, zoals de schoonmaak van de meeste vliegtuigen, op enkele vliegmaatschappijen na die dit zelf verzorgen. Dit bedrijf maakt tevens horecagelegenheden van een horecagroep en de kantoren van twee bedrijven schoon. Andere horecagelegenheden verzorgen hun eigen schoonmaak. Voor alle overige delen van het vliegveld is het eerste schoonmaakbedrijf verantwoordelijk voor de schoonmaak.
- *Onderhoud.* Eindhoven Airport heeft een eigen technische dienst voor onderhoud op het vliegveld, zoals hekwerken en toegang van het civiele deel. De technische dienst heeft toegang tot alle gebieden, behalve tot het luchtmachtterrein (Defensie). Vliegmaatschappijen voorzien zelf in het onderhoud van hun vliegtuigen. Transavia heeft een eigen technische dienst op Eindhoven Airport gestationeerd. Onderhoud aan specifieke apparatuur, zoals scanapparatuur van de beveiliging of de bagagesystemen, is uitbesteed aan specialistische bedrijven.
- *Coördinatie van de processen.* Om alle processen op elkaar aan te laten sluiten en vlot te laten verlopen, is het uiteraard van belang dat er coördinatie van de processen plaatsvindt. Eindhoven Airport N.V. is hier verantwoordelijk voor, om precies te zijn airport operations. Vanuit airport operations zijn er negen airport operations managers (AOM). Tijdens de openingsuren van Eindhoven Airport is er altijd een AOM aanwezig op het vliegveld, vanaf 4.00 uur tot 00.00 uur. Om 04.30 uur gaat de terminal open voor publiek (Eindhoven Airport, z.d.-9). Tijdens de overige uren, dus gedurende 4,5 uren in de nacht, is Eindhoven Airport gesloten voor publiek. De manager is eindverantwoordelijk voor de gang van zaken en coördinatie van de processen op het vliegveld. Tevens heeft elke AOM één of meerdere neventaken, zoals security, passagiers met beperkte mobiliteit of sneeuw in de winter. Daarnaast zijn er

airport operations officers (AOO), die de ogen en oren van het vliegveld zijn en de managers ondersteunen bij het nemen van juiste beslissingen.

2.2.2 Zaken- en privévluchten (via General Aviation)

Zoals beschreven in paragraaf 2.1.3 is er naast de burgerluchtvaart een tak van privé- en zakenluchtvaart op Eindhoven Airport. De afhandeling van deze vluchten is net als bij de burgerluchtvaart in handen van het afhandelingsbedrijf. Er zijn vijf vaste afhandelingsmedewerkers en een coördinator die enkel voor General Aviation (hiermee lijken in de praktijk zowel zaken- als privévluchten bedoeld te worden) werken. Het reguliere luchthavenproces gebeurt bij General Aviation in het klein: marshallen, bagage- en passagiersafhandeling en zorgen voor de bemanning, zo werd duidelijk uit een gesprek met een respondent van het afhandelingsbedrijf. De afhandelingsmedewerkers brengen de passagiers vanuit de terminal van General Aviation met een busje naar het vliegtuig toe op het platform van General Aviation, begeleiden ze bij het instappen en helpen mee om bagage in te laden.

Op basis van het gesprek met een respondent van het afhandelingsbedrijf, ziet het proces wanneer een zaken- of privévlucht op Eindhoven Airport wil landen er als volgt uit. Om te beginnen doet diegene een aanvraag bij het afhandelingsbedrijf. Daarin staat wanneer de passagiers arriveren, waar ze vandaan komen, met welk vliegtuig en de registratie. Wanneer een vliegtuig van of naar een non-Schengenland vliegt, moet de afhandelaar een *general declaration* sturen, met daarin alle gegevens over onder andere de crew en paspoorten. Vliegmaatschappijen moeten zelf een airportslot aanvragen, uitgezonderd een paar partijen waarvoor het afhandelingsbedrijf dit doet. Met de luchthaven wordt vervolgens overlegd of het vliegtuig mag komen en of de motoren geluidsarm zijn. Als alles in orde is, bevestigt de afhandelaar de vlucht voor de luchtvaartmaatschappij. De dag voor vertrek maakt het afhandelingsbedrijf alles gereed: het opstellen van de factuur en het opvragen van informatie om de vlucht goed te laten afhandelen (zoals brandstof en hotel). Wat van tevoren nog niet duidelijk is, vraagt de afhandelaar na bij de bemanning en er wordt een overdracht voor de collega de dag daarna opgesteld, zo werd aangegeven. Heel kleine vliegtuigen vliegen over het algemeen vanaf Budel, omdat daar geen afhandeling nodig is, waar dit op Eindhoven Airport verplicht is om diensten af te nemen.¹⁹ Naast de afhandeling gaat het ook om een airportslot, landings- en parkeergelden. Een respondent omschrijft het als volgt: “Het is eigenlijk de parkeerplek. Je mag dan komen en moet dan weg op een bepaalde tijd” (R46). Huurkosten bedragen naar schatting, afhankelijk van het toestel, 2.500 tot 10.000 euro per vlieg uur. Met de

verhuur verdient de eigenaar de kosten van een vliegtuig (gedeeltelijk) terug (Van der Hulst & Clevers, 2023).

Op het moment van schrijven gaan er ongeveer 120 zakelijke dan wel privé-vluchten per maand. Het aantal vluchten verschilt van twee tot tien vluchten per dag. De vliegmaatschappijen ASL/Jet Netherlands en Flying Group hebben een toestel gestationeerd op het General Aviation-gedeelte van Eindhoven Airport en hebben er een eigen hangar (zij zijn zogenoemde *homestallers*). Op het General Aviation-gedeelte van Eindhoven Airport is vooral sprake van vliegtuigeigenaren die hun vliegtuig stallen. Daarnaast zijn er af en toe chartervluchten: een vliegtuig dat aan iemand anders is verhuurd voor zaken of privé. Wanneer iemand als eigenaar vliegt is er sprake van een privé-operatie; als charterklant is er een commerciële activiteit in een privésituatie. In principe is General Aviation gelimiteerd tot negentien passagiers; vanaf twintig passagiers moet er een steward(ess) aan boord zijn. ASL-Jet Netherlands heeft twee vliegtuigen voor dertig passagiers, bij die vluchten is een uitzondering gemaakt dat er dan een steward(ess) mee gaat, aldus een respondent van het afhandelingsbedrijf. Andere criteria voor General Aviation-vluchten zijn dat het vliegtuig minder dan veertig ton moet wegen en er geen regulier ticket gekocht hoeft te worden, zo geeft een respondent van de Douane aan.

2.2.3 Recreatief vliegen en privévliegopleidingen (aeroclub)

De aeroclub, genaamd de Eindhovense Aero Club Motorvliegtuigen (EAC-m), gelegen op het militaire gedeelte van het vliegveld, is een vereniging voor liefhebbers van sportvliegen. Bij de EAC-m kunnen leden recreatief vliegen of een opleiding volgen tot privévlieger (voor non-commerciële vluchten) (EAC-m, z.d.-2). Afgaande op een respondent van de EAC-m, heeft de aeroclub 450 leden, waarvan 225 leden een vliegbrevet hebben of in opleiding zijn en de overige leden zijn vaak gezinsleden. Een nieuw lid is eerst zes maanden aspirant-lid. In die periode beoordeelt de aeroclub of het nieuwe lid bij de club past; qua sociale component en of de opleiding op tijd wordt afgerond. Er is een wachtlijst van nieuwe leden.

Wanneer aeroclubleden een vlucht willen maken, kunnen ze middels een digitaal boekingsstelsel een vliegtuig reserveren, een vluchtplan indienen bij Luchtverkeersleiding Nederland en dan de vlucht maken. Het overgrote deel zijn vluchten binnen Nederland (95%) en af en toe zijn er clubvluchten met een verdere bestemming in het buitenland, zoals Griekenland. Incidenteel worden er vluchten gemaakt naar bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland, België of Engeland. Het kost 200 euro per uur om met een vliegtuig van de aeroclub te vliegen, dus dat maakt het minder interessant om verder weg te gaan, aldus de respondent.

2.2.4 Controle, toezicht en opsporing

In de controle, het toezicht en de opsporing op en rondom Eindhoven Airport staan de volgende processen centraal: de controle van passagiers en bagage, de controle van luchthavenpersoneel en bemanning, de controle van toeleveranciers en het toezicht op Eindhoven Airport. Eindhoven Airport N.V., het beveiligingsbedrijf, de KMar, de Douane en de politie spelen hierin een centrale rol. Eindhoven Airport N.V. is als exploitant hoofverantwoordelijk onder de overheidsdrempel en is daarnaast verantwoordelijk voor de interne kwaliteitscontrole op beveiligingsmaatregelen (zie art. 12-14 Verordening 300/2008). Het beveiligingsbedrijf is als uitvoerder verantwoordelijk voor de controle van passagiers en hun bagage bij de securitycheck en in de bagagehal en voor de controle van personeel en toeleveranciers bij de zogenoemde hoofddoorlaatpost (de ingang voor personeel en leveranciers). Bij de beveiliging gaat het dan ook om de veiligheid van de luchthaven en aan boord van vliegtuigen. De reden hiervoor is tweeledig: om te voorkomen dat er ongelukken plaatsvinden door bijvoorbeeld nalatigheid en ter voorkoming van moedwillig handelen zoals bij een terroristische aanslag of een vliegtuigkaping. De focus van deze controles liggen dan ook op explosieven, wapens en andere gevaarlijke stoffen en voorwerpen – en niet op geld of drugs. De Douane is op Eindhoven Airport verantwoordelijk voor de controle van goederen, waaronder het heffen van invoerrechten bij goederen van buiten de EU, controle op accijnsgoederen, liquide middelen en overige aspecten op de gebieden van veiligheid, gezondheid, economie en milieu. Wanneer de beveiliging bepaalde (gevaarlijke of verboden) goederen aantreft, gaat de verantwoordelijkheid van de exploitant over naar de overheid en haalt de beveiliging de Douane en/of de KMar erbij. De KMar vervult de algemene politietaak op Eindhoven Airport en is verantwoordelijk voor verschillende vormen van toezicht op Eindhoven Airport, waaronder de grenscontrole van personen (paspoortcontrole) en het toezicht op de Beveiliging Burgerluchtvaart (BBLV). De verantwoordelijkheid van de KMar beslaat formeel het gebied van Eindhoven Airport. Het gebied eromheen, waaronder de bedrijventerreinen, valt onder het werkgebied van de politie. De luchtvaartpolitie als onderdeel van de politie is verantwoordelijk voor de controle van de bemanning van vliegtuigen. In volgende kaders staan de bredere taakstellingen van respectievelijk de Douane, de KMar en de politie nader uitgelegd.²⁰ Hoe de processen rondom controle, toezicht en opsporing precies in zijn werk gaan, komt aan bod in hoofdstuk 3.

Taakstelling Douane

De Nederlandse Douane regisseert het overheidstoezicht op de goederenstromen die de Europese Unie (EU) overschrijden. De opdracht van de Douane bestaat uit fiscale en niet-fiscale doelen en is geformuleerd in de zogenoemde ABC-doelen: afdracht (zorgen dat opbrengsten aan invoerrechten en belastingen zo juist, tijdig en veilig mogelijk zijn), beschermen (de samenleving zo goed mogelijk beschermen tegen onveilige en ongewenste goederen) en concurrentiepositie (bijdragen aan het versterken van de concurrentiepositie van Nederland en de EU) (Douane Nederland, 2022: 4). De opdrachtgever van de Nederlandse Douane is het Directoraat-Generaal Fiscale Zaken van het Ministerie van Financiën. In opdracht van zeven ministeries ziet de Douane tevens toe op naleving van wetgeving op het gebied van veiligheid, gezondheid, economie en milieu (VGEM); de niet-fiscale taak van de Douane (Douane, 2022: 4). De Douane wordt beoordeeld op de prestatie-indicatoren zoals geformuleerd in de ABC-doelen (Ministerie van Financiën, z.d.).

Douaneambtenaren hebben verschillende bevoegdheden. Bij het toezicht op de VGEM-wetten en -regels gebruikt de Douane de bevoegdheden die in de Algemene douanewet staan.²¹ Douaneambtenaren zijn daarnaast vaak buitengewoon opsporingsambtenaar (boa). Tijdens controles waarbij sprake is van overtredingen of strafbare feiten gebruikt de Douane de opsporingsbevoegdheid (Douane, z.d.-1). Door beleidsmatige inperking mag de opsporingsbevoegdheid alleen gebruikt worden als een opsporingstaak aan de Douane is opgedragen; als bijvoorbeeld een drugshond aanslaat op een bagagestuk mag de douaneambtenaar geen gebruik meer maken van zijn controlebevoegdheden en dient deze 'door te schakelen' naar de opsporingsbevoegdheid (RIEC Oost-Brabant, 2015).

De taken van de Douane kunnen in verschillende categorieën opgedeeld worden: de normale taak (controleren van goederen), iets meer doen dan de opgedragen taak (meer controles of scanning), bijdragen aan acties van andere instanties (valt wel binnen de verantwoordelijkheid van de Douane, maar is niet per se de taak) en meedraaien in grotere projecten (informatie beschikbaar maken voor het netwerk), aldus een respondent van de Douane.

In Nederland heeft de Douane acht regiokantoren die het Douanewerk uitvoeren in hun eigen gebied en belast zijn met specifieke taken. Daarbij gaat het om het aanvragen van vergunningen, de fysieke controle van goederen en de administratie daarvan. De regiodirecteur van elk regiokantoor is verantwoordelijk voor het behalen van de doelstellingen van het kantoor. Het Douane Landelijk Tactisch

Centrum (DLTC) bepaalt welke aangiftes (in- en uitzendingen van goederen) de regiokantoren moeten controleren. Het DLTC analyseert en evalueert de resultaten van de controles en volgt het handhavingsbeleid (vaste regels en afspraken voor de handhaving door de Douane) en risicobeheersing (met als doel om de risico's bij het Douanewerk zo klein mogelijk te houden) (Douane, z.d.-2).

Douanekantoor Eindhoven

Eindhoven Airport valt binnen het ambtsgebied van douanekantoor Eindhoven (RIEC Oost-Brabant, 2015). De Douane Eindhoven beslaat het gebied Oost-Brabant en Limburg, van Oirschot tot en met Maastricht, waarbinnen de vliegvelden Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Kempen Airport (bij Budel) vallen. De Douane is op Eindhoven Airport verantwoordelijke voor de controle van goederen, onder andere het heffen van invoerrechten bij goederen van buiten de EU, controle op accijnsgoederen, liquide middelen en overige VGEM-aspecten. Douane Eindhoven houdt zich verder bezig met vier processen: fysiek toezicht (regionaal; controles op goederen), klantmanagement (regionaal; vergunningen afgeven voor in- en uitvoer door bedrijven), zuivering (landelijk; controleren of invoerrechten kloppen) en terugbetaling (landelijk; wanneer er een fout is gemaakt bij in-/uitvoer), zo werd duidelijk uit een gesprek met een respondent van de Douane.

Taakstelling KMar

De Koninklijke Marechaussee (KMar) is als krijgsmachtdeel onderdeel van het Ministerie van Defensie en heeft drie hoofdtaken: (1) grenspolitietaken; (2) bewaken en beveiligen (zoals het Koninklijk Huis, de Nederlandsche Bank en de Europese buitengrenzen); (3) internationale en militaire politietaken. In de Politiewet is vastgelegd dat de KMar is opgedragen om de politietaken uit te voeren op luchthaven Schiphol en andere aangewezen luchtvaartterreinen, waaronder Eindhoven voor zover het de burgerluchtvaart betreft.²²

Met grenstoezicht beoogt de KMar grensoverschrijdende criminaliteit tegen te gaan, zoals terrorisme, drugsmokkel, het witwassen van crimineel geld, identiteitsfraude en mensensmokkel. De KMar bewaakt de Europese buitengrens op vliegvelden. Controle van de binnengrenzen van het Schengengebied vindt plaats via het onderdeel Mobiel Toezicht Veiligheid (MTV), waarbij de KMar controles uitvoert op wegen, in treinen, op het water en bij luchtverkeer. De KMar voert grenscontroles uit voor het Ministerie van Justitie en Veiligheid (KMar, z.d.-1; Ministerie van Defensie, z.d.-1).

Bij de politietaak horen onder meer de volgende verantwoordelijkheden: handhaving van de openbare orde, hulpverlening, misdaadpreventie, projecten ter voorkoming van veelvoorkomende criminaliteit, het uitvoeren van verkeerscontroles, het opnemen van aangiftes en het doen van onderzoek bij gepleegde strafbare feiten. Om gebruik te maken van bevoegdheden moet er vaak een redelijk vermoeden van een strafbaar feit te zijn, waarbij meestal sprake is van een verdachte; een wezenlijk verschil met de taakstelling van de Douane (RIEC Oost-Brabant, 2015). Verder bewaakt de KMar de burgerluchtvaart tegen terrorisme (KMar, z.d.-1).

Op burgerluchthavens houdt de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart (BTBB) van de KMar op grond van Luchtvaartwet art 37t toezicht op de particuliere beveiligingsbedrijven die onder verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant vallen. De beveiligingsorganisaties zijn geen ondertoezichtgestelde van de BTBB. Dat is in dit specifieke geval altijd de luchthavenexploitant die de bedrijven inhuurt. In de praktijk kijkt de BTBB wel naar de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen door de beveiligingsorganisaties, maar het contact verloopt via de verantwoordelijke exploitant.²³

De KMar neemt ook maatregelen voor passagiers en vliegtuigen wanneer de beveiliging op luchthavens gevaarlijke of verboden voorwerpen aantreft. Ook voert de KMar beveiligingssurveillances uit en bij risicovolle vluchten neemt de KMar extra beveiligingsmaatregelen (Ministerie van Defensie, z.d.-2).

Bij Eindhoven Airport zit de brigade Brabant-Zuid. De brigade valt onder het Landelijk Tactisch Commando (LTC), het operationele hoofdkwartier van de KMar, dat belangrijke informatie voor de KMar verzamelt en analyseert. Op basis van die informatie worden de brigades – die alle operationele taken van de KMar uitvoeren – ingezet. Sinds de oprichting van het LTC in 2016 werkt de KMar informatiegestuurd, met als doel om goed in te kunnen spelen op de toenemende dreiging van (grensoverschrijdende) criminaliteit, terrorisme en illegale migratie (KMar, z.d.-2).

Brigade Brabant-Zuid

De brigade Brabant-Zuid ligt tegen Eindhoven Airport aan en heeft als bewakingsgebied Breda tot Eindhoven, van de noordgrens tot de zuidgrens van Noord-Brabant. Dit gebied gaat wijzigen naar het gebied van politie-eenheid Oost-Brabant. De brigade Brabant-Zuid telt ongeveer 200 medewerkers. Ongeveer 80 procent van deze capaciteit gaat naar Eindhoven Airport. Opsporing valt onder Robuust Team 3; het team dat aan de brigade is gekoppeld vanuit de recherche. Daarnaast is er een intelligence-afdeling (intell). Zowel het opsporings- als intell-team wordt

landelijk aangestuurd, maar zitten wel op de locatie brigade Brabant-Zuid. Ook is op de brigade Brabant-Zuid een van de vier regionale ID-desks, gespecialiseerd in reis-, identiteits- en verblijfsdocumenten en het aanspreekpunt voor vragen over de echtheid van documenten (KMar, z.d.-3). Op het gebied van ondermijning is er vanuit de KMar een Team Ondermijning Luchthaven (TOL), met daarin medewerkers van zowel handhaving als opsporing. Dat team werkt volgens het HOI-principe: handhaving, opsporing en intell, aldus KMar-respondenten.

Taakstelling politie

Op Eindhoven Airport is de KMar als grenspolitie voor het daadwerkelijke vliegveld en de politie voor het terrein eromheen, dat wil zeggen de bedrijventerreinen. Het politiedistrict Eindhoven valt, net als de districten 's-Hertogenbosch en Breda, binnen de Regionale Eenheid Oost-Brabant. De basisteams Eindhoven-Noord, Eindhoven-Zuid en De Kempen behoren tot het district Eindhoven, evenals een districtsrecherche. Verder is er onder meer een Dienst Regionale Recherche (DRR) die op eenheidsniveau opereert (Regionaal Bureau Integrale Veiligheid Oost-Brabant, 2022, p. 62). De DRR houdt zich met zwaardere onderzoeken zoals drugsonderzoeken bezig, eventueel in samenwerking met de KMar. Daarbij is sprake van een continu keuzeproces wat betreft op welke thema's of zaken een onderzoek wordt gedraaid. Deze keuzes worden gemaakt op basis van landelijke en regionale prioriteiten en het bevoegd gezag. De DRR heeft specialisten op verschillende terreinen, zoals digitaal, mensenhandel en zware georganiseerde criminaliteit, aldus een politierespondent. Op lokaal en regionaal niveau is afgesproken over welke thema's van ondermijning de politie acteert. Op eenheidsniveau is er tevens een projectgroep ondermijning, zo gaf een politierespondent aan. Verder is de Dienst Regionale Informatieorganisatie (DRIO) tevens een belangrijk onderdeel van de politie op eenheidsniveau, die de eenheid Oost-Brabant voorziet van actuele informatie voor de uitvoering en aansturing van het politiewerk, door het verzamelen van informatie, het maken van (dreigings)analyses en het geven van adviezen (Politie, z.d.). Het gebied van Eindhoven Airport valt onder basisteam Eindhoven-Zuid en grenst aan De Kempen.

2.3 Conclusie

Eindhoven Airport is de laatste jaren sterk gegroeid en vervult als tweede passagiersluchthaven van Nederland een belangrijke rol binnen de luchtvaart. Toch is er qua omvang nog een groot verschil met Schiphol, dat in aantallen vliegbewegingen nog altijd tien keer zo groot is. Alles overziend, zijn er een aantal kenmerkende eigenschappen die het unieke karakter van Eindhoven Airport duidelijk maken. Voor de criminele fenomenen en aanpak ervan zijn deze relevant om te begrijpen.

Ten eerste is Eindhoven Airport echt een passagiersvliegveld en heeft het geen vrachtvervoer. In de onderzoeken naar bijvoorbeeld Schiphol (Van Wijk et al., 2020) en de Rotterdamse haven (Staring et al., 2019) speelde vrachtvervoer in relatie tot criminaliteit en smokkel een belangrijke rol. Dit betekent dat de afwezigheid van vrachtvervoer in Eindhoven consequenties heeft voor de aard en de aanpak van georganiseerde criminaliteit.

Daarnaast wordt Eindhoven Airport vooral gebruikt als point-to-point bestemming; als een bestemming die als eindlocatie dient en waar er bijvoorbeeld in vergelijking met Schiphol relatief weinig passagiers overstappen op een andere vlucht.

Verder liggen de bestemmingen van Eindhoven Airport voornamelijk binnen het Schengengebied en de EU, met maar een beperkt aantal bestemmingen daarbuiten. Voor de controles is dit een belangrijk gegeven, aangezien er binnen het Schengengebied en de EU vrij verkeer van personen en goederen is. Tegelijkertijd vinden er aan de Nederlandse binnengrenzen wel degelijk controles op personen door de KMar plaats en ook de Douane houdt toezicht op onder andere de goederenstroom ten aanzien van liquide middelen en accijnsgoederen.²⁴ Dit komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

Tot slot valt het wat betreft de organisatie van Eindhoven Airport op dat het bedrijf Eindhoven Airport N.V. relatief weinig werknemers heeft en dat bijna alle vliegveldprocessen zijn uitbesteed aan andere bedrijven. Het aantal bedrijven dat op het vliegveld een functie vervult, is desalniettemin relatief overzichtelijk, aangezien er maar één afhandelingsbedrijf en ook maar één beveiligingsbedrijf is. Verder lijken relatief veel werknemers in leidinggevende posities langere tijd bij Eindhoven Airport te werken en hier carrière te hebben gemaakt, al dan niet binnen verschillende bedrijven. Dit zorgt ervoor dat mensen niet alleen met het vliegveld meegroeien, maar ook 'met elkaar meegroeien' en een gedeelde geschiedenis hebben. Allemaal constatering die van invloed zijn op de aanpak van criminaliteit. Al met al blijft Eindhoven Airport ondanks de groei dat het door-

gemaakt heeft een kleinschalig vliegveld waar men elkaar kent en een familiale sfeer heerst. In hoofdstuk 4 gaan we hier dieper op in.

Een laatste belangrijk kenmerk is dat Eindhoven Airport gevestigd is op militair terrein en deels gebruik maakt van militaire voorzieningen. Dit laten we verder buiten beschouwing in dit onderzoek. In het volgende hoofdstuk beschouwen we de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport en kwetsbaarheden daarbinnen.

Eindnoten

1. Zoals we in hoofdstuk 1 hebben aangegeven, valt Defensie buiten de focus van dit onderzoek.
2. Zie <https://www.defensie.nl/organisatie/luchtmacht/vliegbases-en-luchtmachtonderdelen/eindhoven/geschiedenis> en https://assets.ctfassets.net/80dqdqpre1qk/71EwdzVh7R2r8B9ENYolEm/438e04f9bb48e75e3ee350436c8a7877/Routebeschrijving_90_jaar_luchthaven_Eindhoven.pdf.
3. Tegenwoordig zijn er in heel Nederland drugslabs en in Brabant zijn speciale eenheden actief op drugslabs in gaan zetten (Kuiper, 2024). Dit kan meespelen in de hoeveelheid ontdekte drugslabs.
4. Dit is bijna 80 procent van het niveau van voor de coronapandemie, in 2019 (Energieagentschap, z.d.).
5. De kanttkening moet gemaakt worden dat in 2019 de luchtvaart bijdroeg aan ongeveer 1 procent van alle stikstof die in Nederland wordt geproduceerd, tegenover 46 procent door de agrarische sector (Stil, 2019).
6. Zie voor een overzicht van alle Schengenlanden: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/europese-unie/vraag-en-antwoord/welke-landen-zijn-schengenlanden>.
7. Sinds 30 december 2023 zijn Bulgarije en Roemenië gedeeltelijk Schengenlanden. Vanaf 31 maart 2024 vinden er alleen nog controles aan de landsgrenzen van Bulgarije en Roemenië met andere Schengenlanden plaats, maar geen binnengrenscontroles meer aan de lucht- en zeegrenzen van deze landen met Schengenlanden (Rijksoverheid, z.d.-1).
8. Van de genoemde non-EU-landen zijn Albanië, Bosnië-Herzegovina, Noord-Macedonië, Servië en Turkije kandidaat-lidstaten van de EU. Zij willen een EU-land worden, maar hebben nog niet alle EU-wetten overgenomen (Rijksoverheid, z.d.-2).
9. Op basis van een steekproef van 5.104 respondenten afgenomen gedurende verschillende rondes tussen mei en oktober 2023, exclusief vakantieperiodes.
10. Bestemmingen met relatief veel reizigers met een vakantiemotief betroffen Zakynthos, Heraklion, Rhodos (allen Griekenland). De bestemmingen met relatief veel zakelijke reizigers waren Milaan, Gdansk en Cluj Napoca (Roemenië). Voor bezoek aan familie of vrienden waren Krakau, Warschau en Katowice (allen Polen) bestemmingen met relatief veel reizigers.
11. Informatie per mail verkregen van een afhandelingsbedrijfsmedewerker (d.d. 13 februari 2024).
12. Informatie per mail ontvangen van een van de airport operations managers op d.d. 9 november 2023.
13. Idem.
14. Per 1 april 2024 zullen er twee afhandelingsbedrijven actief zijn op Eindhoven Airport (schriftelijke communicatie Eindhoven Airport, d.d. 1 maart 2024).
15. De tekst in dit kader is gebaseerd op informatie verkregen in interviews met respondenten van respectievelijk de afhandelaar en airport operations van Eindhoven Airport.

16. De tekst in dit kader is gebaseerd op informatie verkregen in interviews met twee respondenten van het beveiligingsbedrijf.
17. Medewerkers worden ingezet na het voltooien van de BAST-opleiding. Met ingang van 1 januari 2024 wordt de BAST niet meer gegeven. De huidige BBLV-opleiding voor luchthavenbeveiligers is modulair, waarbij studenten afhankelijk van hun functie een of meerdere modules volgen, waaronder de Basisopleiding Beveiliging Burgerluchtvaart (BBLV) (schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024; 7 juni 2024).
18. Medewerkers van EAP N.V. definiëren luchthavenbenodigdheden als die benodigdheden die in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens worden verkocht of gebruikt, inclusief leveringen voor belastingvrije winkels en restaurants.
19. De afwezigheid van een dergelijke afhandelaar wijst op een zekere kwetsbaarheid van kleine luchthavens als Budel. Deze kwetsbaarheid wordt nog urgenter met de verwachte toename van privé- en zakelijke vluchten op kleine luchthavens als Budel met de sluiting van General Aviation op Eindhoven Airport per 2026.
20. Aangezien de taakstellingen van het beveiligingsbedrijf al eerder zijn beschreven, beperken we ons hier tot de beschrijving van de taakstellingen van de Douane, KMar en politie.
21. Zie Algemene douanewet.
22. Zie Artikel 4 Politiewet 2012; Artikel 1 Aanwijzing overige luchtvaartterreinen waarop Koninklijke marechaussee politietaak uitvoert. In de Luchtvaartwet (Afdeling 3A) staat de wet- en regelgeving in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart beschreven. De artikelen 37a t/m 37f verwijzen naar de beveiliging van luchtvaartterreinen en luchtvaartuigen; artikelen 37t t/m 37v verwijzen naar het toezicht op deze beveiliging.
23. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024.
24. Artikel 49, Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (herschikking).

3

De aanpak van
ondermijning op
en rondom
Eindhoven Airport
en kwetsbaarheden



In dit hoofdstuk staat de aanpak van ondermijning gekoppeld aan de kwetsbaarheden op Eindhoven Airport centraal. In hoofdstuk 2 hebben we kennisgemaakt met de processen op het vliegveld en de verschillende actoren die op en rondom Eindhoven Airport een rol spelen. In dit hoofdstuk zoomen we in op de aandacht die organisaties voor veiligheid, criminaliteit en integriteit hebben en de maatregelen die zij al dan niet treffen om criminaliteit en corruptie tegen te gaan dan wel te voorkomen. Hierbij komen generieke beveiligingsmaatregelen aan bod, die soms direct en soms ook zijdelings ondermijning tegengaan. Daarnaast gaan we in op de specifieke aandacht voor ondermijning, bijvoorbeeld in de zin van protocollen en (publieke) samenwerkingen. Waar van toepassing beschrijven we de hieraan verbonden kwetsbaarheden en risico's.

Onderzoeksvragen die in dit hoofdstuk worden beantwoord:

1. Welke kwetsbaarheden bevorderen deze ondermijning [de geregistreerde criminaliteit die aan lokale, nationale en internationale ondermijnende criminaliteit kan worden gerelateerd]?
2. Wat betekent voorgaande voor de publiek-private aanpak van de problematiek?

3.1 Inleiding: een aanpak bepaald door veiligheidsbelangen

In dit hoofdstuk zullen we de aanpak van ondermijnende criminaliteit op Eindhoven Airport uitgebreid beschrijven, om in het slothoofdstuk ook stil te staan bij hoe de aanpak zou kunnen worden verbeterd. Eindhoven Airport hanteert diverse beveiligingsmaatregelen op het vliegveld. In het Handboek Safety & Security (Eindhoven Airport, 2022b: 8) staan drie doelen hiervoor beschreven:

1. Om te voorkomen dat er aanslagen en kapingen op de luchthaven of in vliegtuigen plaatsvinden
2. Om te voorkomen dat de luchthaven voor criminele activiteiten wordt gebruikt en
3. Omdat beveiligingsmaatregelen verplicht zijn gesteld door de Nederlandse en internationale overheden.

In een eerdere versie van het handboek, daterend van juli 2018, staan alleen redenen 1 en 3 genoemd en gaat het niet over het voorkomen van criminele activiteiten op de luchthaven (Eindhoven Airport, 2018: 6). Het voorkomen van criminele

activiteiten kan ondermijning impliceren, maar ‘criminele activiteiten’ is breder dan ondermijning en ondermijnende of georganiseerde criminaliteit staat niet direct benoemd. Een respondent van Eindhoven Airport verwoordt de focus van de beveiliging als volgt:

“Ik denk dat vrijwel alles gericht is op veiligheid en terrorisme en gelukkig vang je dan wat extra dingen erbij. [...] In de slipstream let je op ondermijnende activiteiten” (R11).

De belangrijkste beveiligingsmaatregelen – screening van personeel, toegangsbeperking tot delen van het vliegveld middels een luchthavenidentiteitskaart en sluisdeuren, en controle van passagiers, personeel en bemanning – komen in het vervolg van dit hoofdstuk aan bod. Ook gaan we daarbij in op integriteit en protocollen en de aanpak van toezichts- en opsporingsinstanties als het gaat om ondermijning. De procedures van deze verschillende onderdelen worden beschreven, waar vervolgens de praktijk en eventuele gesignaleerde kwetsbaarheden aan gekoppeld worden. Tot slot komt de aanpak (van publieke actoren) die tot op heden specifiek voor ondermijning is ontwikkeld aan bod.

3.2 Werken op Eindhoven Airport: veiligheidsonderzoek, toegangsbeheer en integriteit

Eindhoven Airport hanteert een toegangsbeleid op basis van wet- en regelgeving¹ dat is gericht op toegang tot de beschermde gebieden, zo staat beschreven in de documenten ‘Toegangsbeleid’ en ‘Handboek Safety en Security’ van Eindhoven Airport (2024b; 2022b). Eindhoven Airport N.V. heeft als luchthavenexploitant alle beveiligingsmaatregelen in het luchthavenbeveiligingsprogramma en de securitymanual vastgelegd. Dit programma is getoetst aan geldende wet- en regelgeving voor beveiliging burgerluchtvaart (BBLV) en goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid (JenV). Bovendien voldoen alle BBLV-beveiligingsmaatregelen aan de basisnormen van Verordening 300/2008.²

Hierbij maakt Eindhoven Airport onderscheid tussen mensen die als bezoeker dan wel passagier gebruik maken van Eindhoven Airport en mensen die op enigerlei wijze structureel of incidenteel werkzaam zijn op Eindhoven Airport. Deze toegang wordt verleend via een beperkt aantal gecontroleerde doorgangen (Eindhoven Airport, 2024b: 10). Om op beschermd gebied van de luchthaven te kunnen werken, is er een luchthavenidentiteitskaart benodigd. Deze pas is bedoeld voor personen die regelmatig in beschermd gebied werken en voldoen

aan de wettelijke en Eindhoven Airporthouders (Eindhoven Airport, 2022b: 9). Na controle van de toegangspassen zijn personeel en bezoekers verplicht om een controle door de security te ondergaan om beschermd gebied te betreden. De persoon, meegevoerde goederen, bezittingen en het eventuele voertuig worden dan gecontroleerd (Eindhoven Airport, 2024b: 10). Eindhoven Airport stelt zich en grip te willen houden op wie zich met welke noodzakelijkheid in beperkt toegankelijk en beschermd gebied bevindt en noemt dit ‘functionele noodzakelijkheid’. Dit houdt in “dat een persoon namens een bedrijf werkzaamheden moet verrichten die een toegevoegde waarde aan de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport leveren”. Er kan een uitzondering gemaakt worden op de gestelde toegangscriteria bij functionele noodzakelijkheid (Eindhoven Airport, 2024b: 9).

In het Toegangsbeleid staat uiteengezet wat er nodig is om op beschermd gebied te kunnen werken. Om allereerst een luchthavenidentiteitskaart en toegang tot beschermd gebied te kunnen krijgen, is een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) nodig, die de werkgever voor de medewerker kan aanvragen. Medewerkers moeten daarvoor een veiligheidsonderzoek ondergaan en de ‘Beveiligingsbewustmakingsopleiding’ in de vorm van een e-learning volgen. Daarnaast “wordt dringend geadviseerd om het Handboek Safety & Security aandachtig door te nemen” en is het verplicht om bij het Badgecenter de ‘Security test’ of de ‘Safety & Security test’ te maken en hiervoor te slagen (Eindhoven Airport, 2024b: 12). Daarin zou onder meer aandacht zijn voor werken met de luchthavenidentiteitskaart en waar je zaken kunt melden, aldus respondenten. In de volgende paragrafen gaan we nader in op de screening (3.2.1) en het toegangsbeheer (3.2.2) van Eindhoven Airport. Daarbij maken we de koppeling met integriteit (3.2.3).

3.2.1 Veiligheidsonderzoeken van personeel

In Europese regelgeving is vastgelegd dat burgerluchthavens een Security Restricted Area (SRA) kunnen hebben. Eindhoven heeft ook een SRA. Voor de toegang tot een gebied is afhankelijk van de status van het gebied en de vereisten die daarmee samengaan een specifieke toegangspas nodig die wordt afgegeven als er een veiligheidsonderzoek heeft plaatsgevonden.³ Functies met werkzaamheden op beschermd gebied van het vliegveld horen tot de zogenoemde vertrouwensfuncties. Daarvan is sprake “wanneer personen in die functie over de mogelijkheid beschikken om de nationale veiligheid te schaden” (Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD), z.d.-1). Voor het vervullen van een vertrouwensfunctie is een verklaring van geen bezwaar (vgb) noodzakelijk. Om een vgb te kunnen verstrekken, voert de AIVD een veiligheidsonderzoek uit in het

kader van de Wet Veiligheidsonderzoeken. Er zijn drie verschillende veiligheids-
onderzoeken die verschillen in zwaarte en de keuze voor één van deze drie onder-
zoeken wordt bepaald door de werkzaamheden en de functie van de betrokkene.
De uitvoering van het veiligheidsonderzoek is voor de burgerluchtvaart gedele-
geerd aan het Bureau Veiligheidsonderzoeken van de KMar, gevestigd op Schiphol
(Eindhoven Airport, 2024b: 20). Voor de burgerluchtvaart moet het veiligheids-
onderzoek elke vijf jaar worden herhaald. De AIVD beschrijft op de eigen web-
site dat met het veiligheidsonderzoek wordt vastgesteld of het zeker genoeg is dat
iemand onder alle omstandigheden de functie trouw kan vervullen; dat houdt
in dat iemand eerlijk, onafhankelijk, loyaal, integer en veiligheidsbewust moet
zijn (AIVD, z.d.-2). Dit wordt beoordeeld aan de hand van de volgende indicato-
ren die “kunnen wijzen op risico’s en kwetsbaarheid in relatie tot de betrokke-
ne”: justitiële antecedenten, staatsgevaarlijke en antidemocratische activiteiten,
verslavingen, financiële kwetsbaarheid, het risico van ongewenste beïnvloeding,
leugenachtig of heimelijk gedrag, niet-integer gedrag en onverantwoord en risi-
covol gedrag (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2020).⁴
Er zijn ook functies op Eindhoven Airport waarvoor geen VGB maar enkel een
Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) is benodigd. Daarvoor raadpleegt het
ministerie van JenV justitiële documentatie om na te gaan of de potentiële mede-
werker geen strafblad heeft (Justis, z.d.). Uit gesprekken met respondenten van
diverse organisaties blijkt of en wat voor soort veiligheidsonderzoek de mede-
werkers nodig hebben. Bijvoorbeeld medewerkers van het parkeerbeheer hebben
geen VGB maar een VOG nodig omdat zij niet op beschermd gebied werken en
ook voor leden van de aeroclub is enkel een VOG nodig om lid te mogen worden.
Zij dienen bovendien over een Defensiepas te beschikken om op het terrein van
de aeroclub te mogen komen. Waar in formele of beleidsdocumenten vooral de
term ‘veiligheidsonderzoek’ of ‘achtergrondonderzoek’ wordt gebruikt, hebben
onze gesprekspartners het vooral over een screening, veelal zonder daarbij een
onderscheid te maken tussen de verschillende varianten.

Kwetsbaarheden van de screening voor toezicht en opsporing

In de huidige manier van screenen zijn in het onderhavige onderzoek diverse
kwetsbaarheden zichtbaar geworden voor toezicht en opsporing. Een beperking
van de screening hangt samen met de frequentie van screening. Zo vindt het vei-
ligheidsonderzoek normaliter eens in de vijf jaar plaats. Met recente aanpassin-
gen aan het achtergrondonderzoek voor de beveiliging van de burgerluchtvaart⁵
“om de risico’s van insiders die een gevaar vormen voor de burgerluchtvaart
te verminderen” heeft de overheid een mechanisme voor continue evaluatie

ingevoerd. Zo is de AIVD met ingang van 1 januari 2022 van het Automatisch Alerteren Burgerluchtvaart gebruik gaan maken. Met dit systeem wordt de Unit Veiligheidsonderzoeken op de hoogte gebracht als er bij een vertrouwensfunctionaris binnen de burgerluchtvaart in Nederland wijzigingen zijn in het Justitieel Documentatie Systeem (JDS) of als de AIVD nieuwe informatie ontvangt over staatsgevaarlijke of antidemocratische activiteiten van een vertrouwensfunctionaris. Deze nieuwe feiten of omstandigheden kunnen voor de AIVD aanleiding zijn om ook eerder binnen de periode van vijf jaar een herhaalonderzoek in te stellen. Verschillende respondenten geven aan dat wanneer iemand gedurende die periode verkeerde contacten onderhoudt, criminele activiteiten ontplooit of wordt aangehouden voor een delict dat alsnog naar boven komt. Er moet dan echter wel sprake van zijn een aanhouding dan wel veroordeling. Wanneer iemand bijvoorbeeld enkel verdachte is in een politieonderzoek dan hoeft dat niet te leiden tot het weigeren van een VGB of VOG. Uit de gesprekken wordt duidelijk dat het merendeel van de respondenten niet op de hoogte is van deze automatische alertering. Zij gaan vooral uit van een vijfjaarlijks veiligheidsonderzoek.

Sommige respondenten geven aan dat een screening naar hun idee niet zoveel zegt en dat screenen niet per se risico's wegneemt. Zo stelt een respondent van de schoonmaak dat de screening theoretisch is en dat iemand ook later nog in de schulden kan komen, waardoor gevoeligheid voor smokkel of chantage altijd kan blijven. Uit de gesprekken blijkt dat wanneer iemand niet door de herscreening komt of iemands toestemming (VGB of VOG) tussentijds wordt ingetrokken, de organisatie waar de desbetreffende medewerker in dienst is uit privacyoverwegingen niet te horen krijgt wat de reden hiervoor is. Als een VGB wordt ingetrokken heeft dit wel consequenties voor de toegang tot de niet-publiek toegankelijke delen van de luchthaven. In het onbenoemd laten van de reden tot intrekking van een VGB of VOG schuilt een tweede beperking, namelijk het risico dat wanneer het intrekken van de toestemming te maken heeft met de werkzaamheden die iemand uitvoerde, de werkgever hier niet op kan anticiperen, omdat niet bekend wordt gemaakt wat er achter het intrekken van de toestemming zit. Daardoor blijft het onduidelijk voor de werkgever wat de eventuele schade is. Heeft de werknemer bijvoorbeeld informatie meegenomen of doorgespeeld of heeft de werknemer directe contacten met criminelen? Dit blijft ongewis. Een respondent van de KMar legt ook uit dat het kan voorkomen dat een medewerker weg blijft van werk omdat diegene verdachte in een drugsonderzoek is, en dat vervolgens diens Eindhoven Airport-pas wordt geblokkeerd, zonder dat Eindhoven Airport weet wat er aan de hand is.

Een derde beperking van de screening hangt samen met de beperkte mogelijkheden van informatiedeling tussen de verschillende organisaties. Er kan al informatie over iemand bekend zijn, maar dat hoeft dan niet per definitie genoeg te zijn om diegene niet aan te nemen of te ontslaan. Die informatie mag soms tevens niet gedeeld worden, zo blijkt uit onderstaande uitleg van een respondent van Eindhoven Airport:

“Die hele VGB-check is voor ons niet duidelijk. Waar kijken ze nou precies naar. We hebben af en toe mensen gehad waarvan de KMar zegt: ‘van deze persoon hebben we mutaties in het systeem staan. Hoe kan het nou dat die hier werkt’. Omdat de AIVD het dus geen reden vindt dat die persoon geen classificatie mag krijgen om op de luchthaven te werken. Zij [de KMar] vinden dat dan vreemd, dat is dan een beetje de strijd tussen de AIVD en de mannen op straat die denken van: hij is al tig keer aangepakt voor drugs of geld en die loopt hier gewoon rond. [...] waar wordt nou precies naar gekeken? Mensen die voor geweld meegenomen zijn, maar dat komt dan niet terug in een mutatie of ze krijgen gewoon een VGB. Dat is gek” (R67).

Uit deze uitspraak blijkt ook dat informatiedeling een belangrijk knelpunt is, omdat de KMar om redenen van privacy en actuele opsporingsbelangen niet altijd haar kennis kan delen. Dit kan weer tot onbegrip bij anderen leiden en vormt een risico in de zin van medewerkers die zich mogelijk met criminele praktijken bezighouden. In het onderzoek naar ondermijning op Schiphol werd ook geconstateerd dat iemand met lichte antecedenten die buiten het wegingskader⁶ van de AIVD vallen, een VGB kan krijgen en dat het daardoor voorkomt dat (verdachte of aangehouden) medewerkers bijvoorbeeld in de bagagehal werken (Van Wijk et al., 2020: 215). In dergelijke gevallen betekent dit dat de AIVD het eventuele strafrechtelijke verleden van de aanvrager vanuit een veiligheidsperspectief niet als een risico heeft gedefinieerd. Beveiligingsorganisaties dienen bovendien bij de korpschef voor elke medewerker – ook als ze geen beveiligingswerk verrichten – toestemming aan te vragen. Deze ‘politietoestemming’ wordt afgegeven als de medewerker de screening doorstaat. Deze aanvraag fungeert ook als een extra controle op de betrouwbaarheid van de medewerker.⁷

Screening en bedrijfsvoering

Naast de kwetsbaarheden van de screening voor toezicht en opsporing signaleren bedrijven op Eindhoven Airport beperkingen van de screening voor hun eigen bedrijfsvoering, vooral door de screeningsduur. Zo gaf een respondent van het

beveiligingsbedrijf aan dat het op dit moment al niet lukt om iedereen “op tijd” te screenen, dus dat vaker of periodiek screenen sowieso niet mogelijk lijkt te zijn. De krapte op de arbeidsmarkt en de moeite om geschikt personeel te vinden spelen hierin ook een rol. Bij de aanstelling van een nieuwe medewerker moet diegene een pakketje ‘huiswerk’ invullen voor de screening. Wanneer gedurende het screeningsproces een onderdeel vergeten blijkt te zijn of er ergens een handtekening of vinkje ontbreekt, dan ligt het proces stil en moet het in het slechtste geval van voren af aan beginnen, wat voor weken vertraging kan zorgen. Daarnaast speelt afhankelijkheid van de overheidsdiensten die “flinke achterstanden” hebben. Bij bijzondere omstandigheden, wat uitzonderingen zijn, kan het maanden duren tot iemands screening voldaan is. In de meeste gevallen zou het sneller gaan en duurt het een aantal weken, maar diverse respondenten ervaren ook dan frustraties over de duur van de screening: “we zitten in 2023, iedereen heeft DigiD. Waarom moet het zo lang duren? Waarom moet het per post? Het kan veel sneller” (R17). Normen en verwachtingen zouden daarbij botsen. Zeker in tijden van personeelstekorten zouden bedrijven idealiter sneller personeel aan willen stellen, zoals ook blijkt uit onderstaande uitspraak.

“We zien over het algemeen dat het vier tot zes weken duurt. Maar dat betekent dat je niet supersnel kunt opschalen. Ik heb mensen aangenomen die ik pas halverwege de zomer door de screening heb, die kunnen na de zomer in dienst. Ik had ze vandaag of gister al in dienst willen hebben” (R29).

De ondernemers op Eindhoven Airport signaleren dan ook een risico verbonden aan frequent screenen, zeker in combinatie met de lange duur van een screening. Naar hun idee staat dat een goede bedrijfsvoering in de weg. Vanuit de bedrijven zelf wordt aangegeven dat screening een harde eis is om een medewerker in te mogen zetten en dat ze daarnaar handelen. Incidenteel geeft een respondent een voorbeeld waaruit blijkt dat er onder de economische druk medewerkers wel degelijk een toegangspas hebben gekregen, terwijl ze nog niet (volledig) gescreend waren. Het blijft bij een enkel voorbeeld en uit de gesprekken komt niet naar voren dat dit structureel plaatsvindt. De gesignaleerde kwetsbaarheden van de screening zitten kortom in:

1. De frequentie van screenen, namelijk de relatief lange periode van vijf jaar tussen de eerste screening en de herscreening waarbinnen met personen van alles kan gebeuren. De in 2022 ingevoerde automatische alertering bij de AIVD zou deze kwetsbaarheid moeten ondervangen;

2. Het niet bekend maken van wat er aan de hand is wanneer iemand niet door de (her)screening komt, waardoor er geen kennis wordt opgedaan over eventuele schade door een medewerker en eventuele criminele activiteiten; en
3. Het niet mogen delen van opsporingskennis over een (potentiële) medewerker, terwijl diegene op een centrale informatiepositie zit maar mogelijk niet helemaal 'zuiver' is afgaande op informatie van bijvoorbeeld de KMar.

Verder komt uit de gesprekken met vooral private partijen duidelijk naar voren dat vaker screenen weerstand op zou leveren, omdat naar hun idee de bedrijfsvoering ook doorgang moet blijven vinden op een werkbare manier. Er zijn tevens signalen dat medewerkers niet altijd aan alle vereisten voldoen voordat zij aan het werk mogen. Bij dit argument lijkt overigens uit het oog verloren te zijn dat corrupt personeel ook uitermate belemmerend of bedreigend is voor de bedrijfsvoering.

3.2.2 Toegangsbeheer en luchthavenidentiteitskaart (Eindhoven Airport-pas)

Wanneer een medewerker is gescreend en aan het werk gaat op Eindhoven Airport, krijgt diegene een luchthavenidentiteitskaart, die ook wel de Eindhoven Airport-pas wordt genoemd (hierna: Eindhoven Airport-pas). Deze pas geldt als identiteitskaart op de luchthaven en moet altijd zichtbaar gedragen worden. Bij de doorgangen van onbeschermd naar beschermd gebied dient het beveiligingsbedrijf te controleren of de foto op de pas klopt met de persoon. Verder werkt de pas als een badge en kunnen medewerkers dankzij een digitale component in de pas doorgangen binnen het beschermd gebied openen. Er zijn verschillende soorten passen: Permanente Luchthavenidentiteitskaart, Eindhoven Airport Dagpas, Eindhoven Airport Bezoekerspas, Eindhoven Airport Kantoorpas en Crew Member Certificate (zie navolgend kader voor een toelichting per pas). Op deze passen staat bovendien met kapitalen en in verschillende kleuren aangegeven tot welke specifieke gebieden iemand toegang heeft en/of welk soort autorisatie iemand heeft. Een groene pas betekent toegang tot de beschermde gebieden van de terminal, blauw toegang tot airside en rood toegang tot de beschermde gebieden van de terminal, airside en Demarcated Area⁸. Letters die op de pas kunnen staan zijn B (bagagehal), P (platform en randwegen), D (dagpas) en CU (controle uitgezonderd; bijvoorbeeld voor overheidsdiensten die zijn uitgezonderd van het beveiligingsonderzoek) (Eindhoven Airport, 2022b: 9). Op basis van de documentatie is ons niet helder geworden hoe de kleuren zich tot de letters verhouden, aangezien hier overlap tussen kan zijn. Naast de genoemde passen zijn er nog

aparte passen voor crew en leveranciers, die geen toegangsbewijzen zijn maar als sleutelpassen fungeren om deuren te openen (Eindhoven Airport, 2024b: 11).

Soorten Eindhoven Airport-passen

In het vastgelegde Toegangsbeleid van Eindhoven Airport staan de verschillende soorten toegangsbewijzen en bijbehorende criteria uitgelegd (Eindhoven Airport, 2024b). Met een Permanente Luchthavenidentiteitskaart hoeft een medewerker zich van te voren niet aan te melden om beschermd gebied te kunnen betreden. Om deze pas te kunnen verkrijgen, moet een medewerker een noodzakelijke bijdrage leveren aan het primaire of secundaire proces van Eindhoven Airport en minimaal één keer per week het beschermde gebied betreden voor het uitvoeren van deze werkzaamheden. Daarbij moet het gaan om werkzaamheden die onmogelijk buiten het beschermd gebied plaats kunnen vinden. De geldigheid van de pas is maximaal vijf jaar, waarna verlenging mogelijk is (Eindhoven Airport, 2024b: 12-13).

Om in aanmerking te komen voor een Dagpas gelden dezelfde criteria, alleen moet de medewerker dan minder dan één keer per week en niet meer dan tien keer per kalenderkwartaal het beschermd gebied betreden. Minimaal 24 uur voorafgaand aan de werkzaamheden voor 12.00 uur moet de aanvraag voor activatie van de dagpas ingediend zijn. De geldigheid van de Dagpas is net als bij de Permanente Luchthavenidentiteitskaart maximaal vijf jaar, waarna verlenging mogelijk is (Eindhoven Airport, 2024b: 13-14).

Voor incidentele bezoekers kan een Bezoekerspas worden aangevraagd. De bezoeker heeft met deze pas toegang tot dezelfde gebieden als diens begeleider. De begeleider van de bezoeker moet het bezoek aanvragen bij airport operations en moet zelf werkzaam zijn bij een op Eindhoven Airport geregistreerd bedrijf en in het bezit zijn van een permanente luchthavenidentiteitskaart. De bezoeker moet zich legitimeren en te allen tijde onder begeleiding van de begeleider zijn wiens naam op de Bezoekerspas staat geprint. De Bezoekerspas is maximaal 18 uur geldig en moet per werkdag worden aangevraagd. Voor activatie is goedkeuring van de handtekening van de bevoegde benodigd. 24 uur voorafgaand aan het bezoek moet voor 12.00 uur de aanvraag voor de Bezoekerspas zijn ingediend. In het Toegangsbeleid staat genoemd dat de uitgifte van Bezoekerspassen "tot een minimum" dient te worden beperkt (Eindhoven Airport, 2024b: 15). De omstandigheden waaronder een bezoekerspas al dan niet geoorloofd is, staan beschreven in de regelgeving die beschikbaar is gesteld aan de luchthavenexploitant.

De Kantoorpas is voor “personen die, voor hun werkzaamheden, onder begeleiding van een medewerker van EANV via een personeelsdoorgang toegang wensen te krijgen tot de kantoren op de eerste etage van de terminal (bescherm gebied)”. Dit zodat de bezoeker toegang heeft tot de kantoren van EANV, zoals de controlroom en vergaderruimtes en de route daar naartoe (Eindhoven Airport, 2024b: 16). Onder welke omstandigheden dit nodig of wenselijk is, staat niet beschreven.

De Crew Member Certificate tot slot, is bedoeld voor bemanningen (de crew) van luchtvaartmaatschappijen. Dit gaat om een identiteitsbewijs dat de betreffende luchtvaartmaatschappij verstrekt en dat Eindhoven Airport erkent als geldig toegangsbewijs. Vereist is dat bemanningen voor doorgang van en naar beschermd gebied gebruik maken van de daartoe aangewezen doorgangen en gekleed zijn in het uniform van de betreffende luchtvaartmaatschappij. Net als bij personeel van de luchthaven en aanverwante bedrijven vindt er beveiligingsonderzoek plaats onder de bemanningen en hun meegedragen goederen (Eindhoven Airport, 2024b: 16). In combinatie met de Crew Member Certificate is er een Staffpas voor base crewleden. Hiermee kan bemanning “enkele deuren in de terminal openen zodat men van en naar de crewroom kan lopen”. Deze pas is geen luchthavenidentiteitskaart en niet persoonsgebonden (Eindhoven Airport, 2024b: 17).

Tot slot is er een Leverancier-pas voor leveranciers om leveranciersdeuren te openen. Dit is geen luchthavenidentiteitskaart en de pas is niet persoonsgebonden. De handtekeninggemachtigden van het bedrijf waar de leverancier in dienst is kan een leverancierspas aanvragen en dit bedrijf is zelf verantwoordelijk voor de administratie rondom de uitgifte van de leverancierspassen van medewerkers (Eindhoven Airport, 2024b: 17).

In het Handboek Safety & Security van Eindhoven Airport staat de luchthavenidentiteits-kaart beschreven als een strikt persoonlijk toegangsbewijs; er mag alleen toegang verleend worden aan de op de pas vermelde persoon. De vastgelegde instructies zijn om de pas nooit uit te lenen, geen toegang te verlenen aan personen die niet in het bezit zijn van een geldige luchthavenidentiteitskaart, de pas niet buiten werktijd of voor privédoeleinden te gebruiken en buiten werktijd geen gebruik te maken van de parkeerfaciliteiten (Eindhoven Airport, 2022b: 10; 13). Het Badgecenter van Eindhoven Airport coördineert en verstrekt de (aanvragen voor) Eindhoven Airport-passen. Wanneer een medewerker in het bezit is van de benodigde veiligheidsdocumenten dient deze online een afspraak te maken bij het Badgecenter.

Kwetsbaarheden in het toegangsbeheer

Het geheel aan beveiligingsmaatregelen door de luchthavenexploitant voldoet zoals aan het begin van deze paragraaf beschreven aan de geldende BBLV wet- en regelgeving. Desondanks signaleren sommige respondenten kwetsbaarheden en verwijzen hierbij naar zaken die samenhangen met de Eindhoven Airport-pas en het opvolgen van veiligheidsprocedures.⁹ Respondenten spreken onder meer in het kader van de Eindhoven Airport-pas van de kleinschaligheid en familiale sfeer van Eindhoven Airport en de mogelijke risico's op criminaliteit die hieraan zijn verbonden. De Eindhoven Airport-pas moet weliswaar altijd zichtbaar gedragen worden, maar als iemand zijn of haar pas niet zichtbaar draagt of niet bij zich heeft, kunnen respondenten zich voorstellen dat, omdat iedereen elkaar kent, de pas niet altijd gecontroleerd wordt. Respondenten benoemen tegelijkertijd dat op Eindhoven Airport afwijkende dingen of personen snel opvallen, juist omdat men zo bekend is met elkaar. Respondenten die nu op Eindhoven Airport werken maar in het verleden op Schiphol werkzaam waren of nu nog zijn, vertellen dat ze op Schiphol continu worden gevraagd hun pas te laten zien, terwijl dit op Eindhoven Airport niet het geval is. Een respondent van het beveiligingsbedrijf vertelt dat uit steekproeven op het gebied van de beveiliging, de pascontrole het meest mis gaat.¹⁰ Dan wordt bijvoorbeeld een pas van een leidinggevende-beveiligiger tijdelijk op non-actief gezet, met als doel om te kijken of beveiligingsmedewerkers dit opmerken wanneer de betreffende medewerker door de controle gaat.

Uit een beperkt aantal interviews komt ook naar voren dat veiligheidsprocedures niet altijd goed lijken te worden opgevolgd, waarbij volgens deze respondenten mensen zonder pas in gebieden kunnen komen waar ze niet zouden mogen zijn. Zo gaven sommige respondenten aan gezien te hebben dat beveiligingsmedewerkers door de sluisdeuren naar beschermd gebied gaan en er pasagiers, die nog geen boardingpas hebben getoond – en dus nog niet op dit gebied mogen komen – mee naar binnen kunnen lopen. Ook duiden sommige respondenten kwetsbare locaties aan als het gaat om doorgangen. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over een toegang vanuit een bedrijf aan de buitenkant van het platform naar een hangaar, waar iemand met een badge geleend van iemand anders of met behulp van een koevoet zo doorheen zou kunnen. Hiermee zou een onbevoegde dus relatief eenvoudig op airside kunnen komen.

Een ander aandachtspunt rondom de Eindhoven Airport-pas betreft het registratiesysteem. Afgaande op een respondent blijkt het niet mogelijk om snel een overzicht te krijgen van alle actieve passen, wat er naar schatting zo'n vierduizend zijn. Ook is het lastig om de registratie actueel te houden. Zo moet bij het

aanzetten van een dagpas de einddatum handmatig aangepast worden. Verder gaf een KMar-respondent aan dat de KMar eerder had geconstateerd dat er hiaten zitten in de in- en uitgifte van passen met betrekking tot de verbouwingen bij Eindhoven Airport. Om welke hiaten het precies ging, is niet duidelijk. In het Schipholonderzoek werden verschillende risico's aangemerkt als het gaat om de registratie van passen. Zo stellen Van Wijk et al. dat er een informatiekort is over ingeleverde passen. Wanneer personen een pas inleveren, maar later weer een nieuwe pas aanvragen, zou er op Schiphol te weinig worden gedaan om de reden van het inleveren te achterhalen. "Die reden kan legitiem zijn, maar het kan ook gaan om ontslag wegens wangedrag of strafbare feiten, zoals diefstal." Hierbij merken Van Wijk et al. (2020: 215) in hun onderzoek naar luchthaven Schiphol ook op dat de Schiphol Group op aanwijzing van de KMar de opdracht kan krijgen een pas te blokkeren, maar de reden daarvoor niet mag vermelden.¹¹ In het huidige onderzoek kunnen we – afgaande op de informatie uit de interviews – dit risico voor Eindhoven Airport niet bevestigen.

Een kwetsbaarheid van een andere orde is gelegen in de omstandigheid dat ten tijde van de interviews het volledige passensysteem, in ieder geval het aanmaken van passen en toewijzen van autorisaties, in handen van één persoon ligt. Dit gaat om het gehele spectrum van de aanvraag van een pas tot de registratie tot aan het beslissen over de geschikte toegang voor het openen en sluiten van deuren. Behoudens steekproefsgewijze controles door Eindhoven Airport N.V. en de KMar als toezichthouder is er niemand die meekijkt en eventuele menselijke vergissingen of fouten kan controleren. Ook maakt deze geïsoleerde cruciale positie deze persoon kwetsbaar voor externe druk. In een van de gesprekken vertelde de Douane dat deze organisatie het zogenoemde vier-ogen-principe hanteert. Dit principe houdt in dat een medewerker nooit alleen iets kan doen op een kwetsbare positie of op een cruciale plek, maar dat er altijd iemand anders bij aanwezig is die meekijkt. De Douane op Schiphol hanteert dit ook, bijvoorbeeld als op de planningsafdeling de roosters worden gemaakt, "om te voorkomen dat iemand namens de criminele organisatie erin slaagt op het juiste moment bij de vlucht te zijn waar de drugs moeten worden uitgehaald" (Laumans & Vugts, 2024) en ook de Douane bij Eindhoven Airport past dit toe (zie ook de volgende paragraaf). Op Eindhoven Airport blijkt uit onder meer voorgaand voorbeeld van het Badgecenter waarbij een persoon op een kwetsbare positie zit dat het vier-ogen-principe (nog) niet overal de standaard is. 'Eenpitters' op cruciale posities zoals een badgecenter kunnen kwetsbaar zijn voor bijvoorbeeld bedreiging of intimidatie, die vanuit de eigen organisatie en van buiten de organisatie kan

komen (zie ook Van der Wiele, 2023). Deze verschillende punten overziend, vormt de niet waterdichte registratie en de organisatie van het Badgecenter een serieuze kwetsbaarheid in de context van ondermijning.

In weerwil van het geheel aan door de relevante autoriteiten getoetste en goedgekeurde beveiligingsmaatregelen van de luchthaven en de KMar en Eindhoven Airport N.V., die desgevraagd aangeven deze kwetsbaarheden niet te herkennen, beschrijven respondenten kwetsbaarheden rondom het toegangsbeheer. Wellicht belangrijker dan de vraag of deze gesignaleerde kwetsbaarheden feitelijk kloppen, is de constatering dat de observaties van deze professionals werkzaam zijn op Eindhoven Airport mogelijkheden bieden om het toegangsbeheer nog eens nader tegen het licht te houden. De belangrijkste door de respondenten gesignaleerde kwetsbaarheden rondom het toegangsbeheer op Eindhoven Airport lijken te zitten in het niet altijd naleven van geformaliseerde procedures, kwetsbare locaties die relatief gemakkelijk te bereiken zijn, het registratiesysteem van de Eindhoven Airport-passen en het niet consequent toepassen van het vier-ogen-principe op cruciale posities.

3.2.3 Integriteit en protocollen

“Je wordt er dood mee gegooid in onze organisatie. Je kan dat onder ondermijning laten vallen. Doelbewust lekken of informatie doorspelen. Soms kleine casussen, soms grote casussen. Alles begint met integriteit. Als je niet integer bent, weet je ook niet waar je voor staat” (Ro8).

Aandacht voor ondermijning en integriteit

Ondermijning heeft sinds kort aandacht op Eindhoven Airport. Respondenten verwijzen daarbij naar het nieuws (“kijk naar de Rotterdamse haven”) of geven aan dat ondermijning “hip en happening” is en dat “we er iets mee moeten”. Zo beschreven we al eerder dat er met ingang van juni 2022 een (relatief korte) paragraaf specifiek over ondermijning is toegevoegd aan het Handboek Safety & Security, genaamd ‘ondermijning en andere criminele activiteiten’. Het handboek is bedoeld voor iedereen die op Eindhoven Airport werkt en op de eerste werkdag zou een nieuwe medewerker dit handboek moeten ontvangen (Eindhoven Airport, 2022b: 7). In de paragraaf over ondermijning staat beschreven dat Eindhoven Airport criminelen aantrekt, omdat het een logistiek knooppunt is en een toegangspoort tot Nederland en Europa (Eindhoven Airport, 2022b: 14). Er wordt opgeroepen om alert te zijn en er staat dat er van medewerkers wordt verwacht “dat je ieder vermoeden en/of signaal van ondermijning, zoals drugs- of

wapenhandel en andere criminele activiteiten, alsmede van (mogelijke) radicalisering en andere vormen van insider threat¹² meldt” (Eindhoven Airport, 2022b: 14). Afgaande op het handboek lijkt Eindhoven Airport als het gaat om ondermijning het vooral belangrijk te vinden dat medewerkers integer zijn en integer handelen door melding te maken van verdachte situaties rondom criminaliteit (specifiek drugs- en wapenhandel) en wanneer zij het vermoeden hebben dat een collega zich met criminaliteit bezighoudt.

In het handboek staat concreet beschreven wat er van de medewerkers wordt verwacht in geval van vermoedens en signalen van ondermijning (zoals drugs- of wapenhandel en andere criminele activiteiten), wanneer een medewerker wordt benaderd of zich onder druk voelt gezet wanneer dit mogelijk te maken heeft met ondermijning en signalen van (mogelijke) radicalisering en andere vormen van insider threat. In al deze gevallen is de oproep dit te melden bij de leidinggevende, hogere leidinggevende of de KMar. Acuut gevaar kan direct via het calamiteitenummer van Eindhoven Airport worden gemeld. Tot slot staat in het handboek beschreven dat men tevens anoniem kan melden bij de KMar via het Team Criminele Inlichtingen (TCI) of bij Meld Misdad Anoniem (MMA) (Eindhoven Airport, 2022b: 15). Verder zijn er gedragsregels voor medewerkers, blijkt uit de gesprekken. Zo mogen medewerkers geen foto’s maken van medewerkers in beveiligingsuniform en medewerkers worden bewust gemaakt van mogelijke risico’s van het plaatsen van foto’s op sociale media, omdat ze daarmee kenbaar maken waar ze werken en daarmee kwetsbaar zijn, waar nog niet iedereen zich even bewust van lijkt.

Uit de gesprekken wordt ook duidelijk dat er gedurende de looptijd van het onderzoek – en daarmee dus heel recent – meer aandacht voor ondermijning op Eindhoven Airport is ontstaan. Dit heeft onder meer te maken met de omstandigheid dat diverse medewerkers van de beveiliging en afhandeling in het afgelopen jaar zijn aangesproken door criminelen. Dit heeft de verschillende partijen die werkzaam zijn op Eindhoven Airport ervan doordrongen dat ondermijning ook op Eindhoven Airport een concreet risico vormt. De afhandelaar op Eindhoven Airport heeft naar aanleiding daarvan een campagne over ondermijning gelanceerd met bijvoorbeeld berichten op het intranet over ondermijning (met onderwerpen als: ‘jij bent interessant voor criminelen’, ‘waar kan je iets verdachts melden’, ‘deel geen details over je werk, wees voorzichtig met je toegangspas’). Het aanspreken door criminelen is afgaande op een beveiligingsmedewerker niet goed opgevolgd. Pas na enkele weken werd een briefing georganiseerd voor de werkvloer. Naar aanleiding hiervan zijn er echter geen extra instructies gedeeld voor het personeel. Op het gebied van ondermijning heeft het beveiligingsbe-

drijf wel een jaarlijkse zogenoemde refreshmenttraining voor personeel van de hoofddoorlaatpost gericht op ondermijning, met daarin onder meer bewustmaking over de interessante en daarmee kwetsbare positie waarin medewerkers zich begeven voor criminelen. Dit is een training gericht op Schiphol, die nu ook voor Eindhoven Airport wordt gebruikt. Verschillende respondenten geven ook de mogelijkheden van anoniem melden aan en wijzen op de aanwezigheid van posters waarop ook te bellen telefoonnummers staan.

In hoeverre medewerkers op de werkvloer voorgaande – de verstrekte informatie over ondermijning en melden op het intranet, in een training en op posters – echt oppikken, blijft de vraag en managers lijken dit ook niet actief te polsen bij hun collega's op de werkvloer. Vanuit de managementlaag van Eindhoven Airport en de bedrijven wordt het belang van melden aangegeven en dat ze hopen dat medewerkers naar hen toe komen als er iets speelt. Dit blijkt echter nog wel een aandachtspunt. Zo geeft een respondent van Eindhoven Airport aan dat hij dacht dat procedures duidelijk waren, maar dat dit in de praktijk niet zo bleek te zijn.

“We hebben overal formulieren met telefoonnummers, met ‘in geval van nood moet je dit bellen’. Het ligt er allemaal. Maar het is niet bekend bij de medewerkers. Wij hebben dat neergelegd bij de leidinggevenden van de verschillende bedrijven, maar dan zie je dat het niet blijft hangen. Ook bij ons, dan zie je dat het niet top of mind is bij iedereen. We moeten dat wel veel meer top of mind krijgen” (R67).

Een manager van een van de bedrijven gaf ook aan hier gezamenlijk met Eindhoven Airport in op te willen trekken zodat niet elk bedrijf zelf iets zou moeten optuigen. Vanuit Eindhoven Airport werd in 2023 een dag georganiseerd over ondermijning, maar opvallend genoeg was deze alleen voor de leidinggevenden en werd de werkvloer hier niet bij betrokken, terwijl de werkvloer ook juist de signalen moet kunnen herkennen en weerbaar tegen criminaliteit moet zijn. Medewerkers geven over het algemeen aan dat ze naar hun leidinggevende zouden gaan als er wat is, maar dat zij niet op de hoogte zijn van daadwerkelijke protocollen bij situaties van ondermijning. Een afhandelingsmedewerker zegt hierover: “Ik denk dat dat vooral persoonseigen is wat je dan gaat doen, de echte stappen zijn onlangs gedeeld” (R77). Waarop zijn collega reageert: “Ik denk niet dat heel veel mensen die stappen zouden volgen. Als je echt iets ziet dan weet iedereen wel dat ze gelijk een platformcoördinator of teamleider kunnen bellen. Dat wanneer iets gebeurt met verdacht gedrag dat je meteen naar boven kan bellen” (R78). In het volgende hoofdstuk gaan we dieper in op de meldings-

bereidheid, waaruit blijkt dat op dit terrein nog een wereld te winnen is op Eindhoven Airport.

Binnen de Douane is er de laatste tijd veel aandacht voor integriteit en corruptie. Zo vertellen medewerkers dat er voor alle douanemedewerkers recent een theatervoorstelling is geweest over integriteit om bewustwording te creëren, wat de start van het onderwerp integriteit binnen de Douane is geweest, zo omschrijft een respondent. Daarnaast hebben medewerkers een weerbaarheids-training gehad. Wat betreft preventie van corruptie is er bij de KMar een doorlopende leerlijn met ethiek en integriteit, die functiegericht is. Bij een opleiding voor een volgende functie komen die thema's weer terug, zo werd aangegeven, waarbij ook moeilijke morele dilemma's aan bod komen, zoals rondom wat het betekent om een uniform te dragen.

Maatregelen tegen niet-integer handelen

Naast de aandacht voor integriteit en melden van niet-integer gedrag, zijn er in sommige gevallen ook maatregelen getroffen die de gelegenheden op niet-integer handelen kunnen verkleinen. Bij de beveiliging zijn er bijvoorbeeld procedures ingebouwd om te voorkomen dat beveiligers weten van wie ze bagage controleren. Ondanks deze maatregelen ziet een respondent van de KMar hier risico's in en signaleert hij mogelijkheden om spullen door de beveiligingscontrole te loodsen wanneer een medewerker zou zijn omgekocht.

Tot voor kort was er verder nog geen regel dat een beveiligers geen bekenden zou mogen controleren. Dit wordt (of is inmiddels recent) aangepast in de beveiligersinstructie, zo gaf een respondent van de beveiliging aan. Dat dit voorheen "onvoldoende vastgesteld" was, kwam aan het licht door een medewerker die een bekende had moeten controleren waar diegene geen goed gevoel bij had. De respondent verwees zelf naar het risico van het controleren van bekenden: "Je wil niet je familielid of tante moeten controleren. Dat is hartstikke gezellig, maar als je niet in de tas gaat kijken omdat het je tante is, dat moet je niet willen" (R29). Er schuilt een risico in als een beveiligers een vriend of familielid mag controleren, omdat die persoon dan van tevoren af zou kunnen spreken dat de beveiligers bijvoorbeeld een oogje toe knijpt. Dat dit pas recent is onderkend, laat zien dat er tot voor kort minder bij (bepaalde) risico's rondom ondermijning werd stilgestaan.

Verder geven respondenten van de Douane aan dat er concrete stappen worden gezet om de kans op corruptie te verkleinen, door er bijvoorbeeld voor te zorgen dat "de planning losgekoppeld is van degene die het doet. Om ervoor te zorgen dat niet grote stappen uit het proces bij één man terecht komen" (R16) en wanneer dat niet voorkomen kan worden het eerder genoemde vier-ogen-

principe toe te passen (zie paragraaf 3.2.2). De Douane heeft voor interne integriteitszaken ook een landelijk Bureau Integriteit. In Eindhoven was hier nog geen ervaring mee opgedaan. Dat de prioriteiten waar de Douane op in moet zetten landelijk en niet lokaal worden gesteld, zou ook helpen om corruptie tegen te gaan, al is dit niet helemaal uit te sluiten, aldus een respondent:

“Landelijk wordt gezegd: we moeten die en die vliegtuig controleren. Niet op lokaal niveau. Daar zie je een splitsing in. Als je zo’n opdracht krijgt kun je nog steeds zeggen: ik wil die man daar hebben staan op dat tijdstip zodat hij een oogje dicht kan knijpen. Ik heb het nog niet meegemaakt, maar misschien kijken we met een bril waarbij we niet zien wat er echt is” (R16).

Schaarste en kwaliteit personeel als kwetsbaarheid

Ook signaleren we nog een kwetsbaarheid op het gebied van integriteit op het gebied van schaarste van (goed) personeel. Diverse respondenten van bijvoorbeeld de beveiliging, horeca en schoonmaak spreken van uitdagingen als het gaat om het aantrekken van (goed) personeel. In tijden van drukte en schaarste van personeel, waar bijvoorbeeld in 2022 sprake van was toen de bedrijfsvoering weer opgestart moest worden na de beperkingen door de coronaregels, stonden bedrijven onder druk om hun bedrijfsvoering doorgang te laten vinden. De kwaliteit van personeel was mede daardoor de afgelopen jaren een aandachtspunt, doordat er mensen waren aangenomen die niet de juiste kwaliteiten of ervaring hadden, zo gaven respondenten aan. Daarbij ging het ook om personeel met een “problematische of kwetsbare achtergrond”, zoals geen stabiele thuissituatie of financiële problemen.

“Veel mensen hebben weinig financiële buffers. Dat is van alle tijden en afgelopen jaar nog weer erger geworden, ook in de populatie van onze mensen. Als het even tegen zit met huis en kosten, kunnen mensen knel komen te zitten. Dat is wel een zorg. Een zorg qua inzetbaarheid, mentale gezondheid en natuurlijk ook als het gaat om ondermijning” (R29).

Organisaties blijken niet allemaal even goed zicht hebben op de achtergrond van hun personeel. Zo signaleert een politierespondent dat er in 2022 “van alles en iedereen” werd ingevlogen en dat er daardoor niet meer helemaal scherp werd gekeken “wie hier staat te beveiligen” (R06). Ook in de huidige tijden van krapte op de arbeidsmarkt is het een uitdaging om überhaupt personeel te vinden,

waardoor niet iedereen even bekend is, blijkt ook uit onderstaande uitspraak van een respondent vanuit de horeca:

“We hebben hard mensen nodig en niet met iedereen heb je een band en weet je de thuissituatie. Maar we gaan er wel vanuit dat iemand gecheckt wordt als die hier komt werken en dat het dan veilig is” (R26).

In het onderzoek naar drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven werd gesteld dat in het kader van integriteit bijvoorbeeld financiële of relationele problemen signalen zijn om op te letten. Ook de cultuur van een bedrijf en de mate waarin persoonlijke problemen bespreekbaar zijn, is hierbij van belang (Staring et al., 2019). Screening zou daarom niet alleen bij de aanstelling van personeel belangrijk zijn, maar ook gedurende de arbeidsbetrekking. In gesprekken met vertegenwoordigers van diverse organisaties bleek wel dat managers erop proberen te letten hoe het met personeel gaat en of ze problemen hebben in de privésfeer. Een respondent van het beveiligingsbedrijf beschrijft hoe het beveiligingsbedrijf hiermee om gaat:

“Je merkt dat de maatschappij verandert, je bent als manager steeds meer sociaalmaatschappelijk werker geworden. [...] We doen er actief aan mee dat de medewerker zo goed mogelijk geholpen is dat-ie zo min mogelijk vatbaar is voor desinformatie van buitenaf. Bij iemand met schulden bijvoorbeeld, ik probeer dan iemand te helpen in de goede route om daarmee hulp te krijgen. Het gaat om enkelingen van de populatie met problemen” (R30).

Deze ‘good practice’ past ook de Douane toe, waarbij teamleiders het gedrag van mensen in de gaten houden en bij signalen dit met de medewerker bespreken. Medewerkers worden dan bijvoorbeeld op de vertrouwenspersoon gewezen en intern zijn er mogelijkheden voor medewerkers in geldnood. Vanuit de KMar werd tevens aangegeven dat het bij professioneel leiderschap hoort om op te merken als een medewerker niet lekker in z’n vel zit en de problemen van de mensen thuis te kennen. De kwetsbaarheid zit volgens deze respondent in mensen die onder druk worden gezet om iets te doen. Desalniettemin komt het natuurlijk niet altijd aan de oppervlakte als er problemen bij iemand spelen en zoals uit een uitspraak eerder in deze paragraaf bleek, is niet van iedereen de thuissituatie even bekend.

Concluderend kan er op het gebied van integriteit gesteld worden dat er toenemende aandacht is voor bewustzijn en melden onder personeel, maar dat

de praktische uitvoering en bekendheid hiervan op de werkvloer nog een aandachtspunt is, evenals de meldingsbereidheid, waar we in hoofdstuk 4 nader op ingaan. Daarnaast zijn de kwaliteit van en problemen in de privésfeer van personeel – waaronder schulden – een potentiële kwetsbaarheid.

3.3 Controle, opsporing en toezicht

Het is mogelijk op verschillende manieren naar Eindhoven Airport te kijken. Professionals werkzaam op Eindhoven Airport spreken bijvoorbeeld over ‘onbeschermd’ of ‘vuil’ gebied tegenover ‘beschermd’ of ‘schoon’ gebied. Waar met het onbeschermd, vuile gebied het openbare gebied voor de securitycheck wordt bedoeld, gaat het beschermde, schone gebied over de ruimte na de securitycheck. Weer andere respondenten kijken naar Eindhoven Airport in termen van een ‘buitenschil’ en een ‘binnenschil’. Onder de zogenoemde buitenschil van Eindhoven Airport vallen de gebieden die gecontroleerd worden met behulp van cameratoezicht en kentekenregistratie van auto’s. De binnenschil betreft die gebieden die gecontroleerd worden door de KMar, de Douane en – namens de luchthavenexploitant – het beveiligingsbedrijf. Controle van personen en goederen vindt plaats bij het verplaatsen van onbeschermd naar beschermd gebied, maar begint in de buitenschil op het moment dat auto’s in beeld komen via (ANPR-)camera’s of op het moment dat mensen een parkeerplaats reserveren en betalen.

Iedereen en alles dat op Eindhoven Airport het beschermd gebied op gaat, moet worden gecontroleerd op aanwezigheid van ‘verboden voorwerpen’. Het doel hiervan is volgens Eindhoven Airport om te “voorkomen dat verboden voorwerpen in de beschermde gebieden terecht komen en later aan boord van een vliegtuig kunnen worden gebracht, zodat hiermee geen terroristische aanslag zoals een kaping, sabotage of bomaanslag kan worden uitgevoerd”.¹³ Verboden voorwerpen worden gedefinieerd als steekwapens, vuurwapens, chemische wapens, scherpe voorwerpen en niet-scherpe voorwerpen (bijvoorbeeld een knuppel) (Eindhoven Airport, 2022b: 10). Dit betekent dat zowel passagiers, personeel, bagage als meegebrachte voorwerpen, vlucht- en luchthavenbenodigdheden gecontroleerd moeten worden voordat zij zich op ‘schoon gebied’ van het vliegveld mogen begeven (formeel de beveiligingscontrole) en vervolgens (waar van toepassing) aan boord van een vliegtuig mogen. Het beschermd gebied kan via een beperkt aantal gecontroleerde doorgangen bereikt worden. Er zijn twee securitycontroles: een voor de passagiers te bereiken via de terminal en een voor

personeel en toeleveranciers via de zogenoemde hoofddoorlaatpost om direct op het platform te komen.¹⁴ Ook hebben verschillende bedrijven een directe verbinding met het platform, zoals een cateringbedrijf voor de vliegtuigen en verhuurbedrijven voor privé- en zakenvluchten. De beveiligingsprocedures voor toeleveranciers zoals de catering komen later in dit hoofdstuk aan bod. Op het platform is een rode lijn zichtbaar. Deze brede rode lijn mag niemand passeren en als dit wel gebeurt dan gaat er een alarm af en komt het beveiligingsbedrijf in actie.

3.3.1 Parkeren en camera's

Naast de directe controle van personen en goederen die het beveiligd gebied van Eindhoven Airport op komen, is er ook toezicht op het omliggende gebied, waaronder de parkeergelegenheden, in het bijzonder via registraties en door middel van camera's. Het parkeerbeheer registreert de kentekens van de auto's die parkeren op Eindhoven Airport. 95 procent van alle parkeertransacties zijn vooraf gereserveerde parkeertransacties, waarbij iemand van tevoren het kenteken, emailadres en eventueel de naam heeft doorgegeven en waarbij de betaling is gedaan met een bankrekeningnummer, aldus een respondent van het parkeerbeheer van Eindhoven Airport. Bezoekers die passagiers komen ophalen of wegbrengen, kunnen dit via de Kiss & Ride-plekken doen en moeten ook dan een slagboom door waarbij camera's het kenteken registreren.

Het parkeerbeheer rondom Eindhoven Airport is grotendeels in handen van een particulier bedrijf dat is ingehuurd door Eindhoven Airport en dat gebruikmaakt van cameratoezicht, kentekenregistraties en slagbomen. Een respondent werkzaam bij het parkeerbeheerbedrijf schetst verschillende risico's rondom het parkeerbeheer. Zo is het mogelijk dat medewerkers die de camerabeelden bekijken en slagbomen beheren, een slagboom open zetten voor mensen die geen toegang zouden moeten hebben tot de terreinen. Daarnaast hebben ze zicht op de terreinen en daarmee ook op de processen die plaatsvinden op Eindhoven Airport, waarmee ze bijvoorbeeld in kaart kunnen brengen hoe vaak iemand een controlerondje loopt of welke vermoedelijk onherkenbare auto's van overheidsinstanties rondrijden. Ook kunnen kwaadwillende medewerkers transacties inzien, aanmaken en laten verdwijnen, door bijvoorbeeld fictieve medewerkers aan te maken. Hierin zit een risico voor mensensmokkel, zo signaleert de respondent, om te laten lijken dat een bepaald persoon er nooit geweest is. Als controle worden er steekproeven gehouden, waarbij Eindhoven Airport willekeurige parkeertransacties van de slagbomen – abonneehouder en niet-abonneehouder,

gereserveerd en niet-gereserveerd – uit het systeem opvraagt en controleert. Buiten de steekproef om kan iemand echter wel kwaad doen als iemand dat echt wil, geeft de respondent aan. “Want iemand in en uit laten rijden en weer uit het systeem gooien een dag later, is niet iets wat ik in een rapportage zie” (R33). Controles zouden verder nog ingebouwd zijn in een coördinator die alles mag inzien en meekijkt in mailboxen en logging, een regiomanager die “te pas en te onpas” binnenkomt en kwaliteitsmedewerkers (waarvan ons niet bekend is hoe zij precies te werk gaan). “Betrouwbaarheid [is] iets wat je krijgt en geeft, dat is niet geborgd verder” (R33). Bovenstaande risico’s voor ondermijning betreffen enkel de ‘buitenschil’. Kwaadwillende personen die willen vliegen, moeten dan altijd nog door de controle op het vliegveld zelf – de ‘binnenschil’, zoals deze respondent het noemt. Het risico zit volgens deze respondent vooral in “een poppetje die slagbomen kan openen of routines van politie en Marechaussee kan doorlichten of zwakke plekken in ons systeem kan duiden voor zover die in de buitenschil zitten” (R33). Er zijn tot op heden geen signalen dat dit daadwerkelijk gebeurt.

Tegenover al deze risico’s rondom de buitenschil met het parkeren staan ook beschermende factoren. Naast parkeerbeheer kijkt ook het beveiligingsbedrijf met diens cameracentrale mee op de parkeerterreinen. Medewerkers van het parkeerbeheer kunnen daarnaast niet zelfstandig camerabeelden laten verdwijnen of manipuleren. Verder is ook de KMar actief op de parkeerterreinen. Zij voert hier regelmatig controles op explosieven en verboden middelen uit, waarbij ze volgens R33 selectief op type auto, bestuurder en kenteken controleert. De KMar corrigeert dit beeld van selecteren door er op te wijzen dat de controles in het kader van de Wet wapens en munitie 100%-controles zijn waarbij iedereen gecontroleerd wordt.¹⁵ De KMar kan camerabeelden van de camera’s van Eindhoven Airport inzien, maar loopt hierbij tegen moeilijkheden aan omdat de systemen niet actueel zouden zijn, zo geven KMar-respondenten aan. Zo lopen de tijdstippen van de camera’s niet synchroon, waardoor het lastig is om bijvoorbeeld iemand te volgen via verschillende camera’s of om beelden van een gebeurtenis terug te halen. Verder is er sinds relatief korte tijd actueel werkende automatische nummerplaatherkenning (ANPR) aanwezig van de politie op het terrein van Eindhoven Airport, wat de politie en KMar kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld opsporing, aldus een respondent van de KMar.¹⁶ Medewerkers van de KMar geven verder aan dat de Kiss & Ride van PI een interessante plek is om meer controles te doen, bijvoorbeeld samen met de FIOD. De KMar signaleert daar namelijk relatief veel grote (lease)auto’s die iemand af komen zetten, waarvoor iemand relatief veel geld nodig zou moeten hebben.

Tot slot, naast alle formeel door Eindhoven Airport beheerde parkeerterreinen bestaan er ook verschillende niet-officiële parkeergelegenheden. Er zijn zoals eerder gesteld vijf officiële parkeerplaatsen bij Eindhoven Airport, maar daarnaast worden ook nog andere parkeervoorzieningen aangeboden rondom Eindhoven met pendeldiensten. Een respondent van de politie noemt deze ook wel “parkeercowboys”, omdat er voortdurend ‘gedoe’ zou zijn met de gemeente over het faciliteren en vergunnen van parkeerfaciliteiten. De respondent stelt dat de andere partijen niet meteen fout of illegaal hoeven te zijn, maar dat hij er gezond wantrouwen tegenover heeft in het kader van beïnvloeding, in de zin van dat ambtenaren er mogelijk in mee betrokken zouden kunnen worden.

Kortom kunnen we stellen dat op het gebied van parkeren en camera’s er risico’s liggen rondom het openen van slagbomen voor onbevoegden, het laten verdwijnen van parkeertransacties en het in kaart brengen van bewegingen op het terrein van Eindhoven Airport, waarbij het grootste risico zit een samenwerking van een medewerker met voorgaande mogelijkheden en een medewerker die toegang tot het beschermde gebied van het vliegveld heeft. Ook stellen respondenten dat het camerasysteem een kwetsbaarheid is in verband met het niet synchroon lopen van de beelden. Zij benoemen de Kiss & Ride en omliggende niet-officiële parkeerterreinen als zijnde potentieel kwetsbare locaties.

3.3.2 Controle van passagiers en bagage

Focus van de controle

Passagiers van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport gaan door een controle voordat ze aan boord van een vliegtuig mogen. Dit gebeurt – nadat ze ingecheckt zijn – bij de securitycheck, waar het beveiligingsbedrijf over de uitvoering hiervan gaat. Voor privé- en zakelijke vluchten die via General Aviation van Eindhoven Airport vertrekken hoeven deze controles niet per definitie plaats te vinden.¹⁷

De passagier moet door een Security Scanner die verdachte voorwerpen detecteert en gebruikmaakt van millimetergolven. Wanneer de detectiepoort een alarm afgeeft, moet de desbetreffende passagier gefouilleerd worden. Handbagage gaat via een rolband door röntgenapparatuur. Daarop is te zien of handbagage verboden voorwerpen bevat (Eindhoven Airport, 2022b: 11). Zie het navolgend kader voor een uitleg over verboden voorwerpen in de handbagage en ruimbagage.

Verboden voorwerpen

Eindhoven Airport heeft een lijst met verboden goederen opgesteld, met daarin uitgelegd wat er volgens de veiligheidsregels niet mee mag in de handbagage en de ruimbagage (Eindhoven Airport, z.d.-10).

Handbagage

Verboden voorwerpen om mee te nemen in de handbagage zijn:

- Vuurwapens en andere apparaten die projectielen kunnen afvuren
- Verdovingsapparaten
- Voorwerpen met een scherpe punt of scherpe rand waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht
- Stompe voorwerpen waarmee kan worden geslagen en ernstige verwondingen toe kunnen worden gebracht
- Explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht of die die indruk wekken.

Ruimbagage

Verboden voorwerpen in de ruimbagage zijn explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

- Munitie
- Slagpijpjes
- Ontstekers en lonten
- Mijnen
- Granaten en andere militaire explosieven
- Vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal
- Rookblikken en -patronen
- Dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen.

De luchtvaartmaatschappij kan daarnaast extra regels stellen van wat er niet mee het vliegtuig in mag, zoals lithiumbatterijen, apparaten die werken op lithiumbatterijen, beschadigde of defecte elektronische apparaten en elektronische sigaretten (vaak alleen in de handbagage) (Eindhoven Airport, z.d.-10).

Categorieën (verboden) goederen

Bij goederen wordt er onderscheid gemaakt tussen safety-goederen, justitiële goederen en security-goederen, met bij deze laatste categorie een onderscheid naar strafrechtelijke en niet-strafrechtelijke goederen (zo legden respondenten van het beveiligingsbedrijf uit; Nationale Ombudsman, 2009):

- **Safety-goederen:** goederen die een gevaar kunnen vormen voor de vlucht en niet meegenomen mogen worden (bijvoorbeeld gas).
- **Strafrechtelijke security-goederen:** voor bedreiging geschikte goederen die volgens de wet verboden zijn (bijvoorbeeld een geweer).
- **Niet-strafrechtelijke security-goederen:** voor bedreiging geschikte goederen die niet wettelijk verboden zijn, maar die wel gebruikt kunnen worden voor een aanslag of een aanval, zoals scherpe of botte voorwerpen (bijvoorbeeld scharen, zakmessen, hockeysticks).
- **Justitiële goederen:** goederen waarvan het bezit in strijd is met de wet, maar die geen bezwaar vormen voor de vlucht (bijvoorbeeld geld, drugs, ivoor).

Wanneer detectieapparatuur af gaat (bij detectie van explosieven of explosieve stoffen) of medewerkers het niet vertrouwen of iets verdachts op de scan zien, zoals een mes, kunnen ze de passagier verzoeken om de handbagage open te maken. Indien een beveiligingsmedewerker iets verdachts aantreft, loopt het in de praktijk zo dat deze omstandigheid bij de dienstleider wordt gemeld en dat die beslist, afhankelijk van het voorwerp, of de beveiliging het zelf kan afhandelen en zo niet, of de KMar of Douane erbij moeten komen. Respondenten van het beveiligingsbedrijf gaven aan dat bij het aantreffen van niet-strafrechtelijke securitygoederen het beveiligingsbedrijf het zelf afhandelt, bij verboden justitiële middelen in elk geval de Douane erbij wordt gehaald en bij strafrechtelijke security-goederen de KMar. Hierbij moet opgemerkt worden dat de focus van de controle op safety- en securitygoederen ligt, die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, wat in de praktijk inhoudt het vliegveld en/of de vlucht, in tegenstelling tot justitiële goederen die bij wet verboden zijn, maar voor het vliegveld en vliegtuig als zodanig geen bedreiging of gevaar vormen. Verschillende respondenten typeren justitiële goederen dan ook als 'bijvangst' en als beveiligers deze dan (per toeval) aantreffen, moeten zij dit aan de Douane melden.

Bij de controle van de ruimbagage ligt zoals wettelijk bepaald de focus op explosieven of andere gevaarlijke stoffen en voorwerpen (Eindhoven Airport, 2022b: 11). Uit verschillende rondleidingen en gesprekken met medewerkers van

Eindhoven Airport is het proces van de bagagecontrole duidelijk geworden. Dit proces dat we in verband met de betrouwbaarheid van deze procedure en de hiermee samenhangende veiligheidsrisico's niet verder concreet kunnen beschrijven, kent verschillende fases waarbij in het geval van verdachte bagage verschillende personen vanuit verschillende instanties in een bepaalde sequentie deze bagage verder controleren. Als de beveiliging uiteindelijk denkt dat er iets niet klopt met de bagage kan de KMar of Douane erbij komen. In geval van twijfel kan de ruimbagage in het bijzijn van de passagier worden geopend en onderzocht (Eindhoven Airport, 2022b: 12).¹⁸ Het is evident dat zowel de controle van passagiers als de controle van de hand- en ruimbagage gericht zijn op de veiligheid op het vliegveld en aan boord van het vliegtuig. Het hele proces evenals de beveiligingsapparatuur is afgesteld op explosieven en beveiligingsmedewerkers worden geïnstrueerd om naar voorwerpen of vloeistoffen te kijken die een gevaar of bedreiging van de veiligheid kunnen vormen aan boord of op het vliegveld. Dat betekent dus dat het onderscheppen van smokkelwaar, zoals drugs en geld, geen prioriteit heeft. Wel gaf een respondent aan dat sommige beveiligers wel naar geld of drugs zoeken, bijvoorbeeld om het werk leuker te maken nadat ze langere tijd als beveiligers werken.

Drugs en geld als bijvangsten

Beveiligingsmedewerkers schetsen een grijs gebied als het gaat om het zoeken naar en aantreffen van smokkelwaar zoals drugs en geld: in theorie mag er niet naar gezocht worden, in de praktijk gebeurt het soms wel. Een getraind oog zou geld kunnen herkennen. Een beveiligingsmedewerker geeft aan dat ze vanuit de beveiliging niet op zoek mogen naar geld en drugs, alleen als ze toevallig ergens op stuiten, omdat de beveiligers geen boa zijn en daarom geen opsporing mogen doen.¹⁹ Officieel mag een beveiligers alleen bagage afkeuren als diegene een gevaarlijk voorwerp, zoals een mes, ziet op de scan en bij het openmaken van de koffer toevallig ook geld of drugs aantreft. Een betekenisvolle illustratie van deze beperkende omstandigheid is het volgende citaat: "Zelfs als ik een wietlucht ruik en daarom iemand controleer en wiet vind en de KMar erbij roep, heb ik geen poot om op te staan" (R54). Deze beveiligers realiseert zich terdege dat het ruiken van wiet alleen, geen reden kan zijn om te controleren. Het zou per dienstleider verschillen of diegene het 'erg' vindt dat je naar geld zoekt, zo geeft een andere beveiligers aan. Een respondent van de beveiligers geeft in dit kader aan:

“Wat we vinden als we die controles doen, we vinden veel geld, af en toe andere smokkelwaar en we vinden veel softdrugs, kleine hoeveelheden, gebruikershoeveelheden en een paar keer per jaar vinden we een grote koffer met drugs in de ruimbagage bijvoorbeeld. Maar daar zijn we niet voor aangesteld, dat is bijvangst, maakt het ook wel leuk, hebben we toch iets leuks te melden en weet je waar je het voor doet en laat je zien dat je aan het oplettend bent” (R29).

Een beveiligger gaf echter aan dat het “totaal niet wordt gestimuleerd” om op zoek naar geld of drugs te gaan. Daarbij heerst ten onrechte het idee dat het mogelijk zou zijn om de scanapparatuur op bijvoorbeeld drugs in te stellen, waar deze nu enkel is afgesteld op explosieve stoffen.²⁰ Een “organische, kunststofachtige toestand” zoals twee kilogram cocaïne in een pakje, zou daardoor op dit moment niet opvallen, volgens een beveiligger. Alleen rare, grote vormen vallen op en de detectieapparatuur slaat niet zonder meer aan op drugs.

Kwetsbare locaties voor smokkel

Naast de focus van de controle die bepalend is voor het aantreffen van geld en drugs, zijn er ook locaties die kwetsbaar zijn in relatie tot smokkel. Respondenten duiden hiervoor de bagagehal en aankomsthal aan. Medewerkers van de KMar geven aan dat er weinig toezicht is in de bagagehal en dat het daardoor mogelijk is om bagage vóór de x-ray eraf te halen en er daarna weer op te leggen. In de tussentijd zou er dus iets in de bagage gestopt kunnen worden. Er blijkt bijvoorbeeld ook geen alarm af te gaan als iemand de bagageband aanraakt. De KMar beschikt niet over de camerabeelden in de bagagehal.

Zoals een van de medewerkers van de KMar constateert, is het geheel aan beveiligingsmaatregelen door de luchthavenexploitant vastgelegd in het luchthavenbeveiligingsprogramma en de securitymanual. Ook is het programma getoetst aan geldende BBLV wet- en regelgeving en is het programma goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid.²¹ Met al deze vastgelegde beveiligingsmaatregelen en getoetste en door de autoriteiten goedgekeurde programma’s signaleren respondenten van verschillende organisaties zoals Eindhoven Airport, het beveiligingsbedrijf en de KMar toch een kwetsbaarheid waarbij het relatief makkelijk zou zijn om in de aankomsthal en vanuit daar op het platform te komen. Zij noemen dit een “erg zwak punt” of een “kwetsbaarheid op het gebied van ondermijning”. Respondenten schetsen een beeld waaruit blijkt dat het relatief eenvoudig is om controle te misleiden en op beveiligd gebied te komen en hoe passagiers die vertrekken en aankomen ongezien spul-

len kunnen uitwisselen, door iets naar elkaar te gooien. Het is mogelijk om via landside (onbeschermd gebied) slechts twee deuren te passeren om vervolgens in de aankomsthal (beschermd gebied) te staan. Er is een enkele schuifdeur, waardoor het mogelijk is om doorheen te glippen, bijvoorbeeld door achter iemand aan te lopen. Een respondent gaf aan dat op Schiphol een sluisstelsel is, waarbij er een alarm af gaat als dat te lang open staat. Op Eindhoven Airport is dat niet het geval. Vanuit de aankomsthal is het nog een laatste deur door en dan staat iemand bij de hekwerken van het platform. Wanneer iemand die niet vanuit een vliegtuig vanaf het platform komt zich in de aankomsthal begeeft, zou diegene in principe aangesproken moeten worden door beveiligers. Beveiligers in de meldkamer houden de aankomsthal middels camerabeelden in de gaten, “maar dat kan niet altijd”. Ook staat er een afhandelingsmedewerker bij de deur naar het platform, “maar je zou er doorheen kunnen” aldus een respondent (R57). Het Non-Schengengebied is wel afgeschermd.

Controle door Douane

Naast de securitycontrole door het beveiligingsbedrijf, is de Douane verantwoordelijk voor de controle van goederen. Vanwege het feit dat er sprake is van vrij verkeer van personen, zaken, diensten en goederen tussen de lidstaten van de EU, richt de Douane haar controles primair op de buitengrenzen van de EU (NEU-bestemmingen).²² In het geval van Eindhoven Airport zijn alleen Albanië, Bosnië-Herzegovina, Egypte, Groot-Brittannië, Kaapverdië, Marokko, Noord-Macedonië, Noorwegen, Servië en Turkije NEU-bestemmingen.²³ Andere controletaken van de Douane zijn – ook binnen de EU – controle op accijnsgoederen (zoals alcohol en tabak) en vervoer van contant geld bij bedragen van 10.000 euro of meer en het tegengaan van witwassen, zo blijkt uit gesprekken met de Douane.

Ondanks dat de Douane veel bevoegdheden heeft, zijn de daadwerkelijke douanecontroles ‘incidenteel’. De reden hiervoor is dat de Douane met een beperkte capaciteit te kampen heeft en acteert op basis van de risico’s van bepaalde vluchten. De Douane voert haar controles daarom uit op basis van risicoprofielen opgesteld door het Douane Landelijk Tactisch Centrum (DLTC), zo blijkt uit gesprekken met douanemedewerkers.

Dezelfde douanemedewerkers moeten de controles doen en ook de balie bemensen voor belastingafdracht of -teruggaaf en het af laten tekenen van papieren van bedrijven. Dat betekent dat er soms controles worden afgebroken omdat er eenvoudigweg te weinig mensen zijn om deze controles op de voorgeschreven wijze (altijd met twee personen) te kunnen doen.

De Douane controleert vooral inkomende passagiers. Het scanapparaat staat ook bij binnenkomst. Vertrekkende passagiers hebben hun ruimbagage reeds afgegeven en de beveiliging controleert de handbagage al, aldus douanemedewerkers. De beveiliging controleert ook de uitgaande ruimbagage, waarbij de Douane erbij wordt geroepen wanneer iets wordt aangetroffen waarvoor de Douane nodig is. De Douane controleert zodanig dat, aldus een respondent, zij “niet etnisch profileren, niet in de opsporing zitten, controle aanvragen op het moment dat je zelf iemand selecteert. Of het beveiligingsbedrijf ziet iemand met een bepaald geldbedrag en seinen ons dan in: ‘komen jullie naar beneden’. Dat is allemaal zuiver” (Ro8).

De aanpak van ondermijning is relatief nieuw voor de Douane en het heeft tijd nodig om deze vorm te geven, zo blijkt uit de gesprekken. Al nuanceert een respondent dit ook door aan te geven dat “negen van de tien dingen die onder ondermijning vallen ook bij je bevoegdheden en taak horen” (Ro8). Een andere respondent omschrijft de aanpak van ondermijning door de Douane als volgt:

“Ik denk dat de Douane een van de laatste is die is aangesloten als landelijke organisatie op die aanpak van ondermijning. Het vliegwiel was natuurlijk al die drugs die op die mainports gevonden werd. Maar langzamerhand komen we erachter dat ondermijning meer is. Dus de rest volgt er nu achteraan. Er zijn in iedere regio wel aanspreekpunten op strategisch niveau, er worden door teamleiders acties gedaan. [...] Maar ik heb wel het idee dat de douaneorganisatie echt wel wil. Het besef is ingedaald, alleen wat hebben we nodig en hoe gaan we dat dan doen? Dat heeft gewoon tijd nodig” (R44).

In een van de gesprekken met de Douane kwam verder naar voren dat de Douane aan het nadenken is over het plaatsen van een douanescanner in de bagagehal van Eindhoven Airport, waar uitgaande bagage door gescand kan worden. Daarvoor is dan wel personeel nodig. Een dergelijke scanner zou volgens de respondent heel veel inzichten geven in wat er allemaal binnenkomt.

Al met al is het van belang te weten dat de Douane verantwoordelijk is voor de goederencontrole op Eindhoven Airport, waarbinnen de organisatie ondanks veel bevoegdheden beperkt wordt door het vrije verkeer van goederen binnen de EU en vanwege de toebedeelde formatie zijn er beleidsmatige keuzes gemaakt, waardoor de Douane niet alle risico's kan afdekken. Daarom ligt de focus van de controle vooral op NEU-risicovluchten. Over de specifieke (integrale) ondermijningsaanpak waarbij de Douane is aangehaakt, gaan we in paragraaf 3.4.2 op in.

Controle door KMar

Waar de Douane over de goederen gaat, gaat de KMar over de personen.²⁴ Wanneer passagiers naar een non-Schengenbestemming reizen moeten ze op Eindhoven Airport door de paspoortcontrole, waar de KMar hun paspoort controleert. Ondanks dat er binnen het Schengengebied in principe geen grenscontroles zijn, moeten reizigers zich wel altijd kunnen legitimeren met een geldig reisdocument om illegale immigratie en andere criminaliteit tegen te gaan. Onder bijzondere omstandigheden mogen er wel grenscontroles plaatsvinden: bij een grensoverschrijdende bedreiging van de openbare orde of de binnelandse veiligheid. De afwezigheid van grenstoezicht aan de binnengrenzen mag geen afbreuk doen aan de uitoefening van de politiebevoegdheid, zo heeft het EU Hof van Justitie vastgelegd. Onder meer ter bestrijding van grensoverschrijdende criminaliteit mogen grenscontroles binnen het Schengengebied plaatsvinden.²⁵ In Nederland staat in dit kader het Mobiel Toezicht Veiligheid (MTV) centraal (Rodrigues & Van der Woude, 2018). De KMar houdt met het MTV steekproefsgewijs controles op passagiersvluchten binnen het Schengengebied (KMar, z.d.-1; z.d.-2). Bij vluchten vanuit General Aviation controleert de KMar ook de paspoorten van de passagiers wanneer ze naar een non-Schengenbestemming reizen. De KMar gaat dan naar de terminal van General Aviation toe, zo blijkt uit interviews.

'Etnisch profileren'

Twee burgers (hierna appellants 1 en 2) en drie belangenorganisaties (Stichting Radar, Nederlands Juristen Comité voor de Mensenrechten (NJCM) en Amnesty International (afdeling Nederland)) hebben de Staat der Nederlanden aangeklaagd voor het ten onrechte onderscheid maken op grond van ras of etniciteit bij controles in het kader van Mobiel Toezicht Veiligheid, art. 1 Twaalfde Protocol EVRM en art. 14 EVRM (NOS, 2023b; Teeven, 2023). Wat volgt is de samenvatting van de zaak zoals deze is gepubliceerd op rechtspraak.nl.

“De Koninklijke Marechaussee (verder: KMar) is belast met het Mobiel Toezicht Veiligheid (MTV). Het MTV heeft ten doel het bestrijden van illegaal verblijf na grensovergang. In dat kader kan de KMar personen die net de Nederlandse grens zijn gepasseerd staande houden om hen te vragen naar hun identiteit, nationaliteit en verblijfsrechtelijke positie. De KMar selecteert de personen die zij aan zo'n controle onderwerpt aan de hand van een aantal wisselende indicatoren. In bepaalde gevallen hanteert de KMar als indicator ook persoonlijkheidskenmerken

die gebaseerd zijn op ras of etniciteit (zoals huidskleur). Dat doet de KMar steeds in combinatie met andere indicatoren en alleen als het noodzakelijk is. De KMar vindt dat aan ras of etniciteit ontleende uiterlijke kenmerken niet iets hóeven maar wel iets kúnnen zeggen over de nationaliteit of herkomst van de gecontroleerde persoon. Voor een effectieve uitvoering van het MTV is het dan ook noodzakelijk dat dergelijke kenmerken kunnen worden gebruikt. Amnesty c.s. zijn van mening dat de KMar zich door zo op te treden schuldig maakt aan etnisch profileren en rassendiscriminatie. [appellant 1] en [appellant 2] zijn naar hun mening slachtoffer van etnisch profileren geworden doordat zij op het vliegveld ‘uit de rij zijn gehaald’ voor een controle. Amnesty c.s. vinden dat de handelwijze van de KMar onrechtmatig is omdat deze in strijd is met diverse mensenrechtenverdragen. Zij vorderen in deze procedure dat de rechter aan de Staat, onder wie de KMar valt, een verbod oplegt om nog langer aan ras ontleende kenmerken te gebruiken bij de selectie van personen in het kader van MTV-controles. De rechtbank heeft de vorderingen Amnesty c.s. afgewezen, maar het hof geeft in hoger beroep Amnesty c.s. alsnog gelijk. Het hof is van oordeel dat de KMar onderscheid maakt op grond van ras of etniciteit. Gezien de ernstige gevolgen van onderscheid op grond van ras of etniciteit mag dat onderscheid alleen worden gemaakt als daar bijzonder zwaarwegende redenen voor zijn. Dergelijke zwaarwegende redenen heeft de Staat niet aangetoond. Dit betekent dat de KMar zich schuldig maakt aan discriminatie op grond van ras en dat is verboden. Het hof verbiedt de Staat dan ook om bij de uitvoering van MTV-controles selectiebeslissingen te nemen die (mede) gebaseerd zijn op ras.” (ECLI:NL:GHDHA:2023:173)

Verschillende respondenten verwezen in het interview dat wij met ze hadden naar deze zaak en de bijbehorende uitspraak op 14 februari 2023.

De KMar geeft aan in 2021 met het gebruik van ras/eticiteit als selectiecriteria te zijn gestopt en het handelingskader professioneel controleren (HKPC) te hebben ingevoerd. Daarnaast schrijft de KMar verder in te zetten op de training en begeleiding van het personeel over dit onderwerp (schriftelijke communicatie KMar, 7 juni 2024, zie ook Nationale Ombudsman, 2024).

Vanuit de taken van de KMar op Eindhoven Airport – paspoortcontroles voor vluchten buiten Schengen, MTV-controles voor passagiersvluchten binnen Schengen en de politietaak op en rondom de luchthaven – heeft de KMar “ook verantwoordelijkheid voor ondermijning”, aldus een respondent (Rog). Met de

paspoortcontrole wordt onder meer geprobeerd om mensensmokkel tegen te gaan. Een onderzoeker op het gebied van ondermijning zegt hierover:

“Naast Schiphol is Eindhoven de belangrijkste luchthaven voor mensensmokkel denk ik. Heeft vaak met paspoorten te maken. Daar zit de KMar goed op. Wegen worden goed gevolgd, maar nog niet helemaal goed geanalyseerd” (R03).

Deze respondent vervolgt met te stellen dat de KMar de controle van paspoorten als grootste taak beschouwde, waardoor minder geprioriteerde taken het risico liepen te blijven liggen. (R03). Een respondent van de KMar beaamt dat bij de brigade Brabant-Zuid sprake is van een spanningsveld waarin er te weinig capaciteit is voor het uitvoeren van alle taken. Ook ervaart de KMar een gebrek aan middelen. Zo is er op Eindhoven Airport geen MRI-scanner beschikbaar voor het geval een passagier wordt verdacht van drugssmokkel in het lichaam, bijvoorbeeld bolletjesslikkers. Respondenten van de KMar leggen uit dat ze bij een dergelijke verdenking akkoord moeten vragen aan een officier van justitie om iemand te laten scannen, waarbij het per officier zou verschillen in hoeverre iemand hiermee akkoord gaat en piketofficieren ook niet altijd kennis van ondermijning zouden hebben. Indien iemand gescand mag worden, moet diegene van Eindhoven naar Schiphol gebracht worden of naar een ziekenhuis, maar als het ziekenhuis vol is, moet de verdachte alsnog naar Schiphol. Geen ideale situatie, volgens deze KMar-respondenten.

“Maar ik ben ervan overtuigd dat het maximaal gebeurt hier, want waarom zou je het hier niet doen, als je ziet hoeveel signalen wij vanuit andere landen krijgen hoeveel koeriers er naar Nederland komen. Dan is het hier gewoon ongelooflijk makkelijk. [...] Dus waarom zou je dan niet Eindhoven Airport pakken om binnen Europa te reizen” (R83).

Voor de aanpak van ondermijning door de KMar is er tevens een spanningsveld tussen de landelijke taakstelling en de lokale prioriteiten. Volgens een respondent focust de KMar zich momenteel sterk op corruptie: “als een medewerker van de luchthaven meewerkt aan welke vorm van criminaliteit dan ook”, terwijl voor de politie en gemeente ondermijning “veel meer gelieerd is aan wat speelt er nou in onze gemeente of regio” (R89). Dit bemoeilijkt de structurele aanpak van ondermijning met verschillende partners, aldus deze respondent.

Kortom, de KMar gaat op Eindhoven Airport over de controle van personen, waarbij de paspoortcontrole bij NEU-passagiers, MTV-controles op Schengenvluchten en de politietaak op de luchthaven de belangrijkste taken in de context van dit onderzoek zijn. Net als de Douane heeft de KMar ook te kampen met een capaciteitstekort en is er een spanningsveld als het gaat om de landelijke taakstelling en lokale prioriteiten. Sinds een aantal jaren heeft de KMar verder een team dat zich volledig richt op ondermijning, het Team Ondermijning Luchthaven; meer hierover in paragraaf 3.4.1.

Controles EU omzeilen

Ondanks dat er op Eindhoven Airport vooral op EU- en Schengenbestemmingen wordt gevlogen, hoeft dat niet uit te sluiten dat mensen van buiten de EU naar Eindhoven reizen. Mensen die van buiten de EU komen, zouden controle op personen en goederen kunnen omzeilen door via een ander EU-land naar Nederland te vliegen. Diverse respondenten wezen hierop en ook in het onderzoek naar Schiphol werd dit als risico geduid (Van Wijk et al., 2020). Binnen de EU gelden dezelfde regels, aangezien de basisnormen ten aanzien van beveiliging in alle lidstaten hetzelfde zijn. Wel kan er bij de realisatie van beveiligingsmaatregelen rekening worden gehouden met nationale bijzonderheden.²⁶ Zo schrijven Van Wijk et al. (2020) over vluchten uit Zuid-Amerika die via een tussenlanding in Frankrijk naar Nederland vliegen, waarvan criminelen bewust gebruik zouden kunnen maken. Een vlucht uit Frankrijk hoeft niet meer in Nederland gecontroleerd te worden. In deze studie naar risico's van ondermijning op Schiphol kwamen een aantal EU-landen en/of steden naar voren die criminelen kunnen gebruiken om strengere regels op Schiphol te omzeilen: Spanje, Lissabon, Frankrijk (Parijs), Brussel, Hongarije en Budapest (Van Wijk et al., 2020: 197). Dit zijn ook allemaal bestemmingen van Eindhoven Airport (waarvan Parijs en Brussel per bus) en zeker Spanje is een belangrijke bestemming. Verschillende respondenten, waaronder de hieronder geciteerde respondent van de luchtvaartpolitie, schetsen dan ook een vergelijkbaar beeld over de kansen om via Eindhoven Airport de goederen Nederland in te smokkelen, in dit geval via General Aviation:

“Wat er ook vaak gebeurt: van Brazilië uit, pakken ze de coke mee, vliegen ze naar Portugal. In Portugal blijft alles aan boord van goederen, dan stappt soms alleen de piloot uit voor een ID-check, als die er al zijn. En als die er niet zijn hoeft dat ook niet eens. Dan tanken ze, want daar landen ze voor. Wordt niks verder gecontroleerd, en vliegen dan door, dan zitten ze in de

Schengen. En vervolgens zitten ze in Eindhoven of Maastricht, met al die coke aan boord” (R36).

Het is onduidelijk of het daadwerkelijk vaak gebeurt, maar ook een respondent van de KMar noemde dit zijdelings in de context van dat Eindhoven Airport bijna alleen Europese bestemmingen heeft: “al kan je ook via Portugal naar Colombia vliegen bijvoorbeeld” (R15). Vaker werd echter benadrukt dat Eindhoven Airport vooral EU-bestemmingen heeft. Een respondent van de Douane zei bijvoorbeeld: “We hebben geen grote risicovluchten, Zuid-Amerika bijvoorbeeld” (R19). De Douane bevestigt desgevraagd de constatering dat er geen lijnvluchten uit hoog-risicogebieden op Eindhoven Airport landen, maar het is onduidelijk in hoeverre het omzeilen van controles via tussenlandingen elders in Europa een (veelvoorkomende) realiteit is of eerder een inschatting is van een aantal respondenten.

Als het gaat om vluchten via General Aviation, merken respondenten dit ook aan als een algemene manier om controle in brede zin te omzeilen²⁷, omdat bij deze vluchten nagenoeg geen controle plaatsvindt.

“Als jij op vakantie wil gaan naar Málaga [Spanje], dan kom je veel tegen, word je veel gecontroleerd. Daar gaat veel tijd overheen. Kom je met een privévliegtuig aanvliegen, de deur gaat open, je kunt zo naar je auto toe lopen. Dat is mondiaal zo geregeld. Je moet urgentie gaan kweken zodat er iets wordt geregeld waardoor er wel toezicht komt” (R05, R13).

Ongemerkt inchecken en boarden

Een ander risico dat sommige respondenten signaleren is gerelateerd aan de controle van passagiers bij het inchecken en boarden. Afgaande op een respondent van de KMar blijkt dat verschillende personen op ingenieuze wijze met dezelfde boardingpas door de pre-scan – waar de boardingpas gescand moet worden om vanuit de centrale hal van de terminal naar de securitycheck te gaan – kunnen gaan. Gevraagd naar de mogelijke risico’s die hiermee samenhangen stelt deze KMar-medewerker “dat je [...] ongemerkt zou kunnen gaan vliegen. Ik weet, het zijn filmscenario’s die ik dan misschien mogelijk schets. Maar 9/11 waren eerst ook allemaal filmscenario’s denk ik dan altijd maar” (R83). Een andere medewerker van de KMar wijst er terecht op dat zelfs als een persoon zich op oneigenlijke wijze toegang tot ‘schoon gebied’ heeft weten te krijgen, deze persoon nog steeds door de security heen moet.²⁸

Tot slot

Gezien de vele beschreven facetten rondom de controle van passagiers en bagage, blikken we hier kort terug op de belangrijkste punten. Bij de focus van de controle van passagiers (en breder op Eindhoven Airport) door het particuliere beveiligingsbedrijf staan voorwerpen die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid op het vliegveld of de vliegveiligheid centraal. Geld en drugs zijn daarbij bijvangst, waar niet actief naar wordt en ook niet naar mag worden gezocht. Daarnaast spelen de Douane en KMar een rol in de verschillende vormen van controle, waarbij de Douane verantwoordelijk is voor de goederen en de KMar voor de personen in de context van grenstoezicht. Beide hebben met uitdagingen te maken vanwege capaciteitstekorten en een landelijke taakstelling versus lokale prioriteiten. De controles zijn met name gericht op non-Schengenvluchten (KMar) en NEU-vluchten (Douane), vanwege het vrije verkeer van personen en goederen. De zichtbare afwezigheid van de KMar en Douane op Eindhoven Airport is veelvuldig genoemd in interviews.

De luchthavenexploitant (Eindhoven Airport N.V.) heeft alle beveiligingsmaatregelen in het luchthavenbeveiligingsprogramma en de securitymanual vastgelegd. Dit programma is getoetst aan geldende BBLV wet- en regelgeving en goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid. Bovendien voldoen alle BBLV-matige beveiligingsmaatregelen aan de basisnormen van Verordening 300/2008. Toch percipiëren verschillende respondenten verschillende kwetsbaarheden rondom de controle van passagiers die niet voortkomen uit taakstellingen van de beveiliging, KMar en Douane. Deze respondenten zien mogelijkheden voor kwaadwillende personen om controles op Eindhoven Airport te omzeilen door vanuit niet-EU-landen via een tussenstop in een ander EU-land waar minder stringent gecontroleerd zou worden of via General Aviation naar Nederland te vliegen, waarbij volgens respondenten minder strenge controles zouden gelden. Ook beschrijft een enkeling kwetsbaarheden rondom het ongemerkt kunnen inchecken en boarden op Eindhoven Airport. Respondenten duiden de bagagehal en de aankomsthal als kwetsbare locaties voor smokkel aan.

3.3.3 Controle van personeel en bemanning

Net als bij de controle van passagiers zijn er voor het personeel beveiligingsmaatregelen getroffen, met als doel eveneens voorkomen dat er verboden/gevaarlijke voorwerpen in de beschermde gebieden van het vliegveld terecht komen. Personeel van (een van de bedrijven op) Eindhoven Airport en bemanning van vliegtuigen kan de luchthaven binnenkomen op twee manieren: via de hoofd-

doorlaatpost, een aparte ingang voor personeel en leveranciers aan de zijkant van het platform of via de reguliere terminal. Personeel dat op airside (beschermd gebied) moet zijn, moet net als passagiers een controle ondergaan. Dit gebeurt ofwel bij de hoofddoorlaatpost ofwel bij de securitycheck waar ook passagiers doorheen gaan, die via de terminal te bereiken is. Deze controle wordt in beide gevallen door beveiligers gedaan. Bij het verlaten van de luchthaven vindt er geen controle plaats. Wanneer een personeelslid gedurende de dag terug gaat naar landside (onbeschermd gebied), moet diegene telkens bij toegang naar beschermd gebied opnieuw door de securitycheck. Bij de hoofddoorlaatpost gaat de controle van personeel hetzelfde als voor passagiers bij de securitycheck, maar gaat de tas enkel door een metaaldetectie waar er bij de securitycheck op meer aspecten wordt gecontroleerd. Vloeistoffen en elektronica moeten daarom uit de tas worden gehaald. Respondenten betitelen de controle bij de personeelsingang vanwege het andere type scanner als een minder strenge controle dan de securitycheck. Medewerkers hebben verder een kluis in de terminal waarin zij hun spullen kunnen bewaren. Wanneer zij zich gedurende een dag verplaatsen tussen schoon en vuil gebied, moeten zij elke keer opnieuw door de securitycheck. Daarbij moeten zij ook hun Eindhoven Airport-pas tonen. Ook bemanning (crew) van vliegtuigen komt binnen door de hoofddoorlaatpost en gaat vanuit daar naar de terminal en het betreffende vliegtuig in. Bij bemanning van General Aviation-vluchten gaat het iets anders in zijn werk. Als een toestel op het platform geparkeerd staat, gaat de crew, net als de passagiers, vanuit de terminal van General Aviation met een busje naar het vliegtuig en passeert dan niet de hoofddoorlaatpost. Als een vliegtuig uit de hangaar op Eindhoven Airport komt, gaat de crew vanuit de hangaar het vliegtuig in en passeert het de hoofddoorlaatpost wel, maar is het uitgesloten van controle via de hoofddoorlaatpost, mits de deur van het vliegtuig gesloten blijft, zo bleek uit een uitleg van een respondent.²⁹ De luchtvaartpolitie³⁰ is op Eindhoven Airport verantwoordelijk voor het controleren van de piloten. Daarbij gaat het om zaken als: is hun brevet in orde, zijn de vluchtvoorbereidingen goed gedaan, is de navigatie up to date.

In de praktijk blijkt de controle van personeel niet altijd even goed te gaan. Zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven (zie paragraaf 3.2.2), lijkt er niet altijd even scherp op de Eindhoven Airport-pas te worden gecontroleerd, omdat men elkaar goed kent. Ook geven enkele beveiligingsmedewerkers aan dat zij vinden dat personeel weinig gecontroleerd wordt bij de hoofddoorlaatpost. Bij die doorgang letten beveiligingsmedewerkers er volgens hen niet op of iemand bijvoorbeeld drugs bij zich heeft. Gegeven de wettelijke focus op BBLV van deze

beveiligingsmedewerkers, zou het een goed idee zijn om in de aanpak van drugs-handel extra drugscontrole bij de hoofddoorlaatpost te laten plaatsvinden. Verder vertelt een van deze medewerkers bijvoorbeeld dat hij in zijn lange carrière op Eindhoven Airport drie keer heeft meegemaakt dat hij werd gecontroleerd door de Douane en van collega's over twee gevallen heeft gehoord. Verder blijkt op basis van gesprekken dat de kluisjes van het personeel niet gecontroleerd worden, waarbij werd geopperd dat hier met het oog op de aanwezigheid van drugs wellicht eens naar gekeken zou kunnen worden. Met meer controle zou er een grotere drempel op worden geworpen voor personeel om iets te doen, in de trant van bijvoorbeeld drugs- of geldsmokkel. Het valt op dat beveiligingsmedewerkers verschillend en met een andere 'bril' kijken naar de procedures en mogelijke verbeteringen hierbij. Waar de voorgaande medewerkers kritisch zijn op de controle van personeel en nadenken over wat er potentieel zou kunnen spelen, geven andere beveiligingsmedewerkers aan dat ze bij de hoofddoorlaatpost respectievelijk "weinig raars" hebben gezien en "nooit [hebben] gemerkt dat hier iets niet klopte of een slecht gevoel gehad". Ondanks dat er niets opvallends zichtbaar is, zou dit ook aan de wijze van controleren kunnen liggen, maar daar lijkt niet iedereen bij stil te staan.

3.3.4 Controle van leveranciers

Om goederen die nodig zijn voor het vliegveld – zoals levensmiddelen en verkoopwaar voor de horeca en winkels – evenals voor de vliegtuigen – bijvoorbeeld de maaltijden en brandstof – in de terminal en de vliegtuigen te krijgen, leveren toeleveranciers deze via een aparte ingang aan Eindhoven Airport, bij de hoofddoorlaatpost waar ook personeel naar binnen komt. Er is een onderscheid tussen luchthaven- en luchtvaartbenodigdheden.³¹ Luchthavenbenodigdheden zijn goederen bedoeld voor de luchthaven die deels worden geleverd door zogenoemde bekende leveranciers. Deze leveranciers worden geaudit door Eindhoven Airport en door de KMar via 'getrapt toezicht'. Luchtvaartbenodigdheden – de KMar spreekt van 'vluchtbenodigdheden' – zijn goederen bedoeld voor het vliegtuig die worden geleverd door zogenoemde erkend leveranciers. Deze leveranciers worden gecertificeerd en geaudit door de KMar.

Er zijn verschillende controle- en beschermingsmaatregelen vanuit verschillende verantwoordelijke instanties die gezamenlijk en in onderlinge samenhang ervoor moeten zorgen dat de burgerluchtvaart adequaat wordt beschermd.³² Respondenten vertellen hoe bepaalde, gecertificeerde leveranciers bij het verpakken van de goederen deze zelf mogen verzegelen, waarvoor medewerkers van het

betreffende bedrijf zijn opgeleid. Nadat de verzegeling is aangebracht, krijgen de goederen de titel 'luchthaven-gerelateerd', zoals een respondent van een leverancier het uitlegt. Deze verzegeling mag pas verbroken worden op het moment dat de goederen worden uitgepakt op de plaats waar ze voor bestemd zijn (ofwel het vliegtuig ofwel een winkel of horecagelegenheid op de luchthaven). Een respondent van de horeca legt de verzegeling als volgt uit:

“Bij grote leveranciers is nu de vrachtwagen verzegeld. [...] Er is een heel veiligheidsplan voor hoe je daarmee om gaat. Dan mogen ze gecertificeerd leveren. Met al die kratten met sla, brood, fusten met bier hoeven niet meer door de entree. Is anders ook niet te doen, het is zoveel. Er worden zoveel controles uitgevoerd, mensen moeten een training volgen. Je weet het nooit. Het blijft mensenwerk” (R25).

Bij luchthaven- en vluchtbenodigdheden is sprake van toelevering via een veilige keten. Beveiligingsonderzoek vindt al ergens anders plaats in die keten. Wanneer geen gebruik wordt gemaakt van de niet-veilige keten, vindt alsnog een beveiligingscontrole plaats bij het bedrijf. De verhalen van de respondenten over deze beveiligingsmaatregelen zijn minder genuanceerd en afgewogen dan de formele procedures, ook als het gaat om verboden goederen die de veiligheid van de burgerluchtvaart in gevaar kunnen brengen via de goederen van de leveranciers. Zo worden de hoofddoorlaatpost en de controle van toeleveranciers worden in de gesprekken geregeld als risicopunt geduid. Verschillende respondenten geven aan dat ze denken dat de controle bij de hoofddoorlaatpost niet optimaal is omdat het bijvoorbeeld niet haalbaar is om een hele bus te controleren. Er leeft een beeld van minder controle op leveranciers en personeel via de hoofddoorlaatpost dan via de securitycheck voor passagiers. Een respondent werkzaam in de schoonmaak zegt hier bijvoorbeeld het volgende over:

“De passagier zelf wordt tot op het bot gecontroleerd. De bedrijven die op het platform werkzaam zijn, kunnen wel het doorgeefluik zijn. [...] Wij worden minder streng gecontroleerd dan een passagier. Alles wat je in een auto legt, dat moet opgemerkt worden door een check bij de hoofddoorlaatpost, daar kun je creatief in zijn. Dat waterdicht krijgen lijkt mij onmogelijk” (R17).

Vergelijkbare beelden over het gemak waarmee verboden goederen via bedrijven het vliegtuig in gesmokkeld zouden kunnen worden, leven ook bij sommige andere respondenten waarbij 'catering' meermaals wordt genoemd. De KMar stelt dat

er sprake is van verschillende beveiligingsmaatregelen die dit risico verkleinen. Een cateringbedrijf is een gecertificeerde leverancier van vluchtbenodigdheden die binnen een veilige keten werkt en daarmee aan allerlei vereisten moet voldoen. Zo krijgt het personeel achtergrondonderzoeken en dient zij een BBLV-opleiding te volgen, aldus een medewerker van de KMar.³³ Tegelijkertijd bestaat er een hardnekkig beeld over het cateringbedrijf dat een directe verbinding heeft met het platform en daarmee het beschermde gebied, waardoor er relatief eenvoudig via de catering gesmokkeld zou kunnen worden. In hoeverre het door sommigen hiervoor geschetste beeld feitelijk klopt, kunnen we niet bevestigen. Feit is wel dat geen enkele respondent heeft uitgelegd hoe deze wijze van smokkelen in de praktijk kan worden uitgevoerd. Een respondent van Eindhoven Airport spreekt tijdens een van de reflectiegesprekken dit beeld van smokkel 'via de achterkant' (bijvoorbeeld via de catering) tegen. Alle leveranciers, waaronder de catering, worden namelijk geaudit door Eindhoven Airport dan wel de KMar.

Een van de cateringmedewerkers lichtte toe dat na het landen van vliegtuigen spullen uit het vliegtuig worden gehaald, die in een nachtopslag gaan en niet verder het pand in kunnen. 's Ochtends komt er weer een schone vrachtwagen. Wat ons tijdens onze observaties opviel is dat er bij het aanbrengen van de verzege-ling bij de catering één medewerker aanwezig is. Het eerder genoemde vier-ogen-principe ontbreekt hier, wat een risico voor ondermijning met zich mee brengt. De catering zelf zag hier overigens geen risico in, aangezien er alleen spullen zouden worden afgevoerd en hier volgens de betreffende respondenten niks aan toegevoegd kan zijn. Daarbij werd aangegeven dat, omdat alles en iedereen in het toestel gecontroleerd is, je er ook van uit mag gaan dat het 'daadwerkelijk zo is'.

Toegangscontrole bij opgaan en niet bij afgaan beschermd gebied

Een opvallend ander punt aan de huidige controle van passagiers, personeel en leveranciers is dat er vrijwel alleen wordt gesproken over controle bij het opgaan van beveiligd gebied (uitgaande, vertrekkende passagiers en personeel en leveranciers die beveiligd gebied opgaan) en niet over controle bij het verlaten van beveiligd gebied (inkomende passagiers en personeel en leveranciers die het beveiligd gebied afgaan). Alleen bij de Douane ligt de focus meer op inkomende passagiers (afgaan beveiligd gebied), vanwege eventuele belasting en invoerrechten die betaald moeten worden over invoer van goederen van buiten de EU. Voor de rest is er weinig georganiseerd rondom controle van inkomende passagiers of personeel dat het vliegveld verlaat (afgaan beveiligd gebied). Ook bijvoorbeeld vrachtwagens die brandstof aan de vliegtuigen leveren (opgaan beveiligd gebied), moeten zoals zojuist beschreven door de controle wanneer zij het platform

oprijden, maar bij het verlaten van het platform (afgaan beveiligd gebied) ondergaan zij geen controle meer, zo werd ons duidelijk uit de interviews. Een enkele respondent benoemde een risico hierin te zien. Meestal werd in het midden gelaten wat hiermee gedaan zou kunnen worden, maar het is niet uitgesloten dat er iets uit het vliegtuig gehaald zou kunnen worden en het terrein af gesmokkeld zou kunnen worden. Een respondent van Eindhoven Airport maakte de vergelijking van Eindhoven Airport met een grote open deur en zei hierover: “Je controleert iedereen in beveiligd gebied als die erin komt, maar niet als die eruit gaat. Iets kan ook met het vliegtuig binnenkomen en kan verdwijnen” (R11). Een vergelijkbare constatering doen Van Wijk et al. (2020) ook in het onderzoek naar ondermijning op Schiphol. Ook zij concludeerden dat de geringe uitgangscntrole goede mogelijkheden biedt om gestolen of verboden goederen van airside naar landside te smokkelen (Van Wijk et al., 2020: 196-197). De auteurs geven verschillende redenen waardoor het niet waarschijnlijk is dat deze controle versterkt zou worden op Schiphol, onder meer omdat het vanuit juridisch oogpunt niet nodig is en het extra inspanningen zou vragen van de Douane en KMar, die al kampen met beperkte capaciteit. Daarnaast zou het tot rijvorming en vertraging leiden. Deze redenen zullen waarschijnlijk ook voor Eindhoven Airport gelden. Zo geven airport officers als het om het punt van geen uitgaande controle gaat, aan dat het veilig moet zijn voor de passagiers en dat het daarom niet nodig is om te controleren op uitgaande vrachtwagens, want die moeten in principe al ‘schoon’ zijn en anders zou het extra tijd kosten.

De sterke focus van de controles op de uitgaande (vertrekkende) passagiers en hun bagage, het personeel en de toeleveranciers en hun producten biedt daarmee mogelijkheden aan kwaadwillende inkomende passagiers die landen op Eindhoven Airport, de vertrekkende toeleveranciers en het personeel dat na hun werktijd hun werkomgeving op Eindhoven Airport weer verlaat. Deze kwetsbaarheid is daarmee bovenal het resultaat van de specifieke focus van beveiligingsmaatregelen in het kader van de BBLV en deze “gaat niet over de passagiers die luchthaven verlaten”, aldus de KMar.³⁴

Tot slot

Wat betreft de controle van leveranciers zijn er concluderend diverse beveiligingsmaatregelen in het leven geroepen om te waarborgen dat er geen goederen het vliegveld op worden vervoerd die er niet horen of mogen te zijn. Onder medewerkers van Eindhoven Airport leeft het beeld dat de controle niet optimaal zou zijn, omdat deze steekproefsgewijs plaatsvindt. De risico's die wij hierbij vooral signaleren is het niet consequent toepassen van een vier-ogen-principe en de

sterke focus op ingaande controle, waar deze bij het verlaten van het vliegveld ontbreekt, wat een risico voor smokkel is.

3.3.5 Controle van de Aeroclub

Wat betreft de Eindhovense Aero Club motorvliegen vindt er ook alleen controle plaats bij non-Schengenbestemmingen. Van tevoren moet het tijdstip van de vlucht en de passagiers die meegaan worden aangemeld. Volgens een respondent van de aeroclub controleren de Douane en de KMar bij dergelijke vluchten (bijvoorbeeld naar Engeland) bij vertrek en aankomst de passagiers. Bij vertrek zouden zij de passagiers naar binnen begeleiden. Een respondent van de luchtvaartpolitie heeft een ander beeld over de controle van de aeroclub en zegt hierover:

“De aeroclub, die vliegen ook regelmatig naar Engeland op en neer zonder dat ze gecontroleerd worden. Niemand die ernaar kijkt” (R36).

In gesprekken met de KMar en Douane is controle van de aeroclub niet als zodanig voorbij gekomen. Een onderzoeker gaf aan dat er in het verleden een project is geweest van de Douane en de KMar “om hier [de vliegclub] eens naar te kijken” (R03). Het idee was om in kaart te brengen wie er vliegt en dat in Blueview te anonimiseren en analyseren, maar dit is uiteindelijk niet van de grond gekomen. Een beperkt aantal leden mag bezoekers begeleiden, die moeten worden aangemeld bij binnenkomst, zo legt een respondent van de aeroclub uit. Daarom kunnen gezinsleden die regelmatig mee vliegen een Defensiepas krijgen. Voor het aanvragen van een Defensiepas is in dit geval een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) benodigd. Na deze eerste screening is een nieuw lid eerst zes maanden aspirant-lid. In die periode beoordeelt de aeroclub tijdens een uitgebreid kennismakingsgesprek of het nieuwe lid bij de club past; qua sociale component en of de opleiding op tijd wordt afgerond. Er is een wachtlijst van nieuwe leden.

3.3.6 Toezicht op Eindhoven Airport

De Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart (BTBB) van de KMar houdt toezicht op de beveiliging van Eindhoven Airport. Zij houdt regelmatig steekproeven en audits voor wat betreft het uitvoeren van beveiligingsmaatregelen en -werkzaamheden (KMar, z.d.-4). Wanneer er een tekortkoming in het kader van BBLV wordt geconstateerd bij een beveiligingsbedrijf op Eindhoven Airport, dan is Eindhoven Airport N.V. verantwoordelijk, omdat zij het beveiligingsbedrijf inhuurt.

Aansturing toezicht burgerluchtvaart

De KMar houdt toezicht op de burgerluchtvaart namens de minister van Justitie en Veiligheid (JenV), want die stelt de norm voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) stuurt de KMar aan ten aanzien van haar toezichtstaak en de gewapende beveiliging, zij is namelijk onder verantwoordelijkheid van de minister van JenV verantwoordelijk voor het opstellen en actueel houden van het beleid en de regelgeving voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Naast het aansturen van de KMar gaat de NCTV in dit kader over de goedkeuring van beveiligingsplannen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en onderzoek naar nieuwe beveiligingsconcepten, -processen en -apparatuur (NCTV, z.d.).

3.4 Ondernijingsgerichte samenwerkingsaanpakken

Naast de beveiligingsprocedures die hoofdzakelijk zijn ingegeven vanuit bredere veiligheidsbelangen en daarmee in sommige gevallen ook bijdragen aan de bestrijding van ondermijning, zoals beschreven in voorgaande paragrafen, zijn er specifieke maatregelen die publieke actoren in het leven hebben geroepen om gericht ondermijning aan te pakken op Eindhoven Airport. De belangrijkste initiatieven zijn het Team Ondernijning Luchthaven – een samenwerking tussen verschillende onderdelen van de KMar – en integrale acties op het vliegveld in het kader van een handhavingssknelpunt voor liquide middelen. Daarbij en daarnaast spelen het AVO Eindhoven en de Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit (NSOC) een rol in de aanpak. Deze worden nu toegelicht.

3.4.1 Team Ondernijning Luchthaven (TOL)

Ongeveer vier jaar geleden is het Team Ondernijning Luchthaven (TOL) opgericht bij de brigade Brabant-Zuid van de KMar. Het idee van het TOL is het in kaart brengen van wie gebruikmaken van Eindhoven Airport en wat er gebeurt op en rond het vliegveld, met als doel om op basis daarvan informatieproducten op te stellen en deze binnen de KMar en extern te delen. Hiermee kan het een bijdrage leveren aan het oprollen van criminele ondernijnde samenwerkingsverbanden, zo staat het TOL uitgelegd in het KMar-Magazine (Den Hartog, 2021). In het verleden had de KMar in Eindhoven het WODAN-team, in 2005 en 2006 en van 2011 tot 2016. Dit team was de ogen en oren op de luchthaven en ging onopvallend, in burger, te werk. Het had zich gespecialiseerd in mensenhandel en had vanuit opsporing zicht gekregen op wat er op Eindhoven Airport plaatsvond,

zo lichten respondenten toe. Vanwege capaciteitsproblemen dan wel bezuinigingen is het WODAN-team in 2016 ontbonden, aldus verschillende respondenten, waarna er een paar jaar geen team in burger op de luchthaven is geweest. In de interviews met de KMar werd gesteld dat het WODAN-team in het verleden successen heeft geboekt op het gebied van mensenhandel en dat hun onderzoeken hebben geleid tot diverse zaken die voor de rechter zijn gebracht. In 2018 stelde ook Tweede Kamerlid Van Toorenburg al op basis van de Nationaal Rapporteur Mensenhandel in een debat dat WODAN “een aanjaagfunctie in de aanpak van mensenhandel” heeft gehad en in de periode dat het actief was “ertoe [heeft] bijgedragen dat er veel meer slachtoffers zijn gemeld”. Hierbij pleitte zij voor onderzoek naar het nieuw leven inblazen van een dergelijke aanpak (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2018). Ook bij de KMar ontstond de wens om een dergelijk team gericht op ondermijning te herintroduceren, omdat de KMar informatie-gestuurd op wilde treden, maar niet wist wat er op de luchthaven gebeurde. Wat op dat moment onderkend werd op het vliegveld op het gebied van ondermijning, waren met name toevalstreffers of dat iemand op heterdaad werd betrapt, aldus een respondent van de KMar. Op initiatief van de toenmalige brigadecommandant is in oktober 2019 het Team Ondermijning Luchthaven (TOL) opgericht, met als doel om te kijken hoe de KMar op de luchthaven versterkt kon worden en om meer informatie gestuurd te kunnen optreden. Dit team heeft een “carte blanche” gekregen om te bekijken wat er speelt op de luchthaven en is een lokaal initiatief in Eindhoven, wat momenteel niet als zodanig op andere Nederlandse luchthavens bestaat. Het TOL bestaat qua aantal medewerkers uit de helft van het voormalige WODAN-team, aldus een KMar-respondent. Deze persoon geeft verder aan dat er genoeg potentie is voor het TOL:

“Ik durf te stellen, al heb ik drie keer zoveel mensen, ik kan ze allemaal aan het werk houden. Als je maar op een bepaalde manier naar het werk wil kijken, als je maar bepaalde kansen wil pakken” (R83).

Het TOL is een samenwerking tussen handhaving (BBZ), opsporing (RT3) en Intell van de KMar. Een respondent van de KMar licht toe dat het team volgens het HOI-principe werkt: handhaving, opsporing en intelligence, waarbij de gedachte is dat de krachten worden gebundeld en elkaar versterken. Daarom zitten in het team een aantal medewerkers vanuit de handhaving van de KMar die normaal op de brigade werkzaam zijn en een aantal vanuit de opsporing (recherche, Robuust Team 3) van de KMar. Dit vanwege de combinatie van het kennen van de sluiproutes, personeel, winkels en alle ins en out op de lucht-

haven (handhaving) en de expertise op analyse, onderzoek, rechtshulpverzoeken en dergelijke (recherche). Voor de intelligence doet het TOL een beroep op operationele informatie (Intell (OI), onderdeel van de landelijke intell, organisatie van de KMar. Twee wachtmeesters van het TOL leggen in het KMar-Magazine uit dat de werkwijze van het TOL niet nieuw is, maar in het kader van ondermijning breder georganiseerd is dan in het verleden (waar WODAN dus meer op mensenhandel gericht was). De focus van het TOL ligt op zicht krijgen op het 'grotere plaatje', met als doel informatie verzamelen over wat er allemaal op en rond de luchthaven gebeurt (Den Hartog, 2021). Het TOL observeert in burger, let op verdacht gedrag en spreekt ook met mensen op de luchthaven.

Successen TOL

Respondenten van de KMar geven aan dat successen van het TOL zijn dat de KMar een beter intelligence-beeld heeft gekregen van wat er speelt op Eindhoven Airport, doordat het TOL observeert en alles vastlegt in systemen. Zo onderkent het TOL signalen op het gebied van mensenhandel en mensensmokkel. Het TOL kijkt ook naar Schengenvluchten die de KMar regulier niet bekijkt. Als eindproduct stelt het TOL een informatiedossier op, waarin staat vastgelegd in welke periode het TOL heeft rondgelopen, wat het heeft gezien en welk vermoeden het heeft van wat er speelt, bijvoorbeeld witwassen, drugssmokkel, een crimineel samenwerkingsverband of een trend. Dat verstrekt het TOL intern aan de KMar en waar relevant aan ketenpartners, zoals aan de politie of Douane. Het TOL werkt in het kader van ondermijning niet alleen voor de KMar maar kan ook voor ketenpartners iets betekenen. Ook komen partners zoals de politie naar het TOL toe, met het verzoek om een bepaald persoon in het kader van een onderzoek in de gaten te houden. Een respondent geeft aan dat de KMar vaak de vraag krijgt wat de schade voor de luchthaven is als ze bijvoorbeeld familieleden van een crimineel op de luchthaven zien. Hij vertelt daarover:

“We weten dat ze niet hier in de buurt wonen maar wel een ticket boeken, contant anderhalf uur voor vertrek. Dat zijn allemaal indicatoren van ze blijven onder de radar. [...] Wat is de schade voor de luchthaven? Dat weten we niet, maar we hebben ondermijning toegeëigend als TOL; wat hebben ze nodig op die luchthaven om te kunnen vliegen? Personeel nodig van de Douane? Personeel nodig die de koffers door laat? We kijken ook: is er een link, waarom kom je op onze luchthaven. Is het makkelijk om onder de radar te blijven, is het makkelijk om personeel om te kopen. Ze reizen niet

op Eindhoven omdat de tickets goedkoper zijn, want die jongens hebben geld. Maar ze komen wel naar onze luchthaven. Wat maakt onze luchthaven aantrekkelijk, voor deze jongens die we zien en kennen, of zeg je van: we gaan naar Eindhoven toe want dat heeft redenen” (R15).

Aandachtspunten TOL

Naast de successen zijn er nog een aantal aandachtspunten naar voren gekomen als het gaat om het TOL. Een eerste punt betreft de organisatie van het TOL. Zo benoemt een KMar-respondent dat het team op papier niet bestaat en dat medewerkers tijdelijk tewerk worden gesteld. De KMar gelooft in het project en daarom mogen een aantal medewerkers aan de slag met het TOL om te kijken wat het oplevert, maar het kan vanwege capaciteitstekorten zijn dat de stekker eruit wordt gehaald wanneer de prioriteiten elders belangrijker worden. Hierdoor is er geen toekomstbestendigheid van de aanpak van ondermijning en het zorgt voor onzekerheid bij de medewerkers. Een tweede aandachtspunt betreft de werkwijze van het TOL die zich nu deels kenmerkt in een zekere vrijblijvendheid, maar die volgens sommigen meer top-down informatie-gestuurd zou moeten zijn. Een respondent schetst een beeld van hoe het nu gaat:

“Nu verzin ik met mijn team: welk thema gaan we deze maand doen? We horen van de AVIM over prostitutie, die willen samenwerken, gaan we komende maand kijken of er prostitutie en mensenhandel plaatsvindt op de luchthaven. Maar ik wil liever [nog meer] informatie gestuurd optreden. Dat we een signaal ontvangen dat er mogelijk uitbuiting plaatsvindt in een hotel: ‘TOL-team, ga eens observeren of daar pooiers zijn, kentekens, meisjes; ga observeren’. Dan doe je observaties: daar gebeurt inderdaad iets, laten we daar eens kijken wat er gebeurt” (R15).

In lijn met deze gedachte is ook de wens om op alle grotere (lucht)havens een vergelijkbaar TOL te installeren, waarbij als onderdeel van het informatie gestuurde werken het TOL ook signalen van de ene locatie op andere locaties in Nederland kan onderzoeken.

Een derde en laatste aandachtspunt die ook het belang van een goed functionerend TOL onderstreept, betreft de hernieuwde inzet op mensenhandel. Een logische focus gezien de landen waar Eindhoven Airport op vliegt en die bekend staan als risicolanden van daders en slachtoffers mensenhandel. KMar-respondenten

schetsen een beeld van dat mensenhandel de laatste jaren naar de achtergrond was verdwenen, maar dat het sinds kort weer meer aandacht krijgt. Zo hebben enkele medewerkers een opleiding tot ‘intaker’³⁵ gevolgd waardoor zij signalen van mensenhandel sneller en beter signaleren waardoor het aantal registraties rondom mensenhandel omhoog zijn gegaan. “Je treft nu iedere vlucht één of twee mensen die werken in de prostitutie”, aldus een respondent (R80). Daarbij geven respondenten aan dat deze hernieuwde aandacht ook tot een verbeterde samenwerking tussen de KMar en de AVIM (Afdeling Vreemdelingenpolitie, Identificatie en Mensenhandel) leidt.

3.4.2 Handhavingsknelpunt liquide middelen

Naast het TOL is het handhavingsknelpunt liquide middelen dat is opgezet vanuit het RIEC Oost-Brabant een belangrijke stap in de integrale aanpak van ondermijning. Een Regionaal Informatie- en Expertisecentrum (RIEC) kan op regionaal of lokaal niveau een zogenoemd handhavingsknelpunt aanwijzen. Dit is een gebied of sleutelplaats die als knooppunt voor criminaliteit fungeert of daar kwetsbaar voor is. Met een handhavingsknelpunt kunnen organisaties integraal informatie delen, om zo tot een effectieve aanpak te komen, zo is de uitleg van het RIEC-LIEC over handhavingsknelpunten (z.d.). Vanuit het RIEC Oost-Brabant is liquide middelen op Eindhoven Airport aangewezen als handhavingsknelpunt. Naar aanleiding van het ondermijningsbeeld van het RIEC Oost-Brabant uit 2021 waren er signalen die tot de start van dit handhavingsknelpunt hebben geleid, zo leggen diverse respondenten uit. Daarbij is de keuze gemaakt om praktisch iets te doen en operationeel aan de slag te gaan om de samenwerking op te zoeken, zo beschrijft een KMar-respondent. Het doel van het handhavingsknelpunt is het aanpakken van witwassen via Eindhoven Airport en de kwetsbaarheid van de luchthaven als gelegenheidsstructuur voor witwassen verminderen, waarbij ook de samenwerking tussen organisaties versterkt moet worden.³⁶ Daarom is het handhavingsknelpunt enkel gericht op liquide middelen (geldsmokkel) en mogen betrokken organisaties in het kader van het handhavingsknelpunt niet voor andere criminele fenomenen informatie uitwisselen. Een andere respondent van de KMar omschrijft de keuze hiervoor als volgt:

“Op Eindhoven Airport is een handhavingsknelpunt gemaakt voor liquide middelen, omdat er bij de securitycheck best veel geld – zes ton – in beslag is genomen daadwerkelijk vorig jaar, wat niet verklaarbaar vermogen is. Dat geld blijft bij justitie. Omdat men dat ziet, zegt men: we hebben een knelpunt met geld. Er gaat veel geld uit, wat we bij toeval vinden, [het beveili-

gingsbedrijf] vindt dat bij de veiligheidscheck. Een pakketje, oh geld, hoeveel is dat: 9.000. Tot 10.000 hoef je niet aan te geven, maar het is wel toevallig 9.999 in dat pakketje, dat weten ze natuurlijk allemaal. 'Onder ons genomen, kunt u aantonen hoe u daaraan komt? Heeft u het gepind? Nee, dan blijft het zes weken hier. Als u netjes met uw boekhouding komt, krijgt u het terug, en anders blijft het hier.' Dus een handhavingsknelpunt dat resulteert in samenwerking met het RIEC-convenant, waarin ketenpartners mogen delen" (R15).

In een signaaldocument is vastgelegd wat de signalen waren en wat er tot dat moment reeds was ondernomen, vervolgens is er een projectgroep op gezet die een plan van aanpak heeft geschreven. De projectgroep houdt in de gaten of het doel van het handhavingsknelpunt wordt bereikt; na het behalen van het doel kan het handhavingsknelpunt worden afgerond, aldus respondenten van het RIEC. In het kader van het handhavingsknelpunt organiseren de betrokken partners – KMar, Douane, Belastingdienst en (soms) FIOD – integrale acties (controles) op het vliegveld in samenwerking met het RIEC Oost-Brabant en de gemeente Eindhoven. Tot op heden zijn er vijf acties geweest.

Integrale acties

Tijdens een integrale actie zijn afgevaardigden van de zojuist genoemde organisaties aanwezig, die direct met elkaar kunnen schakelen. Daarbij worden objectieve controles gehouden bij vertrekkende passagiers, ook bij EU-vluchten, met als doel "kijken of iemand meer geld bij zich heeft dan een normaal iemand bij zicht heeft" (R16), door naar gedrag van passagiers te kijken en met honden van de Douane die geld ruiken passagiers te controleren. Wanneer de Douane een bedrag net onder de grens van het geldbedrag dat iemand mag mee vervoeren naar het buitenland (10.000 euro) aantreft bij een passagier, moet de Douane de persoon normaliter door laten gaan, tenzij er extra aanknopingspunten zijn. Bij een integrale actie in het kader van het handhavingsknelpunt kan de Douane dergelijke situaties altijd doorspelen aan de KMar. De KMar is ook geïnteresseerd in bedragen onder de 10.000 euro, want als iemand bijvoorbeeld tien keer wordt gesnapt met 9.000 euro dan kan dat ook iets betekenen.³⁷ Wanneer het bedrag boven de 10.000 euro is dan legt de Douane bij een NEU-vlucht de aangifteplicht op en bij een EU-vlucht een kennisgevingsverplichting. Dit geeft de Douane tevens door aan de KMar. De KMar kan er in beide gevallen in strafrechtelijke zin verder mee aan de slag. De Douane en de KMar kunnen elkaar op deze manier helpen door elkaar informatie toe te spelen, zo legt een respondent van

de Douane uit. Contante bedragen van meer dan 10.000 euro moet de Douane overigens ook altijd doorgeven aan de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD). De FIOD maakt dan de afweging of het onderzoek gaat doen naar de casus, afhankelijk van de ernst en capaciteit, omdat niet alle signalen opgepakt kunnen worden. Verder speelt de Belastingdienst een belangrijke rol in de integrale acties, omdat deze organisatie veel informatie heeft en kan toetsen wat een persoon voor aangifte doet. Wanneer dat niet overeenkomt, is het mogelijk onderzoek waard, zo licht een respondent van de Belastingdienst toe. Een KMar-respondent illustreert met onderstaande uitspraak de meerwaarde van de aanwezigheid van de Belastingdienst bij de acties:

“We gaan met z’n allen een controle inrichten en dat is goud waard. Als ik daar sta en meneer X heeft een bedrag bij zich en kan dat niet echt verklaren, dan twijfel ik: kan, mag, zal ik het in beslag nemen? Maar de Belastingdienst staat naast me, die zegt: wat is er aan de hand? Ik heb hier een meneer naast me staan die heeft 12.000 euro bij zich, dit is zijn legitimatie. Die typt in: hoe komt u eraan? ‘ja werk, inkoop, verkoop blabla’. Ah ok, maar ik zie geen aangifte inkomstenbelasting van u, al tien jaar niet. Als u werkt, moet u wel... Krijgt u van mij een formulier, moet u eerst aangifte doen, geld blijft hier, toont u maar aan hoe u aan dit geld komt. Stukken van bewijs mailen. Dat is goud waard, want die Belastingdienst is in het verhaal mijn plusje: klopt dit nou? [...] ‘Dus bij deze bent u verdacht van witwassen, wordt in beslag genomen’. Dus die informatiedeling is goud waard, dat kan gelukkig omdat we een handhavingsknelpunt hebben op liquide middelen” (R15).

Voor het onderzoek heeft een van de onderzoekers een integrale actiedag bijgewoond. Zie het kader op de volgende pagina voor een beeld van deze meest recente actiedag.

Observatie: integrale actie in de praktijk

Na een briefing start de actie van 24 augustus 2023 rond 15.00 uur. Er zijn drie Douanehonden mee, waarvan één bij de passagiers en twee in de bagagehal. Het is de eerste keer dat er op deze manier in de bagagehal wordt gecontroleerd, waardoor de Douane bij het vinden van een 'verdachte' koffer de koppeling met de bijbehorende passagier zou kunnen maken. Ongeveer zes medewerkers van de KMar en Douane stellen zich op direct na de securitycheck, waarbij het de bedoeling is dat zij in MaDo-koppels werken (Marechaussee-Douane).

De hondenbegeleider van de Douane staat er met een hond. De hond ruikt aan langslappende passagiers, op zoek naar geld. Vlakbij is een deur die geopend kan worden met Eindhoven Airport-pas en daar achter bevinden zich verschillende ruimtes. Wanneer de hond aanslaat bij een passagier, mag alleen de hondenbegeleider de passagier staande houden. Daarna vraagt een KMar-medewerker of diegene geld bij zich heeft. Diegene moet dan voor controle mee naar een van de ruimtes. De Douane kan de passagier vragen om de handbagage open te maken. Indien nodig tellen de Belastingdienst/FIOD het geld en besluiten hoe verder. Er kan een onderzoek worden opgestart. Komt er dan bijvoorbeeld een belasting-schuld naar boven, dan wordt die zo mogelijk meteen geïnd. Het kan zijn dat er een uitgebreider onderzoek moet worden gedaan, waarbij bijvoorbeeld de werkgever of uitkeringsinstanties worden betrokken. Een aantal Douanemedewerkers zijn inmiddels naar de bagagehal met twee honden, waar de honden aan bagage ruiken op aanwezigheid van geld. Ook lopen gedurende de actie drie TOL-medewerkers in burger rond. Zij kunnen snel schakelen met de KMar-collega's die meedoen aan de actie.

De actie lijkt wat rommelig te beginnen, maar de sfeer is goed. De verantwoordelijke vanuit de Douane vraagt zich af waar de MaDo-koppels zijn. Niet iedereen blijkt elkaar al te kennen en ter plekke schudden KMar- en Douane-medewerkers elkaar de hand. Vanuit de KMar klinken er kritische geluiden over de hond, die soms tegen passagiers op springt en tussendoor regelmatig moet rusten. Er is wat licht onbegrip heen en weer over de wijze van formulieren invullen en wat gemorrel over het herstarten na de pauze.

Voor en na de pauze lopen sommige passagiers langs de hond en op momenten dat het druk is gebeurt dit ook. Niet iedereen wordt daardoor gecontroleerd. Sommige passagiers lijken bang te zijn voor de hond en zijn ook zichtbaar onder de indruk van de hond en de KMar en Douane die in grote getale aanwezig zijn. Omdat mensen de hond kunnen omzeilen, worden er paaltjes opgehaald, zodat

er een soort pad gevormd wordt waar mensen doorheen moeten en de hond passeren. Een KMar-medewerker zegt gelijk: “de directie gaat straks vast bellen dat het te druk wordt”, maar dit is uiteindelijk niet gebeurd. De actie moest uiteindelijk voortijdig worden afgebroken, omdat de hond het niet meer volhield.

Achteraf bleek dat ondanks dat de actie was gepland op een moment dat op basis van intelligence het meest geschikt leek met het oog op risicovluchten, de opbrengsten tegenvielen in vergelijking met eerdere actiedagen. Door het uitvallen van vluchten en niet volgeboekte vliegtuigen waren er minder passagiers dan verwacht. Daarnaast vonden er minder controles van passagiers plaats dan verwacht, doordat de hond niet voortdurend inzetbaar was. Uiteindelijk zijn er acht registraties met twaalf personen reizend geregistreerd. De herkomst van aangetroffen bedragen kon herleid worden. In totaal hebben deurwaarders 560 euro geïnd. Van één casus besloot de Belastingdienst nader onderzoek te gaan doen. Bij een andere casus heeft de Douane een meldplichtboete opgelegd omdat een bedrag van boven de 10.000 euro niet was aangegeven. Van weer een andere casus besloot de KMar een registratie met buitenlandse diensten van twee landen te delen.

Buiten de acties om blijkt informatiedeling tussen de verschillende partijen een belangrijk knelpunt. Dankzij het knelpunt mag de Douane meer doorgeven aan de KMar en kan de KMar gebruikmaken van de geldhonden van de Douane, omdat de KMar daar zelf geen geld voor heeft, zo geeft een KMar-respondent aan. Daarnaast krijgt de KMar normaal gesproken niet zomaar informatie van de Belastingdienst, omdat deze laatste geen opsporingseenheid is en de informatie niet mag delen. In het kader van ondermijning zijn ketenpartners nodig om informatie te kunnen en mogen delen, zo stelt een respondent. Daarbij geeft het meer legitieme mogelijkheden om ook vluchten binnen de EU en Schengen te mogen controleren.

Opbrengsten en aandachtspunten

Als het gaat om de resultaten van het handhavingsknelpunt spreken respondenten van de verschillende organisaties vooral van een succes voor de samenwerking. De echte opbrengsten in de zin van aangetroffen geld of signalen van witwassen vallen tot op heden tegen. Zo hebben de Belastingdienst en FIOD er nog weinig uit kunnen halen wat betreft signalen en impact, aldus respondenten. Ook vanuit de Douane geeft een respondent aan dat “wat je echt vindt, valt allemaal wel mee” (Ro8). Wel spreken respondenten van een vergroot wederzijds

begrip, verbeterde samenwerking en dat men elkaar makkelijker weet te vinden. “Door deze vier actiedagen is er wel wil ontstaan om uit te zoeken hoe dit [informatieverstrekking] beter kan” (R05/R13). In het begin moest iedereen wenen aan de samenwerking, maar na een aantal acties staat er een basis die wordt gedragen vanuit de werkgroep, aldus een KMar-respondent.

Naast de in potentie vele mogelijkheden en verbeterde samenwerking, zijn er nog een aantal punten die de aandacht behoeven. Zo is het handhavingsknelpunt tijdelijk ingesteld en moet deze verlengd worden, waardoor er geen continuïteit geborgd is. Daarnaast is het inplannen van de acties een lastige logistieke operatie. De aanwezigheid van douanehonden is bijvoorbeeld cruciaal (“zonder hond vind ik geen ton in de ruimbagage, die hond wel” (R15)), maar de beschikbaarheid is schaars en het speuren kost een hond veel energie. Naast de honden is ook de roostering en afstemming van personeel een uitdaging, waarbij er volgens verschillende respondenten meer gekeken wordt naar ieders beschikbaarheid in de agenda dan op basis van risicoafwegingen. De meest recente actie bleek echter wel degelijk vanuit het intelligencebeeld, met het oog op risico’s van de vluchten, bepaald te zijn (in combinatie met beschikbare capaciteit). Uit de laatste evaluatie blijkt ook dat organisaties mogelijkheden zien om het huidige handhavingspunt anders vorm te geven, zoals de locatie van de actie en de inzet van specifieke actoren (de Belastingdienst zou bijvoorbeeld ook op afstand kunnen werken, gezien de geringe resultaten tot nu toe voor de Belastingdienst).

Daarnaast zou er nog meer uit de samenwerking met partners gehaald kunnen worden. Een respondent van de Douane zou bijvoorbeeld graag het OM ter plaatse willen hebben voor wanneer er een te hoog geldbedrag bij iemand wordt aangetroffen, maar dit zou niet altijd lukken. Ook zou het handig zijn om bijvoorbeeld informatie te ontvangen van de Belastingdienst als die opmerkt dat een bepaald persoon vaak met veel geld op pad gaat, want dat is informatie die de Douane niet weet. Verder blijkt informatiedeling ook binnen de acties nog niet altijd soepel te gaan. In de beleving van sommige respondenten zou de Douane niet volmondig meewerken omdat de organisatie terug zou blijven komen op dat ze geen informatie mag delen vanwege de douanewet, terwijl dit volgens de betreffende respondenten binnen het RIEC-convenant wel zou moeten kunnen. De Douane geeft echter aan dat zij ook onder het RIEC-convenant geen informatie mag delen. Hier blijkt dus sprake van een misvatting of onwetendheid over elkaars mogelijkheden en taakstellingen.

Verder leven er ideeën over het uitbreiden van het handhavingsknelpunt. Momenteel is deze enkel te gebruiken voor liquide middelen, terwijl het ook denkbaar is om een breder handhavingsknelpunt te gebruiken. Zo suggereren

respondenten een handhavingsknelpunt voor drugs en om het te verbieden van de burgerluchtvaart naar General Aviation. Op Rotterdam The Hague Airport is het hele vliegveld als handhavingsknelpunt gedefinieerd.

Tot slot zijn er op het gebied van liquide middelen ook nog 'blinde vlekken'. Zo zijn de integrale acties gericht op contant geld, maar is er geen zicht op digitale en andere geldstromen. Respondenten van de KMar en Belastingdienst noemen de volgende voorbeelden van alternatieve geldstromen: debitcard, creditcard, omgeruild vermogen (geld omzetten in luxe goederen, bijvoorbeeld sieraden of kleding), cryptovaluta, underground banking³⁸, NFT³⁹ ("een postzegel kan al een wallet zijn", R13), airmiles pas, cadeaukaarten (op een cadeaukaart van de Bijenkorf kan maximaal 5000 euro staan, dus met drie van die kaarten zit iemand al boven de grens van 10.000 euro). Ondanks dat niet al deze geldstromen fysiek met het vliegveld worden vervoerd, vraagt een deel van de voorbeelden wel wat van de manier waarop professionals naar de controle kijken. "Je moet het kunnen detecteren. Als ik een strip met een nummer zie, dat zou een code van een wallet kunnen zijn" (R13).

3.4.3 Overige lokale en landelijke initiatieven

Lokaal: Ambtelijk vooroverleg

Het AVO is opgericht door de zogenoemde driehoek-plus Eindhoven en komt periodiek bij elkaar. Hierin zitten acht personen van verschillende organisaties – gemeente, RIEC, politie, Belastingdienst, OM – en heeft als doel om de voortgang van de aanpak van ondermijning te monitoren. Daarnaast bereidt het AVO de driehoek-plus Eindhoven voor. De pijlers van het AVO zijn vastgelegd op vastgoed, drugscriminaliteit, preventie met gezag, mensenhandel, seksuele uitbuiting en zorgfraude. De focus ligt vooralsnog niet op Eindhoven Airport. Een respondent legt uit hoe het AVO in zijn werk gaat. Wanneer een van de betrokken partners op basis van bevindingen signalen van ondermijning heeft, deelt deze partner dat in het AVO en bekijkt het AVO of de signalen voor meerdere partijen interessant zijn. Als dat zo is, vraagt het AVO aan de informatieanalist van het RIEC om een startbeeld te maken, daarvoor vraagt diegene bij alle partijen informatie op. Dit beeld wordt gepresenteerd in het AVO. Op basis van het beeld besluit het AVO of het ermee verder gaat of niet. Er kan worden gekozen voor een "korte klap" door "casuïstiek te gaan draaien" of om een integrale aanpak met meerdere sporen op te zetten, bijvoorbeeld in de vorm van een handhavingsknelpunt (R07).

Binnen deze publieke samenwerking zijn er nog geen samenwerkingsverbanden met private partijen op Eindhoven Airport en de omliggende bedrijventerreinen. Een respondent geeft aan dat vanuit zijn organisatie – de gemeente – deze behoefte er wel is en dat de private partijen ook signalen kunnen hebben die relevant kunnen zijn voor de publieke partijen. “De samenwerking is versnipperd over verschillende domeinen” aldus deze respondent (R07), blijkend uit bijvoorbeeld dat er wel contacten zijn vanuit het ruimtelijk domein van de gemeente met het parkmanagement van de bedrijventerreinen, maar niet vanuit de sector veiligheid op ondermijningsgebied.

Lokaal: knock-and-talks op de bedrijventerreinen

De gemeente Eindhoven heeft zich recent ingezet om beter zicht te krijgen op de bedrijventerreinen rondom Eindhoven Airport. Zoals eerder gesteld, liggen direct grenzend aan en oostelijk gelegen ten opzichte van Eindhoven Airport verschillende bedrijventerreinen. Pal aan de luchthaven ligt het oudste en originele bedrijventerrein, dat formeel onder het recentere en daarnaast gelegen bedrijventerrein Flight Forum is gaan vallen. Tot slot is er Park Forum, het meest recente bedrijventerrein ten zuidwesten van Flight Forum. Deze bedrijventerreinen vormen in de context van risico's op ondermijning een van de belangrijke 'blinde vlekken' voor publieke instanties als de gemeente, de politie en de KMar. Geen van deze partijen heeft goed zicht op wat zich mogelijk afspeelt op deze bedrijventerreinen. Zoals eerder gesteld, gaat de KMar als grenspolitie over Eindhoven Airport zelf, het daadwerkelijke vliegveld, en de politie over het terrein eromheen, dat wil zeggen de bedrijventerreinen. Uit de interviews blijkt dat de politie informatiegestuurd werkt: zo lang er geen concrete informatie is, doet zij in principe niets op of rondom Eindhoven Airport en zijn zij er ook niet aanwezig. In hoofdstuk 5 staat de bedrijvenanalyse en de uitkomsten hiervan beschreven. Deze bedrijvenanalyse richt zich op de bedrijven gevestigd op Eindhoven Airport, het originele bedrijventerrein (formeel valt deze onder Flight Forum), Flight Forum en Park Forum. De bedrijvenanalyse die deel uitmaakt van dit onderzoek in opdracht van de lokale driehoek-plus biedt een eerste inzicht in de bedrijven die zich hier hebben gevestigd op basis van verschillende kenmerken.

Om concreet zicht te krijgen op verschillende bedrijven op de bedrijventerreinen heeft de gemeente tijdens de periode van dataverzameling voor dit onderzoek, twee dagen georganiseerd met zogenaamde 'knock-and-talks' bij de bedrijven.⁴⁰ Daarnaast wilden de gemeenteambtenaren een beeld krijgen van ondernemers, hun ervaringen met (georganiseerde) criminaliteit en onveilige

situaties en tevens de ondernemers op hun beurt wijzen op mogelijke risico's van ondermijning. Deze actiedagen met een gezamenlijk vervolg op 21 november 2023 met de bedrijven onder de titel 'Bedrijventerreinen en Veiligheid', hadden tot doel de band van de gemeente met het bedrijfsleven in de directe nabijheid van Eindhoven Airport versterken. De knock-and-talks stonden dan ook in het teken van positieve verbinding maken met de ondernemers en bewustzijn creëren over (risico's op) ondermijning door te luisteren en hen informatie aan te reiken, mede met een tas gevuld met folders over ondermijning, hennep- en xtc-geurkaarten en een Dopper-drinkfles van het Platform Veilig Ondernemen.

Leden van het onderzoeksteam zijn met beide knock-and-talks meegegaan. Tijdens de knock-and-talks was het uitdrukkelijk de bedoeling alleen te 'kijken als burger', maar als er iemand toegang weigert of iets dergelijks dan is dat ook een duidelijk signaal, zo luidde de boodschap. Tegelijkertijd keken de ambtenaren ook naar mogelijke signalen van ondermijning, zoals hennepgeur, een vrieskist, bedden (mensenhandel), onveilige panden. Ook keken ze naar hoe de mensen reageerden op hun komst: vinden ze het raar om met de overheid te praten of houden ze een gesprek af? Zie onderstaand kader voor een beschrijving van hoe de knock-and-talks in zijn werk gingen.

Observatie: knock-and-talks

Tijdens de knock-and-talks op 17 en 20 juli 2023 gingen per dag twee gemeentelijke teams op pad. Beide teams bestonden uit een medewerker van de gemeente en daarnaast ofwel een medewerker van Platform Veilig Ondernemen ofwel een medewerker van het Bestuurlijk Interventie Team Eindhoven (BITE) dat de inhoud en het gebruik van panden in de stad controleert.⁴¹ Elk van deze teams – aangevuld met een meelopende onderzoeker van Bureau Beke – bekeek een deel van het bedrijventerrein; tijdens de eerste dag het initiële bedrijventerreinen en tijdens de tweede dag werd het Flight Forum door twee teams bezocht.

Na een korte bespreking voorafgaand aan het bezoek van het terrein, waarin het doel van de knock-and-talks nog eens uiteen werd gezet, belde de woordvoerder aan bij een bedrijf en probeerde via vragen het gesprek aan te gaan met de aanwezige ondernemers. Standaard vertelde de vertegenwoordiger van de gemeente na het opendoen de reden van zijn komst en wie we waren, om vervolgens vragen te stellen als: "hoe ervaart u de veiligheid op dit bedrijventerrein?", "bent u ooit verdachte situaties tegengekomen?", "zit u al lang hier op het bedrijventerrein?", "weet u hoe u zich kunt beschermen tegen criminaliteit?".

Over de twee dagen spraken de teams met in totaal rond de vijftig bedrijven. Vrijwel alle ondernemers reageerden positief op de komst van het gemeentelijke team en er leek niet veel sprake van wantrouwen ten aanzien van ons als nieuwsgierige bezoekers. Slechts in twee gevallen vroeg een medewerker van een bedrijf om een legitimatie, want “iedereen kan wel zeggen dat hij van de gemeente is”. Op beide dagen hing er een rustige sfeer op en rondom het bedrijventerrein van Eindhoven Airport. Alleen direct rond het vliegveld liepen veel mensen (vrijwel allemaal toeristen) op straat. De politie is niet zichtbaar en de KMar liet zich ook nauwelijks zien, alleen een paar keer om auto’s die verkeerd geparkeerd stonden weg te sturen.

Er zijn maar weinig verhalen naar voren gekomen die wijzen op criminaliteit en onveiligheid, laat staan op ondermijnende criminaliteit. In de context van onveiligheid ging het vooral over verkeersveiligheid (onduidelijke verkeersstromen, gevaarlijke oversteekplekken) en niet of nauwelijks over onveiligheid die verbonden is met bijvoorbeeld georganiseerde drugshandel of mensenhandel. Het ging daarnaast over open deuren en toegangspasjes in de gebouwen waar de bedrijven gevestigd zijn en vrachtwagens die soms in het weekend voor de deur parkeren. Na 18.00 uur zijn we nogmaals een rondje gelopen over het bedrijventerrein en ook toen hing er een rustige sfeer, maar wel meer verlaten dan in de middag. Alleen bij pakketdiensten was bedrijvigheid (DHL bijvoorbeeld). Veel hekken van bedrijven waren al gesloten en als dit niet zo was dan waren de parkeerplaatsen gevuld met auto’s van reizigers (die weten dat het pand leeg staat). Dit viel ook gelijk het meeste op: leegstand van panden.

Na bezoek aan de bedrijven bleek dat ondernemers hier weinig zicht hebben op (mogelijke) criminaliteit. Het veiligheidsgevoel is hoog en er zijn weinig zorgen vanuit de ondernemers. Leegstaande panden in combinatie met het geringe aantal mensen in de avond/nacht (weinig sociale controle, want de meeste mensen werken hier en zijn in de avond weer weg) zouden daarentegen wel risico’s kunnen zijn.

Wat betreft de toekomst van Eindhoven Airport en de omliggende terreinen zijn er grote ambities op het gebied van werken, wonen en recreëren. Daarin blijkt ondermijning geen thema te zijn. Uit de literatuur weten we dat er een relatie bestaat tussen georganiseerde misdaad, vastgoed en witwassen (zie bijvoorbeeld Van Wingerde & Hofman, 2022). Enkele respondenten van de gemeente en politie zijn zich bewust van de risico’s van vastgoed en spreken bijvoorbeeld over

het risico van pandenomloop en spookbewoning. Zo geeft een respondent van de politie aan:

“Doordat men investeert in vastgoed via constructies heb je een kantoor, projectontwikkelaar, makelaarskantoor, financieringsmaatschappij. Via allerlei samenweefsels van verdichtsels weet degene die in zo’n investeringsbureau zit misschien niet eens dat die onderdeel is van een wereld die op een hele andere manier bestaansrecht heeft opgebouwd, op illegale wijze. Wat je dan ziet is dat er zomaar kan gebeuren dat men invloed heeft in de Kamer van Koophandel, ondernemingsverenigingen, politieke partijen” (Ro6).

In de aanpak van de gemeente is er veel aandacht voor vastgoed rondom Eindhoven Airport, maar deze aandacht is vooral economisch en ruimtelijk en weinig gericht op de mogelijke risico’s op ondermijning. Opvallend is bijvoorbeeld dat het bestuurlijk interventieteam (BITE) van de gemeente dat zich bezighoudt met de inhoud en het gebruik van panden in de stad, zich normaal gesproken niet op het terrein rond Eindhoven Airport richt. In de gebiedsvisie van de gemeente ontbreekt het woord ondermijning en ook het parkmanagement van Flight Forum heeft niet of nauwelijks oog voor de mogelijke risico’s op ondermijning.

NSOC-lab Mind Your Step

Tot slot is de Nationale Samenwerking tegen Ondernijnende Criminaliteit (NSOC) een belangrijke samenwerking in de aanpak van ondermijning. Het NSOC is sinds juli 2022 de opvolger van het in 2019 opgerichte Multidisciplinair Interventieteam (MIT) en is een samenwerkingsverband van de politie, het OM, de FIOD, de Douane, de Belastingdienst en de KMar. In de aanpak van ondermijning werken deze organisaties samen vanuit hun eigen bevoegdheden, met als doel om ondermijning bij de kern aan te pakken en duurzaam te verstoren. Daarbij richt het zich op vier focusgebieden: trade based money laundering (TBML), financiële dienstverleners, logistieke dienstverleners, en corruptie en geweld (NSOC, z.d.-1). De NSOC gebruikt in de aanpak onder andere fieldlabs, NSOC-labs genaamd. Een NSOC-lab is een leer- en experimenteeromgeving dat gemiddeld twee jaar loopt, waarbij een klein team bestaande uit medewerkers van NSOC en de andere organisaties één specifiek (hardnekkig) probleem oppakt. Sinds 2021 zijn er elf labs begonnen. Enkele hiervan hebben te maken met (lucht)havens: *Cash Cows* op Schiphol (gericht op vervoer van (crimineel) contact geld via vracht), *#Loading* in de haven van Vlissingen (gericht op cocaïne-

smokkel) en *Mind Your Step* op Maastricht Aachen Airport (MAA) (gericht op het versterken van de weerbaarheid van de luchthaven tegen ondermijning). *Mind Your Step* is ook relevant voor andere luchthavens, blijkt uit sommige interviews en zo meldt NSOC ook op haar website (z.d.-2). Hierbij wordt expliciet verwezen naar de ‘multi General Aviation controles’ zoals die binnen het NSOC-lab *Mind Your Step* voor MAA zijn ontwikkeld. Het *Mind Your Step* is daar gestart op basis van het ondermijningsbeeld RIEC Limburg over deze luchthaven. Uit dit ondermijningsbeeld heeft *Mind Your Step* vijf thema’s gekozen, waaronder General Aviation.

Hiaten in de huidige Europese wetgeving maken het weliswaar mogelijk dat kwaadwillende personen gebruik maken van General Aviation, maar over het daadwerkelijke misbruik is tot nu toe nog (relatief) weinig bekend. Binnen *Mind Your Step* werken de KMar, Douane en luchtvaartpolitie vanuit een gezamenlijke focus op, onder andere, General Aviation. Zij werken deels op basis van risicoanalyses aangereikt vanuit de moederorganisaties en deels op basis van de agenda-ruimte van de partners. Elke partner oefent zijn/haar taak uit vanuit de eigen bevoegdheid; de gezamenlijkheid zit in het gezamenlijke moment en de toegevoegde waarde van de aanwezigheid van de anderen, waardoor er indien nodig onmiddellijk kan worden opgetreden. Bij controles op General Aviation in het kader van *Mind Your Step* start de Douane de controle, de luchtvaartpolitie is erbij voor onder andere de controle van de piloten en de KMar voor wat betreft de paspoortcontrole. Als de Douane op strafbare feiten stuit dan kan de KMar vanuit het samenwerkingsverband onmiddellijk handelen. General Aviation-klienten worden nu geconfronteerd met zogenoemde multi General Aviation controles, waar ze eerder nooit mee te maken hadden. Na uitleg hierover en door rekening te houden vanuit de partners met het werkproces waren zij positief over de controles en begrepen ook waarom de controles plaatsvonden, aldus een respondent. Eerder is het niet gelukt om multi-controles op General Aviation in te richten, maar nu met hulp van NSOC wel, aldus een respondent

Over de resultaten van het lab kon gedurende het onderhavige onderzoek nog niet veel bekend worden gemaakt. In termen van samenwerking in een lab zoals de NSOC-labs, zijn er al wel wat aandachtspunten, aldus een respondent. Zo zijn voor een dergelijke aanpak gemotiveerde mensen met sociale vaardigheden die elkaar goed leren kennen cruciaal, waarbij mensen nodig zijn die verbindend zijn, innovatief en conceptueel denken en die ondanks teleurstellingen en frustraties volhardend zijn in hun wens resultaten te boeken. Daarnaast moeten er vanwege beperkte capaciteit keuzes worden gemaakt en kunnen de betrokken leden van het lab zich niet overal op richten, zijn kennis over elkaars taken, bevoegdheden

en gelaagdheid van organisaties van belang en kan informatie niet altijd gedeeld worden door de huidige wetgeving, waarbij organisaties wel grenzen kunnen opzoeken. Een ander belangrijk punt is het feit dat de functionarissen in het lab deze gerichte aanpak van ondermijning ‘erbij doen’, waar er mogelijk meer bereikt zou kunnen worden als er mensen voor worden vrijgemaakt, zoals blijkt uit onderstaande uitspraak:

“Het enige wat ik ons nog wel zou gunnen... [...] iedereen doet de fieldlabs ernaast. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat bij een thema als ondermijning, dat je drie of vier mensen volledig vrij moet maken om er dedicated minimaal een jaar mee aan de slag te gaan. Dan merk je dat je er veel meer uithaalt. Zij houden zich hier continu mee bezig. [...] Dat je vanuit dat probleem of de vraagstelling waaruit je werkt, de voortgang, dat je komt tot de kern van de zaak; tot alternatieve interventie[s] en de uitvoering daarvan. Dan helpt het als je daar continu mee bezig kan zijn. Ik ben ervan overtuigd dat je op thema’s maar een klein groepje dedicated personen nodig hebt. Maar in de praktijk is het lastig te organiseren” (R72).

Op verzoek van het RIEC Oost-Brabant is Mind Your Step bereid om de werkwijze van de multi General Aviation controles ook te laten landen op Eindhoven Airport, rekening houdend met eventuele afwijkende lokale aspecten. De initiële planning was om al in 2023 met behulp van Mind Your Step te gaan starten met multi General Aviation controles in Eindhoven, zo gaf een respondent aan, maar zover bekend is dit nog niet gebeurd. Inmiddels zijn er ook ontwikkelingen geweest dat Eindhoven Airport wil stoppen met de General Aviation-vluchten vanaf Eindhoven (zie paragraaf 2.1.2). Het gaan uitvoeren van multi General Aviation controles met hulp van Mind Your Step blijkt nog steeds een actueel thema in afstemming met het RIEC en lokale partners.

3.5 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we de brede aanpak op en rondom Eindhoven Airport van private en publieke actoren op het gebied van veiligheid, criminaliteit, integriteit en (zijdelings en specifiek) ondermijning in kaart gebracht. De beveiligingsmaatregelen en het toezicht op Eindhoven Airport zijn vastgelegd, goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid en getoetst aan de geldende BBLV wet- en regelgeving. Deze beveiligingsmaatregelen kenmerken zich bovendien in hun integraliteit, gelaagdheid en onderlinge samenhang. Eindhoven Airport voldoet

daarmee aan alle formele vereisten. In dit hoofdstuk hebben we niet zozeer deze formele beveiligingsmaatregelen beschreven en gereproduceerd, maar vooral gekeken naar de kwetsbaarheden in de beveiligingsmaatregelen door de ogen van allerhande professionals werkzaam op en voor Eindhoven Airport. Zij hebben allemaal hun eigen professionele ervaringen met de verschillende beveiligingsmaatregelen en zien of menen daarin ook allerlei kwetsbaarheden te zien. Met deze kennis kunnen we in combinatie met kennis over de geregistreerde criminaliteit, beschreven in hoofdstuk 6, aanbevelingen doen over de aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport.

De beveiligingsmaatregelen op Eindhoven Airport komen grotendeels voort uit belangen van vliegveiligheid en een veilig vliegveld. Veiligheid staat voorop, maar dit kan niet los worden gezien van commerciële belangen. Een veilig vliegvervoer is essentieel voor de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport en gelieerde private partijen. Het smokkelen van illegale goederen of personen via de luchthaven raakt Eindhoven Airport niet op dezelfde manier als een kaping of bomontploffing zou doen. Het tegengaan van georganiseerde criminaliteit is daarmee geen wettelijke taak noch een natuurlijke prioriteit en moet Eindhoven Airport zich echt eigen maken. Inmiddels en zeer recent is Eindhoven Airport hier op verschillende manieren mee bezig.

Een gevolg van de focus van de beveiligingsmaatregelen op Eindhoven Airport is dat er in de controles van passagiers en personeel gelet wordt op explosieven, wapens en andere gevaarlijke stoffen en voorwerpen voor in het vliegtuig of op het vliegveld – dat wil zeggen die voor een explosie of geweldsincident kunnen zorgen – maar niet expliciet en structureel op illegale goederen die gesmokkeld kunnen worden, zoals drugs of geld. Dit komt voort uit wettelijke verplichtingen, taakstellingen van de particuliere beveiliging, de KMar en de Douane, het vrije verkeer van personen en goederen binnen Schengen/de EU en capaciteitstekorten als gevolg van wet- en regelgeving bij de Douane en KMar.

In de kwetsbaarheden die we hebben geconstateerd voortkomend uit de aanpak en afgaande op respondenten kunnen we verschillende categorieën destilleren. Ten eerste zijn er kwetsbaarheden voortkomend uit de taakstellingen en focus van de controle, waardoor er potentieel veel drugs en geld wordt gesmokkeld, aangezien hier niet (structureel) op gecontroleerd wordt. Dit geldt nog sterker voor het vliegvervoer via General Aviation, aangezien hier in lijn met wet- en regelgeving ook geen securitycontrole plaatsvindt.⁴² Ten tweede zijn er mogelijk-kerwijs kwetsbaarheden die te maken hebben met de procedures op Eindhoven Airport: procedures die zoals respondenten signaleren niet consequent zouden worden nageleefd (toegang door sluisdeuren, controleren van de Eindhoven

Airport-pas) en interne controle die onvoldoende is ingebouwd (vier-ogen-principe). Ten derde zijn er kwetsbare locaties op en rondom Eindhoven Airport, vanwege een gebrek aan toezicht (bagagehal, bedrijventerrein en de aeroclub op het terrein van de luchtmacht). Ten vierde zijn er kwetsbaarheden door een focus op bedrijfsvoering en personeelskrapte, waardoor er signalen zijn dat de screening niet altijd goed wordt nageleefd en er potentiële risico's zijn door de kwaliteit en achtergrond van personeel. Ten vijfde zijn er kwetsbaarheden voortkomend uit beperkingen verbonden met wet- en regelgeving: de beperkte screeningsfrequentie van personeel die met de recente invoering (2022) van automatische alertering⁴³ bij de AIVD ondervangen zou moeten zijn, het niet mogen delen van informatie over personeel van wie de toegang tot Eindhoven Airport ontzegd wordt en het niet mogen delen van opsporingskennis over een (potentiële) medewerker die niet helemaal 'zuiver' lijkt.

Wel heeft Eindhoven Airport sinds kort meer aandacht gekregen voor ondermijning en dan vooral op het gebied van integer personeel dat zich niet inlaat met criminele activiteiten, door Eindhoven Airport ook wel insider threat genoemd, ofwel corruptie. De aanduiding insider threat is wat misleidend omdat deze zogenaamde insiders nadrukkelijk verbonden zijn met de buitenwereld, lees criminele omgeving. Deze aandacht uit zich vooral in het kenbaar maken aan personeel waar zij situaties van ondermijning kunnen melden en beginnende aandacht in trainingen, maar het staat nog in de kinderschoenen. Daarbij lijkt de kennis en het bewustzijn ook nog niet volledig op de werkvloer te landen (hierover meer in hoofdstuk 4). Dit is iets wat mogelijk tijd en meer aandacht nodig heeft.

Tot slot zijn er beloftevolle samenwerkingsinitiatieven ontplooid in de vorm van het Team Ondermijning Luchthaven (TOL) van de KMar en het handhavingsknelpunt liquide middelen. Het TOL kampt met een capaciteitstekort en onzekerheid over het voortbestaan van het team, maar het zou gezien de resultaten goed zijn als een dergelijk team structureel vorm kan krijgen met een meer informatiegestuurde werkwijze. Mensenhandel heeft bij de KMar recent ook meer aandacht gekregen. Het handhavingsknelpunt is een goede ontwikkeling in het kader van integrale samenwerking en zou breder dan liquide middelen vorm kunnen krijgen.

Eindnoten

1. Het toegangsbeleid berust op een wettelijke basis en is een uitwerking van internationale en nationale regelgeving. In het Toegangsbeleid toont Eindhoven Airport een piramide van de opbouw waar de regelgeving op is gebaseerd, met van boven naar beneden: ICAO Annex 17 Security Doc 8973/9; ECAC Doc 30; EU Verordeningen 300/2008, 272/2009, 1254/2009, 2015/1998 Commissie Besluit C(2015)8005; Luchtvaartwet Art 37 afd 3a t/m i; Nationaal Programma voor de Beveiliging Burgerluchtvaart (NCASP); Beveiligingsplan Eindhoven Airport; Handboek Security; Toegangsbeleid; Huisregels Eindhoven Airport (Eindhoven Airport, 2022b: 10).
2. Schriftelijke communicatie KMar (d.d. 1 maart 2024).
3. Voor een beschrijving van de verschillende soorten toegangspassen zie in de volgende paragraaf 3.2.2 het kader met de titel 'Soorten Eindhoven Airportpassen'.
4. Zie Wet veiligheidsonderzoeken (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0008277/2015-09-01>).
5. Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.
6. Volgens het wegingskader wordt gekeken naar de volgende delicten: a. gebruik of handel in hard drugs; b. handel in grotere hoeveelheden softdrugs; c. voorhanden hebben of handel in vuurwapens of schijnvuurwapens; d. zwaardere vormen van diefstal, inbraak of heling; e. verduistering, oplichting of valsheid in geschriften; f. misdrijven tegen het leven gericht; g. openlijke geweldpleging of zware vormen van mishandeling; h. afpersing of afdreiging; i. misdrijven tegen de veiligheid van de Staat; j. deelneming aan een criminele organisatie of deelneming aan de voortzetting van een verboden en ontbonden rechtspersoon; k. luchtvaartmisdrijven of l. andere feiten die een risico kunnen opleveren voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (Staatscourant, 1997).
7. Schriftelijke communicatie KMar, 7 juni 2024. Cf. <https://justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/toestemming-medewerkers>.
8. Onder de Demarcated Area vallen "beperkt toegankelijke gebieden die daartoe door de exploitant als afgebakende zone zijn aangewezen, die niet openbaar zijn en waarvoor volledige controle op toegangsverlening geldt" (Eindhoven Airport, 2022b: 43).
9. Om de anonimiteit van respondenten niet in gevaar te brengen, hebben we deze uitspraken niet geverifieerd. Vanuit hun professionele betrokkenheid beschrijven zij hun ervaringen met het toegangsbeheer.
10. Zowel het beveiligingsbedrijf zelf, Eindhoven Airport N.V. als de KMar voeren steekproeven uit op het gebied van x-ray kijken, fouilleren, visiteren en pascontroles. Naar de resultaten van welke organisatie(s) de respondent hier precies verwijst, is onduidelijk.
11. De KMar speelt geen rol bij het innemen van de luchthavenidentiteitskaarten.(schriftelijke communicatie KMar, 11-6-2024)
12. Met insider threat wordt "het risico op criminaliteit waarbij een medewerker met een Luchthavenidentiteitskaart betrokken is" (Eindhoven Airport, 2022b: 15) bedoeld en kan ook 'corruptie' onder worden verstaan.
13. Deze controle op verboden voorwerpen is niet beperkt tot het vliegtuig maar omvat ook de luchthaven (schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024).
14. Respondenten maken in de interviews gebruik van verschillende termen als een screening, securitycontroles, securitycheck, controles maar gebruiken geen formele juridisch gedefinieerde concepten als 'beveiligingsonderzoek' of 'beveiligingscontrole'. Een 'beveiligingsonderzoek' wordt gedefinieerd als "de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren". Een beveiligingscontrole is hier gedefinieerd als

- “de toepassing van middelen om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te kunnen voorkomen” (art. 3.8 en art. 3.9, VO 300/2008).
15. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024.
 16. Deze “camera’s worden slechts overeenkomstig het cameraplan geplaatst en ingezet op locaties: die vanwege de specifieke aard daarvan een bepaald risico in zich hebben, die gekenmerkt worden door intensieve verkeersstromen of een specifieke functie waarvan bekend is dat bepaalde strafbare feiten op dergelijke locaties worden gepleegd. De camera’s worden afzonderlijk per locatie benoemd en van elke locatie is een afzonderlijk document waarin onder andere de motivatie zoals bedoeld in artikel 3, tweede lid van het besluit staat” (Staatscourant 2020, 2377).
 17. In Verordening (EU) nr. 1254/2009 staan de criteria vastgelegd waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen vast te stellen die een passend beschermingsniveau garanderen op basis van een [lokale] risicobeoordeling (zie Verordening 2009/1254).
 18. Hoe vaak dit gebeurt is ons niet duidelijk geworden.
 19. De KMar stelt dat dit te maken heeft met de omstandigheid dat deze beveiligingsmedewerkers “enkel getraind zijn conform de BBLV-wet- en regelgeving en daar de focus op moet liggen” (schriftelijke communicatie, d.d. 1 maart 2024).
 20. De KMar stelt dat dergelijke apparatuur “niet simpelweg in te stellen [is] voor detectie van smokkelwaar. BBLV-apparatuur en algoritmes worden specifiek ontwikkeld en getest voor het detecteren van de BBLV-verboden voorwerpen.”(schriftelijke communicatie KMar, d.d. 7 juni 2024).
 21. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024.
 22. Zie het kader in paragraaf 2.1.4 voor een uitleg over (N)EU-bestemmingen en het kader in paragraaf 2.2.4 voor een uitleg over de taakstelling van de Douane.
 23. Zie ook de bestemmingenkaart in paragraaf 2.1.4.
 24. Zie ook het kader in paragraaf 2.2.4 voor een uitleg over de taakstelling van de KMar.
 25. Andere criteria voor grenscontrole binnen het Schengengebied zijn dat maatregelen geen grenstoezicht tot doel mogen hebben, gebaseerd moeten zijn op algemene politie-informatie en -ervaring met betrekking tot mogelijke bedreigingen van de openbare veiligheid en dat ze moeten worden gepland en uitgevoerd op een manier die duidelijk verschilt van de systematische controles van personen aan de buitengrenzen en op basis van controles ter plaatse worden uitgevoerd (Rodrigues & Van der Woude, 2018).
 26. Schriftelijke communicatie KMar (d.d. 7 juni 2024).
 27. Respondenten – als Ro5 en Ro13 – spreken vaak niet over specifieke vormen van controle in de zin van verdovende middelen, grenscontrole of BBLV.
 28. Schriftelijke communicatie KMar (d.d. 7 juni 2024). Zie ook het onderscheid tussen een toegangscontrole en een beveiligingsonderzoek (art. 3.8 & art. 3.10, VO 300/2008).
 29. In hoeverre de ‘uitsluiting van controle van de crew’ mogelijkermits samenhangt met verordening EU 1254/2019 waarin mogelijke gelegitimeerde afwijkingen van de standaardbeveiliging worden omschreven, is onduidelijk.
 30. Zie <https://www.politie.nl/informatie/taken-van-de-luchtvaartpolitie.html>.
 31. De KMar hanteert niet de term ‘luchtvaartbenodigdheden’, maar ‘vluchtbenodigdheden’ (schriftelijke communicatie, d.d. 1 maart 2024). In de uitvoeringsverordening staat: “Vluchtbenodigdheden [zijn] alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht”. Uitzon-

deringen hierop zijn handbagage, voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen en, tot slot, bedrijfspost en -materiaal van de luchtvaartmaatschappij (Uitvoeringsverordening 2015/1998, hoofdstuk 8.o.2., document 32015R1998).

32. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024.
33. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 7 juni 2024.
34. Schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024.
35. Intakers zijn gecertificeerde rechercheurs die verantwoordelijk zijn voor het proces van intake en aangifte (schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024).
36. Het doel van het handhavingknelpunt wordt genoemd in een evaluatie van het handhavingknelpunt, die voor het onderzoek is gedeeld door de KMar.
37. Over het al dan niet bijhouden van bedragen onder de 10.000 euro door de Douane is op basis van verschillende respondenten geen eenduidig beeld ontstaan. Een respondent (R16) geeft aan: "Als iemand tien keer gesnapt wordt met 9.999 euro [...] Dat houd ik niet bij, dat mag ik niet bijhouden," waar de Douane in schriftelijke communicatie (d.d. 1 maart 2024) schrijft dat de Douane ook bedragen onder de 10.000 euro kan registreren.
38. Underground banking (ook wel Hawala bankieren genoemd) staat voor netwerken van illegale bankiers die de geldstromen van de onderwereld faciliteren. Daarbij wordt contant geld beschikbaar gesteld aan iemand in een ander land door middel van een gegenereerde code. Kleine ondernemers evenals criminele vermogensbeheerders spelen hierin een rol (Platform Veilig Ondernemen Brabant-Zeeland, z.d.).
39. NFT betekent non-fungible token (niet vervangbare token) en staat voor een uniek digitaal certificaat, waarmee iemand kan aantonen dat iets (bijvoorbeeld een afbeelding) van diegene is. De verkoop van NFT's wordt vastgelegd op de blockchain (een digitaal logboek van allerlei transacties) (NOS, 2024c).
40. Van origine komen deze knock-and-talks uit de Verenigde Staten en sinds een aantal jaren worden ze ook in Nederland in verschillende settings uitgevoerd. Zo bezocht de Nederlandse politie in 2018 verschillende personen thuis die drugs op het darkweb hadden gekocht, om zo de vermeende anonimiteit van het darkweb te doorbreken (Verlaan, 2018). Andere voorbeelden van knock-and-talks betreffen acties in Utrecht waarbij een gecombineerd team van politie en veiligheidsambtenaren lokale winkeliers bezocht. Een vergelijkbare formule werd ook toegepast op het bedrijventerrein in Eindhoven.
42. Op basis van Vo 2009/1254 worden op bepaalde categorieën vluchten, niet zijnde Burgerluchtvaart, alternatieve beveiligingsmaatregelen toegepast (schriftelijke communicatie KMar, d.d. 7 juni 2024).
41. De Douane is niet bij deze initiële knock-and-talks betrokken geweest, maar geeft wel aan een rol voor henzelf te zien vanuit de constatering dat het hier om goederenstromen gaat waar er in theorie bedrijven kunnen zijn die een douanevergunning hebben (schriftelijke communicatie Douane, d.d. 1 maart 2024). Zie voor meer informatie over BITE: <https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/veiligheid/ondermijning>.
43. Ook de noodzakelijke politietoestemming voor medewerkers van een beveiligingsbedrijf om hun werk in de burgerluchtvaart te mogen doen, speelt hierbij een rol (schriftelijke communicatie (KMar, d.d. 7 juni 2024). Voor verdere informatie over screenen en automatische alertering, zie de subparagraaf 'Kwetsbaarheden van de screening voor toezicht en opsporing' in 3.2.1.

4

Blinde vlekken en de vele gezichten van ondermijning op Eindhoven Airport



4.1 Inleiding

Een van de opmerkelijke zaken tijdens de vele interviews die wij hebben gevoerd met professionals werkzaam op Eindhoven Airport betreft het grote aantal wijzigingen naar 'blinde vlekken' als het gaat om ondermijning. Voor veel professionals werkzaam op of direct rondom Eindhoven Airport vormt de zogenaamde 'blinde vlek' een belangrijk thema. Zij gebruiken hier ook allerlei termen voor zoals 'black spots', 'zwarte vlekken', 'black boxes' of 'witte vlekken'. Illustratief voor het belang van dit thema is een groepsinterview met verschillende vertegenwoordigers van de politie waarbij één van hen stelt: "Ik denk dat de grootste conclusie is dat wij het [Eindhoven Airport] een *black spot* vinden. We weten dat er ondermijning plaatsvindt, maar wat nou precies?" (R38). Dit is het begin van wat heen en weer gepraat waarbij blinde vlekken, taakstellingen, verwachtingen en samenwerking met elkaar wordt verbonden. Het gesprek ontvouwt zich als volgt:

R43: "Dat is ook de reden dat we opdracht hebben gegeven voor dit onderzoek." R38: "We hadden ook gewoon van start kunnen gaan en dan hadden we successen van 26.000 euro gehad." R43: "Wie zegt dat het hier ook zo speelt als in Amsterdam en we moeten slimme keuzes maken." [...] R39: "Ik denk dat de hoofdmoot is: wat is de doelstelling van de KMar? Is dat ondermijning aanpakken? Wat is de hoofdmoot van Flight Forum, daar speelt ondermijning geen rol." R43: "Hebben wij zicht op General Aviation? Denk het niet." R39: "De oren vielen van mijn hoofd toen de Douane zei: we mogen daar niet controleren, terwijl in de douanewet staat dat ze daar bevoegdheden mogen uitoefenen".

Afgaande op hoe deze professionals over blinde vlekken spreken, kunnen deze het beste gedefinieerd worden als specifieke geografische gebieden, actoren dan wel processen waar de professional vanuit zijn of haar organisatie onvoldoende kennis van heeft, in het bijzonder voor wat betreft criminaliteit en ondermijning. Deze blinde vlekken gaan altijd samen met specifieke aannames over de aard en/of de ernst en omvang van de ondermijnende criminaliteit op deze locaties. Deze aannames kunnen gebaseerd zijn op concrete ervaringen, maar net zo goed 'van-horen-zeggen' zijn of uit de mediaberichtgeving afkomstig zijn. Het mag duidelijk zijn dat deze voorstellingen niet noodzakelijkerwijs hoeven te kloppen. De verschillende partijen op Eindhoven Airport hebben ieder zo hun eigen blinde vlekken.

In het navolgende willen we deze blinde vlekken vanuit de verschillende actoren beschrijven en aangeven welke functies deze blinde vlekken vervullen.

Deze blinde vlekken staan in elk geval een goed begrip van ondermijning op Eindhoven Airport en daarmee een effectieve, op kennis gebaseerde aanpak in de weg. Deze gedachte gaat er echter wel vanuit dat alle professionals een gedeeld beeld van ondermijning hebben. In het tweede deel van dit hoofdstuk gaan we daar op in. Hoe definiëren de verschillende professionals van managementniveau tot de werkvloer, ondermijning? Hoe bewust zijn ze zich van de risico's op ondermijning? En wat betekent dit alles voor de aanpak?

4.2 Een beeld van de blinde vlekken op en rondom Eindhoven Airport

Professionals die zich bezig houden met de controle, het toezicht op en de aanpak van criminaliteit op Eindhoven Airport spreken stelselmatig over drie geografisch afgebakende 'blinde vlekken': General Aviation, de bedrijventerreinen en, tot slot en in iets mindere mate, de Eindhovense Aero Club Motorvliegen. Vrijwel alle geïnterviewde professionals benoemen *General Aviation* als een blinde vlek. Er wordt hierbij verwezen naar de omstandigheid dat er wel vanuit de systemen controle plaatsvindt, maar betrekkelijk weinig fysieke controles van de vluchten, de passagiers, de goederen en de bemanning. Er bestaan allerhande ideeën over de smokkel van drugs, geld of andere voorwerpen via General Aviation. Een politierespondent verwoordt het als: "privévliegtuigjes die niet gecontroleerd worden, mensen die weggaan met tassen. Niemand weet wat er in zit" (R39). Deze beelden over de risico's op ondermijning refereren deels aan de afwezigheid van controlerende instanties en deels verwijzen deze beelden naar de commerciële belangen die samenhangen met GA, zoals een KMar-respondent het verwoordt: "In die kist van GA zitten zakenmannen en partners, 90 procent is goed en die zitten niet te wachten op controle en een hond."(R15).

Vergelijkbare ideeën – maar iets minder frequent geuit – worden er geopperd over de *Aero Club*. Zo ziet de luchtvaartpolitie ondermijningsrisico's bij de *aero club* in het bijzonder bij de niet-Europese vluchten: "die vliegen ook regelmatig naar Engeland op en neer zonder dat ze gecontroleerd worden. Niemand die ernaar kijkt. Hele vrijstaat erachter" (R36). Ook vanuit Eindhoven Airport maakt men zich zorgen:

"Aeroclub [...] is een blinde vlek. Als de aéroclub gaat vliegen naar Engeland, vindt de KMar dat die eerst naar de luchthaven moet komen om paspoortcontrole te doen. Maar dat wil ik niet. Ik wil die gasten niet op mijn platform hebben. Omdat ze niet gecontroleerd zijn" (R67).

Een andere respondent van Eindhoven Airport stelt als we deze persoon vragen naar eventuele risico's op ondermijning via de Aeroclub: "Het zijn wel 'kleine mugjes', het is niet dat ze naar Zuid-Frankrijk kunnen" (R11). Zoals we in paragraaf 2.2.3 hebben beschreven, vliegen de leden van de Aeroclub overwegend lokaal, maar komt het wel degelijk voor dat ze internationaal en ook naar NEU-bestemmingen op vliegen.

Tot slot beschrijven veel professionals het bedrijventerrein in termen van een blinde vlek. Voor de politie, maar evenzeer voor de KMar als de Douane en de gemeente is het bedrijventerrein een blinde vlek. Als deze actoren spreken over het bedrijventerrein als blinde vlek dan maken zij daarbij vaak geen onderscheid tussen de verschillende bedrijventerreinen. Een respondent van de gemeente legt uit waarom het Bestuurlijke Interventieteam Eindhoven (BITE) wel volop in de stad Eindhoven actief is, maar niet op de aanpalende bedrijventerreinen van Eindhoven Airport:

"Als je er over nadenkt... Je hebt het dan ook over het omliggende bedrijventerrein met internationale in- en uitgang, ja, dan heb je wel een punt ja. Private sector kan nog best interessant zijn. [...] Er zijn zoveel dingen die spelen, je krijgt er geen meldingen van dus dat heeft ook niet de eerste prioriteit" (R27).

Dergelijke beelden over deze blinde vlekken suggereren vrijplaatsen voor de georganiseerde misdaad. Deze beelden gaan vrijwel altijd samen met verhalen over de afwezigheid van instanties als de Douane en de KMar. Kennis van deze beelden leert ons iets over de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende instanties als ook over hun kennis van de mogelijke risico's op ondermijning.

De vraag naar de bestaansredenen van deze blinde vlekken dringt zich snel op. Hoe kan het zijn dat professionals belast met handhaving, opsporing en toezicht op en rondom Eindhoven Airport constateren dat zij geen of onvoldoende kennis hebben over verschillende plekken en processen die zij tegelijkertijd associëren met zware criminaliteit en ondermijning? De verklaringen voor de aanwezigheid van deze blinde vlekken zijn divers, maar van belang om te begrijpen hoe de verschillende publieke en private instanties met en naast elkaar werken op en rondom Eindhoven Airport. In het navolgende staan de volgende belangrijkste verklaringen centraal: (1) taakstellingen, (2) werkwijze, (3) prioritering, (4) gevoeligheid, (5) in actie komen en (6) samenwerking.

Een eerste belangrijke reden voor de aanwezigheid van blinde vlekken vormen de *taakstellingen* van de verschillende toezichthoudende en opsporingsinstan-

ties.¹ Zo is de Douane primair gericht op de controle van goederen. Daarbinnen vallen taken die in de aanpak van ondermijning gerelateerd kunnen worden aan ondermijning, zoals de VGEM- of accijnstaken, maar die de Douane niet als zodanig benoemt. Daarom stellen we dat de Douane zich in haar primaire taakstelling recent en in beperkte mate op de aanpak van ondermijning richt. Het particuliere beveiligingsbedrijf op Eindhoven Airport richt zich in zijn controle van passagiers primair op veiligheidsaspecten (waaronder wapens, explosieven) en een systematische controle op drugs en liquide middelen vallen hier buiten: “We zijn hier primair niet bezig met ondermijning maar met het beveiligen van de vlucht” aldus een respondent van de beveiliging (R57). De politie verwoordt dit weer net even anders, maar verklaart Eindhoven Airport als blinde vlek vanuit de verschillende taakstellingen: “Het is een zwarte vlek, onbekend. Eindhoven Airport, uitgaande van vliegveld zelf... dat mag onbekend zijn. Is van de KMar.” Of zoals een van de respondenten van de politie specifiek over GA verwoordt: “We hebben nooit iets gedaan met GA. Dat valt op het luchthaventerrein. Is voor de KMar” (R39).

Een tweede belangrijke reden voor de aanwezigheid van blinde vlekken vormt de *werkwijze* van de belangrijkste actoren die zich kenmerkt in het handelen op basis van concrete signalen en incidenten en minder op basis van beargumenteerde risico's. Het voorbeeld hierboven waarin een medewerker van de gemeente de afwezigheid van het Bestuurlijk Interventieteam op het bedrijventerrein begrijpelijk maakt, onderstreept dit punt volledig. ‘Er kan van alles gebeuren op die plek maar zolang er geen signalen zijn, handelen we niet,’ zo is de centrale gedachte.

Een derde reden voor de aanwezigheid van blinde vlekken vormt de *prioritering* van taken vanuit de organisatie. Zo heeft de politie en ook de gemeente nog maar recentelijk oog gekregen voor Eindhoven Airport en de omliggende bedrijventerreinen. Mede onder invloed van de landelijke aandacht voor ondermijning, de aandacht voor ondermijning op (zee)havens en vliegvelden als Schiphol en Maastricht Aachen Airport, mogelijke verplaatsings- en waterbedefferen en de vele gelden die met de aanpak van ondermijning binnengehaald kunnen worden, spelen in meer of mindere mate een rol hierbij.

In de vierde plaats blijven blinde vlekken ook voortbestaan omdat sommige professionals aangeven dat het ophelderen of in kaart brengen van blinde vlekken gevoelig kan liggen. Met uitspraken als “het ligt gevoelig” refereren respondenten impliciet aan de mogelijke problemen die professionals kunnen creëren als zij deze blinde vlekken op een goede manier in kaart brengen. Een deel van deze ‘gevoeligheid’ is direct gerelateerd aan het specifieke karakter van General Aviation als een van de blinde vlekken. Zo zijn sommige respondenten in het

geval van een meer structurele controle beducht op mogelijke klachten van eigenaren of huurders van vliegtuigen of omdat economische belangen met meer en intensievere controles geschaad zouden kunnen worden. Een respondent van Eindhoven Airport zegt hierover:

“We hebben ooit bij GA de securitycheck gedaan, de passagiers die gecontroleerd werden zagen dat ze gecontroleerd zouden worden en zeiden laat de kist maar naar Antwerpen vliegen, we rijden wel naar Antwerpen” (R67).

Daarnaast ligt General Aviation überhaupt gevoelig in de maatschappelijke discussies over milieubelasting, waar “bijvoorbeeld privévluchten passagiers komen brengen en dan leeg teruggaan” (R46). De gevoeligheid laat zich ook naast het specifieke karakter van General Aviation op een wat algemenere manier duiden. Het inzichtelijk maken van blinde vlekken brengt ook met zich mee dat de aangewezen partijen verantwoordelijkheid moeten nemen zonder dat succes verzekerd is. Dit brengt met zich mee dat de instanties *in actie moeten komen* waarbij het soms eenvoudiger of strategischer is om passief te blijven en af te wachten. In actie komen stelt niet alleen eisen aan de capaciteit van een toch al overbelaste organisatie, maar ook aan (het vertrouwen in) de kwaliteit van de opsporing en het organiserend vermogen van desbetreffende organisaties. Ook dit zouden wij als een gevoeligheid willen typeren die er mede aan bijdraagt dat blinde vlekken blijven bestaan.

Tot slot, professionals stellen ook dat blinde vlekken kunnen ontstaan en voortbestaan vanwege een afwezige of gebrekkige *samenwerking* tussen de belangrijke organisaties en opsporingsinstanties. Zo wijzen sommige professionals werkzaam bij de politie – zoals in het openingscitaat van deze paragraaf – concreet naar de KMar als direct verantwoordelijke organisatie voor het toezicht en de aanpak van alle criminaliteit op Eindhoven Airport. Tegelijkertijd richt de KMar zich gegeven haar taakstelling en een goede samenwerking met de politie ook op criminaliteit op de bedrijventerreinen buiten Eindhoven Airport. Dit leidt er juist toe dat de politie – de eerst verantwoordelijke voor de veiligheid en de aanpak van criminaliteit op de bedrijventerreinen – door haar fysieke afwezigheid in vergelijking met de KMar beduidend minder kennis heeft van deze omgeving en dit als zelfversterkend effect op deze wijze ook niet verder zal opbouwen.

Er zullen ongetwijfeld nog meer redenen zijn aan te voeren om het (voort) bestaan van blinde vlekken in de handhaving, opsporing en aanpak van ondermijnende zware criminaliteit op Eindhoven Airport te begrijpen. Op centraal beleidsniveau duiden ambtenaren ook het belang van het oplossen van deze

blinde vlekken om de aanpak te verbeteren. Zo wijzen professionals die zitting hebben in de driehoek-plus er op dat er allerlei initiatieven – waaronder het handhavingsknelpunt Iepenspinkveer en het onderhavige wetenschappelijke onderzoek – lopen om de huidige bestaande blinde vlekken in kaart te brengen om van daaruit een gefundeerde aanpak te kunnen formuleren. Een vertegenwoordiger van het OM omschrijft dit als volgt:

“Als eerste scherp krijgen met wat voor vraagstuk we te maken hebben. Vanuit daar toewerken naar plannen van aanpak. We zitten periodiek met elkaar in overleg. Je bepaalt samen de agenda. Eindhoven Airport is een van die vraagstukken. [...] Omdat we dit belangrijk vinden, hebben we uiteindelijk een handhavingsknelpunt opgesteld. De driehoek-plus heeft gezag. Uiteindelijk is dit onderzoek gestart, dat is er ook een gevolg van” (R12).

De aanname hierboven verwijst naar de gedachte dat een grondige kennis van de fenomenen cruciaal is voor een succesvolle aanpak van ondermijning. Om ondermijning serieus tegen te kunnen gaan, volstaat het niet om louter achteraf op basis van incidenten en signalen te reageren, maar is het belangrijk – zo is de gedachte – om op basis van kennis van de problematiek en de verschillende locaties en de processen die zich hier afspelen de juiste beleidsmatige aanpak te kunnen implementeren. Met een adequate kennis van de risico's op ondermijning op en rondom Eindhoven Airport die door alle partners in de aanpak en opsporing wordt gedeeld, komt – zo luidt de aanname – een effectievere aanpak van ondermijning in beeld. Tot op heden zijn de verantwoordelijke instanties op Eindhoven Airport bezig met het verzamelen van deze adequate kennis door de blinde vlekken met het oog op de mogelijke risico's op ondermijning in kaart te brengen. Maar het succes van een effectievere aanpak hangt niet alleen samen met de aanwezigheid van kennis, maar ook met een gedeelde definitie van ondermijning bij alle betrokken actoren. In de volgende paragraaf besteden we hier aandacht aan.

4.3 De vele gezichten van ondermijning

Een sterke focus op het verzamelen van adequate kennis over de problematiek om zo goede keuzes voor de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport te kunnen maken, volstaat niet. Want waar hebben we het feitelijk over als we het over ondermijning hebben en hebben alle professionals een gelijksoortig beeld van ondermijning? Of kijken zij naar verschillende zaken en als dat zo is, wat betekent dat voor de aanpak? We hebben aan vrijwel alle respondenten

gevraagd hoe zij ondermijning definiëren. In het navolgende beschrijven we allereerst het perspectief op ondermijning vanuit de professionals werkzaam bij publieke instanties en daarna vanuit het perspectief van de private partijen.

4.3.1 Ondermijning en professionals werkzaam bij publieke instanties

Als we kijken naar de verschillende publieke instanties (politie, Douane, KMar, FIOD, gemeente, Belastingdienst, OM) dan is er opvallend veel overeenkomst in de visie of definiëring van ondermijning. Vrijwel alle respondenten werkzaam bij deze instanties presenteren een brede en algemene definitie van ondermijning als ‘daar waar de onderwereld de bovenwereld raakt’. Drie citaten van respondenten werkzaam voor drie belangrijke publieke partijen op Eindhoven Airport:

“Daar waar de criminelen of bedrijven met criminele intenties verweven raken met legale structuren. Waar de vermenging plaatsvindt van onderwereld en bovenwereld” (R09).

“Ondermijning is dat door crimineel handelen geld wordt verdiend en invloed wordt gekocht, tussen haakjes, in de maatschappij” (R06).

“Voor mij is het echt daar waar onderwereld en boven bij elkaar komen, elkaar beïnvloeden en daarmee zeg maar beschadiging aanbrengen aan datgene wat wij met elkaar hebben afgesproken: rechtmatigheid en dat type dingen“ (R16).

Sommige respondenten spitsen hun beeld van ondermijning toe op hun eigen werkveld, zoals een ambtenaar werkzaam bij de gemeente: “hoe de onderwereld de bovenwereld infiltreert. Leefbaarheid en openbare orde in de stad aantast” (R07). Of vragen zich hardop af of ondermijning wel tot hun werkveld hoort, zoals een medewerker van de Belastingdienst (R05): “Ondermijning is waar de onderwereld en bovenwereld elkaar raken en verweven raken. Lastig punt, is de Belastingdienst hier wel van? Wij voeren toezicht uit op het volledig doen van belastingaangifte. Het maakt ons niet uit hoe je geld verdient, als je er maar belasting over betaalt”. Het zijn omschrijvingen van ondermijning die veelal van Eindhoven Airport zijn losgekoppeld. Op het moment dat respondenten ondermijning toepassen op Eindhoven Airport dan worden er vooral concrete fenomenen weergegeven, zoals in het voorbeeld van een vertegenwoordiger van het OM die stelt “verdovende middelen, vervoer contanten, mensenhandel, mensen-

smokkel. Die thema's kom je tegen" (R12). Het merendeel van de respondenten dat werkzaam is bij een van de publieke instanties komt met dergelijke klassieke fenomenen op de proppen. Hoe bij deze concrete fenomenen de 'onderwereld' en de 'bovenwereld' elkaar raken en beïnvloeden, wordt in de beschrijvingen zelden duidelijk. Om ondermijning te concretiseren op Eindhoven Airport, spreken beduidend minder respondenten spontaan over 'corruptie' zoals onderstaande respondent werkzaam bij de Douane:

"Mensen die op de luchthaven werken, moeten we ons daar niet eens op focussen? Wat moet die vent die aan het vliegtuig sleutelt nu bij de taxfree shop? Medewerkers die door organisaties hier zijn neergezet. Dat is pas echt ondermijning" (R19).

Opvallend in bovenstaand citaat is niet alleen de verbinding met Eindhoven Airport die nu wel wordt gelegd maar ook het onderscheid dat gemaakt wordt tussen 'ondermijning' en 'echte ondermijning'. Daarnaast is er een klein aantal respondenten, zoals een professional werkzaam bij de politie, die een relatie veronderstellen tussen (risico's op) ondermijning en vastgoed.

"Ik zou heel benieuwd zijn, in de omgeving Flight Forum, wie zijn nu de eigenaren, wat is daarvan bekend, hoe ziet dat eruit. En het kan best zijn dat het allemaal goede mensen, goede ondernemingen zijn, allemaal prima. Maar wat je merkt is dat ze het ook soms niet doorhebben, als een investeringsmaatschappij komt en die zegt: 'ik wil dat woonblok of dat bedrijventerrein van je kopen'. Dat ziet er dan goed uit en goede papieren en Kamer van Koophandel en internationaal, prospectpakketjes wat ze allemaal al in portefeuille hebben. En dat kan een hartstikke fout bedrijf zijn. Maar jij hebt dat niet door en begint te onderhandelen, en die gasten hebben geld om te betalen. Die gaan natuurlijk ook het spel meespelen. Kan zomaar zijn dat ze in no time een deel van het bedrijventerrein hebben overgenomen zonder dat je dat door had. [...] Ik zeg niet dat het zo is hè, maar daar liggen nog veel grotere risico's dan in het feit dat het als een hub wordt gebruikt voor het achterland en Eindhoven en Europa. Zitten veel meer in investeringsmogelijkheden, het is goud geld verdienen hier. Als je praat over ruimte en vastgoed" (Ro6).

Kortom, respondenten werkzaam voor de publieke instanties verwijzen bij ondermijning vooral naar het algemene en brede beeld van waarbij 'de onder-

wereld' en 'de bovenwereld' met elkaar verweven zijn. Hoe deze verwevenheid er uitziet, concretiseren zij veelal niet. Bij een eventuele toelichting beschrijven respondenten vooral afzonderlijke fenomenen in de context van mensenhandel en de smokkel van drugs, geld en mensen, en spreken zij beduidend minder over corruptie en het investeren in vastgoed, waar deze verwevenheid juist wel zichtbaar is. Ondernijning blijft daarmee vooral een abstract begrip waar iedereen zijn eigen invulling voor wat betreft fenomenen aan geeft.

4.3.2 Ondernijning en professionals werkzaam bij private bedrijven

In vergelijking met professionals werkzaam bij de publieke instanties, spreken de professionals werkzaam bij private bedrijven op of rondom Eindhoven Airport gevraagd naar ondernijning zelden over de hierboven geconstateerde algemene verwevenheid van criminele en niet-criminele werelden. Vertegenwoordigers van de private partijen zijn concreter en passen ondernijning direct toe op Eindhoven Airport of hun directe werkzaamheden. Zo definieert een medewerker van Eindhoven Airport ondernijning als:

“Heel breed. Twee delen: passagiers en personeel. Ondernijning is als men misbruik maakt van onze luchthaven: drugs, mensenhandel, drugssmokkel, dat soort dingen. En ik zie het als een insider threat-idee, dat personeel daarmee gemoeid kan zijn, die op plekken kunnen komen en in de mogelijkheid kunnen komen om dingen te doen. Al dan niet vrijwillig. Kansen en mogelijkheden zijn er volop“ (R11).

Met ingang van juni 2022 is er aan het *Handboek Safety & Security* een paragraaf specifiek over ondernijning toegevoegd, genaamd 'ondernijning en andere criminele activiteiten'. Het handboek is bedoeld voor iedereen die op Eindhoven Airport werkt en op de eerste werkdag zou een nieuwe medewerker dit handboek moeten ontvangen (Eindhoven Airport, 2022b: 7). In de paragraaf over ondernijning staat beschreven dat Eindhoven Airport criminelen aantrekt, omdat het een logistiek knooppunt is en een toegangspoort tot Nederland en Europa (Eindhoven Airport, 2022b: 14). Er wordt opgeroepen om alert te zijn en verwacht "dat je ieder vermoeden en/of signaal van ondernijning, zoals drugs- of wapenhandel en andere criminele activiteiten, alsmede van (mogelijke) radicalisering en andere vormen van *insider threat* meldt" (Eindhoven Airport, 2022b: 14). Ondernijning wordt in dit handboek als volgt gedefinieerd: "als criminelen uit de onderwereld misbruik proberen te maken van de processen en infrastructuur van de bovenwereld heet dat ondernijning". In de context van Eindhoven

Airport is ondermijning die “criminaliteit waarbij een medewerker die in bezit is van een luchthavenidentiteitskaart betrokken is en/of misbruik maakt van zijn/haar positie of bevoegdheden” (Eindhoven Airport, 2022b: 14). De *insider threat* wordt als volgt uitgelegd: “het risico op criminaliteit waarbij een medewerker met een Luchthavenidentiteitskaart betrokken is” (Eindhoven Airport, 2022b: 15). Voor medewerkers van Eindhoven Airport vormt de *insider threat* een belangrijke focus. Zo vertelt een respondent van Eindhoven Airport:

“Ondermijning is echt het inzetten van luchthavenpersoneel om dingen te doen die niet kunnen of die niet mogen. Waar een passagier een te groot risico loopt, maar een medewerker wat makkelijker doorheen komt. Dat is mijn grootste zorg” (R67).

Voor vele anderen werkzaam voor private bedrijven – zowel de leidinggevenden als de mensen op de werkvloer binnen bijvoorbeeld de afhandeling, schoonmaak en horeca – is ondermijning vaak een onbekend begrip. Desgevraagd geven ze aan dat zij niet weten waar het bij ondermijning over gaat. Een respondent van een horecagelegenheid antwoordt:

“Ik denk dan aan smokkelen van verboden goederen naar airside, met leveranciers, dat is ook altijd spannend. Daar kunnen ook tussen de treetjes cola iets zitten bij wijze van spreken. Ik weet eigenlijk niet precies. Ik denk aan chantage” (R25).

Met het verwijzen naar concrete zaken – zoals de treetjes cola in het citaat hierboven – stellen veel respondenten ook dat het op Eindhoven Airport met ondermijning wel meevalt, zoals onderstaande respondent van Eindhoven Airport:

“... machtsposities, van hogere hand. Dat bestaat hier niet. Ik kan hier niet iemand voorstellen die zijn positie misbruikt, bijvoorbeeld de hoogste directeur, dat is de meest toegankelijke persoon die er is. Bij ondermijning dacht ik aan een machtspositie in de zin van ‘meneer de directeur’, maar dat is hier niet” (R20).

Weer anderen veronderstellen dat alle vormen van crimineel handelen onder ondermijning vallen, zoals deze respondent van het afhandelingsbedrijf: “alle mogelijke manieren waarop criminelen misbruik maken van wat wij doen” (R45). Een andere respondent van de afhandeling stelt: “het risico tot transporteren of

uitvoeren van zaken die niet zouden moeten plaatsvinden. Ik zou denken aan drugs, geld, dat soort zaken. Zaken die er niet doorheen zouden moeten kunnen” (R46). Het valt op dat relatief veel respondenten uit de private hoek spreken over verschillende vormen van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie. Een medewerker van een luchtvaartmaatschappij vertelt: “als dat medewerkers gebruikt worden om criminele activiteiten op te zetten, dat medewerkers verleid worden” (R51). Wellicht hangt de aandacht voor deze vormen van niet-integer handelen samen met een aantal trainingen die de afgelopen maanden hebben plaatsgevonden bij het afhandelingsbedrijf, Eindhoven Airport en het beveiligingsbedrijf waar de risico’s op ondermijning op deze manier in werden geframed. De vele particuliere beelden van ondermijning zijn soms zeer algemeen en vaag zoals in de Cruiffiaanse uitspraak van een van de KMar-respondenten “ondermijning is een compleet beeld, wat je niet hebt” (R80) en soms ook heel concreet waarin één verschijningsvorm wordt uitgelicht.

Voor het vervolg is het nu vooral belangrijk om te realiseren dat alle publieke en private actoren op Eindhoven Airport zich bewust zijn van (mogelijke risico’s op) ondermijning op en rondom het vliegveld. Ondermijning staat bij allen op hun netvlies, maar de kennis over ondermijning varieert. Dat geldt zowel voor de mate van concreetheid als voor de kennis over de verschillende verschijningsvormen en de bijbehorende signalen. Vaak hebben respondenten het over verschillende fenomenen en bovendien is de gedachte ook nog eens dat het met ondermijning op Eindhoven Airport niet zo een vaart zal lopen. Tegelijkertijd blijkt uit ander onderzoek hoe belangrijk het is dat mensen werkzaam in de (lucht)havens zich niet alleen bewust zijn van ondermijning, maar ook over de juiste kennis van de mogelijke risico’s en signalen van ondermijnende criminaliteit beschikken (Staring et al., 2019). Maar hoe herken je signalen als professional als je beschikt over te vage of te eenzijdige beelden van ondermijning? Naast gebrekkige kennis van ondermijning spelen ook andere factoren gerelateerd aan de kenmerken van Eindhoven Airport een rol die het bewustzijn over ondermijning beïnvloeden.

4.4 De Januskop van het ‘kleinschalige en familiale Eindhoven Airport’

Kenmerkend voor Eindhoven Airport in vergelijking met bijvoorbeeld Schiphol is de kleinschaligheid en het hiermee samenhangende familiale karakter. Deze kleinschaligheid heeft vele voordelen voor de passagiers want het is niet alleen overzichtelijk maar passagiers zijn in vergelijking met veel andere vliegvelden

relatief snel door alle controles en bij het vliegtuig. De kleinschaligheid wordt ook door veel respondenten werkzaam op Eindhoven Airport als een voordeel gezien in de onderlinge samenwerking en de gesmeerde afhandeling van allerhande veelvoorkomende processen. Het is relatief gemakkelijk om elkaar te kennen. Twee voorbeelden, allereerst van een respondent van de Douane en vervolgens van een van het beveiligingsbedrijf:

“Voor de passagier heeft kleinschaligheid voordelen. Zo simpel is het denk ik. Als je kijkt naar de cultuur, en ik kijk naar onze teams, veel verder kan ik niet echt kijken. [...] doordat je op zo'n kleine oppervlakte met elkaar werkt, bagage-afhandeling, veiligheid, operationele leiding luchthaven, kent elkaar allemaal. Dat is ook logisch denk ik en ook wel goed” (R16).

“Dat is het voordeel van Eindhoven; de schaal is betrekkelijk overzichtelijk, we hebben goed persoonlijk contact over de verschillende lagen heen, we weten elkaar snel te vinden. [...] Met name met de luchthaven, maar ook wel met [afhandelingsbedrijf]. We hebben ook goed contact met de Marechaussee en de Douane als het nodig is. De Douane zit hier pal tegenover. Dat is een redelijk goed samenwerkend geheel” (R29).

Tegelijkertijd realiseren veel respondenten waaronder ook het management van de verschillende belangrijke particuliere spelers (Eindhoven Airport, afhandeling, beveiliging) op Eindhoven Airport dat ook een relatief klein vliegveld als Eindhoven Airport interessant is voor 'criminelen', waarbij het kleinschalige familiale niet alleen een pré is voor passagiers en personeel, maar ook mogelijkheden met zich meebrengt voor kwaadwillende personen. Een van de respondenten van Eindhoven Airport verbeeldt deze januskop van kleinschaligheid treffend:

“We zijn een echte Brabantse luchthaven, ons kent ons. Wie hier met elkaar werkt, zit 's avonds samen in de kroeg of in het PSV-stadion. Enerzijds ben ik trots op ons kent ons, maar het is ook een gevaar. Ik kan precies weten, jij werkt daar, je komt zo laat binnen. Je kan dat makkelijk afstemmen, omdat je klein bent. Op Schiphol moet je heel goed gaan plannen, met rouleren van taken, dat je elkaar precies op dat moment tegenkomt. Op Eindhoven, ik zeg niet dat het gebeurt, maar het kan wel. Het is nooit echt te onderkennen, want je huurt juist een beveiligingsbedrijf in voor je controles. Als je ziet hoe vriendschappelijk men soms met elkaar om gaat, dan denk ik, ja

dan wordt het wel moeilijker, ook om nee te zeggen tegen elkaar. Al die partnerbedrijven gaan heel amicaal met elkaar om. Aan de ene kant moet je dat koesteren, maar het is ook wel heel gevaarlijk” (R11).

De onderlinge kennis en vriendschappelijkheid vertalen zich volgens sommigen in een lage meldingsbereidheid van collega's op het moment dat er iets opmerkelijks gebeurt. Er lijkt zoveel vertrouwen in elkaar dat de ene collega het laakbare gedrag van een andere collega niet als zodanig ziet, anders interpreteert of bewust negeert. Ook kan het binnen een dergelijke familiale cultuur moeilijk zijn om een verzoek van een collega te weigeren. De familiale sfeer op Eindhoven Airport “is ook een valkuil. Ga maar eens je beste maat aanspreken op gedrag. We kennen wel situaties dat je denkt: als het een ander persoon is, had ik het anders aangepakt” (R23). Ook vanuit de beveiliging stelt een respondent dat het voor hun personeel geen vanzelfsprekendheid is om te melden: “Het blijkt in de praktijk nog wel lastig voor personeel om te melden over anderen. Dat zit in de cultuur” (R29). Deze respondent verwijst hierbij niet zozeer naar de familiale ons-kent-ons-cultuur, maar naar opvattingen waarbij ‘snitchen’ (iemand verklikken) als verwerpelijk wordt gezien. En – het patroon van moeizaam melden begint zich te herhalen – ook het schoonmaakpersoneel beschrijft hoe moeilijk het is naar leidinggevendenden te stappen als collega's fouten lijken te maken. Zo stelt een schoonmaker dat in plaats van onmiddellijk naar de leiding van het bedrijf te stappen, je eerst je collega's binnen het bedrijf gaat helpen. “Je bent vriendjes onder elkaar. Zo moet je met elkaar om kunnen gaan”, aldus deze respondent (R32).

Verschillende respondenten leggen de relatie tussen de kleinschaligheid van hun bedrijf en Eindhoven Airport én sociale controle. Aangezien iedereen elkaar kent, is de sociale controle ook hoog en vallen veranderingen op:

“Onderling is er veel sociale controle! Doordat het een kleine club is. [...] We hebben wel eens gehad dat iemand niet lekker in zijn vel zat. [...] Je houdt elkaar wel in de gaten” (R17).

Het familiale karakter van Eindhoven Airport is mede ingegeven door de kleinschaligheid en de omstandigheid dat sommige personeelsleden hun hele leven al op Eindhoven Airport werkzaam zijn, leidt tot een grote kennis van elkaar en gaat samen met enerzijds een sterke sociale controle en anderzijds ook met het intern of onderling oplossen van allerhande problemen. Melden van vreemd gedrag bij een leidinggevende of bij de instanties als de KMar die hier wellicht wat

mee zouden kunnen, gebeurt niet of nauwelijks. Een respondent van Eindhoven Airport zegt hierover:

“Die cultuur van melden zit er steeds meer in. [...] Meestal hoor je dat in de wandelgangen, dat is dan het probleem wat we hebben, ze [‘het personeel’] melden het nog niet bij de leidinggevenden maar gaan onderling dingen bespreken. Ik ken natuurlijk een aantal mensen van security heel goed, en die komen af en toe wel is met, dit speelt er in de groep en we denken dat die en die gekke dingen aan het doen is. Maar dan is het nog steeds niet de officiële weg. En dat probeer ik er wel in te krijgen. [...] Ze weten niet wat er met een melding gebeurt en weten niet of hun naam genoemd wordt. Daar zijn ze angstig voor. Dat moeten we veel beter gaan uitleggen” (R67).

Tegelijkertijd stellen sommige respondenten, bijvoorbeeld van de KMar, dat de bereidheid om mogelijk niet-integer gedrag te melden niet alleen een probleem is dat bij het personeel op de werkvloer ligt, maar ook bij het management van de grote bedrijven op Eindhoven Airport:

“Nee, wij horen heel vaak verwarmingsbuisverhalen. Die komen via via bij ons terecht. Dat er signalen zijn dat er iemand de laan uitgestuurd is. Dat het gewoon te laat gemeld wordt, dat gaat dan intern niet goed en dat komt dan een dag later bij ons terecht en dan kun je er op dat moment niet heel veel meer mee. De communicatie met Eindhoven Airport gaat wel steeds beter omdat we met [naam AOM van Eindhoven Airport] nauw contact hebben. Maar dat is eigenlijk pas sinds het laatste half jaar. Daarvoor hoorden we nog minder. Eigenlijk hoorden we nooit iets” (R83).

Ook bij publieke organisaties blijkt het melden nog een uitdaging. Vanuit de Douane werd aangegeven dat de drempel om bij de vertrouwenspersoon te melden lager is geworden. Medewerkers geven juist aan dat ze het idee hebben dat er te weinig met hun melding wordt gedaan. Medewerkers durven daardoor nog niet eerlijk genoeg te zijn. Een respondent legt uit waar dat door zou komen:

“Een schaamtegevoel, bang dat mensen weten wie dat er belt. Dat ze nog niet eerlijk genoeg durven te zijn, ten eerste om elkaar ergens intern op aan te spreken op gebied van integriteit. Of ik ben de matennaaiër of ik lijd gezichtsverlies. Een geanonimiseerde melding wordt vaak niet verder doorgezet. Je wil eigenlijk als organisatie zijnde zoveel mogelijk meldingen

kunnen aanpakken. Iemand voelt zich door een bepaalde situatie niet goed. Maar wanneer mensen moeten aangeven wie of wat dan in die situatie zit, zijn mensen bang dat het te herleiden is. Je wordt nog steeds gezien als de verrader. Het is een heel groot taboe om dat te doorbreken” (R74).

4.5 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn we ingegaan op een aantal minder grijpbare factoren die samenhangen met de risico's op ondermijning en effect hebben op de aanpak van ondermijning. Allereerst hebben we een aantal door de professionals aangegeven 'blinde vlekken' beschreven waaronder *General Aviation*, de bedrijventerreinen en, tot slot, de Eindhovense Aero Club Motorvliegen. Deze belangrijkste blinde vlekken gaan samen met allerlei specifieke aannames over de risico's op en de aanwezigheid van ondermijnende criminaliteit. Vervolgens hebben we de aanwezigheid van deze blinde vlekken op een aantal manieren geduid. De belangrijkste verklaringen voor deze blinde vlekken zijn gegeven vanuit een werkwijze die vooral gebaseerd is op signalen, specifieke (landelijke) taakstellingen en prioriteiten van de organisaties, een afwezige of gebrekkige samenwerking, de moeilijkheid om in actie te komen en, tot slot, de 'gevoeligheid' die samen kan gaan met het in kaart brengen van deze blinde vlekken.

Met het in kaart brengen van de blinde vlekken, zo is de gedachte, wordt de kennis over ondermijning verzameld die noodzakelijk is voor een effectieve aanpak van de bijbehorende fenomenen. Maar kennis als zodanig is geen voldoende voorwaarde voor een effectieve aanpak. Deze kennis over wat ondermijning is, hoe de verschillende criminele fenomenen er uitzien en wat de mogelijke risico's zijn, zou idealiter ook bij de verschillende private en publieke instanties op Eindhoven Airport aanwezig moeten zijn. Niet alleen bij het management, maar in alle lagen van de organisaties.

Paragraaf 4.3 staat in het teken van de beelden van ondermijning die de verschillende actoren hanteren. Het is evident dat ondermijning in de ogen van de respondenten vele gezichten heeft. Dat geldt zowel voor de beelden die vanuit de publieke als vanuit de private partijen naar voren worden gebracht. Professionals werkzaam bij publieke instanties verwijzen vooral naar het algemene en brede beeld waarbij 'de onderwereld' en 'de bovenwereld' met elkaar verweven zijn. Maar beide werelden worden nauwelijks geproblematiseerd en hoe deze verwevenheid er uitziet, concretiseren zij maar zelden. De beelden van ondermijning zijn soms zo algemeen zoals in de Cruijffiaanse uitspraak "ondermijning is een compleet beeld, wat je niet hebt" (R80) dat ze een goed begrip van de problema-

tiek in de weg staan. Respondenten beschrijven bij een eventuele toelichting vooral afzonderlijke fenomenen in de context van mensenhandel, drugssmokkel, mensensmokkel en witwassen. Zij spreken zich beduidend minder vaak uit over vastgoedinvesteringen of corruptie waar deze verwevenheid juist wel zichtbaar is. Professionals werkzaam bij de private bedrijven schieten in hun omschrijvingen van ondermijning ook alle kanten op. Zij zijn zo mogelijk nog concreter in het benoemen van hele specifieke (deel)activiteiten en geven daarbij relatief vaak concrete voorbeelden van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie. Dit betekent dat de meeste professionals zich wel degelijk bewust zijn van de risico's op ondermijning, maar dat ze tegelijkertijd een beperkte of te algemene visie hierop hebben.

In 2023 adviseerden de criminologen Nelen, Van Wingerde, Bisschop en Moerland in hun studie naar de lessen van de versterking aanpak georganiseerde drugscriminaliteit om de term ondermijning los te laten. Dit ter bevordering van de grensoverschrijdende samenwerking – waar in de context van Eindhoven Airport wellicht minder noodzaak toe is – maar vooral ook om de Babylonische spraakverwarringen te voorkomen. Ondermijning wordt zoals we ook in dit hoofdstuk hebben beschreven multi-interpretabel gebruikt en voegt daarmee niets toe aan het concept 'georganiseerde misdaad' en de specifieke fenomenen die hiertoe gerekend kunnen worden (Nelen et al., 2023: 146). Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek bijvoorbeeld naar drugssmokkel in de haven van Rotterdam hoe belangrijk het is voor een adequate opsporing en vervolging dat mensen werkzaam in de sectoren zich bewust zijn van de mogelijke risico's en signalen van zware criminaliteit (Staring et al., 2019). Maar hoe kunnen professionals signalen herkennen en melden als ze beschikken over te vage of te eenzijdige beelden van ondermijning? Of als zij ondermijning vooral associëren met bijvoorbeeld drugs-handel en allerlei andere fenomenen niet in beeld hebben? Hoe moet je de aanpak vormgeven als niet duidelijk is waar je je precies op richt met die aanpak?

Ondermijnende criminaliteit laat zich niet onderscheppen noch aanhouden, schreven Staring, Bisschop en Roks (2021). Daarvoor is het een te onduidelijk concept. Adequate kennis in de volle breedte over de verschillende kwetsbaarheden op een vliegveld in de context van concrete vormen van zware criminaliteit is een belangrijke voorwaarde voor een effectieve aanpak (zie ook Boutellier, Van Steden, Eski & Boelens (2020)). Deze kennis, zo hebben we beschreven, is niet alleen verbonden met de beelden over ondermijning maar ook met de beelden over Eindhoven Airport. In de laatste paragraaf hebben we beschreven hoe de bestaande beelden over het kleinschalige en het familiale karakter van Eindhoven Airport invulling geven aan de kennis over ondermijning. De

belangrijkste constatering hierbij is dat kleinschaligheid en de familiariteit op Eindhoven Airport een goed middel tegen ondermijnende criminaliteit zou zijn, aldus veel respondenten. De sociale controle is groot – zo is de ervaring van veel professionals – en dat voorkomt dat mensen een scheve schaats gaan rijden. Er is echter ook een ander geluid. Zo constateren verschillende respondenten dat er een drempel bestaat om signalen gerelateerd aan ondermijning bij de daarvoor verantwoordelijke instanties als de KMar te melden. In het bijzonder als het gaat om niet-integer handelen van collega's binnen de bedrijven en instanties lijkt er een belangrijke meldingsdrempel te bestaan. De gedachte dat je je collega's niet verlinkt en de zaken binnen het bedrijf zelf oplost, is hier leidinggevend.

Voor hoofdstuk 6 over de aard en omvang van de verschillende fenomenen die deel uitmaken van georganiseerde misdaad, zullen we indachtig de aanbeveling van Nelen et al. (2023) de term ondermijning zo veel mogelijk vermijden en onze aandacht richten op achtereenvolgens mensensmokkel, mensenhandel, drugs-handel, witwassen en niet-integer handelen of ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie op Eindhoven Airport.

Eindnoot

1. Zie ook hoofdstuk 2 voor een beschrijving van de verschillende taakstellingen van de instanties die actief zijn op Eindhoven Airport.

5

Een beschrijvende analyse van de bedrijventerreinen op en rondom Eindhoven Airport

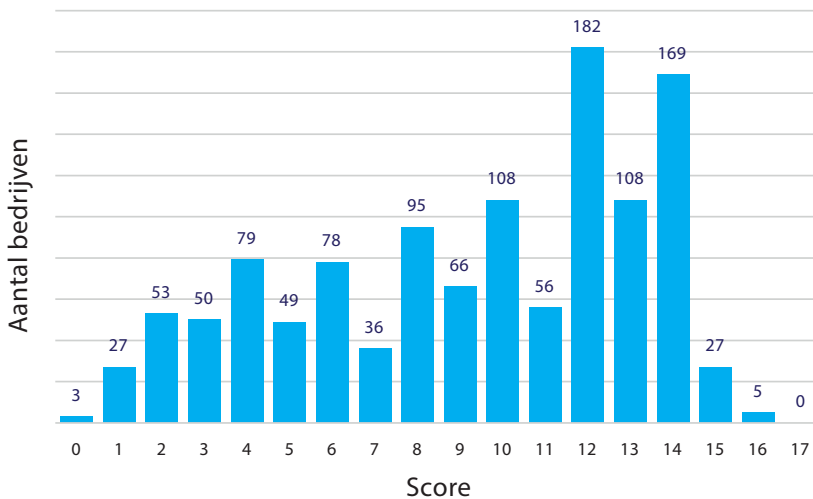


Om een eerste inzicht te kunnen bieden in de risico's op ondermijning in specifieke gebieden, is voor de bedrijventerreinen op en rondom Eindhoven Airport, een van de eerder geconstateerde blinde vlekken, een bedrijvenanalyse uitgevoerd. Hiervoor zijn openbare bronnen zoals Google en Company.info geraadpleegd. Dit hoofdstuk gaat in op de resultaten van de bedrijvenanalyse. Daarbij worden de resultaten van de verschillende gebieden beschreven en waar mogelijk ook de mogelijke relaties met ondermijning.

5.1 Bedrijvenanalyse

Van de bedrijvenanalyse maken 1.191 bedrijven onderdeel uit, zoals ook genoemd in paragraaf 1.3.7. De 1.191 bedrijven zijn te verdelen over drie gebieden: Flight Forum (1.022 bedrijven), Park Forum (120 bedrijven) en Eindhoven Airport (49 bedrijven). In figuur 5.1 staat weergegeven hoe alle bedrijven gescoord hebben. Een hogere score correspondeert met een lagere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit volgens de indicatoren gebruikt in deze analyse.¹

Figuur 5.1: De mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van de bedrijven (n=1.191).



De gemiddelde score van de 1.191 bedrijven is een 9,3.² Bureau Beke heeft eerder een bedrijvenanalyse uitgevoerd op Schiphol, naar de autobranche in de gemeente Hoogeveen en naar de Amsterdamse taxibranche (Van Wijk et al., 2020; Ferwerda, De Boer, Van Leiden & Wolsink, 2021; Lokale Zaken & Bureau Beke, 2023). De gemiddelde scores in deze onderzoeken waren respectievelijk een 8,0,

8,3 en 10,2. Het valt op dat een groot aantal bedrijven minimaal 12 punten scoort, namelijk 491 (41%). Vooral de vergelijking met Schiphol laat zien dat de bedrijven op Flight Forum, Park Forum en Eindhoven Airport gemiddeld minder vindbaar, zichtbaar en professioneel zijn.

Het is belangrijk te beseffen dat deze waardering van bedrijven in termen van minder vindbaar, zichtbaar en professioneel nog niets zegt over eventuele risico's op ondermijnende activiteiten in of via deze bedrijven. Zo zijn er bedrijven die geen baat hebben bij vindbaar en zichtbaar zijn, omdat zij bijvoorbeeld zo geen nieuwe klanten rekruteren, maar desondanks wel een legitieme en professionele bedrijfsvoering kunnen voeren. Een financiële blik op de geldstromen van bedrijven en hun financiële verantwoording zoals die ook zichtbaar kunnen worden in openbare bronnen, ondersteunt deze gedachte. De mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van bedrijven wijst daarmee zeker niet direct naar mogelijke ondermijnende activiteiten van het bedrijf, maar roept wel allereerste vragen op. Hoe kan het dat dit bedrijf onvindbaar en onzichtbaar is terwijl ze er een direct belang bij hebben om gezien en gevonden te worden? Waarom lezen we op de website van het bedrijf andere informatie dan bij Company.info? Waarom is een bedrijf dat zich volgens de openbare informatie richt op klanten uit de omgeving van Groningen, gevestigd op een bedrijventerrein dichtbij de Belgische grens? Kortom, deze bedrijvenanalyse leert ons de juiste vragen te stellen die in een vervolgfase opgepakt en beantwoord kunnen worden.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de resultaten per gebied beschreven. Waar mogelijk wordt ook aangegeven wat een resultaat zegt over de kans op ondermijning. Al met al geeft dit hoofdstuk eerste inzichten in een blinde vlek en kan het aanknopingspunten voor de toekomstige (ondermijnings)aanpak bieden.

5.2 Flight Forum

Veruit de meeste bedrijven in het onderzoeksgebied bevinden zich in Flight Forum. Hier staan namelijk 1.022 bedrijven ingeschreven, wat 86 procent van alle bedrijven in het geografisch gebied van dit onderzoek betreft. Zoals in het methodologische paragraaf al is beschreven, is voor de geografische afbakening van het gebied Flight Forum gebruikgemaakt van Google Maps waarin de buurt- en wijkindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is toegepast. Daardoor is in eerste aanleg geen onderscheid gemaakt tussen het nieuwere 'kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum' en het oudere 'bedrijventerrein Eindhoven Airport'. Wel sluit paragraaf 5.2.4 af met de resultaten op straatniveau, waardoor alsnog dit onderscheid kan worden gemaakt en er zodoende een

beeld ontstaat van hoe het nieuwere en oudere gedeelte van Flight Forum scoren op de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit.

5.2.1 Algemene informatie

Van de 1.022 bedrijven zijn 335 bedrijven (33%) gevestigd op slechts drie adressen. Hoewel dit bedrijfsverzamelgebouwen betreffen, lijkt het onwaarschijnlijk dat in deze drie gebouwen voldoende ruimte beschikbaar is voor alle 335 bedrijven. Bovendien blijkt uit de literatuur dat bedrijfsverzamelgebouwen risico's op ondermijnende activiteiten met zich meebrengen (De Groot, Motké & Van Rein, 2024a, 2024b; Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, z.d.). Doordat in bedrijfsverzamelgebouwen relatief veel ondernemingen kunnen zitten, biedt dit een zekere anonimiteit en dus gelegenheid voor criminele activiteiten (Kruize & Gruter, 2020; Höcük, Bertram, Prüfer, Stuurman, Maan & Kolthoff, 2022). De Koning (2024) beschrijft op basis van een recente rapportage van het risico-onderzoeksbedrijf Moody's hoe brievenbusfirma's vaak niet 'illegaal' zijn, maar wel als 'dubieus' zijn te kenmerken. Er zijn verschillende aanwijzingen over de manier waarop via deze firma's belasting ontlopen kan worden of geld kan worden witgewassen. Al met al is het interessant om voor deze drie adressen na te gaan welke bedrijven er gevestigd zijn, welke bedrijfsactiviteiten zij uitvoeren en of de bedrijven al dan niet faciliterend zijn voor ondermijnende activiteiten.

Het verloop van bedrijven op een bedrijventerrein is een indicator voor ondermijning, omdat een hoog verloop kan duiden op criminelen die hun misdaden willen verbergen. Daarbij kan het zowel gaan om snel wisselende bedrijven op een terrein als om snel wisselende eigenaren van een bedrijf (Bolsius, Höcük, Prüfer & Kolthoff, 2018; Prüfer & Kolthoff, 2020). Van 983 van de 1.022 bedrijven is bekend in welk jaar ze zijn opgericht. Het oudste bedrijf is opgericht in 1918. In de vorige eeuw zijn in totaal 165 bedrijven (17%) opgericht. Kijkende naar de afgelopen vijf jaar (2019-2023) zijn 276 bedrijven (28%) opgericht. Het gemiddelde oprichtingsjaar van de 983 tezamen is 2010. Deze bedrijven hoeven niet per se vanaf het oprichtingsjaar reeds in het gebied Flight Forum te zijn gevestigd. Daarom is ook gekeken naar het jaartal vanaf wanneer ze op het huidige adres zijn gevestigd. Dit is van 593 bedrijven bekend. Wat betreft verhuizingen naar Flight Forum is 1988 het oudste jaartal (2 bedrijven zijn toen naar Flight Forum verhuisd) en is 2022 het jaartal waarin de meeste bedrijven zijn verhuisd (90 bedrijven). In de afgelopen vijf jaar zijn in totaal 302 bedrijven (51%) naar het gebied Flight Forum verhuisd, dus er zijn behoorlijk wat wisselingen van bedrijven geweest. Het gemiddelde jaartal van vestiging – namelijk 2017 – is daardoor een recenter jaartal dan het eerder genoemde gemiddelde oprichtingsjaar.

Naast het verloop van bedrijven zijn de rechtsvormen van bedrijven – de manier waarop bedrijven aan het economisch en/of maatschappelijk verkeer deelnemen – ook een indicator voor ondermijning (Bolsius et al., 2018). Een ‘stichting’ wordt in de literatuur als een risicovolle rechtsvorm getypeerd, omdat die gebruikt kan worden als dekmantel voor het plegen of verhullen van strafbare feiten en daarnaast komt het voor dat het pand van een stichting gebruikt wordt voor andere doeleinden, bijvoorbeeld als ontmoetingsplaats voor criminelen (Bruinsma, Ceulen & Spapens, 2018). Op Flight Forum komt de stichting 121 keer voor (16% van de bedrijven). Het grootste deel van de bedrijven op Flight Forum, 777, betreft besloten vennootschappen met een gewone structuur. Verder komen er eenmanszaken voor (48 keer), verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid (23 keer), vennootschappen onder firma (17 keer), buitenlandse op EG-vennootschap lijkende vennootschappen met onderneming in Nederland (10 keer), commanditaire vennootschappen (10 keer), naamloze vennootschappen met gewone structuur (7 keer), verenigingen van eigenaars (5 keer), een coöperatie, maatschap, publiekrechtelijk rechtspersoon en vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid (allen 1 keer). Het grote aantal stichtingen kan een indicator voor ondermijnende activiteiten in het gebied Flight Forum zijn.

5.2.2 Analyse op Google

Bij het gebruik van bedrijfspanden voor criminele activiteiten zijn criminelen gebaat bij anonimiteit (Ferwerda & Rijnink, 2020). Voor de bedrijvenanalyse is het dan ook relevant om de mate van anonimiteit van een bedrijf in kaart te brengen; in hoeverre bijvoorbeeld de website, contactgegevens en ervaringen met het bedrijf online zichtbaar en vindbaar zijn. Daarom is allereerst gekeken naar het aantal reviews dat bedrijven hebben ontvangen op Google, het Telefoonboek en Facebook en wat de gemiddelde scores zijn.

Van de bedrijven op Flight Forum hebben op Google 233 bedrijven in totaal 22.114 reviews gekregen. Het aantal reviews loopt uiteen van 1 tot en met 1.853 reviews per bedrijf, met een gemiddeld aantal van 95. De gemiddelde scores per bedrijf lopen uiteen van 1,0 tot en met 5,0 (op een schaal van 1 tot 5), met een totaal gemiddelde van 4,1. Via het Telefoonboek hebben 75 bedrijven in totaal 976 reviews ontvangen, variërend van 1 tot en met 122 reviews per bedrijf, met een gemiddelde van 13 reviews per bedrijf. De gemiddelde scores van de 75 bedrijven lopen uiteen van een 2,8 tot een 10 per bedrijf op een schaal van 1 tot 10, met een totaal gemiddelde van 6,3. Voor Facebook geldt dat 43 bedrijven 3.254 reviews hebben ontvangen, variërend van 1 tot en met 346 reviews per bedrijf, met een gemiddeld aantal reviews van 76. De scores lopen uiteen van 1,0 tot en met 5,0

(op een schaal van 1 tot 5), met een totaal gemiddelde van 4,3. Dit betekent dat 789 bedrijven geen reviews op Google, 947 geen reviews via het Telefoonboek en 979 geen reviews via Facebook hebben ontvangen. Mogelijk zit er wel overlap tussen (dat een deel van de bedrijven dat geen review op Google heeft gekregen bijvoorbeeld wel een review of via Facebook heeft ontvangen, of vice versa).

Naast het aantal online reviews, is de afwezigheid van een telefoonnummer en website ook een mogelijke indicator voor gewenste anonimiteit. Van de 1.022 bedrijven op Flight Forum hebben meer dan de helft van de bedrijven, 588 (58%), geen vast of mobiel telefoonnummer op Google staan. In totaal 434 bedrijven (42%) vermelden op Google dus wel een telefoonnummer. Dit betreft 398 keer een vast telefoonnummer en 36 keer een mobiel telefoonnummer. Naast de aan- of afwezigheid van een telefoonnummer is er op Google ook gekeken naar de aan- of afwezigheid van een website. Voor wederom meer dan de helft van de bedrijven, 644 van de 1.022 (63%), geldt dat ze geen website hebben. Van de 378 bedrijven met een website hebben 347 bedrijven een professionele website; op de website staat beschreven hoe het bedrijf tot stand is gekomen en/of wat de bedrijfsactiviteiten van het bedrijf zijn, net zoals dat contactgegevens vindbaar zijn.

5.2.3 Analyse op Company.info

In Nederland is het oprichten van een onderneming relatief eenvoudig. Je hebt enkel een inschrijving in het Handelsregister van de KvK nodig, evenals een bankrekening en postadres. Postadressen worden door criminelen tegen betaling aangeboden, zo schrijft de politie-eenheid Amsterdam op LinkedIn.³ Het is mogelijk dat criminele ondernemers bedrijfsactiviteiten willen verhullen door de post op een ander adres te laten bezorgen, andersom kunnen criminelen ook op het postadres criminele activiteiten uitvoeren terwijl hiervan op het bezoekadres geen sprake is (Van Wijk et al., 2020). In 801 gevallen op Flight Forum komt het bezoekadres overeen met het postadres. Voor de 221 bedrijven waarvoor dit niet geldt, is het postadres in 173 gevallen wel in Eindhoven gelegen. De functies van deze postadressen zijn de volgende: postbusadres (162 keer), woonfunctie (6 keer), industriefunctie (1 keer), kantoorfunctie (1 keer) en onbekend (3 keer). De overige 48 postadressen zijn gelegen in Waalre (11 keer), Tilburg (6 keer), Veldhoven (5 keer), Maastricht (3 keer), Hoofddorp (2 keer), Reusel (2 keer), Alkmaar, Almere, Amsterdam, Best, Den Haag, Deurne, Devon (Verenigd Koninkrijk), Diemen, Duiven, Eysgelshoven, Lommel (België), Oirschot, Oldenzaal, Rotterdam, Rozenburg, 's-Hertogenbosch, Valkenswaard, Veenendaal en Weert (allen 1 keer). De functies van deze postadressen zijn: postbusadres (31 keer), woonfunctie (8

keer), kantoorfunctie (5 keer), industriefunctie (2 keer) en onbekend (2 keer). Voor 93 bedrijven geldt dat elders in Nederland één of meer andere vestigingen van het bedrijf zijn gelegen, omdat 35 bedrijven een hoofdvestiging zijn en 58 bedrijven een nevenvestiging. Dit verklaart ook deels waarom een deel van de postbusadressen een kantoor- of industriefunctie hebben.

Een belangrijke indicator voor ondermijning is de aard van de bedrijven (de branches) die aanwezig zijn op een bedrijventerrein (Bolsius et al., 2018). Met name branches waarin de waarde van producten moeilijk objectief vast te stellen is – waarin grote sommen (contant) geld omgaan, waar de omzet gemakkelijk gemanipuleerd kan worden en waar weinig tot geen toetredingseisen gelden – zijn risicovol (Te Pest, Nieuwdorp, Smeets & Van Wijnen, 2012). Op Company.info is te vinden met hoeveel en met welke Standaard Bedrijfsindeling-codes (SBI-codes) de 1.022 bedrijven zich hebben ingeschreven bij de KvK. Een SBI-code geeft aan welke activiteiten een bedrijf uitvoert en een analyse van deze codes maakt dus duidelijk welke bedrijfsactiviteiten worden uitgevoerd in het gebied Flight Forum. Voor 296 bedrijven geldt dat ze meer dan één SBI-code hebben opgegeven. Dit maakt dat de 1.022 bedrijven met in totaal 1.420 SBI-codes staan ingeschreven. Deze zijn samen te vatten tot 251 typen SBI-codes. In tabel 5.1 staan de tien meest voorkomende typen SBI-codes.⁴

Tabel 5.1: De tien meest voorkomende typen SBI-codes in het gebied Flight Forum (n=584 – 41% van het totaal aantal SBI-codes op Flight Forum).

SBI-code	Aantal
Financiële holdings	241
Ontwikkelen, produceren en uitgeven van software	63
Organisatie-adviesbureaus	54
Uitleenbureaus	45
Advisering en ondersteuning op het gebied van informatietechnologie	42
Administratiekantoren voor aandelen en obligaties	32
Holdings (geen financiële)	31
Bemiddeling bij handel, huur of verhuur van onroerend goed	28
Groothandel in computers, randapparatuur en software	25
Beheer van onroerend goed	23

Uit tabel 5.1 blijkt dat het overgrote deel van de bedrijven in het gebied Flight Forum actief zijn in de financiële sector, in het vastgoed of in de ICT-branche. Deze drie branches worden algemeen als risicovol in het licht van criminele en ondermijnende activiteiten gezien (zie bijvoorbeeld Hoogenboom 2021). Enkele SBI-codes waarmee bedrijven staan ingeschreven bij de KvK zijn direct te relateren aan de luchtvaart: ‘5223 – Dienstverlening voor de luchtvaart’ (8 keer), ‘7735 – Verhuur en lease van vliegtuigen’ (4 keer), ‘3316 – Reparatie en onderhoud van vliegtuigen’ (3 keer) en ‘4614 – Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen’ (1 keer).

Het kan zijn dat een bedrijf zich met SBI-codes heeft ingeschreven die staan voor bedrijfsactiviteiten die zij feitelijk niet uitvoeren. Indien hier sprake van is, kan het zijn dat deze bedrijven dienen als dekmantel voor criminele activiteiten (Te Pest et al., 2012). Company.info voegt eigenstandig SBI-codes toe aan een bedrijf wanneer uit openbronnenonderzoek blijkt dat de SBI-codes waarmee een bedrijf zichzelf heeft ingeschreven niet volledig recht doet aan de bedrijfsactiviteiten. Aan 432 bedrijven heeft Company.info in totaal 933 SBI-codes toegevoegd, te verdelen over 235 typen SBI-codes. In tabel 5.2 staan de tien meest voorkomende typen SBI-codes toegevoegd door Company.info. Dit betreffen SBI-codes die – overeenkomstig met het resultaat op basis van tabel 5.1 – gerelateerd zijn aan de financiële sector, vastgoedsector en (in mindere mate) de ICT-sector. Verschillende typen SBI-codes die Company.info heeft toegevoegd, zijn op directe wijze te relateren aan de luchtvaart: ‘5510 - Personenvervoer door de lucht’ (4 keer), ‘3030 – Vervaardiging van vliegtuigen en onderdelen daarvoor’, ‘3316 – Reparatie en onderhoud van vliegtuigen’, ‘4614 – Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen’, ‘5121 – Goederenvervoer door de lucht’, ‘5223 – Dienstverlening voor de luchtvaart’ en ‘7735 – Verhuur en lease van vliegtuigen’ (allen 1 keer).

Tabel 5.2: De tien meest voorkomende typen SBI-codes door Company.info toegevoegd (n=323 – 35% van het totaal aantal SBI-codes in het gebied Flight Forum).

SBI-code	Aantal
Commissionairs en makelaars in effecten, beleggingsadviseurs e.d.	57
Holdings (geen financiële)	54
Advisering en ondersteuning op het gebied van informatietechnologie	32
Advisering op het gebied van management en bedrijfsvoering (geen public relations en organisatie-adviesbureaus)	29

SBI-code	Aantal
Beheer van onroerend goed	28
Beleggingsinstellingen in vaste activa	28
Participatiemaatschappijen	27
Beleggingsinstellingen in financiële activa	24
Organisatie-adviesbureaus	23
Financiële holdings	21

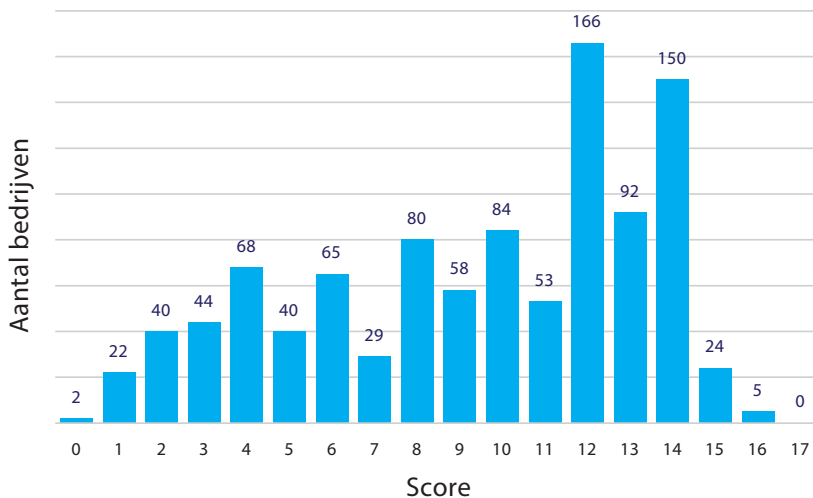
Een nadere blik op de SBI-codes wijst uit dat voor 27 van de 432 bedrijven (6%) geldt dat de aard van de SBI-codes waarmee ze zichzelf hebben ingeschreven, afwijkt van de aard van de SBI-codes die door Company.info zijn toegevoegd. Een voorbeeld is een bedrijf dat zelf staat ingeschreven als 'Financiële holdings', maar waar Company.info 'Voorbereiding tot recycling' en 'Inzameling van afval' aan heeft toegevoegd. Een ander voorbeeld is een bedrijf dat zichzelf heeft ingeschreven als 'Organisatie-adviesbureaus', maar waar Company.info 'Bedrijfsopleiding en -training', 'Afstandsonderwijs', 'Advisering en ondersteuning op het gebied van informatietechnologie' en 'Overige dienstverlenende activiteiten op het gebied van informatietechnologie' aan heeft toegevoegd.

Als laatste staan op Company.info contactgegevens per bedrijf vermeld. Zo vermelden 608 bedrijven in het gebied Flight Forum wel een vast telefoonnummer maar geen mobiel telefoonnummer, terwijl 157 bedrijven wel een mobiel telefoonnummer hebben maar geen vast telefoonnummer. Voor 244 bedrijven geldt dat ze zowel geen vast als mobiel nummer vermelden, terwijl 13 bedrijven beide vermelden. Uit de telefoonnummers die bedrijven hebben opgegeven, blijkt dat het niet altijd Nederlandse netnummers zijn maar ook netnummers uit België (7 keer), Duitsland, Engeland en Spanje (allen 2 keer) en Griekenland, Hongarije, Portugal, Turkije en de Verenigde Staten (allen 1 keer). Verder hebben 413 bedrijven een website opgegeven en 389 daarvan zijn professioneel van aard. Tot slot vermelden 355 bedrijven een e-mailadres. Dit betreft 322 keer een zakelijk e-mailadres en 33 keer een persoonlijk e-mailadres.

5.2.4 Score Flight Forum

Alle bedrijven in het gebied Flight Forum hebben op basis van voornoemde data een score toegekend gekregen (zie figuur 5.2).

Figuur 5.2: De mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van de bedrijven in het gebied Flight Forum (n=1.022).



Overeenkomstig met figuur 5.1 scoort een groot aantal bedrijven minimaal 12 punten, namelijk 437 (43%). De gemiddelde score van de 1.022 bedrijven is een 9,4. Ingezoomd op de verschillende straten zijn er opmerkelijke verschillen. In drie straten ligt de gemiddelde score hoger dan het gemiddelde in het hele gebied Flight Forum, namelijk in de straten Parmentierweg (10,1), Flight Forum (10,2) en Jan Olieslagersweg (11,3). Straten die aanzienlijk lager scoren dan het gemiddelde in het gebied Flight Forum zijn Beatrix de Rijkweg (7,0), Henri Wijnmalenweg (7,9), Luchthavenweg (8,2) en Freddy van Riemsdijkweg (8,4).

5.3 Park Forum

In het gebied Park Forum – dat ook enkel uit de straat Park Forum bestaat – is een relatief klein deel van de bedrijven in het onderzoeksgebied gevestigd: 120 bedrijven, dat is 10 procent van het totaal aantal bedrijven dat onderdeel is van deze bedrijvenanalyse.

5.3.1 Algemene informatie

Van veruit de meeste bedrijven in het gebied Park Forum is bekend in welk jaar ze zijn opgericht, namelijk van 105 bedrijven. Het oudste oprichtingsjaar is 1974 en het jongste 2023. In de afgelopen vijf jaar zijn 26 bedrijven (22%) opgericht. Het gemiddelde oprichtingsjaar van de 105 bedrijven is 2011. Vervolgens is gekeken naar het jaartal vanaf wanneer 75 van de 105 bedrijven op het huidige adres

zijn gevestigd. Het oudste jaartal van vestiging op het huidige adres is 2008 en in de afgelopen vijf jaar hebben 44 bedrijven (59%) hun werkzaamheden verplaatst naar het gebied Park Forum. Al met al resulteert het in een gemiddeld jaartal van vestiging op het huidige adres van 2018. Een vergelijking met het gebied Flight Forum leert dat in de afgelopen vijf jaar in het gebied Park Forum relatief minder bedrijven zijn opgericht, maar relatief meer bedrijven zich in het gebied Park Forum zijn gaan vestigen.

Met betrekking tot de rechtsvorm is – overeenkomstig met het gebied Flight Forum – ‘een besloten vennootschap met gewone structuur’ de meest voorkomende, namelijk 91 keer. Een rechtsvorm die ook relatief vaak voorkomt, is een eenmanszaak (15 keer). De andere rechtsvormen zijn een stichting (5 keer), een vereniging met volledige rechtsbevoegdheid (3 keer), een buitenlandse op EG-vennootschap lijkende vennootschap met onderneming in Nederland (2 keer) en een coöperatie, naamloze vennootschap met gewone structuur, vennootschap onder firma en vereniging van eigenaars (allen 1 keer). Een verschil met het gebied Flight Forum is het aantal bedrijven dat als rechtsvorm een stichting is. In het gebied Flight Forum geldt dit namelijk voor 12 procent van de bedrijven en in het gebied Park Forum voor 5 procent.

5.3.2 Analyse op Google

In totaal 40 bedrijven in het gebied Park Forum hebben reviews ontvangen op Google, waarbij het ging om 2.050 reviews in totaal. Het aantal ontvangen reviews loopt uiteen van 1 tot en met 882 per bedrijf, met een gemiddelde van 51 reviews. De gemiddelde scores per bedrijf lopen uiteen van 1,0 tot en met 5,0 (op een schaal van 1 tot 5). Alle bedrijven tezamen hebben een totale gemiddelde score van 4,4 ontvangen. Slechts enkele bedrijven, 9, hebben via het Telefoonboek reviews ontvangen, uiteenlopend van 3 tot en met 64 reviews per bedrijf. Dit brengt het totaal aantal reviews voor bedrijven in het gebied Park Forum via het Telefoonboek op 118, met een gemiddeld aantal van 13 reviews per bedrijf. De gemiddelde scores per bedrijf lopen uiteen van een 4,3 tot en met een 8,5 (op een schaal van 1 tot 10). De bedrijven samen resulteren in een totale gemiddelde score van 6,8. Voor Facebook geldt dat 13 bedrijven 1 tot en met 77 reviews per bedrijf hebben gekregen. In totaal betreft het 231 reviews met een gemiddeld aantal reviews van 18 per bedrijf. De gemiddelde scores die hieraan te koppelen zijn, lopen uiteen van een 3,9 tot en met een 5,0 (op een schaal van 1 tot 5). De totale gemiddelde score van de bedrijven is een 4,7. Al met al scoren de bedrijven in het gebied Park Forum een iets hoger gemiddelde dan de bedrijven in het gebied Flight Forum op Google, het Telefoonboek en Facebook.

Ten aanzien van de contactgegevens op Google, is van 58 bedrijven geen vast of mobiel telefoonnummer vindbaar. De 62 bedrijven waarvoor dit wel geldt, vermelden 56 keer een vast telefoonnummer en 6 keer een mobiel telefoonnummer. Verder hebben 56 bedrijven een website waarvan 52 websites volgens onze eerder genoemde criteria professioneel zijn (zie eerdere uitleg bij het gebied Flight Forum).

5.3.3 Analyse op Company.info

Voor veruit de meeste bedrijven in het gebied Park Forum geldt dat het bezoekadres overeenkomt met het postadres, namelijk 108 bedrijven (90%). Dit is ruim 10 procent hoger dan het geval is voor de bedrijven in het gebied Flight Forum. De twaalf bedrijven in het gebied Park Forum waar het bezoekadres niet overeenkomt met het postadres, hebben hun postadres in Veldhoven (5 keer), 's-Hertogenbosch (3 keer), Boxmeer, Eindhoven, Leusden en Oss (allen 1 keer). De functies van deze twaalf postadressen zijn als volgt: postbus, woonfunctie en industriefunctie (allen 4 keer). Verder geldt voor 8 van de 120 bedrijven dat zij elders in Nederland één of meer andere vestigingen van het bedrijf hebben, aangezien het nevenvestigingen betreft.

Voor 43 bedrijven geldt dat ze met meer dan één SBI-code staan ingeschreven bij de KvK. Dit heeft tot gevolg dat de 120 bedrijven staan ingeschreven met in totaal 186 SBI-codes, die onder te verdelen zijn in 97 typen SBI-codes. Geen enkel type SBI-code is op directe wijze te relateren aan de luchtvaart. Dit is een verschil met de aard van de bedrijvigheid in het gebied Flight Forum. In tabel 5.3 staan de elf meest voorkomende⁵ typen SBI-codes. Overeenkomstig met de bedrijvigheid in het gebied Flight Forum zijn veel bedrijven actief in de financiële en vastgoedsector. Een verschil is dat in het gebied Park Forum een deel van de meest voorkomende SBI-codes betrekking hebben op de bouw- en handelssector.

Tabel 5.3: De elf meest voorkomende typen SBI-codes (n=72 – 39% van het totaal aantal SBI-codes in het gebied Park Forum).

SBI-code	Aantal
Financiële holdings	30
Beheer van onroerend goed	6
Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies	6
Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw	5
Holdings (geen financiële)	5

SBI-code	Aantal
Detailhandel via internet in voedingsmiddelen en drogisterijwaren	4
Groothandel in parfums en cosmetica	4
Afwerking van vloeren en wanden	3
Overige paramedische praktijken (geen fysiotherapie of psychologie) en alternatieve genezers	3
Uitzendbureaus	3
Verhuur van onroerend goed (niet van woonruimte)	3

Op basis van openbronnenonderzoek heeft Company.info aan 46 bedrijven 90 SBI-codes toegevoegd, onder te verdelen in 62 typen SBI-codes. Ook geen van deze typen SBI-codes zijn op directe wijze te relateren aan de luchtvaart. In tabel 5.4 staan de vijf meest voorkomende typen SBI-codes.⁶ Opnieuw betreft het met name typen SBI-codes die te relateren zijn aan de financiële sector.

Tabel 5.4: De vijf meest voorkomende typen SBI-codes die door Company.info zijn toegevoegd (n=20 – 22% van het totaal aantal SBI-codes in het gebied Park Forum).

SBI-code	Aantal
Holdings (geen financiële)	6
Commissionairs en makelaars in effecten, beleggingsadviseurs e.d.	5
Bouw timmeren	3
Financiële holdings	3
Uitleenbureaus	3

Een vergelijking tussen de SBI-codes waarmee bedrijven zichzelf hebben ingeschreven en de SBI-codes die Company.info heeft toegevoegd, wijst uit dat bij 4 van de 46 bedrijven (9%) sprake is van een afwijking. Een voorbeeld is een bedrijf dat zelf staat ingeschreven als ‘Vervaardiging van geconfectioneerde artikelen van textiel (geen kleding)’, maar waar Company.info ‘Bouw van sport en recreatievaartuigen’ aan heeft toegevoegd.

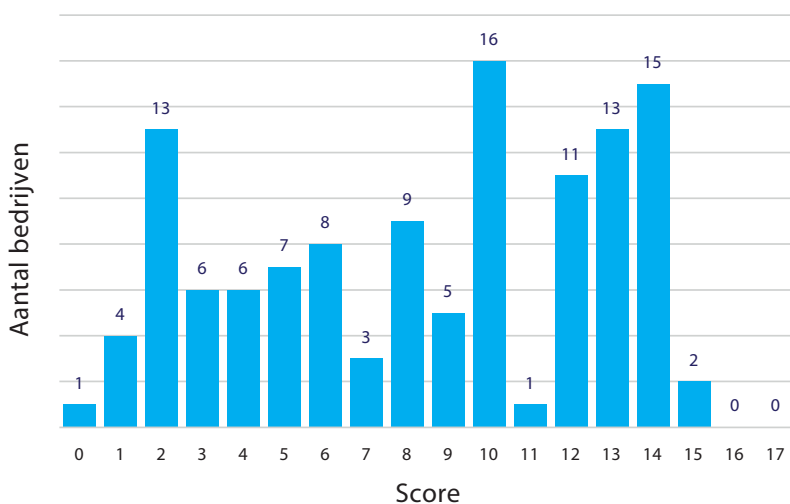
Vervolgens zijn de vermelde contactgegevens op Company.info onder de loep genomen. In totaal 66 bedrijven tonen een vast telefoonnummer, 26 bedrijven een mobiel telefoonnummer en 28 bedrijven tonen geen telefoonnummer. Verder hebben 57 bedrijven een website opgegeven die allemaal professioneel zijn vorm-

gegeven. Als laatste vermelden 49 bedrijven een e-mailadres; 45 keer een zakelijk e-mailadres en 4 keer een persoonlijk e-mailadres.

5.3.4 Score Park Forum

De scores die de 120 bedrijven in Park Forum hebben gekregen voor de vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit op basis van voornoemde data staan in figuur 5.3.

Figuur 5.3: De mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van de bedrijven in Park Forum (n=120).



Het percentage bedrijven dat minimaal 12 punten scoort, is 34 procent. Dit is een verschil met het gebied Flight Forum, waar dit percentage op 43 procent ligt. Dit uit zich ook in het verschil tussen de gemiddelde scores van alle bedrijven tezamen: een 8,4 in het gebied Park Forum ten opzichte van een 9,4 in het gebied Flight Forum.

5.4 Eindhoven Airport

Het laatste gebied dat is onderzocht, is Eindhoven Airport. In dit gebied zijn in totaal 49 bedrijven gevestigd, waarvan 47 aan de Luchthavenweg en 2 aan de Castendijkweg. De bedrijven in het gebied Eindhoven Airport maken deel uit van de terminal.

5.4.1 Algemene informatie

Het oprichtingsjaar is van bijna alle bedrijven in het gebied Eindhoven Airport bekend, namelijk van 47. Het jaartal 1868 is het jaar waarin het oudste bedrijf is opgericht. Elf andere bedrijven zijn opgericht in de vorige eeuw. Verder blijkt geen enkel bedrijf in 2023 te zijn opgericht en slechts twee bedrijven in 2021 en 2022. In de afgelopen vijf jaar zijn in totaal zeven bedrijven (15%) opgericht. Al met al is het gemiddelde oprichtingsjaar 2000. Dit is een aanzienlijk verschil met de twee andere gebieden, waar respectievelijk 2010 (Flight Forum) en 2011 (Park Forum) de gemiddelde oprichtingsjaren zijn. Van negentien bedrijven is bekend sinds welk jaar ze op het huidige adres zitten. Voor twee bedrijven geldt dat dit het jaartal 1996 is en voor zeven bedrijven het jaartal 2019. De overige bedrijven zitten hier tussenin. Dit maakt dat het gemiddelde jaartal van vestiging op het huidige adres 2014 is. Daarmee ligt dit gemiddelde net wat lager dan in de andere twee gebieden, waar deze gemiddelde jaartallen respectievelijk 2017 (Flight Forum) en 2018 (Park Forum) zijn. Overeenkomstig met de andere twee gebieden is de rechtsvorm 'besloten vennootschap met gewone structuur' de meest voorkomende, namelijk 43 keer. De andere rechtsvormen zijn 'naamloze vennootschap met gewone structuur' (3 keer), 'eenmanszaak', 'publiekrechtelijk rechtspersoon' en 'stichting' (allen 1 keer).

5.4.2 Analyse op Google

Van de 49 bedrijven in het gebied Eindhoven Airport hebben 13 bedrijven gezamenlijk 17.590 reviews ontvangen, uiteenlopend van 2 tot en met 11.890 per bedrijf. Het gemiddeld aantal reviews per bedrijf is 1.353. Dit impliceert dat het relatief veel bezochte bedrijven zijn. Dit strookt met het gegeven dat het bedrijven zijn die in de terminal zijn gevestigd. De gemiddelde scores van de reviews lopen uiteen van 2,0 tot en met 5,0 (op een schaal van 1 tot 5) per bedrijf, met een totaal gemiddelde van 3,8. Via het Telefoonboek hebben acht bedrijven reviews gekregen, uiteenlopend van 1 tot en met 27 per bedrijf. De gemiddelde scores per bedrijf lopen uiteen van een 3,5 tot en met een 7,6. De totale gemiddelde score van de acht bedrijven is een 6,3. Voor Facebook geldt dat slechts één bedrijf 15 reviews heeft ontvangen met een gemiddelde score van 3,3. Daarom is deze gemiddelde score niet te vergelijken met de andere twee gebieden. Dit kan wel voor de gemiddelde score op Google en dan blijkt dat de bedrijven op Eindhoven Airport gemiddeld lager scoren op Google als de bedrijven in de andere twee gebieden. Met betrekking tot het Telefoonboek scoren de bedrijven op Eindhoven Airport gemiddeld hetzelfde als de bedrijven in het gebied Flight Forum, maar lager dan de bedrijven in het gebied Park Forum.

Verder is het telefoonnummer van 34 bedrijven vindbaar. Het is 31 keer een vast telefoonnummer en 3 keer een mobiel telefoonnummer. Van de 49 bedrijven hebben 25 bedrijven een website. Deze zijn allemaal professioneel van aard afgaande op onze eerder genoemde criteria (zie uitleg bij het gebied Flight Forum in paragraaf 5.2.3).

5.4.3 Analyse op Company.info

Het bezoekadres van bedrijven komt op Eindhoven Airport in 37 gevallen overeen met het postadres. Het postadres van de twaalf bedrijven waarvoor dit niet geldt, is slechts tweemaal in Eindhoven gelegen. De functies van deze twee postadressen zijn respectievelijk een woon- en industriefunctie. Dit is een verschil met de twee gebieden Flight Forum en Park Forum, waar het overgrote deel van de postadressen elders in Eindhoven is gelegen en het vaak postbusadressen betreffen. Met betrekking tot de tien overige bedrijven op Eindhoven Airport waar het bezoek- en postadres niet overeenkomen, geldt dat de postadressen op Schiphol (2 keer), in Utrecht (2 keer), Aalsmeer, Amsterdam, Drunen, Hasselt, Heerlen en Veldhoven (allen 1 keer) zijn gelegen. De functies zijn de volgende: winkelfunctie (4 keer), postbusadres (3 keer), industrie-, kantoor- en woonfunctie (allen 1 keer). Verder maken vijftien bedrijven onderdeel uit van een groter geheel, aangezien het nevenvestigingen zijn.

Voor vijftien bedrijven geldt dat ze zich met meer dan één SBI-code hebben ingeschreven. In totaal staan de 49 bedrijven ingeschreven met 64 SBI-codes, die onder te verdelen zijn in 35 typen SBI-codes. In tabel 5.5 staan de dertien meest voorkomende typen SBI-codes.⁷ Hoewel opnieuw de SBI-code 'Financiële holdings' als onderdeel van de financiële sector het meest voorkomt, wordt het gebied Eindhoven Airport in tegenstelling tot de gebieden Flight Forum en Park Forum met name gekenmerkt door typen SBI-codes die op directe wijze te relateren zijn aan de luchtvaart.

Tabel 5.5: De dertien meest voorkomende typen SBI-codes (n=42 – 66% van het totaalaantal SBI-codes in het gebied Eindhoven Airport).

SBI-code	Aantal
Financiële holdings	10
Fastfoodrestaurants, cafetaria's, ijssalons, eetkramen e.d.	4
Personenvervoer door de lucht	4
Dienstverlening voor de luchtvaart	3

SBI-code	Aantal
Goederenvervoer door de lucht	3
Projectontwikkeling	3
Verhuur van personenauto's en lichte bedrijfsauto's (geen operational lease)	3
Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer	2
Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen	2
Hotel-restaurants	2
Organisatie-adviesbureaus	2
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen	2
Uitleenbureaus	2

Aan 21 bedrijven heeft Company.info op basis van openbronnenonderzoek SBI-codes toegevoegd. Het zijn 44 SBI-codes, te verdelen over 30 typen SBI-codes. In tabel 5.6 staan de negen meest voorkomende typen SBI-codes.⁸ Het betreft met name SBI-codes die te relateren zijn aan de vastgoed- en financiële sector. Ook zijn twee typen SBI-codes die direct te relateren zijn aan de luchtvaart één keer toegevoegd door Company.info, namelijk 'Dienstverlening voor de luchtvaart' en 'Personenvervoer door de lucht'.

Tabel 5.6: De negen meest voorkomende typen SBI-codes die door Company.info zijn toegevoegd (n=23 – 52% van het totaal aantal SBI-codes in het gebied Eindhoven Airport).

SBI-code	Aantal
Handel in eigen onroerend goed	4
Commissionairs en makelaars in effecten, beleggingsadviseurs e.d.	3
Groothandel in overige machines, apparaten en toebehoren voor industrie en handel n.e.g.	3
Verhuur van onroerend goed (niet van woonruimte)	3
Actuariële en pensioenadviesbureaus; beheer en administratie van pensioensvermogens	2
Beheer van onroerend goed	2
Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren	2

SBI-code	Aantal
Overige financiële intermediatie	2
Reisbemiddeling	2

Zes bedrijven in het gebied Eindhoven Airport (29%) hebben zich niet ingeschreven met SBI-codes die in overeenstemming zijn met de werkelijke bedrijfsactiviteiten, aldus Company.info. Een voorbeeld is een bedrijf dat zelf staat ingeschreven als 'Financiële holdings', maar waar Company.info 'Cafés' aan heeft toegevoegd. Een ander voorbeeld is een bedrijf dat staat ingeschreven als 'Financiële holdings' en waar Company.info 'Handel in eigen onroerend goed' en 'Bemiddeling in en beheer van onroerend goed' aan heeft toegevoegd.

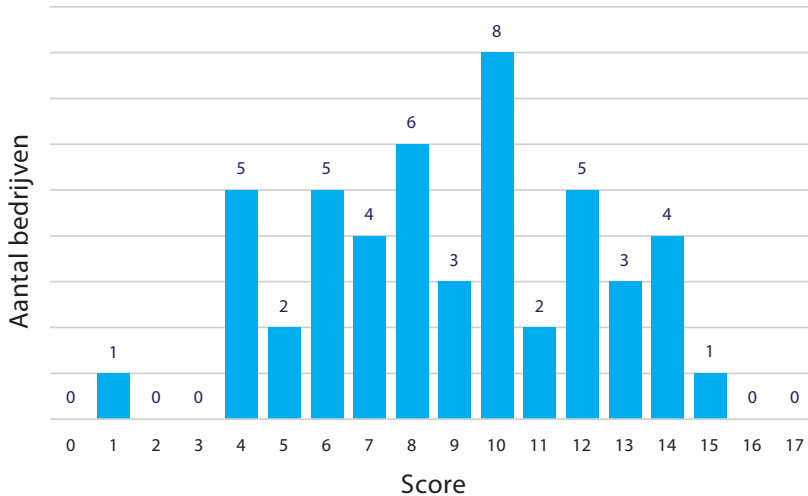
Een blik op de contactgegevens wijst uit dat 34 van de 49 bedrijven een vast telefoonnummer tonen en 8 bedrijven een mobiel telefoonnummer. Zeven bedrijven vermelden geen enkel telefoonnummer. Slechts 17 van de 49 bedrijven geven een link naar hun website. Wel zijn 16 van de 17 websites professioneel van aard. Van de 49 bedrijven vermelden ook weinig bedrijven een e-mailadres, namelijk 7 bedrijven vermelden een zakelijke. Voor zowel de website als het e-mailadres geldt dat – in vergelijking met de gebieden Flight Forum en Park Forum – het aanwezigheidscijfer hiervan procentueel het laagst is in het gebied Eindhoven Airport.

5.4.4 Score Eindhoven Airport

In figuur 5.4 staan de scores die de 49 bedrijven in het gebied Eindhoven Airport hebben gekregen op basis van voornoemde data.

27 procent van de 49 bedrijven scoort minimaal 12 punten. Daarmee is Eindhoven Airport het gebied met het minst aantal bedrijven dat hoog scoort. In vergelijking met het gebied Park Forum zijn er procentueel echter meer bedrijven die 7 tot en met 11 punten scoren. Dit resulteert voor de 49 bedrijven tezamen in een gemiddelde score van 8,9, waarmee het een halve punt hoger scoort dan het gebied Park Forum en een halve punt lager dan het gebied Flight Forum.

Figuur 5.4: Mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van bedrijven in Park Forum (n=49).



5.5 Conclusie

Voorafgaand aan dit onderzoek waren de gebieden Flight Forum, Park Forum en Eindhoven Airport een blinde vlek voor professionals die zich bezighouden met veiligheid en criminaliteit in Eindhoven. Door middel van de bedrijvenanalyse is in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt hoeveel en wat voor bedrijven waar zitten. Tevens is getracht om de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit in kaart te brengen, door de 1.191 bedrijven een score van 0 tot en met 17 toe te kennen op basis van verschillende risico-indicatoren. Een hogere score correspondeert met een lagere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit volgens de indicatoren gebruikt in deze analyse. De gemiddelde score van de 1.191 bedrijven tezamen is een 9,3. Eerder door Bureau Beke uitgevoerd onderzoek op Schiphol leidde tot een gemiddelde score van 8,0. Dit betekent dat de 1.191 bedrijven in de drie gebieden bij Eindhoven Airport gemiddeld minder vindbaar, zichtbaar en professioneel zijn dan de bedrijven bij Schiphol.

Ingezoomd op de onderscheiden gebieden Flight Forum en Park Forum blijken de bedrijven gevestigd in het gebied Flight Forum gemiddeld slechter te scoren dan de bedrijven op Park Forum. In het licht van de risico-indicatoren die gerelateerd zijn aan de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit scoren zij gemiddeld een 9,4, waar de bedrijven op Park Forum gemiddeld een 8,4 behalen. Op straatniveau scoren binnen het gebied Flight Forum drie straten gemiddeld slechter dan een 9,4; namelijk de Parmentierweg (10,1), Flight Forum (10,2) en Jan Olieslagersweg (11,3). Een nadere blik op de gebruikte

risico-indicatoren voor deze gemiddelde scores kunnen aanknopingspunten bieden om verder te verkennen of er ondermijnende activiteiten plaatsvinden bij de bedrijven. Daarbij moet opgemerkt worden dat bijvoorbeeld zichtbaarheid en vindbaarheid niet per definitie staat voor een onprofessioneel of louche bedrijf. Het kan onbelangrijk maar ook in het belang van de bedrijfsvoering zijn om niet zichtbaar te zijn. In het gebied Flight Forum is er bijvoorbeeld sprake van een sterke concentratie van bedrijven in drie bedrijfsverzamelgebouwen. Omdat bedrijfsverzamelgebouwen een gelegenheidsstructuur bieden voor ondermijnende activiteiten, is het aan te bevelen om de volgende zaken in kaart te brengen: welke bedrijven zijn formeel (op papier) en feitelijk (in de werkelijkheid) op deze adressen gevestigd, welke bedrijfsactiviteiten voeren zij uit en in hoeverre kunnen deze activiteiten faciliterend zijn voor ondermijnende activiteiten. Andere risico-indicatoren voor ondermijnende activiteiten die sterk gelden voor het gebied Flight Forum zijn: (1) veel bedrijven hebben zich recent in het gebied Flight Forum gevestigd c.q. er is sprake van een hoog verloop, (2) relatief veel bedrijven zijn een stichting, 3) de contactgegevens van relatief veel bedrijven zijn niet vindbaar op Google, (4) relatief vaak komt het bezoek- en postadres niet met elkaar overeen en (5) relatief veel van de meest voorkomende typen SBI-codes zijn te relateren aan risicovolle branches zoals de financiële branche, vastgoedbranche en ICT-branche. Tot slot roept een blik op de lijst van hoog scorende bedrijven ook vragen op die op voorhand niet logisch te beantwoorden zijn. Deze vragen zijn vooral gerelateerd aan de activiteiten van het bedrijf in relatie tot de locatie.

Al met al bieden de resultaten aanleiding om de informatiepositie in de drie gebieden te versterken en zodoende meer diepte en kleur te geven aan de blinde vlek. Wanneer focus aangebracht moet worden, is hiervoor het gebied Flight Forum – en daarbinnen de drie eerder genoemde straten – op basis van deze analyse het meest voor de hand liggend. De resultaten van de bedrijvenanalyse maken namelijk op basis van de gebruikte risico-indicatoren op ondermijning duidelijk dat de kans op ondermijnende activiteiten hier het grootst is.

Eindnoten

1. In hoofdstuk 1 staat in paragraaf 1.3.7 uitgelegd naar welke indicatoren is gekeken.
2. Door een weging toe te passen, is het mogelijk geweest om tot de gemiddelde score te komen. Iedere score is namelijk vermenigvuldigd met het aantal bedrijven dat die score hebben gekregen. De uitkomsten van deze zeventien vermenigvuldigingen zijn bij elkaar opgeteld, waarna dat totaal is gedeeld door het aantal bedrijven.
3. Zie https://www.linkedin.com/posts/politie-eenheid-amsterdam_misdaadmagnietlonen-ondermijning-activity-7130972867093000193-93XP/?originalSubdomain=nl.
4. De auteurs beschikken over een overzicht van alle SBI-codes behorende bij de bedrijven in deze bedrijvenanalyse.
5. De reden dat de elf meest voorkomende SBI-codes worden genoemd, is omdat drie SBI-codes vijf keer voorkomen.
6. De overige SBI-codes komen allen slechts één of twee keer voor.
7. De overige typen SBI-codes komen allen slechts één keer voor.
8. De overige typen SBI-codes komen allen slechts één keer voor.

6

Aard, omvang en ontwikkelingen van (ondermijnende) criminaliteit op Eindhoven Airport



In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van de criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport. Daarmee geven we antwoorden op de vraag naar de omvang en aard van de geregistreeerde criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport en de relatie met ondermijnende criminaliteit. We zullen deze vragen beantwoorden op basis van een analyse van de incidentregistraties van de politie, de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de registraties van de Douane. Deze statistische informatie is aangevuld en vergeleken met informatie uit de gerechtelijke uitspraken van Rechtspraak.nl over de periode 2019-2023 en de informatie uit de interviews met professionals werkzaam bij de politie, KMar en Douane. Waar de registraties van de politie (BVH) vooral betrekking hebben op Flight Forum, Park Forum, het bedrijventerrein en in mindere mate op (een deel van) Eindhoven Airport, spelen de registraties van de KMar (BPS) zich voornamelijk af op de luchthaven en juist in mindere mate op Flight Forum, Park Forum en het bedrijventerrein.¹ Deze verschillende geografische gebieden met de aandachtsvelden zijn vooral het resultaat van de taakstellingen van de politie en de KMar.² Het feitelijke en formele werkgebied van de KMar op Eindhoven Airport betreft daarmee het gebied dat binnen de hekken van het luchthaventerrein Eindhoven Airport valt.³ Het formele werkgebied van de politie begint buiten het terrein en de terminal van Eindhoven Airport.

In dit hoofdstuk zullen we allereerst kort ingaan op bestaande studies naar criminaliteit op Eindhoven Airport (6.1) en mediaberichten over Eindhoven Airport (6.2) om vervolgens een algemeen beeld van de geregistreeerde incidenten (6.3) te presenteren. Daarna zullen we nader ingaan op de internationale en ondermijnende criminaliteit op Eindhoven Airport. Dit doen we door ondermijning te operationaliseren in verschillende concrete fenomenen. Hierbij starten we met het thema 'passanten met criminele antecedenten' (6.4). Vervolgens behandelen we de verschillende vormen van transitcriminaliteit: mensensmokkel (6.5), mensenhandel (6.6), drugssmokkel (6.7) en andere vormen van transitcriminaliteit, waaronder overtredingen van de Wet op de accijns en de Wet wapens en munitie (6.8). Daarna komen witwassen (6.9) en corruptie en andere vormen van niet-integer handelen (6.10) aan bod. Tot slot beschrijven we registraties op locaties die eerder zijn geconstateerd als blinde vlekken, General Aviation en de bagagehal van Eindhoven Airport (6.11).

Onderzoeksvragen die in dit hoofdstuk beantwoord gaan worden:

- Wat is de aard en omvang van de geregistreeerde criminaliteit op het logistieke knooppunt van Eindhoven Airport, dat bestaat uit het burgervliegveld op het terrein van de Vliegbasis, het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum en Park Forum?
- In hoeverre en hoe kan de geregistreeerde criminaliteit gerelateerd worden aan lokale, nationale en internationale ondermijnende criminaliteit?

6.1 Over (ondermijnende) criminaliteit op Eindhoven Airport, toen en nu

Het afgelopen decennium zijn er drie vertrouwelijke onderzoeksrapporten⁴ naar ondermijning op Eindhoven Airport verschenen die als startpunt voor het onderhavige onderzoek kunnen dienen. In 2015 verscheen de RIEC-rapportage *Riscoscan Eindhoven Airport. Ondermijningsbeeld Eindhoven en de Kempen* (RIEC Oost-Brabant, 2015), in 2021 publiceerde de KMar het *Ondermijningsbeeld Eindhoven Airport* en in 2023 schreef Vollenberg in opdracht van Eindhoven Airport N.V. zijn afstudeerscriptie over gelegenheidsstructuren voor ondermijnende criminaliteit binnen Eindhoven Airport voor de opleiding Integrale Veiligheidskunde aan de Avans Hogeschool.

Het ondermijningsbeeld van het RIEC Oost-Brabant ten eerste, betreft een risicoscan die is gebaseerd op interviews met een breed spectrum aan professionals en richt zich uitsluitend op Eindhoven Airport. In deze rapportage wordt gewezen op de faciliterende functies van Eindhoven Airport, vooral als het gaat om mensenhandel, mensensmokkel en de smokkel van verdovende en van liquide middelen. Tegelijkertijd wordt gesteld dat er in de vier jaar voorafgaand aan de rapportage (2010-2014) 42 criminele samenwerkingsverbanden zijn “blootgelegd, waarbij Eindhoven Airport een centrale rol vervulde in de criminele logistiek”. In de summiere beschrijving gaat het om “Turkse en Marokkaanse netwerken die zich bezighouden met mensenhandel” en Roemeense en Bulgaarse personen die gerelateerd worden aan (gedwongen) prostitutie van vrouwen uit Oost-Europa. Tot slot wijst het RIEC op OMG-leden die via Eindhoven Airport reizen en woonwagengedragers die regelmatig gesignaleerd worden met grote hoeveelheden contant geld met waardes net onder de aangifteplicht van 10.000 euro (RIEC Oost-Brabant, 2015).

Een tweede belangrijk onderzoek dat inzicht biedt in de aard en omvang van de criminaliteit en ondermijning vormt het *Ondermijningbeeld Eindhoven Airport*.

Zes jaar na de RIEC-rapportage constateert de KMar vergelijkbare criminele fenomenen op Eindhoven Airport als het RIEC eerder beschreef. In volgorde van belang gaat het wat betreft de KMar-onderzoekers allereerst om “witwassen in de vorm van smurfen (het over de grens brengen van contant geld onder de aangiftegrens van 10.000 euro)”. Mensensmokkel en mensenhandel komen structureel voor en de smokkel van verdovende middelen komt relatief weinig voor. Andere vormen van georganiseerde criminaliteit – georganiseerde vermogenscriminaliteit op de parkeerplaatsen en/of het bedrijventerrein rond Eindhoven Airport – hebben in de periode van onderzoek volgens de onderzoekers slechts incidenteel ‘plaatsgevonden’ (lees: geregistreerd).

Een derde vertrouwelijke studie naar gelegenheidsstructuren voor ondermijnende criminaliteit binnen Eindhoven Airport is in 2023 verricht door Vollenberg in opdracht van Eindhoven Airport N.V.. Ook hier moeten we ons beperken tot enkele algemene lijnen die uit dit onderzoek voortkomen. Als belangrijkste kwetsbaarheid wijst Vollenberg op de menselijke factor binnen allerlei (deel)processen op Eindhoven Airport. Het betreft zijns inziens dan het gebrek aan kennis en bewustzijn over ondermijning, individuele werkposities, kwetsbare beroepsgroepen en andere menselijke factoren zoals financiële problemen, culturele verschillen, sociale invloeden en de ‘ons-kent-ons’-cultuur binnen Eindhoven Airport. Vollenberg constateert ook dat deze kwetsbaarheid kan toenemen in combinatie met andere kwetsbaarheden, zoals een kwetsbaar (werk)proces, een kwetsbare locatie en/of kwetsbaarheden die voortvloeien uit geldende wet- en regelgeving. Hij baseert zich hierbij op interviews met professionals werkzaam op Eindhoven Airport, observaties en enkele werkbezoeken aan andere Nederlandse vliegvelden.

Alvorens in het vervolg van dit hoofdstuk in te gaan op de geregistreerde criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport, kijken we naar wat we op basis van de media-analyse kunnen leren over ondermijnende criminaliteit op Eindhoven Airport.

6.2 Ondermijning op en rondom Eindhoven Airport in de media

Eindhoven Airport haalt met enige regelmaat het nieuws. De zogenaamde Herculesramp op 15 juli 1996 waarbij een Belgische C-130 op het militaire terrein neerstortte waarbij 34 van de 41 inzittenden om het leven kwamen, staat in het geheugen gegrift. Ook in de nasleep van de MH17-ramp speelde de vliegbasis een belangrijke rol. Bijna iedereen zal zich de beelden herinneren van 23 juli 2014, toen de vliegtuigen met daarin de eerste lichamen van de slachtoffers aankwa-

men op de vliegbasis. Op de luchthaven vond een ceremonie plaats en vervolgens werden de lichamen met lijkwagens onder politiebegeleiding vervoerd (Verbakel, 2014). Soms gaat het om de komst van prominente politici – zoals de Oekraïense president Zelensky in augustus 2023 – die op Vliegbasis Eindhoven landen. Vaak betreft het specifiek inhoudelijk nieuws over Eindhoven Airport, zoals wanneer in 2024 blijkt dat er recordaantallen passagiers gebruik hebben gemaakt van het vliegveld (NOS, 2024a) of eerder in 2023 als Extinction Rebellion besluit om actie te voeren op Eindhoven Airport tegen onnodige en vervuilende vluchten (Luchtvaartnieuws, 2023a). Recentelijk is er het een en ander geschreven over het verbod op privévliegtoelagen dat vanaf 2026 op Eindhoven Airport in de context van verduurzaming van het vliegveld zal gaan plaatsvinden (Luchtvaartnieuws, 2023b). De verwachtingsvolle lezers die de kranten openslaan en op zoek gaan naar berichtgeving over criminaliteit of ondermijning op of rondom Eindhoven Airport zullen echter teleurgesteld zijn.⁵ Over de periode 1 januari 2018-23 april 2023 is het aantal unieke en relevante hits dat naar voren komt met de combinatie van zoektermen ‘Eindhoven Airport’ en ‘ondermijning’ of ‘ondermijnende criminaliteit’ of ‘georganiseerde misdaad’ op twee handen te tellen.⁶ Deels gaan deze berichten over de aanpak, zoals een interview met Peter Noordanus (voorzitter Strategisch Beraad Ondermijning) die pleit voor een integrale aanpak van de drugsindustrie in de regio Brabant, waaronder ook Eindhoven Airport, mede door meer bewustzijn te creëren en een verbeterde aansluiting van de politie-systemen (Scholtes, 2020). Daarnaast gaan een klein aantal berichten over de vondsten van drugs en geld, mensensmokkel of mensenhandel (Steenberghe, 2019; 2020; 2021). De aantallen berichten zijn zo gering dat ze bijna per incident beschreven kunnen worden.

Bij de smokkel van drugs gaat het over de vondst van cocaïne verstopt in het lichaam of in de bagage, en dertig kilo bruin poeder dat uiteindelijk geen heroïne maar een vermenging van cafeïne en paracetamol bleek te zijn (Steenberghe, 2020). Het gaat steeds om een beperkt aantal incidenten of zaken die soms op verschillende manieren belicht worden. Als het gaat om mensensmokkel beschrijven journalisten bijvoorbeeld een Syrisch gezin, bestaande uit twaalf personen, betrokken bij de smokkel van landgenoten naar Nederland (NOS, 2019a). Daarnaast gaan berichten over een Duitse Somaliër met zeven paspoorten op zak (Steenberghe, 2021) en een Irakees die zijn paspoort uitleent aan zijn neef om zo Europa in te kunnen komen (Steenberghe, 2021). Ook was er een zaak van een Syrische man die met 34 paspoorten en verblijfsvergunningen naar Griekenland wilde en op Eindhoven Airport werd staande gehouden (Studio40, 2021). Daarnaast was er een mensenhandelcasus van een Roemeense twintigjarige man

die zijn vriendin – zo bleek achteraf na onderzoek – gewelddadig behandelde en haar in de prostitutie liet werken. Camera's op Eindhoven Airport filmde het opvallende gedrag van hen beide op de luchthaven en de KMar ondernam daarop actie (Steenberghe, 2019). Zoals later nog zal blijken, gaat het veelal om opvallend gedrag van de betrokkenen of opmerkelijke goederen of documenten die passagiers bij zich hebben, waardoor ze letterlijk in beeld komen en worden staande gehouden. Dergelijke signalen leiden lang niet altijd tot een politieonderzoek, laat staan tot een veroordeling. In hoofdstuk 4, waarin we dieper ingaan op de verschillende criminele fenomenen, zal ook blijken hoe weinig concrete zaken er hebben gedraaid in de afgelopen jaren op of rondom Eindhoven Airport.

Een gerichte zoektocht in de media naar witwassen en Eindhoven Airport levert ook een beperkt aantal berichten op die vooral verwijzen naar drie unieke incidenten, waaronder berichten over een man die reisde met ruim 46.000 euro op zak om – in zijn woorden – auto's te kopen. De man is aangehouden op verdenking van witwassen (Bombala, 2022). Hetzelfde gold voor drie mannen die duizenden euro's bij zich hebben; geen van de mannen had een logische verklaring voor het bezit van een dergelijk bedrag (Keim, 2021). Verder werd er in oktober 2018 in de bagage van een passagier op weg naar Spanje op de luchthaven 200.000 euro verstopt in sportschoenen aangetroffen (ANP, 2018).

Ook over het gebied direct buiten Eindhoven Airport – de aanpalende bedrijventerreinen – is er de afgelopen vijf jaren weinig bericht over ondermijning of georganiseerde criminaliteit. De incidentele berichten verwijzen dan vooral naar het bedrijventerrein Flight Forum. Deze berichten gaan over de aanpak van tabaksmaffia, waarvan twee verdachten zijn opgepakt in de omgeving van Eindhoven Airport (Eindhovens Dagblad, 2019). Eén enkel bericht geeft aan dat er wel aandacht wordt besteed aan ondermijnende criminaliteit in de omgeving van de Eindhovense luchthaven. Zo heeft de KMar in 2022 een grote actie opgezet tegen rondreizende bendes rondom Eindhoven Airport, met name omdat hier veel nationaliteiten samenkomen. Een aantal bestuurders zijn betrapt op het bezit van drugs (meer dan de gebruikershoeveelheid); een voertuig werd ingevorderd wegens witwassen en wapenbezit (De Vaan, 2022). Een ander artikel rapporteert over de aanhouding van twee uitbaters van shishalounges op het vliegveld van Eindhoven; zij wilden met een grote hoeveelheid contant geld naar het buitenland reizen. Hier kan sprake zijn van witwaspraktijken en dat deze mannen hun onderneming gebruiken om geld weg te sluizen. Dit is echter niet vastgesteld; de mannen zijn dan ook niet vervolgd (Timmermans, 2019).

Al met al is het evident dat de berichtgeving over georganiseerde misdaad en ondermijning op Eindhoven Airport en de directe omgeving in de periode

2018-2023, zoals dat uit deze media-analyse naar voren komt, beperkt is. Voor de journalisten biedt Eindhoven Airport nauwelijks aanleiding om met enige frequentie te kunnen schrijven over (georganiseerde) misdaad. Wat zij wel schrijven, gaat vooral over drugshandel, documentfraude, mensensmokkel, mensenhandel en een enkele keer over de vondst van grote geldbedragen. Ter vergelijking: de zoekterm 'drugs' in combinatie met 'Eindhoven Airport' levert 50 hits op, terwijl dezelfde zoektocht op LexisNexis naar Schiphol 2.216 hits oplevert. Als het gaat om het bedrijventerrein rondom Eindhoven Airport, Flight Forum en Park Forum is er zelfs nauwelijks sprake van relevante mediaberichtgeving over ondermijnende criminaliteit. In de volgende paragrafen geven we een beschrijving van de analyse van de geregistreerde criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport.

6.3 Criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport: registraties en ervaringen

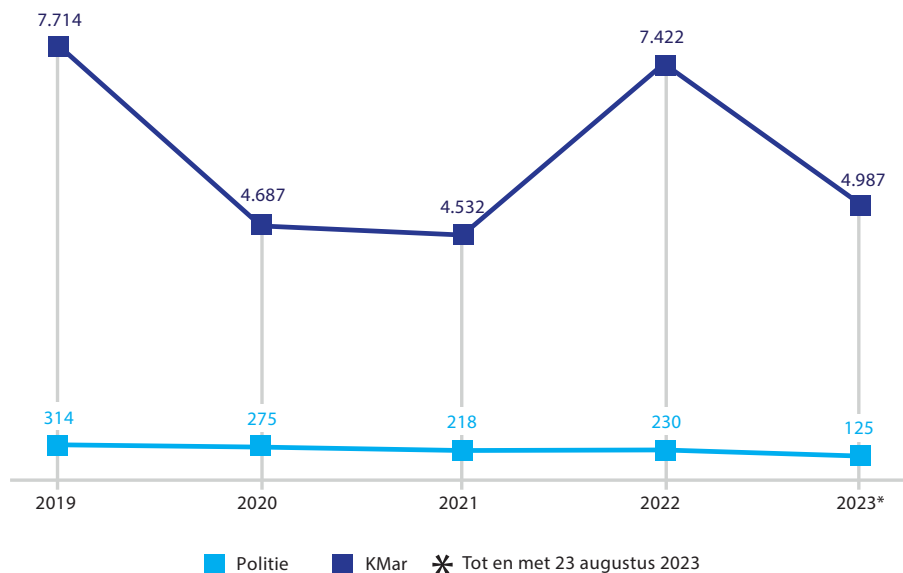
De door ons geanalyseerde incidentregistraties van de KMar hebben betrekking op de periode van 1 januari 2019 tot en met 23 augustus 2023 (het moment dat de data voor onderhavig onderzoek zijn geleverd) en beslaan daarmee een periode van ruim viereneenhalf jaar. De incidentregistraties van de politie daarentegen verwijzen naar een periode van vijf jaar (van 23 augustus 2018 tot en met 23 augustus 2023). Voor zowel de incidentregistraties van de KMar als van de politie hebben we identieke postcodegebieden aangehouden die in bijlage 1 staan opgesomd.

In totaal registreerde de KMar in de viereneenhalf jaar durende periode 29.342 unieke incidenten op en rondom Eindhoven Airport met daarbij 3.319 unieke personen als verdachte. De politie registreerde in een iets langere periode minder unieke incidenten: in totaal heeft de politie in de afgelopen vijf jaar 1.272 unieke registraties in het onderzoeksgebied opgemaakt. Voor deze 1.272 unieke registraties zijn 710 unieke personen geregistreerd in een door de politie gespecificeerde rol.⁷

In figuur 6.1 wordt de ontwikkeling van deze registraties gedurende de onderzoeksperiode gepresenteerd. Hierop is vooral bij de incidentregistraties van de KMar zichtbaar dat de jaren 2020 en 2021 sterk worden beïnvloed door de coronapandemie en de maatregelen die hiervoor zijn ingevoerd. Zo waren er in 2019 7.714 registraties van incidenten, terwijl dat voor de jaren 2020 en 2021 respectievelijk 4.687 en 4.532 was. In 2022 loopt het aantal incidentregistraties weer op tot 7.422. Voor het jaar 2023 zal het aantal registraties naar schatting uitkomen op rond de 7.000, gezien het aantal incidentregistraties tot en met 23 augustus

(n=4.987). De ontwikkeling van de incidentregistraties door de politie – in alle rollen – over de afgelopen vijf jaar laten veel minder duidelijk de invloed van coronapandemie zien.⁸

Figuur 6.1: Registraties incidenten KMar en politie op en rondom Eindhoven Airport, 2019-2023*.



6.3.1 Registraties KMar en Nederlandse Politie

De incidentregistraties van de KMar en politie zijn onderverdeeld in de volgende acht incidentcategorieën: vermogensincidenten, vernielingen en incidenten tegen de openbare orde, geweldsincidenten, seksuele incidenten, verkeersincidenten, drugsincidenten, wapenincidenten en overige incidenten.⁹ Op deze manier kunnen we de door de KMar en politie geregistreerde incidenten beter in beeld krijgen. Dit levert het volgende overzicht op:

Tabel 6.1: Aantal incidentregistraties naar incidentcategorie¹⁰.

Incidentregistratie	KMar		Politie	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Vermogensincidenten	5.354	18%	232	18%
Vernielingen en incidenten tegen de openbare orde	4.587	16%	331	26%
Geweldsincidenten	374	1%	26	2%
Seksuele incidenten	32	0%	6	0%
Verkeersincidenten	1.493	5%	179	14%
Drugsincidenten	623	2%	24	2%
Wapenincidenten	984	3%	2	0%
Overige incidenten	15.895	54%	472	37%
Totaal	29.342	100%	1.272	100%

Bron: KMar, BPS-data.

Tabel 6.1 geeft een algemeen beeld van de registraties van de KMar en de politie over de periode 2018-2023 op en rondom Eindhoven Airport. Wat allereerst opvalt, is het grote verschil in de absolute aantallen registraties tussen de KMar en de politie. Het naar verhouding geringe aantal registraties door de politie heeft voor een deel te maken met het relatief kleine gebied rondom Eindhoven Airport dat voor dit onderzoek is geselecteerd en waar de politie werkzaam is. Daarnaast betreft dit gebied een bedrijventerrein waar niet of nauwelijks mensen wonen. Als we de verschillende categorieën kort langslopen, blijkt dat bijna een vijfde van de incidentregistraties (KMar en politie) te maken hebben met vermogensincidenten. Hieronder vallen ook voor Eindhoven Airport relevante, maar uiteenlopende delicten als het ‘aantreffen van liquide middelen’ en vervalste of valselijk opgemaakte documenten. ‘Vernielingen en incidenten tegen de openbare orde’ worden verhoudingsgewijs vooral door de politie geregistreerd. Gezien het karakter van deze registraties – vooral meldingen van een loos inbraak- of overvalalarm – ligt het voor de hand dat de politie dit met haar verantwoordelijkheid voor de verschillende bedrijventerreinen relatief vaak registreert. Geweldsincidenten en seksuele incidenten worden nauwelijks of niet geregistreerd. In absolute aantallen registreert de KMar nog wel wat geweld, maar percentageel gezien valt het in het niet. Wat betreft verkeersincidenten valt het op dat de KMar in vergelijking met de politie in absolute aantallen beduidend meer incidenten registreert,

terwijl verkeersincidenten voor de politie een reden kunnen vormen om in actie te komen. Als het gaat om drugsincidenten registreren beide partijen deze weinig. Het is vooral de KMar die wapenincidenten registreert. In absolute aantallen gaat het om 623 drugsgerelateerde incidenten en om 984 wapengerelateerde incidenten. Dat is een relatief klein verschil gezien de sterke focus op veiligheid op Eindhoven Airport, waarbij de beveiliging (onder meer) gericht is op wapens en niet op drugs. De categorie 'overige incidenten' springt er ten opzichte van de andere categorieën in omvang bij de KMar en in iets mindere mate bij de politie uit. Het gaat bij 'overige incidenten' vooral om mededelingen, gevonden goederen of signaleringen, bijvoorbeeld in het geval dat iemand een boete open heeft staan, bij het opsporen van verblijfplaatsen of bij aanhoudingen voor onderzoek en ook in het geval van de politie-afhandeling van meldingen, algemene mutaties, aandachtsvestigingen en MMA-meldingen.¹¹ Ruim de helft van de registraties van de KMar en ruim een derde van de registraties bij de politie verwijst naar dergelijke incidenten.

Wat betreft de politieregistraties geldt er voor 60 procent van de 1.272 geregistreerde incidenten dat er geen persoon is geregistreerd. Dit betekent dat de politie een incident – bijvoorbeeld van een loos alarm, brand (geen brandstichting), het aantreffen van drugs of een bommelding – registreerde, maar het op dat moment onbekend was wie er bij dit incident betrokken was en in welke rol. Bij de overige 510 incidenten zijn er wel personen geregistreerd, onder andere in de rollen van betrokkene, tenaamgestelde, aangever, slachtoffer, verdachte, getuige en benadeelde. De rollen verdachte en betrokkene zullen in het vervolg van dit hoofdstuk nader worden geduid. In tabel 6.2 staan de incidentregistraties waarbij de KMar ook melding maakt van verdachten en/of betrokkenen.

Tabel 6.2: Incidentregistraties¹² KMar verdachten en betrokkenen.

Incidentregistratie	Met verdachten		Met betrokkenen	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Vermogensincidenten	1.101	39%	3.698	33%
Vernielingen en incidenten tegen de openbare orde	202	7%	1.365	12%
Geweldsincidenten	49	2%	276	2%
Seksuele incidenten	13	0%	9	0%
Verkeersincidenten	388	14%	436	4%

Incidentregistratie	Met verdachten		Met betrokkenen	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Drugsincidenten	201	7%	330	3%
Wapenincidenten	606	21%	177	2%
Overige incidenten	295	10%	4.982	44%
Totaal	2.855	100%	11.273	100%

Bron: KMar, BPS-data.

Definities verdachten en betrokkenen

De politie en de KMar registreren waar mogelijk bij ieder incident de rol die een persoon speelde bij het incident. De rollen die binnen de registraties door de KMar en de politie het meest voorkomen zijn die van verdachte, betrokkene, gesignaleerde, tenaamgestelde en getuige. In het navolgende gaan we specifiek in op de rollen verdachte en betrokkene. Wanneer zowel de politie als de officier van justitie denken dat iemand een strafbaar feit heeft gepleegd, wordt diegene als verdachte geregistreerd (zie ook artikel 27 WvS). Via de rechtspraak of via een zelfstandige OM-beslissing in de vorm van een OM-strafbeschikking zal dan moeten worden bepaald of deze verdenking terecht is, en de verdachte dus schuldig is aan het strafbare feit. Iemand die betrokken is bij een incident heeft niet aantoonbaar een strafbaar feit gepleegd en zal dus niet direct met de rechtspraak in aanraking komen, maar staat wel door zijn/haar aanwezigheid bij het incident als zodanig geregistreerd in de systemen van de opsporingsinstanties.

De KMar registreert bij een incident ook de nationaliteit waarmee iemand zich identificeert. Het kan voorkomen dat een persoon meerdere nationaliteiten heeft. Volgens de KMar is het echter aannemelijk dat iemand die naast de Nederlandse nationaliteit ook een andere nationaliteit heeft zich met de Nederlandse nationaliteit identificeert bij een incident dat zich afspeelt op Eindhoven Airport. Indien we hierna spreken over ‘nationaliteit’ verwijzen we dan ook naar ‘de nationaliteit waarmee iemand zich heeft geïdentificeerd tijdens de incidentregistratie van de KMar’.

Het gros van alle geregistreerde verdachten identificeert zich met een nationaliteit van een Europees land (zie tabel 6.3). Daarnaast komen Afrikaanse en Aziatische landen met enige regelmaat voor als nationaliteit van de verdachte.

Verdachten met een nationaliteit van een land dat is gelegen in het Noord- of Zuid-Amerikaanse continent komen nauwelijks voor. Van 152 verdachten is de nationaliteit onbekend. Deze verdeling is een gevolg van de bestemmingen die vanuit Eindhoven Airport te bereiken zijn.¹³ In onderstaande tabel 6.3 staan de nationaliteiten van de verdachten naar werelddeel beschreven.

Tabel 6.3: Nationaliteit verdachten naar werelddeel, 2019-2023¹⁴.

Nationaliteit	n	%
Europa	2.710	82%
Afrika	221	7%
Azië en Oceanië	217	7%
Zuid-Amerika	15	0%
Noord-Amerika	4	0%
Onbekend	152	5%
Totaal	3.319	100%

Bron: KMar, BPS-data.

In vergelijking met andere werelddelen blijken Europese verdachten verhoudingsgewijs een groter aandeel wapen- en verkeerincidenten te hebben en de verdachten afkomstig van het Afrikaanse continent relatief vaak aangehouden te worden voor identiteitsfraude zoals ‘geen gelijkenis foto’ en ‘vervalsing’ – wat neerkomt op valse of vervalste documenten. Van deze laatste categorie (geen gelijkenis foto en vervalsing) hebben verdachten met de Somalische nationaliteit de meeste registraties. Eén op de tien Afrikaanse verdachten (n=22) is betrokken bij vernielingen of incidenten tegen de openbare orde. Hoewel dit aandeel niet verschilt van de overige werelddelen, valt het op dat het hier in zeventien gevallen om mensensmokkel gaat, waarbij de meeste verdachten (n=13) de Somalische nationaliteit hebben.

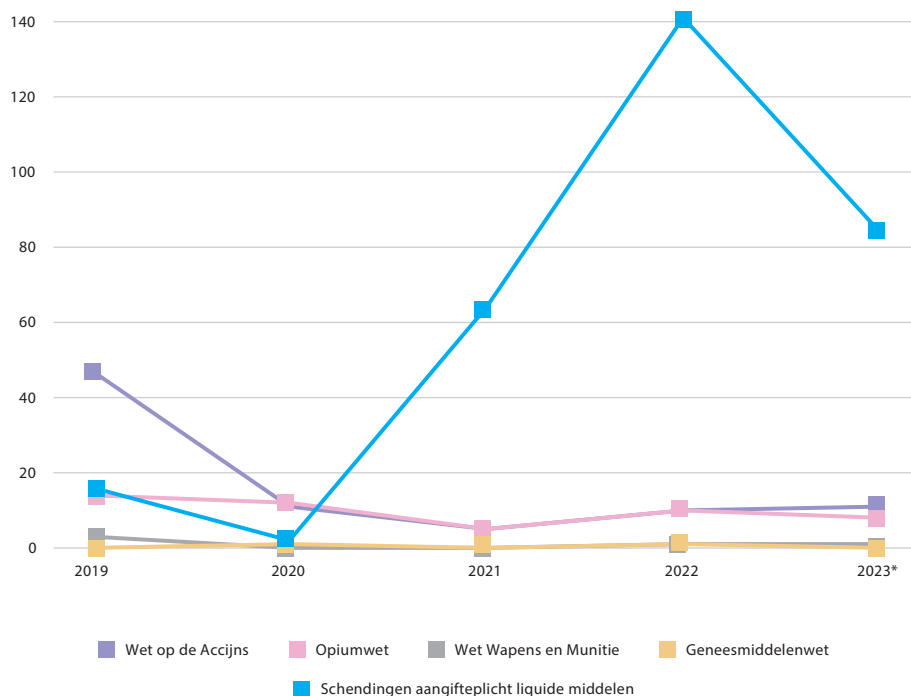
Een vergelijkbare beschrijving gaat ook op voor de verdachten afkomstig uit Azië en Oceanië. Van de 217 Aziatische verdachten is 81 procent geregistreerd voor een vermogensincident. Het gaat hier met name om valse of vervalste documenten of een foto zonder gelijkenis. Het gaat hierbij vooral om verdachten met de Turkse, Syrische of Iraanse nationaliteit. Daarnaast zijn er 23 Aziatische verdachten geregistreerd voor vernielingen en incidenten tegen de openbare orde, waarbij het in zeventien gevallen om mensensmokkel gaat. Ruim de helft van deze verdachten bezit de Syrische nationaliteit.

In totaal zijn er over de periode 2019-2023 slechts vijftien verdachten geregistreerd met een nationaliteit van een Zuid-Amerikaans land. Het gaat om elf mannen en vier vrouwen, met een gemiddelde leeftijd van 40,7 jaar. De verdachten komen uit verschillende Zuid-Amerikaanse landen (vooral Brazilië, Argentinië, Colombia, Peru).¹⁵ Negen verdachten staan geregistreerd voor vermogensincidenten, waarvan zes registraties voor valse of vervalste documenten.

6.3.2 Registraties Douane

De Douane heeft gegevens aangeleverd over incidenten gerelateerd aan de Opiumwet, Wet op de accijns, Wet wapens en munitie, de Geneesmiddelenwet en registraties over schendingen van de aangifteplicht liquide middelen. Het betreft hier allemaal registraties over goederen, conform de taakstelling van de Douane gericht op het toezicht houden op de invoer, de uitvoer en de doorvoer van goederen.¹⁶

Figuur 6.2: Registraties Douane over 2019-2023 naar goederensoort.



Bron: Douane Fraude Bestand; 1 januari 2019 tot en met oktober 2023.

De absolute aantallen registraties door de Douane op de verschillende goederen zijn gering en volgen met de tijdlijn van de coronapandemie in het achterhoofd een herkenbaar patroon met de daling in 2020-2021. Opvallend is de sterke stijging van het aantal registraties ‘schendingen van aangifteplicht liquide middelen’. Wellicht dat het handhavingsknelpunt liquide middelen¹⁷ hier een rol in speelt, al begint deze stijging al eerder.¹⁸ Hoe de sterke daling van het aantal registraties op de Wet op de accijns verklaard moet worden, is onduidelijk. Wat opvalt in figuur 6.2 – gegeven de sterke focus op veiligheid op Eindhoven Airport – is dat het aantal registraties in de context van de Opiumwet over de hele linie hoger ligt dan de registraties in de context van Wet wapens en munitie.

In het vervolg van dit hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op verschillende fenomenen die te relateren zijn aan ondermijning: passanten met criminele antecedenten, mensensmokkel, mensenhandel, drugssmokkel, smokkel van liquide middelen en niet-integer handelen waaronder ook corruptie.

6.4 Passanten met criminele antecedenten

In het openingshoofdstuk waarin we wat nader ingegaan zijn op Eindhoven Airport als een logistiek knooppunt en de implicaties van een dergelijke bewering, is onder meer gesteld dat criminelen net als andere burgers gebruik zullen maken van Eindhoven Airport om van de ene naar de andere plek te vliegen. Dat kan voor vakantie zijn, zoals een respondent van de Belastingdienst het formuleert: “Criminelen maken ook gebruik van Eindhoven Airport, dat zien we ook. Maar die kopen gewoon een kaartje” (R13). Ook kunnen mensen Eindhoven Airport gebruiken om hun criminele activiteiten over de grens te realiseren. Een professional van de KMar drukt het als volgt uit:

“Criminaliteit laat zich niet afbakenen tot grenzen. Steeds mondialer, bijvoorbeeld drugs. Dat beperkt zich niet tot de grens van Nederland, daar hebben criminelen legale infrastructures voor nodig om dit voor elkaar te krijgen. Dat kan een luchthaven ook zijn. Misschien niet direct om te smokkelen, maar om je contacten over de wereld te onderhouden, afspraken te maken. Misbruik maken van goede infrastructuur of mensen die er werken” (R09).

Eenvoudigweg door in haar functie als luchthaven te voorzien, faciliteert Eindhoven Airport niet alleen de burger die voor een zakenreis of een vakantie

het vliegtuig instapt, maar eveneens de crimineel die in de internationale wereld van (transit)criminaliteit zijn of haar inkomsten genereert. Het merendeel van de zware criminaliteit zoals we dat in dit hoofdstuk operationaliseren – mensenhandel, mensensmokkel, drugssmokkel, liquide middelen – is transitcriminaliteit.¹⁹ De criminele gelden worden niet op Eindhoven Airport gerealiseerd, maar Eindhoven Airport vervult als logistiek knooppunt een rol in de realisatie hiervan elders. Het zijn mensen, drugs, geld, wapens die op doorreis zijn en eventueel via Eindhoven Airport vervoerd worden. Daarbij willen criminele ondernemers – net als reguliere ondernemers, en misschien nog wel meer in het licht van het heimelijke karakter van hun activiteiten – hun partners fysiek ontmoeten om hun zaken te bespreken, wat reizen met zich meebrengt. Een medewerker van de politie stelt:

“Iedere dag krijg ik een KMar-rapportage met wat is er staande gehouden en gecontroleerd. Elke dag zijn er best wat incidenten, verdachte situaties die door de KMar worden afgehandeld. Waarschijnlijk is dat het topje van de ijsberg. Dat zijn de feiten die ik zie. In onderzoeken zijn het bekende criminelen die vliegen. Mag, maar de frequentie in combinatie met inkomsten vind ik bijzonder; ik kan het niet” (R43).

Er zijn geen specifieke registraties – voor zover ons bekend – die inzicht geven in de omvang en het waarom achter het gebruik van Eindhoven Airport door criminelen. Informatie over burgers mag alleen in de context van specifieke opsporingsonderzoeken en na toestemming van het Openbaar Ministerie (OM) geregistreerd worden. Wel hebben we inzage gekregen in een beperkt aantal geselecteerde tekstvelden die behoren bij specifieke incidenten of signalen en opgeschreven zijn door verbalisanten van de KMar en leden van het Team Ondernijning Luchthaven (TOL) met het projectlabel ‘ondernijning’.²⁰ Relatief veel van deze beschrijvingen gaan over verdachte situaties op Eindhoven Airport, waarbij nader onderzoek laat zien dat de betrokkenen over criminele antecedenten beschikken. Deze beschrijvingen van incidenten die vaak niet tot een onderzoek hebben geleid, geven een beeld van hoe mensen met criminele antecedenten gebruikmaken van Eindhoven Airport en hoe medewerkers van het TOL hier mee omgaan. De focus van de KMar- en TOL-medewerkers en daarmee ook hun beschrijvingen richten zich op drie groepen: (1) inkomende passagiers, (2) uitgaande passagiers en (3) bezoekers van Eindhoven Airport die mensen komen

ophalen of wegbrengen. Zij geven deze focus nader vorm in de context van risicovluchten en opvallend gedrag van deze personen. Onderstaand zijn drie casussen op basis van de open tekstvelden beschreven.

Casus 1

Een eerste voorbeeld gaat om een controle van een inkomende familie van een vlucht uit Málaga. De verbalisant geeft aan ambtshalve te weten dat vluchten uit Málaga risicovluchten zijn, omdat “er veel criminelen actief zijn in Spanje, met name in de regio van de Costa del Sol. Daardoor is het aannemelijk dat er veelvuldig op en neer word gereisd door personen welke zich bezig houden met (grensoverschrijdende) criminaliteit.” De ogen van de verbalisant vallen op een gezin (man, vrouw, kind) dat gekleed gaat in dure designerkleding en waarbij de man van het gezin bij binnenkomst alles nauwlettend in zich opneemt. De verbalisant heeft duidelijk kennis van zaken: “De man droeg onder andere zwarte Chanel gympen, zwarte Gucci nek/schouder tas en een, vermoedelijke Pur White, zwart leren jack. De vrouw was gekleed in een parka, met bont gevoerde binnenkant, Alexander McQueen gympen en een Louis Vuitton tas. Het kind was gekleed in een Parajumpers jas en droeg een meerkleurig/bruin Gucci petje.” Het gezin wordt staande gehouden en gecontroleerd.

Tijdens de controle leren de verbalisanten dat het gezin in Spanje woont en nu voor familiebezoek in Nederland is. De verbalisanten schrijven ook op dat de man geen antwoorden meer wil geven op hun vragen. De identiteitsdocumenten zijn goed gelijkend en echt. Op basis van een tegenstrijdige tweede verklaring waarbij ze het onder meer hebben over een vakantie naar Zweden en het feit dat de man en de vrouw de KMar geen toestemming geven om in hun bagage te kijken, besluiten de verbalisanten het stel nader in de politiesystemen te onderzoeken. Beiden blijken meerdere registraties te hebben rondom opium, ‘TCl-subject’²¹ te zijn, OMG-lid²² te zijn en bij de politie in beeld te zijn rondom ondermijning. Na deze controle is het gezin ‘met vervolg gestuurd’. Een poging om het gezin in de auto die hen ophaalde te volgen, loopt op niets uit.

Casus 2

Een tweede voorbeeld betreft een vertrekkende mannelijke passagier die op weg is naar de securitycheck en eenmaal deze controle gepasseerd, door het TOL wordt staande gehouden. De TOL-medewerker valt hem op omdat hij “van boven tot onder was aangekleed met dure merkkleding (Givenchy, Kenzo, Philip Plein)”. Bovendien heeft deze opsporingsambtenaar het idee dat hij de persoon in kwestie kent als een lid van een OMG²³. Dit vermoeden blijkt na de controle te kloppen. De man in kwestie vertelt op weg te zijn naar familie in Roemenië om drie weken bij hen te gaan wonen. De passagier mag verder en het verslag eindigt met ‘ter info’.

Casus 3

In het derde voorbeeld start het TOL de beschrijving met een standaard verantwoording van diens controles. Het TOL stelt: “Uit eerdere onderzoeken, observaties en controles door, onder andere leden van het bovengenoemde onderzoeksteam, valt op dat op de vluchten binnenkomend dan wel uitgaand naar Marokko, Oost-Europa, Spanje en Italië regelmatig personen zitten die grote geldbedragen bij zich dragen. Deze personen vallen doorgaans op vanwege de combinatie van personen, gedrag, reisroute, kleding, voertuigen en bagage”. Ze gaan door met het beschrijven van de aankomst van een inkomende vlucht vanuit Málaga, waar onder de passagiers twee mannen opvallen vanwege hun tatoeages, waaronder een OMG-logo²⁴, en dure attributen (tassen) en omdat zij als enige passagiers compleet gesealde koffers van de lopende band halen.

Na een douanecontrole vragen de opsporingsambtenaren van de KMar beide mannen naar hun identiteitsdocumenten. Tijdens de controle zijn de mannen via de operationele informatiesystemen bevroegd en blijken zij meermaals bekend in de systemen te zijn en beide als vuurwapengevaarlijk te zijn gesignaleerd. In antwoord op vragen van de verbalisanten vertellen de mannen negen dagen op vakantie in Spanje te zijn geweest, maar in verband met de hitte eerder terug zijn gekomen. Ook speelde bij hun vervroegde terugkeer mee dat ze niet langer mondkapjes dragen. Ze gingen samen op vakantie omdat ze lang genoeg met vrouw en kinderen thuis hadden gezeten tijdens de coronapandemie. Beiden hadden geen zin meer om vragen te beantwoorden en verklaarden hun opgefokte houding vanuit het overlijden van een neef. De verbalisanten ervaren dit als een slecht excuus, maar besluiten wel het hier bij te laten. Ook deze registratie eindigt met ‘ter info’.

6.4.1 Concluderend

Uit de beschrijving van de KMar-verbalisanten valt op te maken dat de personen die worden staandegehouden opvallen door hun exclusieve kleding en/of hun nerveuze of anderszins opvallende gedrag. Daarnaast worden de staandehoudingen gestuurd door de zogenaamde risicovluchten; vluchten zoals in de hiervoor beschreven casus I en casus III, van en naar toeristische oorden waarvan de opsporingsinstanties uit ervaring weten dat er veel criminelen verblijven en actief zijn. Personen die zich niet opvallend kleden en zich normaal gedragen, zullen dus niet snel staande worden gehouden. Het is opmerkelijk dat in vrijwel alle beschrijvingen van deze registraties de personen die worden staandegehouden over zware antecedenten zoals geweldpleging en opium of drugsmokkel beschikken. Soms zijn ze ook nog eens TCI-subject en/of onderwerp in lopend onderzoek. Gevraagd naar de redenen van hun bezoek aan Eindhoven Airport vertellen veel staandegehouden passagiers over 'op vakantie gaan', 'familiebezoek hier of daar' of – in het geval van bezoekers: een familielid of vriend ophalen of juist wegbrengen. De registraties eindigen normaliter met 'ter info'.

Zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven, hebben we in totaal 50 registraties met een projectcode 'ondermijning' veelal in combinatie met een andere projectcode kunnen analyseren. Van deze registraties hebben we de geanonimiseerde open velden met de beschrijvingen van de incidenten mogen inzien. Deze informatie leert ons dat de verbalisanten met hun gerichte acties vrijwel altijd passanten staande houden met criminele antecedenten of met aantekeningen waaruit hun criminele betrokkenheid blijkt. Deze informatie is voor andere opsporingsinstanties via het systeem Blueview opvraagbaar. In hoeverre hier ook gebruik van wordt gemaakt in het kader van het in kaart brengen van criminele samenwerkingsverbanden, kunnen we op basis van deze informatie niet stellen. Maar de aanwezigheid van het TOL en hun activiteiten blijft niet onopgemerkt en zal met een zekere preventieve werking samengaan. Deze preventieve werking wordt wellicht weer teniet gedaan door de geringe capaciteit van het TOL.

Concreet betekent dit dat passanten met criminele antecedenten gebruik maken van Eindhoven Airport. Naar eigen zeggen vaak om toeristische redenen of familiebezoek of juist om vakantiegangers op te halen of weg te brengen. Of dit de ware redenen zijn, kunnen we op basis van deze geschreven rapportages niet duiden. In vrijwel alle gevallen resulteren de staandehoudingen in een informerende signalering maar geen aanhouding. De waarde van deze signaleringen zal vooral uit het verdere verloop van opsporingsonderzoeken moeten blijken.

6.5 Mensensmokkel

“Ik noem mensensmokkel misschien wel het nieuwe goud wat verdovende middelen nu zijn,” zo duidt een politierespondent mensensmokkel (Ro6).

In hoofdstuk 1 refereerden we aan specifieke logistieke hubs die niet alleen gebruikt worden door burgers en criminelen, maar ook door migranten die op weg zijn naar voor hen betere bestemmingen (Europol, 2016). Belangrijke migratietrajecten verbinden deze logistieke hubs. Logistieke hubs als Eindhoven Airport zijn hierbij van belang als knooppunt waar migranten aankomen en zich voor een langere of kortere tijd verzamelen in afwachting van de doorreis naar het land of de stad waar zij zich uiteindelijk willen vestigen. Net als bij vele andere vormen van zware criminaliteit vindt mensensmokkel niet zozeer plaats op Eindhoven Airport, maar is Eindhoven Airport wel het knooppunt waar mensensmokkel zichtbaar wordt. Een respondent werkzaam bij het OM vertelt hierover:

“Als we kijken naar mensenhandel en mensensmokkel, dan denk ik dat Eindhoven Airport wel weer een luchthaven is waar veel gebruik van wordt gemaakt. Omdat de aantallen er niet om liegen in het verleden. Het is een regionale luchthaven. Eindhoven Airport staat best wel in verbinding met Oost-Europa. Mensen die via Eindhoven Airport het land in worden geloodst. Eindhoven Airport is daarvoor een geschikt knooppunt” (R12).

Mensensmokkel volgt de migratiestromen, dus de bestemmingslanden van vliegmaatschappijen op Eindhoven Airport bepalen deels de kans op mensensmokkel. Onderzoek onder vreemdelingen die in vreemdelingendetentie op vliegveld Rotterdam The Hague verbleven met als doel om uitgezet te worden, illustreert dit punt. Een deel van de geïnterviewde vreemdelingen van Albanese afkomst had destijds (rond 2018-2019) vanuit Albanië een goedkope vlucht naar Eindhoven Airport geboekt. Van daaruit reisde men verder met de Flixbus richting Lage Zwaluwe of Rotterdam, in een poging met of zonder betaalde hulp van smokkelaars vrachtwagens in te klimmen of op de assen van de vrachtwagens te gaan liggen en zo het Verenigd Koninkrijk te bereiken (Sieben, 2021; Willems, 2019). In de volgende paragraaf gaan we nader in op de omvang van mensensmokkel vanuit Eindhoven Airport en proberen we op basis van de registraties iets te zeggen over de kenmerken van de geregistreerde verdachten en betrokkenen.

Het overgrote deel van de registraties gerelateerd aan oneigenlijk gebruikte of vervalste identiteitsdocumenten vindt plaats tijdens de reguliere paspoort- en boardingpasscontroles door de KMar van inkomende passagiers van vluchten uit een niet-EU-land, naast de incidentele MTV-controles van binnen-Schengen-vluchten. Signalen en registraties van mensensmokkel vinden deels ook plaats door het Team Ondermijning Luchthaven (TOL) en incidenteel ook vanuit de particuliere sector zelf. Zo vertellen medewerkers van Eindhoven Airport:

“Er was een vermoeden dat er mensensmokkel plaatsvond. Bij een binnenkomende vlucht. Het signaal was van de crew [van het vliegtuig]. Viggo ging naar boven en communiceerde naar ons. KMar ging er onderzoek naar doen. Het is net een fuik; een vangnet dat zich sluit voor die persoon. Passagier moet in het vliegtuig blijven. R23: Je hebt het ook over gedrag: vrouwen die bang zijn, kinderen met andere namen. R21: Mailtjes worden er vanuit Ryanair gestuurd: let even op deze passagiers, want zij gebruiken een soort creditcard. De afhandelaar heeft zo meer informatie, een extra tip om goed naar de paspoorten te kijken. Er zijn zo ook neppe paspoorten en ID-kaarten ondervangen” (R21, R22, R23).

6.5.1 Een juridische duiding van mensensmokkel

In het hoofdstuk over de aanpak hebben we beschreven hoe de KMar binnen haar grensbewakingstaak passagiers die van of naar een niet-Schengenbestemming reizen controleren op hun paspoort en eventuele bijbehorende reisdocumenten. Binnen het Schengengebied bestaat er een vrij verkeer van goederen en mensen en zal de KMar behoudens steekproefsgewijze controles met het Mobiel Toezicht Vreemdelingen geen direct toezicht op passagiers uitoefenen die zich hier binnen bewegen.²⁵ Het zal dan ook weinig verbazing oproepen dat op Eindhoven Airport vooral de KMar met mensensmokkel in al zijn verschillende hoedanigheden wordt geconfronteerd. Op de vraag aan een douanemedewerker of de Douane als organisatie zicht heeft op mensensmokkel op of via Eindhoven Airport, antwoordt de respondent:

“Zicht hierop? Nee, dat gaat over personen, dus dat is voor de KMar. Hebben wij geen zicht op. Laatst hadden wij wel een casus wat misschien mensensmokkel zou zijn. Dan vliegen wij de KMar in, want daar gaan wij niet over. Er vindt soms terugkoppeling plaats, maar dat ligt eraan wat er gevonden wordt” (Ro8).

Juridisch gezien gaat het bij mensensmokkel om de wederrechtelijke hulp bij illegale toegang, doorreis en – minder bekend – ook bij verblijf. Mensensmokkel is strafbaar gesteld in artikel 197a WvSr en kent met ingang van 15 maart 2018 een gedifferentieerde strafbaarstelling. Daarbij worden professionele mensensmokkelaars zwaarder gestraft dan niet-professionele en op kleiner schaal opererende mensensmokkelaars. Ernstigere gevolgen voor bijvoorbeeld de gesmokkelde migranten kunnen eveneens tot zwaardere straffen voor de mensensmokkelaar leiden.²⁶

6.5.2 Aard en omvang van geregistreeerde mensensmokkel op Eindhoven Airport

Voor de beschrijving van de omvang van mensensmokkel zijn we primair aangewezen op de KMar-registraties. De politieregistraties laten namelijk slechts één registratie in de context van mensensmokkel zien: een registratie van het staande houden van een ‘ongewenst verklaarde vreemdeling’ op het bedrijventerrein. De Douane richt zich op goederen en niet op mensensmokkel. Er zijn drie specifieke incidenten in de data van de KMar die naar mensensmokkel (kunnen) verwijzen: (1) ‘vervalsingen’²⁷ en (2) ‘geen gelijkenis foto’ – beide binnen de brede incidentcategorie ‘vermogensincidenten’ – en (3) ‘mensensmokkel’ binnen de brede incidentcategorie ‘vernielingen en incidenten tegen de openbare orde’.²⁸

Uit tabel 6.2 blijkt dat bijna 40 procent van alle KMar-registraties waar sprake is van een verdachte over vermogensincidenten gaat. Binnen deze brede categorie vermogensincidenten betreft het in bijna twee derde (62%) van de registraties het incident ‘vervalsing’; vervalste of valselijk opgemaakte of gebruikte documenten. Het gaat hier uiteraard om een indicatie voor mensensmokkel, aangezien het bij valse documenten niet uitsluitend zal gaan om het gebruik van reis- en identiteitsdocumenten met het idee om grenzen te slechten en zich in de EU of in Nederland te vestigen. Binnen de brede incidentcategorie ‘vernielingen en incidenten tegen de openbare orde’ verwijst bijna een derde van deze registraties naar het incident ‘mensensmokkel’.

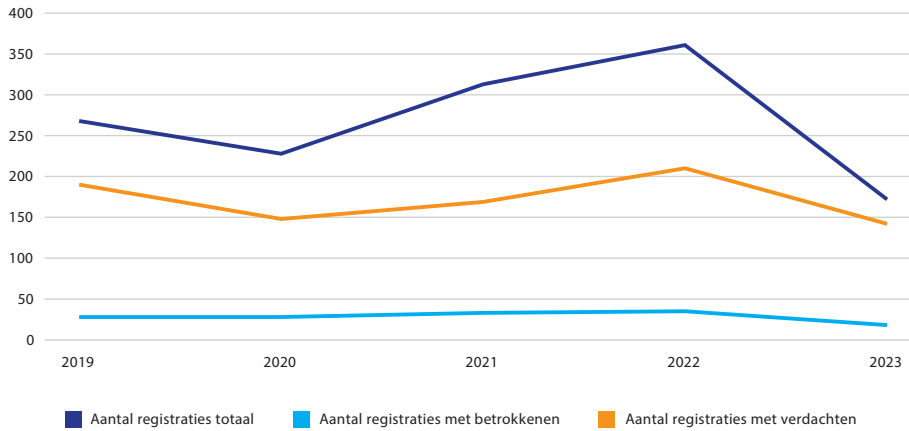
In tabel 6.4 staat het totale aantal geregistreeerde incidenten mensensmokkel, met een nadere uitsplitsing van incidenten waarbij er een verdachte dan wel een betrokkene is geregistreerd. In figuur 6.3 staat de ontwikkeling hiervan over tijd tussen 2019 en 2023 weergegeven. In tabel 6.5 is het aantal registraties mensensmokkel uitgesplitst naar betrokkenen en verdachten en het type registraties (geen gelijkenis foto; mensensmokkel; vervalsing).

Tabel 6.4: Mensensmokkel gerelateerde incidenten* (totaal, verdachten en betrokkenen, 2019-2023).

	2019	2020	2021	2022	2023*
Aantal registraties totaal	268	228	313	361	172
Waarvan registraties met betrokkenen	28	28	33	35	18
Waarvan registraties met verdachten	190	148	169	210	142

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023; * mensensmokkel samengesteld op de optelsom van registraties (1) mensensmokkel, (2) geen gelijkenis foto en (3) vervalsing.

Figuur 6.3: Mensensmokkel gerelateerde incidenten, in absolute aantallen, 2019-2023.



Bron: KMar BPS data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

Tabel 6.4 leert ons dat de absolute aantallen geregistreerde mensensmokkel in de periode 2019-2023 variëren. Er is geen sprake van een consequent afnemend of stijgend aantal registraties mensensmokkel. Het totale aantal registraties mensensmokkel lijkt eerder licht af te nemen dan te stijgen over de jaren heen, met een daling over 2023. Verder valt in tabel 6.4 op dat er relatief veel verdachten worden geregistreerd en weinig betrokkenen. In hoeverre dit nu om grote aantallen registraties mensensmokkel gaat, is op basis van deze informatie lastig te lastig te duiden. Eerder constateerde de KMar voor Eindhoven Airport dat er jaarlijks gemiddeld vijf verdachten in verband met mensensmokkel worden aangehouden en ruim honderd verdachten in verband met migratiecriminaliteit in brede zin, zoals het gebruik maken van een vals paspoort of andermans paspoort. Het aantal geregistreerde verdachten van mensensmokkel in het onderhavige onderzoek

ligt beduidend hoger met jaarlijks ongeveer 12 verdachten van mensensmokkel en 160 verdachten die gebruik maken van *look-a-likes* en vervalste documenten.

Tabel 6.5: Incidenten mensensmokkel naar betrokkenen en verdachten en type registratie, 2019-2023.

Aantal registraties met betrokkenen	2019	2020	2021	2022	2023
Geen gelijkenis foto	4	1	2	0	2
Mensensmokkel	8	9	14	24	7
Vervalsing	16	18	17	11	9
Aantal registraties met verdachten					
Geen gelijkenis foto	28	17	25	30	15
Mensensmokkel	11	13	20	12	4
Vervalsing	151	118	124	168	123

Bron: KMar BPS data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

Tabel 6.5 laat goed zien hoe veruit de meeste incidentregistraties in de context van mensensmokkel op Eindhoven Airport verwijzen naar vervalste documenten in combinatie met niet gelijkende foto's op reis- en identiteitsdocumenten. Concreet betekent dit dat het vooral gaat om mensen die met vervalste identiteitsdocumenten of met look-a-likes Nederland proberen binnen te komen.

De complexiteit van registraties

De overzichten in tabellen en figuren is veelal gebaseerd op unieke incidenten en niet op personen. Personen kunnen verschillende rollen aannemen. Daarnaast is het belangrijk om bij de interpretatie van de tabellen de realiteit van het registeren c.q. het wegschrijven van incidenten in het systeem in het achterhoofd te houden. Zo kan een KMar-medewerker die tijdens een grenscontrole op een persoon met een vervalst rijbewijs of een vervalst paspoort stuit, deze persoon op basis van overtreding artikel 231 Sr als verdachte registreren om deze persoon op een later moment ook als een getuige/betrokkene van mensensmokkel te registreren.

Als we kijken naar de belangrijkste nationaliteiten van de verdachten die worden geregistreerd voor mensensmokkel, levert dat tabel 6.6 op.

Tabel 6.6: Geregistreerde nationaliteit verdachten mensensmokkel breed, 2019-2023 (top 20).²⁹

	Aantal verdachten mensensmokkel	Totaal aantal verdachten met deze nationaliteit	% verdachten van het totaal
Roemenië	216	415	52%
Somalië	85	86	99%
Italië	80	136	59%
Nederland	67	637	11%
Polen	67	363	18%
Bulgarije	66	266	25%
Syrië	57	63	90%
Turkije	48	68	71%
Griekenland	38	51	75%
Zweden	33	34	97%
Albanië	30	56	54%
Frankrijk	24	40	60%
België	20	94	21%
Oekraïne	19	42	45%
Spanje	19	53	36%
Iran	18	18	100%
Litouwen	16	70	23%
Duitsland	14	49	29%
Georgië	13	17	76%
Nigeria	13	27	48%

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

Tabel 6.6 laat de twintig belangrijkste nationaliteiten van verdachten geregistreerd voor mensensmokkel breed (dus zowel mensensmokkel als valse documenten en look-a-likes) zien in absolute aantallen (kolom 2) en het percentage verdachten van mensensmokkel als deel van het totale aantal verdachten met deze nationaliteit. Twee voorbeelden ter illustratie. Ruim de helft van alle Roemeense verdachten (52%) wordt geregistreerd voor mensensmokkel. En nagenoeg alle Somalische verdachten (99%) worden geregistreerd voor mensensmokkel.

kel. Dit betekent ook dat Somalische verdachten niet of nauwelijks als verdachte van andere incidenten worden geregistreerd.

Deels weerspiegelen deze nationaliteiten de belangrijke (asiel)migratiestromen: Syrië, Somalië, Iran. Dit geldt zo op het eerste gezicht niet voor verdachten die hebben aangegeven te beschikken over de Griekse, Zweedse, Georgische en Franse nationaliteit, waarvan verhoudingsgewijs ook (zeer) veel verdachten voor mensensmokkel worden geregistreerd. Opmerkelijk zijn de relatief grote aantallen verdachten uit twee EU-landen, Roemenië en Bulgarije. Vanaf 31 maart 2024 treden Roemenië en Bulgarije gedeeltelijk tot de Schengenzone toe. Vanaf deze datum zullen er geen personencontroles meer plaatsvinden aan de interne lucht- en zee grenzen van de EU tussen Bulgarije en Roemenië en de andere landen in het Schengengebied. De opheffing van personencontroles aan de landbinnen- grenzen worden dan nog wel voortgezet (Ministerie van Buitenlandse Zaken, 2024). De verwachting is dan ook dat het aantal verdachten mensensmokkel uit Roemenië en Bulgarije binnenkort fors zal afnemen. Het grote aantal verdachten mensensmokkel (vervalsing) met de Italiaanse nationaliteit is eveneens opmerkelijk. Wellicht heeft dat te maken de migratiestromen van de Noord-Afrikaanse kust naar de Italiaanse eilanden en de bloeiende handel in Italiaanse identiteits- documenten (Di Nicola & Musumeci, 2016; Staring & Kox, 2023).

Tabel 6.7 Geregistreeerde nationaliteit verdachten mensensmokkel naar vorm, 2019-2023.

	Geen gelijkenis foto	Mensensmokkel	Vervalsing
Roemenië	1	2	213
Somalië	61	15	14
Italië	0	0	80
Syrië	18	11	29
Turkije	2	2	45
Griekenland	1	6	31
Zweden	25	6	5
Albanië	1	1	28
Frankrijk	6	2	18
Iran	5	0	13
Georgië	0	1	13
Nigeria	5	0	8

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

In tabel 6.7 is er geselecteerd op alle nationaliteiten uit tabel 6.6 waarbij sprake was van > 50% voor mensensmokkel als verdachte. Hieruit komt naar voren dat Roemeense verdachten vooral worden aangehouden voor vervalste reis- en identiteitsdocumenten en verdachten met de Somalische nationaliteit vooral worden aangehouden met reisdocumenten waarvan de foto geen gelijkenis met hen vertoont.

6.5.3 Een criminologische duiding van mensensmokkel via Eindhoven Airport

Mensensmokkel onderscheidt zich van mensenhandel omdat mensensmokkel in de eerste plaats een migratie-delict is en nauw verbonden is met de mondiale migratiestromen. Mensenhandel, die in paragraaf 6.4 in meer detail zal worden beschreven, staat in principe los van migratievraagstukken, al kan mensensmokkel wel overgaan in mensenhandel op het moment dat gesmokkelde migranten gedwongen worden arbeid te verrichten in de seksindustrie of andere arbeidssectoren (zie bijvoorbeeld Hiah, 2019). Een medewerker van de AVIM³⁰ schetst een voorbeeld:

“We hebben eerder een Nederlandse man kunnen vervolgen voor mensensmokkel, omdat die een faciliterende rol had in de uitbuiting. Hij deed niet zelf de smokkel, hij faciliteerde alleen ruimte, maar hij haalde wel vrouwen op en bracht ze naar hotels waar ze hun Nederlandse carrière als sekswerker gingen beginnen” (R64).

Mensensmokkel kent veel verschillende verschijningsvormen en modus operandi, maar niet alle vormen worden bij een veroordeling direct weggeschreven onder artikel 197a WvSr, het artikel dat zich richt op mensensmokkel. Mensensmokkel kan op afstand van de gesmokkelde plaatsvinden op het moment dat een smokkelnetwerk reis- of identiteitsdocumenten levert waarmee migranten grenzen kunnen passeren. Deze documenten kunnen volledig vervalst zijn en de vervalsingen verschillen in kwaliteit. Identiteitsdocumenten kunnen ook ‘authentiek’ zijn, maar oneigenlijk gebruikt worden, bijvoorbeeld wanneer de eigenaar van het document deze is kwijtgeraakt of uitleent en de nieuwe eigenaar – de reiziger – zich voordoeft als de rechtmatige eigenaar van het originele reisdocument. Uit eerder onderzoek blijkt dat sommige mensensmokkelorganisaties zelfs kapsters in dienst hadden om er voor te zorgen dat het kapsel van de klanten voldoende leek op de haardracht van de persoon in het zogenaamde look-a-like-document (Staring, Engbersen, Moerland, De Lange, Verburg, Vermeulen & Weltevrede, 2005). In deze ‘migratie-industrie’ (Andersson, 2014) verdienen vervalzers of han-

delaars in reisdocumenten veel geld. Migranten die het zich kunnen veroorloven, zijn namelijk bereid hoge prijzen voor dergelijke documenten te betalen, omdat het samengaat met een relatief veilige manier van reizen. De kosten van het aangeboden identiteitsdocument worden dan ook vooral bepaald door de kwaliteit van het document.

Het reizen zonder reis- en identiteitsdocumenten over land of via de lucht is niet zonder risico's. Asielzoekers en arbeidsmigranten uit landen van de Gouden Hoorn zoals Somalië en Ethiopië lopen een reëel risico ontvoerd te worden als zij via de Sinaï-woestijn naar Noord-Afrika en van daaruit Europa proberen te bereiken (Van Reisen, Smits, Wirtz & Smeets, 2023). De overtocht vanuit de buitengrenzen van de EU is evenmin van risico's ontbloot, getuige het grote aantal dodelijke slachtoffers dat in hun poging Europa te bereiken, wordt gevonden.

Ook bij migratietrajecten over veelal grote afstanden is er sprake van een grote mate van variatie in de modus operandi en de organisatiegraad van de mensensmokkelaars. Aan de ene kant kunnen mensensmokkelaars in Nederland woonachtige familieleden of vrienden zijn, die uit familiale loyaliteit en zonder daar financieel aan te verdienen een enkel familielid na afloop van hun vakantie in het herkomstland in hun auto meenemen. Onderzoek laat ook zien dat het om individuele criminele entrepreneurs gaat, die lokaal opereren en een specifieke grensovergang faciliteren, door mee te reizen of migranten boten en andere benodigdheden te verkopen (Staring, 2018). Deze criminele entrepreneurs kunnen ook specialisten zijn in het produceren van valse documenten of look-a-likes, die ze op hun beurt direct aan migranten of aan andere criminele netwerken verkopen. Verder opereren er wereldwijd grote hiërarchische criminele mensensmokkelnetwerken die over grote afstanden een reis tegen hoge kosten aanbieden en waarbij de gesmokkelde migranten het risico lopen om tijdens de reis in *safe houses* gegijzeld te worden en gedwongen worden om meer geld voor hun diensten te betalen. De omgang van de mensensmokkelaars met hun klanten, het geweld dat er onderweg vanuit het criminele netwerk wordt uitgeoefend en de zeggenschap die migranten al dan niet hebben om tijdens de reis te stoppen, kunnen hierbij belangrijke kenmerken zijn die bepalen hoe de migranten hun smokkeltochten ervaren. Het voert te ver om deze verschillende organisatiestructuren hier te behandelen, maar voor het moment is het vooral van belang te realiseren dat er veel verscheidenheid zit in de criminele mensensmokkelorganisaties in termen van hun werkwijze, het geweld dat ze naar de gesmokkelde migranten uitoefenen en de kosten die zij rekenen (zie o.a. Kleemans & Brienen, 2001; Staring et al., 2005; Achilli, 2018; Achilli, Sanchez & Zhang, 2018).

Rechtszaken rondom mensensmokkel op Eindhoven Airport

Een analyse van gerechtelijke gepubliceerde uitspraken over mensensmokkel via Eindhoven Airport levert een eenzijdiger beeld van mensensmokkel op. Een zoektocht naar uitspraken op 'De Rechtspraak' op basis van de zoektermen 'mensensmokkel' in combinatie met 'Eindhoven' en 'Airport' resulteert in 21 unieke uitspraken.³¹ De oudste uitspraak dateert van augustus 2005 en de meest recente uitspraak van februari 2023. 16 van de 26 rechterlijke uitspraken vallen binnen de onderzoeksperiode (2019-2023). De meest recente zaak handelt over etnisch profileren door de KMar.³² In een zaak draait het niet om mensensmokkel via Eindhoven Airport maar via een andere luchthaven.³³ Dat betekent dat er 14 zaken overblijven waarin er mensensmokkel via Eindhoven Airport plaatsvindt. In 9 van deze 14 zaken zijn de strafbare feiten vóór de onderzoeksperiode 2019 gepleegd. We hebben deze 14 zaken allemaal meegenomen vanuit de gedachte dat de uitspraak wel in deze periode viel en daarmee het denken over mensensmokkel in deze periode weerspiegelt.

In de meeste zaken is het patroon hetzelfde. Tijdens de standaard securitycheck of door een controle van de KMar van een 'risicovlucht' of een NEU-vlucht worden mensen staandegehouden met valse documenten of look-a-likes, vaak in het bijzijn van wat achteraf blijkt de gesmokkelde migrant(en). 6 van de 14 zaken betreffen de aanhouding en veroordeling van een gezin (vader, moeder en vier kinderen). De rechtbank Overijssel veroordeelde beide ouders en hun vier kinderen voor mensensmokkel en deelname aan een criminele organisatie.³⁴ Bij de mensensmokkel maakte de familie gebruik van valse reisdocumenten en deden zij zich voor als personen die veel op hen leken. Hiervoor krijgen zij celstraffen opgelegd tussen 3 en 30 maanden. Eén van de verdachte kinderen werd vrijgesproken vanwege onvoldoende bewijs. Daarnaast gaan twee zaken over één mensensmokkelactiviteit, waarbij twee Syrische broers hun achtergebleven familieleden (vader, moeder en een zus) die niet voor gezinsherenging in aanmerking kwamen vanuit Athene met het vliegtuig en valse documenten naar Nederland hebben gesmokkeld.³⁵ De rechter veroordeelde de broers wel voor mensensmokkel, maar legde ze slechts een taakstraf op vanuit de constatering dat beiden een blanco strafblad hadden en uit humanitaire overwegingen en zonder verrijking hebben gehandeld. In één geval treft een beveiliging bij de securitycheck in de rugzak van een persoon op weg naar Griekenland: "groot aantal Griekse paspoorten en verblijfskaarten en één Egyptisch paspoort aangetroffen. Dit betroffen documenten van zeventien verschillende personen, waaronder negen kinderen. Deze personen waren niet met verdachte op reis. De documenten waren echt en onvervalst en stonden op naam van personen met een Syrische achtergrond..."³⁶

Met enige afstand deze 14 afzonderlijke mensensmokkelzaken over de periode 2019-2023 beziend, kunnen we concluderen dat het vooral kleinere mensensmokkelzaken betreft. Op basis van de informatie in de uitspraken, gaat het eerder om familiale, relatief kleinschalige vormen van mensensmokkel dan om de mensensmokkel waarbij sterk hiërarchische, gewelddadige criminele samenwerkingsverbanden migranten over grote afstanden vervoeren (Staring et al., 2005; Staring & Van Swaaningen, 2021). Het gaat in de zaken om bijvoorbeeld in Nederland verblijvende familieleden die hun ouders, broers en/of zussen en eventuele kinderen naar Nederland proberen te smokkelen. Het is ook opvallend dat verschillende mensensmokkelzaken direct gerelateerd zijn aan het conflict in Syrië en Syrische verdachten en Syrische migranten betreffen. Een aantal zaken die hier geanalyseerd zijn, kunnen als een direct gevolg van de EU-Turkije deal die in het voorjaar van 2016 werd gesloten, worden begrepen. Met deze EU-Turkije deal heeft de EU de spontane komst van Syrische vluchtelingen naar de EU proberen tegen te gaan, door afspraken met Turkije te maken over strengere grenscontrole en betere leefomstandigheden in de Syrische vluchtelingenkampen in Turkije (Van Liempt, Alpes, Hassan, Tunaboylu, Ulusoy & Zoomers, 2017).

6.5.4 Concluderend

Eindhoven Airport kan als een logistieke hub gezien worden, waarvan niet alleen burgers en criminelen gebruik maken, maar ook migranten die op weg zijn naar voor hen betere bestemmingen (Europol, 2016). Belangrijke migratietrajecten verbinden deze logistieke hubs. Specifieke hubs als Eindhoven Airport zijn hierbij van belang als knooppunt waar migranten aankomen en zich voor een langere of kortere tijd verzamelen in afwachting van de doorreis naar het land of de stad waar zij zich uiteindelijk willen vestigen. Net als bij vele andere vormen van zware criminaliteit vindt mensensmokkel niet zozeer plaats op Eindhoven Airport, maar is Eindhoven Airport wel het knooppunt waar mensensmokkel zichtbaar wordt. Mensensmokkel volgt de migratiestromen dus de bestemmingslanden van vliegmaatschappijen op Eindhoven Airport bepalen deels de kans op mensensmokkel. De registraties die wijzen op mensensmokkel – geen gelijkentis foto, mensensmokkel en vervalsing – laten vooral een beeld zien waarbij verdachten worden aangehouden voor vervalste identiteitsdocumenten en/of reizen met niet-gelijkentis documenten. Deze personen worden zoals eerder aangegeven geregistreerd als verdachte van Artikel 231 Sr (kortweg oneigenlijk gebruik van (vervalste) identiteitsdocumenten), maar kunnen tegelijkertijd slachtoffer zijn van mensensmokkel. Afhankelijk van de omstandigheden kunnen deze verdachten c.q. slachtoffers grof geld voor deze documenten

aan een mensensmokkelaar hebben betaald. De analyse van de zaken op rechtspraak.nl onderschrijft deze gedachte deels, maar laat ook een beeld zien van verdachten die gebruikmaken van identiteitsdocumenten die familieleden uitlenen of voor hen hebben gekocht om de overkomst mogelijk te maken, zonder hier zelf voor te betalen. De interviews noch de registraties of de gerechtelijke uitspraken schetsen een beeld van transnationale, hiërarchische en gewelddadige criminele samenwerkingsverbanden die via Eindhoven Airport hun smokkelroutes | vormgeven. Het zijn daarentegen vooral de meer kleinschalige, individuele en soms familiale vormen van mensensmokkel die op Eindhoven Airport in beeld komen.

6.6 Mensenhandel

6.6.1 Een juridische duiding van mensenhandel

Mensenhandel is in Nederland strafbaar gesteld in artikel 273f van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht en kent in navolging van VN-Verdrag ‘Protocol inzake de voorkoming, bestrijding en bestraffing van mensenhandel’ – het zogenaamde mensenhandelprotocol – drie centrale elementen, te weten: (1) een gedraging (bijvoorbeeld werving, vervoer), (2) een middel (bijvoorbeeld dwang, misleiding of fraude) en (3) uitbuiting (Lestrade & Ten Kate, 2009; Van Meeteren & Heideman, 2021). Mensenhandel is verbonden met de uitbuiting van slachtoffers die in allerhande sectoren kan plaatsvinden, zoals in de seksindustrie (seksuele uitbuiting), in andere arbeidssectoren (arbeidsuitbuiting) of in de criminaliteit (criminele uitbuiting). Daarnaast valt ook de handel in organen onder mensenhandel. Slachtoffers van mensenhandel zijn vaak kwetsbare personen die op verschillende manieren afhankelijk gemaakt zijn van de mensenhandelaars. Slachtoffers van mensenhandel kunnen mensen met een migratieachtergrond zijn of kunnen slachtoffer tijdens of na een irreguliere reis naar Nederland worden, maar dat is allerm minst een voorwaarde.

6.6.2 Aard en omvang van mensenhandel op Eindhoven Airport

Al eerder beschreven we dat er niet of nauwelijks opsporingsonderzoeken zijn in de onderzoeksperiode die verwijzen naar een centrale rol van Eindhoven Airport. Dat geldt evenzeer voor opsporingsonderzoeken die verbonden zijn aan mensenhandel. De politiedata over de periode 2019-2023 laat slechts één unieke registratie mensenhandel/seksuele uitbuiting zien. De KMar registreert in vergelijking met de politie meer, maar heeft over de onderzoeksperiode ook een beperkt aantal registraties ‘mensenhandel’. Het gaat – zoals in tabel 6.8 is vermeld – in totaal om 187 unieke incidenten. Bij deze 187 unieke registraties van mensenhandel is er

slechts bij één incident een verdachte geregistreerd. Bij 177 unieke incidenten zijn een of meer betrokkenen geregistreerd. Anders geformuleerd, bijna alle registraties van mensenhandel zijn in de rol van betrokkene.

Tabel 6.8: Incidenten mensenhandel met totaal, betrokkenen en verdachten per jaar, 2019-2023.

	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal registraties totaal	67	46	17	17	40
Waarvan registraties met betrokkenen	64	44	16	13	40
Waarvan registraties met verdachten	1	0	0	0	0

In onderstaande tabel 6.9 staan de belangrijkste nationaliteiten van de betrokkenen weergegeven. Betrokkenen met de Roemeense, Moldavische, Colombiaanse en Venezolaanse nationaliteit worden binnen de grotere groep van betrokkenen met dezelfde nationaliteit relatief vaak als betrokkenen bij mensenhandel geregistreerd. In absolute aantallen springen personen met de Roemeense nationaliteit er als betrokkenen mensenhandel ook uit.

Tabel 6.9: Geregistreerde nationaliteit betrokkene mensenhandel 2019-2023.

	Aantal betrokkenen mensenhandel	Totaal aantal betrokkenen met deze nationaliteit	% betrokkenen van het totaal
Roemenië	157	1.281	12%
Bulgarije	39	1.383	3%
Nederland	24	5.763	<1%
Hongarije	13	250	5%
Albanië	10	278	4%
Moldavië	4	24	17%
Colombia	3	14	21%
Polen	3	743	<1%
Spanje	3	253	1%
België	2	816	<1%
Duitsland	2	276	1%
Venezuela	2	6	33%

6.6.3 Een criminologische duiding van mensenhandel via Eindhoven Airport

In de RIEC-rapportage over Eindhoven Airport uit 2015 zijn er stevige geluiden te horen over mensenhandel via Eindhoven Airport. Zo stellen de RIEC-onderzoekers dat het fenomeen mensenhandel en prostitutie grote vormen aanneemt op Eindhoven Airport. De onderzoekers houden hierbij wel in het midden of mensenhandel als zodanig toeneemt of dat mensenhandel meer en beter bij de opsporingsinstanties in beeld komt. Respondenten gaven destijds aan dat op andere Nederlandse luchthavens minder signalen van mensenhandel worden waargenomen dan op Eindhoven Airport. Het is om deze reden dat onderzoekers van het RIEC Oost-Brabant vermoedden dat het overgrote deel van de in Nederland werkende Oost-Europese prostituees zich via Eindhoven Airport in Nederland vestigden (RIEC Oost-Brabant, 2015: 22). In dezelfde rapportage valt te lezen dat WODAN II als voorloper van het Team Ondermijning Luchthaven gedurende 2011-2015 42 criminele samenwerkingsverbanden heeft blootgelegd, waarbij Eindhoven Airport een centrale rol vervulde in de criminele logistiek. Het merendeel van deze samenwerkingsverbanden hield zich bezig met mensenhandel gevolgd door drugs. Deze netwerken zijn vooral in Oost-Brabant actief, waaronder Turkse en Marokkaanse netwerken en Roemenen en Bulgaren die zich bezighouden met (gedwongen) prostitutie van Oost-Europese vrouwen (Ibid, 17).

De KMar beschrijft mensenhandel (net als witwassen, mensensmokkel en drugssmokkel) als een structureel fenomeen op Eindhoven Airport met als indicatie dat het wekelijks wordt waargenomen en incidenteel wordt doorgegeven aan Comensha³⁷ en de AVIM.³⁸ Het is wel veelzeggend dat de KMar in een vertrouwelijk bron aangeeft in de periode 2016-2020 slechts één onderzoek op het terrein van mensenhandel te zijn gestart. Dit zal enerzijds iets zeggen over de moeilijkheden die samengaan met het opstarten van een politieonderzoek op dit terrein, maar plaatst ook vraagtekens bij de typering van mensenhandel als structureel fenomeen op Eindhoven Airport.

Professionals die we hebben gesproken voor het huidige onderzoek hebben allerhande verwachtingen over de relatie tussen Eindhoven Airport en mensenhandel. Voor een deel zijn deze verwachtingen gebaseerd op ervaringen uit het verleden, waaronder waarschijnlijk ook de hierboven aangehaalde RIEC-rapportage (2015) en de KMar-rapportage (2021). Als het om mensenhandel gaat, beargumenteert een OM-medewerker:

“Ik denk dat Eindhoven Airport een luchthaven is waar veel gebruik van wordt gemaakt. Omdat de aantallen [mensenhandel] er niet om liegen in het verleden. Het is een regionale luchthaven. Eindhoven Airport staat best wel in verbinding met Oost-Europa. Mensen die via Eindhoven Airport het land in worden geloofst. Eindhoven Airport is daarvoor een geschikt knooppunt” (R12).

Op basis van de huidige registraties over de periode 2019-2023 is er weinig aanleiding om Eindhoven Airport als een speerpunt voor mensenhandel aan te wijzen. Daarvoor zijn de aantallen eenvoudigweg te gering. Het overzicht in tabel 6.8 laat slechts 1 registratie van een verdachte mensenhandel zien. Toch zijn deze cijfers in dat opzicht niet alleszeggend en weerspiegelen ze vooral het feit dat het bij mensenhandel om transitcriminaliteit gaat, waarbij Eindhoven Airport een kleine rol als vervoersknooppunt vervult. Het aantal betrokkenen mensenhandel dat wordt staandegehouden – vaak op grond van een verdachte situatie³⁹ – betreft vrijwel uitsluitend vrouwen die bij navraag door de KMar in de prostitutie in Nederland werkzaam blijken te zijn, zo geeft een respondent van de KMar aan. De data bevestigen dit wanneer we wat specifiek kijken naar de registraties waarin betrokkenen voorkomen. Van de 177 incidenten met betrokkenen komen er 171 incidenten voor met vrouwen in de rol van betrokkene en 60 met mannen als betrokkenen. Bij 55 incidenten is er sprake van zowel mannen als vrouwen.⁴⁰

Ook de gesprekken die we hebben gevoerd over mensenhandel met de professionals bieden weinig aanknopingspunten om te constateren dat Eindhoven Airport nog steeds als een centrum van mensenhandel gekenmerkt zou moeten worden. In een groepsgesprek met politiemensen werkzaam voor Eindhoven en de Kempen, stelt een van de respondenten dat Eindhoven Airport zijdelings naar voren komt in sommige opsporingsonderzoeken mensenhandel, waarbij mensen via Eindhoven Airport naar het buitenland vliegen. Ook deze politierespondenten refereren bij mensenhandel vooral naar het verleden:

“Het vliegveld is wel bekend in het kader van mensenhandel. Met de KMar hebben wij in het verleden in het project WODAN goed mee samengewerkt. [...] Je moet wel iets hebben. Informatiepositie, informatieorganisatie moet dat opwerken. [...] AVIM hebben we dan nodig: mensenhandel, die weten dat” (R39).

Deze politierespondent vertelt niet alleen inhoudelijk over mensenhandel en Eindhoven Airport maar wijst er ook op dat zij – de politie – in het verleden goed hebben samengewerkt met de KMar. Andere professionals wijzen op een gebrek aan kennis over het fenomeen mensenhandel bij de relevante actoren, zoals onderstaande respondent van de AVIM:

“Gesprekspartners, zoals gemeenten, hebben niet altijd de juiste definitie van mensenhandel in gedachten en dat is verwarrend. Soms denken mensen dat een vrachtwagen met vluchtelingen, dat dat mensenhandel is. Ik snap de verwarring maar het is wat anders...” (R64).

Naast de verdwenen samenwerking, speelt het ook mee dat mensenhandel moeilijk valt te bewijzen. Een professional van de politie:

“Er zijn signalen genoeg, maar nog geen bewijzen dat dit dagelijks gebeurt. Het team van de recherche dat dit onderzoekt, krijgt legio signalen van prostitutie, maar de meeste vrouwen ontkennen. Deze vrouwen zijn niet gebaat bij samenwerken met de overheid. Ze zitten er niet op te wachten teruggestuurd te worden naar hun land van herkomst” (R59).

Een medewerker van de AVIM benadrukt ook de moeilijkheden die samengaan met het bewijzen van mensenhandel, gegeven de transitfunctie van Eindhoven Airport voor mensenhandel:

“Echt concreet, het is heel lastig, seksuele uitbuiting, criminele uitbuiting, die vindt niet plaats op de airport. Het is een aanvliegplaats maar het vindt daar niet plaats. We hebben wel een drastisch stijgende lijn met Roemeense slachtoffers van seksuele uitbuiting, dat is echt explosief toegenomen de afgelopen jaren. Van een aantal kunnen we herleiden dat ze via de airport zijn binnengekomen, maar ook veel over land. Het is moeilijk om op te pikken bij de airport: oh, ze komen vanmiddag aan op het vliegveld. Het is lastig om van tevoren te weten wat ze hiernaar toe brengt. Het gebeurt wel. We worden wel eens gebeld door de KMar met: er staat hier een man op de vluchtlIJst met twee vrouwen, de vrouwen zijn 22 en de man 55, de man is Nederlands en de vrouwen Roemeens. Dat valt op. Dan moeten we schakelen met de KMar en verdekt iemand opstellen. Waar gaat die auto heen, waar worden die vrouwen naartoe gebracht. Kan het begin van een onderzoek naar de faciliteerder zijn. Zo hebben we eerder een Nederlandse

man kunnen vervolgen voor mensensmokkel, omdat die een faciliterende rol had in uitbuiting. Hij deed niet zelf de smokkel, hij faciliteerde alleen ruimte, maar hij haalde wel vrouwen op en bracht ze naar hotels waar ze hun Nederlandse carrière als sekswerker gingen beginnen. Dat is waar we mee te maken krijgen, maar meer ook niet” (R64).

Ook uit ander onderzoek blijkt hoe moeilijk het is voor opsporingsinstanties de slachtoffers van mensenhandel bereid te vinden te getuigen tegen de verdachten. Dit kan zijn uit angst voor gewelddadige repercussies van de verdachten, of zoals bovenstaande respondent aangeeft, de angst terug gestuurd te worden naar hun herkomstland (zie Nillessen, Dinnissen en Ferwerda (2024)). Ook kan het zijn dat de vermeende slachtoffers zichzelf niet zien als slachtoffer, omdat ze in vergelijking met de politie een andere perceptie op uitbuiting hanteren (Hiah & Staring, 2016).

Naast de moeilijkheden die samenhangen met de slachtoffers, zijn de lage registraties van mensenhandel volgens enkele KMar-medewerkers ook te verklaren vanuit de gebrekkige expertise bij de KMar ten aanzien van mensenhandel. Onderstaande weergave van een groepsgesprek met drie KMar-medewerkers illustreert dit punt.

“Sinds WODAN weg is, is mensenhandel op een heel laag pitje gekomen. [...] We zijn het nu weer een beetje aan het opbouwen, samen met de AVIM. Om te kijken waar we elkaar kunnen ondersteunen. [...] Die samenwerking is weggevallen toen WODAN ook wegviel. [...] En we zijn die banden weer aan het aanhalen. Zij willen heel graag en wij willen heel graag. Maar op hoger niveau wordt het moeilijker. En op de werkvloer gaat het heel makkelijk” (R79, R80, R81).

Een medewerker van een van de hotels in de directe omgeving van Eindhoven Airport vertelt hoe het idee dat er gedwongen prostitutie of prostitutie van minderjarigen plaatsvindt in het betreffende hotel niet klopt:

“Het is echt grotendeels vreemdgaan of prostitutie. We denken dat het vrijwillige prostitutie is, want de dames boeken de kamers. Vaak zijn ze ook wat ouder, van middelbare leeftijd. Nooit jonge meiden” (R24).

Het zijn uiteraard niet alleen minderjarigen, laat staan vrouwen die slachtoffer kunnen worden van mensenhandel, dat geldt evenzeer voor mannen. Maar een dergelijke redenering past wel in het bredere beeld van mensenhandel zoals

dat leeft op Eindhoven Airport waar mensenhandel al snel gereduceerd wordt tot uitbuiting van vrouwen in de seksindustrie. Slechts een enkeling spreekt over mensenhandel in de context van uitbuiting binnen andere arbeidssectoren en legt daarbij ook de verbinding met de vluchten die op Eindhoven Airport landen. Onderstaande uitspraak van een politierespondent is hier een illustratie van:

“Eindhoven is natuurlijk ook een interessante spot voor vliegtuigen uit Warschau, Tsjechië, Bulgarije. We hebben veel MOE-landers in het agrarisch gebied van Eindhoven werken. Die komen voor een deel ook met die goedkope vluchten. Wat je ziet, als die landen dan worden ze door die arbeidsuitzendbureaus het veld in gestuurd. [...] Wat is de truc van die arbeidsbureaus, dat is dat zij work en housing bieden. Salaris is de vraag is het uitbuiting wel of niet. Een relatief laag salaris maar voor die mensen wel een fors inkomen. Maar ze krijgen wel de aftrek voor Nederlandse prijzen van inwoning. Zitten ze met acht man of tien man in een huis en betalen ze 800 p.p. De vraag is, is dat ook niet een vorm van ondermijning of is het een vorm van uitbuiting. Wat je ziet is dat een deel van die categorie die verdwijnt. Waarom, omdat ze niet functioneren, dronken zijn, drugsgebruik, of te laat op hun werk komen en dan worden ze eruit gekickt. Op moment dat ze op bedrijf eruit worden gekickt hebben ze ook geen woning meer. En vaak zijn het gasten die ook geen geld hebben. Die stappen echt niet op vliegtuigen, dan heb je een probleem hier in de stad. We hebben heel veel problemen hier in de stad, toenemende problematiek, met MOE-landers. Daklozen” (Ro6).

Rechtszaken rondom mensenhandel op Eindhoven Airport

Een zoektocht naar uitspraken op Rechtspraak.nl op basis van de zoektermen ‘mensenhandel’ in combinatie met ‘Eindhoven’ en ‘Airport’ levert 26 unieke uitspraken op.⁴¹ De oudste uitspraak dateert van 2012 en de meest recente uitspraak van 2023. Vijf van de 26 uitspraken vallen binnen de onderzoeksperiode 2019-2023. Als we deze zaken beter bekijken blijven er slechts twee zaken⁴² over die daadwerkelijk over mensenhandel gaan en waarbij Eindhoven Airport een rol speelt. In de drie zaken die zijn afgevallen gaat het om niet ter zake doende verwijzingen naar de zoektermen Eindhoven of mensenhandel, bijvoorbeeld omdat er naar de AVIM of naar een verbalisant die voor de recherche in Eindhoven werkt, wordt verwezen.

De eerste relevante zaak⁴³ die op 8 maart 2022 ter zitting komt, gaat over mensenhandel in de context van Den Haag, waarbij Hongaarse vrouwen onder dwang in de prostitutie worden uitgebuit. Op basis van vluchtgegevens verstrekt

door het afhandelingsbedrijf van Eindhoven Airport blijkt hoe slachtoffers vanuit Boedapest naar Eindhoven Airport zijn gevlogen en van daaruit in Den Haag in de prostitutie te werk zijn gesteld. De veroordeling die heeft plaatsgevonden gaat over feiten gepleegd in de periode 2010-2015 en vonden dus plaats ruim voor de door ons gehanteerde onderzoeksperiode.

De tweede relevante zaak⁴⁴ verwijst naar een zaak die ook uitvoerig in de media is belicht en die in hoofdstuk 1 kort is beschreven. De veroordeelde dader komt op Eindhoven Airport in beeld als camera's vastleggen hoe hij het slachtoffer mishandelt door met zijn vingers in haar gezicht te prikken. Deze mensenhandelaar wordt veroordeeld voor het uitbuiten en gewelddadig misbruiken van zijn slachtoffers in Eindhoven en ook in Hamburg. Ook hij gebruikte Eindhoven Airport als de luchthaven om Nederland binnen te komen. Interessant in het vonnis is ook de constatering dat "De rechtbank van oordeel [is] dat [...] de hiervoor bewezen geachte mensenhandel zich voortzette op de luchthaven in Eindhoven." Het misbruik, de uitbuiting en het geweld start in 2018 en loopt door tot in januari 2019. Wetende dat niet alle rechterlijke uitspraken op rechtspraak.nl worden gepubliceerd, kunnen we op basis van deze bron wel stellen dat het beeld wordt bevestigd dat er niet of nauwelijks opsporingsonderzoeken en zaken 'mensenhandel' op of gerelateerd aan Eindhoven Airport hebben gespeeld.

6.6.4 Concluderend

Mensenhandel wordt beperkt gesignaleerd op Eindhoven Airport. Deze conclusie lijkt gerechtvaardigd als we afgaan op het geringe aantal registraties van mensenhandel door de KMar en de analyse van het geringe aantal zaken op rechtspraak.nl die gerelateerd zijn mensenhandel. Ook de interviews geven weinig aanleiding voor de gedachte dat mensenhandel "grote vormen aanneemt op Eindhoven Airport". Veel respondenten hebben weliswaar het idee dat mensenhandel prominent aanwezig is op Eindhoven Airport, maar verwijzen daarbij vooral naar hun kennis uit het verleden. Wat wel opvalt is dat sommige professionals er op wijzen dat de expertise rondom mensenhandel bij de KMar (en wellicht ook andere diensten) is afgenomen en dat er daarom ook minder dan voorheen mensenhandelregistraties zijn. Zo beschrijft een respondent van de politie dat het lastig is om te bewijzen dat verdacht gedrag om mensenhandel gaat:

“Er zijn signalen genoeg, maar nog geen bewijzen dat dit dagelijks gebeurt. Het team van de recherche dat dit onderzoekt, krijgt legio signalen van prostitutie, maar de meeste vrouwen ontkennen. Deze vrouwen zijn niet gebaat bij samenwerken met de overheid; teruggestuurd worden naar hun land van herkomst zitten ze niet op te wachten” (R59).

6.7 Drugsmokkel

We zijn allemaal wel bekend met de enorme aantallen onderscheppingen van cocaïne in de Rotterdamse haven en de recordhoeveelheden kilo's cocaïne die daarbij in beslag worden genomen. Twee recente voorbeelden. Op 13 juli onderschept de Rotterdamse Douane 8.064 kilogram cocaïne in de Rotterdamse haven. Deze vangst gaat de boeken in als de tot dusverre grootste drugsvangst in Nederland (NOS, 2023c). Nog maar enkele maanden later, wederom in de Rotterdamse haven, wordt tussen de jam en de marmelade 500 kilogram cocaïne ontdekt tijdens een controle. De vangst van 500 kilogram wordt – ook in het licht van de eerdere uitzonderlijke recordvangst – als een kleine partij omschreven (NOS, 2023d). De wereld van Eindhoven Airport ziet er anders uit dan die van de Rotterdamse haven en die van Luchthaven Schiphol. Niet alleen in termen van het soort verdovende middelen dat zijn weg via dit logistieke knooppunt weet te vinden, maar zeker ook wat betreft de omvang van de onderscheppingen.

In voorgaande hoofdstukken constateerden we al dat de focus van de controle op Eindhoven Airport op veiligheid ligt en dat betekent concreet op explosieven, wapens en andere gevaarlijke stoffen en voorwerpen en niet op drugs. Tegelijkertijd treft het beveiligingsbedrijf wel drugs aan tijdens de reguliere controles en ook rechtshandavingsinstanties als de KMar en de Douane ontdekken tijdens hun controles weleens drugs. Alvorens hier verder op in te gaan, is het van belang om met een meer juridische bril op even stil te staan bij drugsmokkel.

6.7.1 Een juridische duiding van drugsmokkel via Eindhoven Airport

Het drugsbeleid in Nederland richt zich op het tegengaan en reduceren van drugsgebruik, en op het voorkomen en verminderen van de maatschappelijke schade die aan het gebruik en de productie van en de handel in drugs is verbonden. De opsporing en vervolging van drugsdelicten gaan over die delicten die binnen de Opiumwet vallen. Deze Opiumwet beslaat een heel scala aan delicten die ook in de loop der jaren zijn gewijzigd, vooral als het gaat om de verboden handel en productie. Een algemeen uitgangspunt van het beleid zoals dat tot uit-

drukking komt in de Opiumwet is het onderscheid tussen enerzijds harddrugs als cocaïne, heroïne, XTC, amfetamine (lijst I) die een onaanvaardbaar risico voor de volksgezondheid vormen en anderzijds andere middelen, ook softdrugs genoemd, zoals hennepgerelateerde producten en slaap- en kalmeringsmiddelen (lijst II).⁴⁵ Het voert hier te ver om deze uitgebreide Opiumwet uiteen te zetten, maar in de context van Eindhoven Airport is het vooral van belang te realiseren dat de productie, de handel, het vervoer en het bezit hiervan – tenzij voor eigen gebruik – strafbaar is gesteld.⁴⁶

6.7.2 Aard en omvang van drugsmokkel via Eindhoven Airport

De belangrijkste bron om zicht te krijgen op de omvang van drugsmokkel op Eindhoven Airport vormen de registraties van de KMar. Net als op bij de andere fenomenen registreert de politie als het om verdovende middelen gaat erg weinig op de bedrijventerreinen. Er zijn hier welgeteld drie registraties van de handel in harddrugs, een enkel geval van het bezit van harddrugs (n=1) en softdrugs (n=1) en 19 registraties van drugs die worden aangetroffen. De KMar-registraties bieden meer informatie. In tabel 6.10 staat het aantal door de KMar geregistreerde incidenten die samenhangen met verdovende middelen over de periode 2019-2023 beschreven. Tot en met 23 augustus zijn er III registraties van verdovende middelen. Indien we de lijn van 2023 doortrekken en kunnen uitgaan van een gelijke spreiding van het aantal registraties over de maanden, dan komt 2023 uit op 166 registraties. Dit ligt iets lager dan de registraties in 2022; 176. Uit deze tabel valt ook op te maken dat het aantal verdachten achterblijft bij het aantal registraties en dat er bij ongeveer één op de drie registraties er tenminste één verdachte wordt geregistreerd.

Tabel 6.10: Verdovende middelen over de periode 2019-2023, naar totaal, verdachten en betrokkenen.*

	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal registraties totaal	154	92	90	176	111
Waarvan registraties met betrokkenen	75	55	47	90	63
Waarvan registraties met verdachten	54	28	26	61	32

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

* Bovenstaande tabel telt per kolom niet op tot 100%, doordat er per registratie meerdere soorten drugs en personen in verschillende rollen kunnen voorkomen.

In tabel 6.11 staat nader gespecificeerd welke verdovende middelen zijn geregistreerd met verdachten, met betrokkenen en zonder verdachten en betrokkenen. Hieruit blijkt het vooral om de vondsten van softdrugs te gaan (Lijst II – Opiumwet) en in beduidend mindere mate om harddrugs (Lijst I, Opiumwet) zoals cocaïne, heroïne of XTC. De geregistreeerde verdachten die behoren bij alle registraties van verdovende middelen (harddrugs en softdrugs) komen in absolute aantallen achtereenvolgens vooral uit Nederland (n=52), Italië (n=22), Portugal (n=18), Polen (n=16), Bulgarije (n=12), Nigeria (n=11), Spanje (n=11) en Roemenië (n=10).⁴⁷

Tabel 6.11: Verdovende middelen uitgesplitst naar type over de periode 2019-2023, naar totaal, verdachten en betrokkenen.

Registraties met betrokkenen	2019	2020	2021	2022	2023
Harddrugs	4	3	0	8	1
Cocaïne	0	1	0	2	1
Heroïne	0	0	0	1	0
XTC	1	0	0	1	0
Overige	4	2	0	4	0
Softdrugs	60	44	43	71	47
Onbekend	12	9	4	13	15

Registraties met verdachten	2019	2020	2021	2022	2023
Harddrugs	12	5	1	16	7
Cocaïne	4	4	1	2	2
Heroïne	4	0	0	4	0
XTC	1	1	0	3	2
Overige	6	0	0	7	4
Softdrugs	39	18	22	47	26
Onbekend	6	5	3	2	0

Registratie zonder betrokkenen/verdachten	2019	2020	2021	2022	2023
Harddrugs	2	2	0	4	3
Cocaïne	1	1	0	1	2
Heroïne	1	0	0	2	0
XTC	1	1	0	0	1
Overige	1	0	0	1	1
Softdrugs	11	2	1	3	6
Onbekend	1	0	0	1	0

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

Een tweede bron die inzicht zou kunnen bieden in de aard en omvang van drugssmokkel via Eindhoven Airport zijn de registraties ‘overtredingen van de Opiumwet’ door de Douane. De Douane geeft aan relatief weinig te registreren in dit kader en biedt hiervoor twee verklaringen. Allereerst, en wat de Douane betreft de belangrijkste reden, het feit dat de Douane beleidsmatig ervoor heeft gekozen om voornamelijk op NEU-vluchten te controleren en primair dus niet op vluchten binnen de EU. Zoals we in hoofdstuk 2 hebben beschreven, kenmerkt Eindhoven Airport zich juist in het bedienen van de Europese vliegbestemmingen. Een tweede, minder belangrijke verklaring in de ogen van de Douanemedewerker die de data heeft aangeleverd, ligt besloten in de omstandigheid dat verdovende middelen zaken die luchthavenmedewerkers aantreffen meestal niet aan de Douane gemeld worden omdat zij minder zichtbaar aanwezig zijn, maar zonder een proces-verbaal van overdracht direct aan de KMar of aan de politie worden gemeld. Beide argumenten in zijn woorden:

“Dan blijft er niet zoveel over. Als op EU vluchten wat wordt gevonden door bijvoorbeeld security, dan is het de KMar/ politie die de zaak overneemt. Zij zijn ook in grotere getale en altijd aanwezig. De douane is dat niet (geen 24/7). Daardoor is de douane minder vindbaar voor security en niet de eerste partij waar zij aan denken als iets overgedragen moet worden” (schriftelijke communicatie, Douane).

In het licht van deze constatering van de Douane is navolgende tabel met de aard van de registraties vooral interessant om zicht te krijgen op het soort verdovende middelen dat in beeld komt bij de Douane.

Tabel 6.12: Aard unieke registraties m.b.t. de Opiumwet Eindhoven Airport, 2019-2023 (n=49).*

	Lijst I of II	Zendingen	Aantal	Eenheid
Cocaïne	I	2	7,5	gram
Heroïne	I	2	1.673	gram
Alprazolam	II	1	90	tabletten
Bromazepam	II	4	314	tabletten
Diazepam	II	15	1.425	tabletten
Hasj48	II	1	2	gram
Lorazepam	II	4	328	tabletten**
Marihuana	II	6	14.015	gram
Prazepam	II	2	80	tabletten***
Qat49	II	4	93.640	gram
Zolpidem	II	1	60	stuks

Bron: Douane Fraude Bestand; * tot en met oktober 2023; ** 2,5 milligram werkzame stof per tablet; *** 10 milligram werkzame stof per tablet.

Tabel 6.12 laat zien dat de Douane niet of nauwelijks verdovende middelen van lijst I registreert. Het betreft een paar gram cocaïne en nog geen twee kilogram heroïne in ieder twee zendingen over de afgelopen vijf jaar. De Douane registreert dus vooral verdovende middelen van lijst II Opiumwet. Er is in totaal ruim veertien kilogram marihuana aangetroffen. Het gaat hierbij om één grote vangst van 14 kilogram en om vijf kleine (gebruikers)hoeveelheden volgens de registraties. Opmerkelijk is de ruim 93 kilogram qat die is aangetroffen in vier verschillende zendingen, waarbij de qat bij drie zendingen in koffers was verstopt. De Douane schetst in sommige gevallen ook de herkomstlanden van de verdovende middelen, maar bij 31 van de 49 unieke registraties is het land van herkomst onbekend. Noord-Macedonië wordt tien maal genoemd als land van herkomst, Servië en Nederland beide drie maal en het Verenigd Koninkrijk twee maal.

Tot slot hebben we ook gekeken naar uitspraken op Rechtspraak.nl. Op basis van de zoektermen ‘drugsmokkel’ in combinatie met ‘Eindhoven’ en ‘Airport’ resulteert dat in tien unieke uitspraken.⁵⁰ De oudste uitspraak dateert van augustus 2012 en de meest recente uitspraak van oktober 2018. Dat betekent dat er geen enkele uitspraak binnen de onderzoeksperiode valt. Een van deze oudere zaken betreft de smokkel van 2.825 gram MDMA⁵¹ en ongeveer 843 gram cocaïne (Opiumwet lijst I). De verdachte wordt tot een gevangenisstraf van 48 maanden

veroordeeld voor de uitvoer en het in bezit hebben van een grote hoeveelheid harddrugs en het voorhanden hebben van wapens en munitie.

Na de data van de KMar, de Douane en de zaken in Rechtspraak.nl nader bekeken te hebben, wordt ook duidelijk dat het *dark number*⁵² bij drugssmokkel zonder enige twijfel groot zal zijn. In de volgende paragraaf gaan we hier nog verder op in.

6.7.3 Een criminologisch perspectief op drugssmokkel via Eindhoven Airport

De verschillende data maken het uitermate moeilijk om tot iets van een *modus operandus* of *operandi* van drugssmokkel via Eindhoven Airport te komen. Een aantal zaken zijn duidelijk en hangen in belangrijke mate samen met de kenmerken van Eindhoven Airport. De omstandigheid dat Eindhoven Airport geen vrachtvervoer kent, maakt dat het smokkelen van grote hoeveelheden verdovende middelen vrijwel onmogelijk is. Een tweede belangrijk omstandigheid betreft de bestemmingslanden van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport die vooral binnen de EU liggen en maar heel beperkt daarbuiten. Grootschalige directe import van cocaïne via vrachtcontainers vanuit één van de toonaangevende cocaproducerende landen waar bijvoorbeeld de Rotterdamse haven mee wordt geconfronteerd (Staring et al., 2019) is daarmee moeilijk voorstelbaar. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat via Eindhoven Airport alle belangrijke Europese toeristische trekpleisters bereikt kunnen worden. Uit de interviews komt niet alleen de verwachting maar ook de constatering naar voren dat deze Europese trekpleisters niet alleen samengaan met de komst van passagiers maar ook met ‘partydrugs’ vanuit Eindhoven Airport. Zo hebben twee KMar-medewerkers bij collega’s op Europees niveau de vraag gesteld waar Eindhoven Airport qua drugs bij hen bekend om staat. Het antwoord komt in trefwoorden: “Zomerperiode, Ibiza, partyeiland. Dat wij drugs vervoeren” (Ro2, Ro4). Op hun vraag of bijvoorbeeld Spanje extra controles uitoefent op koffers uit Eindhoven, was het antwoord een eenvoudig nee, aldus deze KMar-medewerkers.

Als het gaat om het aantal drugsvangsten of onderscheppingen en de omvang zeggen de respondenten vooral dat er meer geld wordt onderschept dan drugs. Zo zegt een medewerker van het beveiligingsbedrijf dat de securitycheck uitvoert:

“We vinden dagelijks grote hoeveelheden geld. [...] Drugs wat minder, wel spacecake, zakje wiet, van toeristen die hier geweest zijn, af en toe een pilletjes. Een keer iemand met coke in de onderbroek en schaamstreek, dat is incidenteel. Geld vind je elke dag” (R57).

Als er verdovende middelen op Eindhoven Airport worden aangetroffen is dat vooral bij de vertrekkende passagiers. Dat is ook logisch, aangezien alle passagiers de securitycheck moeten passeren en daar met hun handbagage door een scan moeten. Sommige respondenten typeren het aantreffen van verdovende middelen eerder als een toevalstreffer dan als het resultaat van structurele informatiegestuurde controles. Dezelfde medewerker van het beveiligingsbedrijf legt in het hiernavolgende citaat haarfijn uit hoe de scan werkt:

“Onze apparatuur kijkt niet naar drugs. Kan je wel instellen maar daar staat het niet op ingesteld, alleen op explosieve stoffen. Twee kilo cocaïne in een pakje dat valt niet op: organisch of kunststofachtige toestand. Dan wordt het of groen of oranje op de x-ray, of een mix ervan. Heel veel stoffen hebben diezelfde samenstelling. Een blok kaas wordt ook oranje, kaas zonder gaten ziet er precies hetzelfde uit. Met de kwaliteit van het beeld is het heel lastig om de structuur te zien. Van een pak hagelslag zie je de korreltjes wel. Bij een blok kaas is de dichtheid groot. Je kunt het eigenlijk niet goed zien” (R57).

Deze medewerker vervolgt zijn relaas met een verhaal over hoe geld er in de beveiligingsscaner uitziet. Het beeld dat uit de vele gesprekken naar voren komt, bestaat uit een beperkt aantal uitgaande bolletjesslikkers richting Italië, naast buitenlandse toeristen die na hun vakantie terug gaan naar hun land van herkomst en waarbij er gebruikershoeveelheden wiet, spacecake en “af en toe een pilletje” wordt aangetroffen. Incidenteel treffen medewerkers van de beveiliging mensen met cocaïne of ander drugs verstoep op of in hun lichaam.

Ondanks het feit dat er dus niet actief gezocht en gecontroleerd wordt op verdovende middelen, worden er wel degelijk grotere hoeveelheden drugs gevonden en in beslag genomen, zo bleek in de vorige paragraaf. Zowel het beveiligingsbedrijf, de KMar, de Douane als ook Eindhoven Airport wijzen er op dat drugs relatief gemakkelijk via Eindhoven Airport naar het buitenland kunnen worden gebracht, maar dat het onduidelijk is wat de omvang van deze smokkel is. Opzienbarende inbeslagnames, zoals de vondst van een koffer met MDMA op Eindhoven Airport in de zomer van 2023, gaan wel bij verschillende rechtshandhavinginstanties en ook daarbuiten rond. Al hadden de verschillende partijen wel verschillende ideeën over de omvang en hadden ze ook zo hun eigen motieven om deze vondst te benoemen. Verschillende beveiligingsmedewerkers haalden dit voorval in de interviews aan en spraken afwisselend van 25 dan wel 22 kilogram MDMA. Respondenten van Eindhoven Airport en de KMar noem-

den weer andere hoeveelheden: respectievelijk 27, 25 en ‘een grote hoeveelheid’. In het geval van bovenstaande casus verklaarde de verdachte al verschillende keren heen en weer gevlogen te zijn. Weer een andere KMar-medewerker laat zich ontvallen dat de verdachte in kwestie had aangegeven meer dan tien keer zo via Eindhoven Airport gevlogen te zijn, met herkenbare banden om de koffer (zodat een of meerdere (beveiligings)medewerkers zouden herkennen welke koffer ze door moesten laten gaan). Deze KMar-medewerker koppelt dit incident aan de angst voor gecorrumpereerd personeel, aangezien de opdrachtgever van de verdachte had verteld dat ze [het criminele samenwerkingsverband] “op alle vliegvelden mensen [hebben] werken” (Handhavingsknelpuntactie, observatie, d.d. 24-08-2023). Een van de KMar-respondenten vindt er tijdens een interview geen doekjes om:

“Ik ben er voor mezelf van overtuigd dat het hier met bakken tegelijk gewoon weggaat en binnenkomt. Wij hebben voorbeelden binnenkomend⁵³ op volle koffers met sloffen met sigaretten. We hebben drugsonderzoeken met 25 kilo MDMA in ruimbagagekoffers die naar het buitenland toegaan. We weten van die koeriers dat ze meerdere keren gevlogen hebben. Ze lopen gewoon een keer toevallig tegen de lamp aan. Als je kijkt wat voor netwerken daarachter zitten, wordt er gewoon maximaal gebruik van gemaakt. Wij zien groepen Antilianen reizen naar Polen en dergelijke, die allemaal met drugscriminaliteit naar voren komen en die reizen allemaal daar naartoe. En uiteindelijk blijkt dan dat ze daar bedrijfjes oprichten die lijken op echte bedrijfjes en dat ze allemaal bankrekeningen daar openen, die doen dat niet voor niks. Uiteindelijk worden meerdere van die gasten ook aangehouden als bolletjesslikker op verschillende locaties. [...] Als we naar de cijfers kijken van Eindhoven Airport en wij als KMar wat betreft drugs en geldsmokkel dan lijkt het allemaal mee te vallen. Maar als ik kijk naar de toevalstreffers die wij hebben. [...] Deze luchthaven is gewoon rete-interessant voor de criminaliteit” (R83).

De verschillende taakstellingen en definities bemoeilijken een gezamenlijke en effectieve aanpak van drugs, zoals ook naar voren is gekomen in hoofdstukken 3 en 4. Een van de KMar-medewerkers licht dat toe en laat hier ook de consequenties van zien:

“Als er een medewerker van de luchthaven meewerkt aan welke vorm van criminaliteit dan ook dan is dat voor de KMar ondermijning. Wordt de luchthaven gebruikt voor wat jij transitcriminaliteit noemt dan niet. Dat is hartstikke mooi als wij dat vanuit landelijk zo meekrijgen. Maar als ik een gesprek voer met de politie of de lokale gemeente dan hebben zij daar een ander beeld bij. Want voor hen is ondermijning veel meer gelieerd aan wat speelt er nou in onze gemeente of onze regio. Heel simpel gezegd: een koffer met MDMA is voor de KMar geen ondermijning, maar de politie denkt daar heel anders over. Dat vind ik heel lastig. [...] Maar als operationeel commandant zit ik in die spanning. Wat verwacht de lokale overheid van mij en wat voor een opdracht heb ik vanuit het landelijke dek. Die is best wel lastig, als je dit structureel wil aanpakken met verschillende partners” (R89).

6.7.4 Concluderend

Concluderend kunnen we stellen dat er drugsmokkel via Eindhoven Airport plaatsvindt, maar dat de omvang van drugsmokkel zoals uit de data van de KMar en Douane naar voren komt beperkt is. Het aantal unieke registraties is relatief laag en wat geregistreerd wordt, gaat vooral over de inbeslagnames van verdovende middelen die de overheid op lijst II heeft geplaatst, de zogenaamde softdrugs. Als we afgaan op de uitspraken op Rechtspraak.nl hebben er nauwelijks onderzoeken naar drugsmokkel gedraaid op Eindhoven Airport en wat er te vinden is, dateert van voor 2019. De enkele grote zaak zoals de vondst van 25 kilogram MDMA die wel naar voren is gekomen, wordt door veel respondenten benoemd. Naast de softdrugs die wordt aangetroffen bij toeristen die Nederland hebben bezocht en terugkeren naar hun thuisland, lijkt het vooral te gaan om de export van partydrugs naar toeristische oorden als Málaga en Ibiza.

Het is ook mogelijk deze classificering – er worden weinig drugs geregistreerd op Eindhoven Airport – om te draaien gegeven de specifieke kenmerken van Eindhoven Airport en de beperkte controle die hier plaatsvindt. Dat er geen enorme hoeveelheid verdovende middelen worden aangetroffen, heeft te maken met de afwezigheid van vracht op Eindhoven Airport en ook met de landen en steden waar Eindhoven Airport op vliegt, die vooral binnen de EU liggen. Het vrije verkeer van personen en goederen binnen de EU en een focus op veiligheid, maakt dat er geen structurele controles op verdovende middelen plaatsvinden op Eindhoven Airport. Zo bezien wordt er verrassend veel drugs geregistreerd op Eindhoven Airport. “Waar je niet naar kijkt, vindt je ook niets”, is een veel gebezigde uitspraak tijdens dit onderzoek. Voor drugsmokkel lijkt dit echter minder goed op te gaan. Daarvoor wordt eenvoudigweg net te veel gevonden en zijn

er teveel signalen. Kortom, het lijkt gerechtvaardigd te concluderen dat op het moment dat er meer aandacht en focus uitgaat naar de controle op drugs er ook meer drugs zullen worden aangetroffen.

6.8 Andere vormen van transitcriminaliteit

In deze paragraaf besteden we wat korter dan in de voorgaande paragrafen aandacht aan de smokkel van wapens, medicijnen en sigaretten. De reden hiervoor is dat er eenvoudigweg (zeer) weinig registraties op deze terreinen van transitcriminaliteit zijn en dat er ook niet of nauwelijks over werd gesproken in de interviews. Het betreffen overtredingen van de Geneesmiddelenwet, de Wet op de accijns en de Wet wapens en munitie. We doen dit op basis van de interviews, zaken op Rechtspraak.nl en de data van de Douane en de KMar.

6.8.1 Aard en omvang van de smokkel van sigaretten, medicijnen en wapenbezit

Geneesmiddelenwet

Voor zaken die te maken hebben met de overtreding van de Geneesmiddelenwet, is er op Rechtspraak.nl naar de combinatie van trefwoorden 'Eindhoven Airport' en 'geneesmiddelen' gezocht. Naar aanleiding daarvan is er geen enkele zaak gevonden die speelt in de periode 2019-2023. Van de Douanedata zijn er in totaal twee unieke registraties die betrekking hebben op de Geneesmiddelenwet: één registratie van 2020 waarbij zes verschillende medicijnen⁵⁴ zijn aangetroffen en één registratie van 2022 waarbij Lidocaïne, een uitsluitend op recept verkrijgbaar verdovingsmiddel, is aangetroffen. Het land van herkomst is bij beide zendingen onbekend.

Wet op de accijns

Wat betreft de Wet op de accijns zijn er op Rechtspraak.nl geen zaken gevonden die daarnaar verwijzen in combinatie met 'Eindhoven' en 'Airport'. Van de douanedata zijn er in totaal 84 unieke registraties die betrekking hebben op overtredingen van de Wet op de accijns, waarbij het gaat om vervoer van illegale hoeveelheden rooktabak, sigaretten en waterpijptabak. Zie tabel 6.13 voor een overzicht van de registraties. In een beperkt aantal gevallen is er meer dan één goed per zending geregistreerd, wat verklaart waarom in tabel 6.13 de totalen van de afzonderlijke producten gezamenlijk hoger dan de 84 unieke registraties uitkomen.

Tabel 6.13: Aantal unieke registraties m.b.t. de Wet op de accijns, 2019-2023 (n=84).

	Rooktabak	Sigaretten	Waterpijptabak
2019	3	45	3
2020	-	10	1
2021	-	5	-
2022	1	9	-
2023	-	11	-

De omvang van de geregistreerde producten is relatief gering. Over de onderzoeksperiode van vijf jaar gaat het om ruim 5 kilogram rooktabak en bijna 13 kilogram waterpijptabak. Het aantal unieke registraties ligt voor sigaretten beduidend hoger dan voor rook- en waterpijptabak. De Douane heeft in totaal 628,581 sigaretten in beslag genomen. Uitgaande van een standaard pakje met 20 sigaretten betekent dat het gaat om 31.429 pakjes sigaretten ofwel ruim 3.000 sloffen sigaretten. De landen van herkomst van deze producten zijn vaak onbekend (n=28). Van de gevallen waarin de herkomstlanden wel bekend zijn, zijn Spanje en Turkije het meest voorkomend (beide n=11) gevolgd door Noord-Macedonië (n=7) en Egypte (n=5). Daarnaast zijn er nog een klein aantal landen met enkele registraties. Van Wijk et al. (2020, 169-170) geven niet aan wat de omvang van de sigarettensmokkel op Schiphol is, maar beschrijven wel de belangrijkste herkomstlanden van tabak en sigaretten. Turkije, Verenigde Arabische Emiraten, Egypte en China zijn samen goed voor 56% van de aangetroffen tabak/sigaretten in reizigersbagage.

Binnen de Douane zijn er grote verschillen zichtbaar in de duiding van de smokkel van sigaretten, ook in relatie tot ondermijnende criminaliteit. Zo vertelt een medewerker van de Douane: “Maar ik denk ook wel eens, is het echt zo ernstig? Ik weet het niet. Want wat je vindt, dat valt nog wel mee. Het meeste wat je inneemt is kaas, vruchten, sigaretten. Maar is dat ondermijning? Het mag niet, maar ja” (Ro8). Een andere medewerker van de Douane ziet wel een serieuzer risico in sigarettensmokkel en stelt:

“We zien soms dat er partijen sigaretten naar Engeland gaan. Is niet zo interessant omdat de eindbestemming Engeland is. Maar we weten niet waar het geproduceerd is. Daar zijn we wel in geïnteresseerd. Een speciaal team, het ‘smoke-team’, gaat daarover. Waar komt het vandaan? Daar zouden wij meer aan kunnen doen. Productie van sigaretten is echt ons werk.

Al die Oostblokkers die dat doen, vliegen vanuit hier [Eindhoven Airport]. Dit is de luchthaven waar op Oost-Europa wordt gevlogen. Dat is een link en er gaat geld op en neer. In het busstation stappen mensen in en uit, daar zou je veel beter Intell-werk kunnen doen. [...] Accijns, het lijkt niet zo spannend. Het zijn luxeproducten en daar moet je belasting over betalen; drank, benzine, sigaretten. Maar binnen de EU heb je grote verschillen in heffing. In Polen is shag 3 euro en in Engeland is shag 22 euro. Je krijgt dan smokkel binnen de EU. Ook de productie van sigaretten. Vroeger was productie in het oosten van Europa, nu ook in Nederland omdat we geografisch handig liggen om te stashen [opslag] en om te produceren. [...] Is niet zo onschuldig als het lijkt” (R19).

Een andere medewerker van de Douane ziet als het gaat om het systematisch en beroepsmatig ontduiken van de Wet op de accijnsbelasting ook een duidelijke legitimering voor de Douane om explicieter aandacht te besteden aan ondermijning:

“Een accijnscontrole kan best onder ondermijning vallen. Als een ketterroker tien sloffen meeneemt dan is dat geen ondermijning. Een illegale sigarettenfabriek waar honderden pakken vol met tabak staan, waar voor miljoenen⁵⁵ accijns ontdoken wordt – dat is absoluut wel ondermijning. Dat soort controles vinden plaats en worden onder accijns weggeschreven. Ik zou daar heel graag een tweede bullit onder hebben, met ondermijning. Dan kan je zien dat een heleboel controles te maken hebben met ondermijning. En zo kan je misschien ook landelijk duidelijk maken dat ondermijning ook onder de Douane valt. Maar zo ver is de douaneorganisatie nog niet” (R44).

Wet wapens en munitie

Zoals in dit rapport al verschillende keren is aangegeven, is het toezicht en de controle op Eindhoven Airport sterk gericht op ‘veiligheid’. In deze context van veiligheid concentreert de aanpak zich op allerhande verboden goederen die volgens de veiligheidsregels niet mee mogen in de handbagage en de ruimbagage (Eindhoven Airport, z.d.-10).⁵⁶ Vuurwapens of andere apparaten die projectielen kunnen afvuren, vallen hier uiteraard ook onder. De KMar registreert – als het gaat om wapens – beduidend meer dan de Douane, zoals ook zichtbaar is in tabel 6.1 aan het begin van dit hoofdstuk. Ruim een vijfde van de incidentregistraties van de verdachten die de KMar registreert, gaat over wapenincidenten. In vrijwel alle gevallen gaat het hier om het incident ‘wapen zonder geweld’. Het gaat

hierbij om wapens die worden aangetroffen in de bagage van passagiers. Deze registraties van wapenincidenten blijken niet altijd strafbaar.

Op Rechtspraak.nl staan na te zoeken op ‘wapens’ in combinatie met ‘Eindhoven’ en ‘Airport’ slechts twee zaken opgenomen waarin Eindhoven Airport in verband wordt gebracht met artikel 26 van de Wet wapens en munitie in de periode 2019-2023. De eerste zaak betreft een drugszaak waarbij de verdachte munitie (negen patronen kaliber Geco 9mm Luger) bij zich had, waarvoor foto’s van camera’s op Eindhoven Airport werden gebruikt om de verdachte te identificeren.⁵⁷ De tweede zaak betreft de veroordeling van een man voor verboden wapenbezit. Het beveiligingsbedrijf trof tijdens de standaard securitycheck een zogenoemd creditcardmes aan bij deze persoon en schakelde de KMar in. Dit incident vond overigens al in 2016 plaats en werd gepubliceerd in 2020.⁵⁸

Ook in de interviews vormen wapens op Eindhoven Airport vrijwel geen onderwerp van gesprek. We hebben dit opgevat als een teken dat het aantreffen van wapens in de context van ondermijning niet of nauwelijks speelt. Een medewerker van de politie verwoordt dit treffend:

“... op vuurwapengebied, maar wat daar wordt aangetroffen aan wapens is negen van de tien keer toerisme-gekoppeld. Op een wapen lijkend voorwerp dat ze niet mee hadden mogen nemen. Dat vind ik geen ondermijnende criminaliteit, dat is regulier smokkelwerk. Daar weet de Douane nog veel meer van” (Ro6).

De Douane heeft in totaal vijf registraties die betrekking hebben op de Wet wapens en munitie binnen de onderzoeksperiode. Drie van deze registraties vonden plaats in 2019 en in zowel 2022 als 2023 vindt er één registratie plaats. De goederen die de Douane in beslag heeft genomen, betreffen CS-gas (2 keer), een wapenstok, een stroomstootwapen, munitie en een katapult. Bij één zending is zowel CS-gas als een wapenstok geregistreerd. Drie objecten werden niet verpakt. De overige objecten werden een keer verpakt in respectievelijk een bus, doos en koffer.

6.8.2 Concluderend

Als we kijken naar andere vormen van transitcriminaliteit op Eindhoven Airport gaat het over het algemeen om beperkte aantallen. Het aantal registraties van wapenvondsten evenals van overtredingen van de Wet geneesmiddelen zijn (zeer) beperkt. Onderzoek naar de aanpak van illegale medicijnhandel liet ook zien dat hiervoor relatief weinig aandacht en expertise bij opsporingsinstanties bestaat

(Van Leiden, Lenders & Ferwerda, 2018). Van de aangetroffen geneesmiddelen gaat het om een handvol registraties met een beperkte hoeveelheid medicijnen. Wat betreft de registraties van ‘wapens’ in de volle breedte wordt er het een en ander geregistreerd, maar lijkt de eerder genoemde politiemedewerker de spijker op de kop te slaan met de constatering dat het vooral gaat om toerisme gerelateerde, op wapens gelijkende voorwerpen. Het feit dat wapens geen gespreks-onderwerp vormen en er ook nauwelijks zaken met gerechtelijke uitspraken te vinden zijn op Rechtspraak.nl onderstreept deze constatering. Wat betreft overtredingen van de Wet accijns, gaat het vooral over de smokkel van sigaretten, maar ook hier lijkt het gezien het aantal onderschepte sigaretten niet om een omvangrijke handel te gaan. De Douane ziet hier wel een relatie met ondermijning, al was het maar vanuit de constatering van de Douane dat Eindhoven Airport een knooppunt is tussen de Oost-Europese landen – vanwaar veel sigaretten geproduceerd worden – en het Verenigd Koninkrijk als bestemming voor deze rookwaar. Een dergelijke argumentatie brengt de aanpak van ondermijning ook direct binnen de reguliere taakstellingen van de Douane.

6.9 Witwassen

Mensen die geld ‘verdienen’ met mensenhandel of de smokkel van drugs, mensen en sigaretten of met mensenhandel willen dit geld gebruiken en moeten soms grote bedragen een legale status of aanzien geven. Het maskeren van de criminele herkomst van geld – het zogenaamde witwassen – biedt daders allerlei mogelijkheden. Ze blijven uit zicht van de opsporingsdiensten en ze kunnen deze gelden investeren in hun criminele en/of bonafide activiteiten zoals in het vastgoed. Het investeren in extravagante luxe zoals bijvoorbeeld huizen, merk-kleding, dure sieraden, horloges, en auto’s is maakt het ook voor de buitenwereld zichtbaar. De aanpak van witwassen heeft prioriteit bij de Nederlandse overheid. Zij vinden het bestrijden van witwassen van groot belang om allerlei vormen van ernstige criminaliteit te kunnen bestrijden.

6.9.1 Een juridische duiding van witwassen

Witwassen staat in artikel 420bis van het Wetboek van Strafrecht gedefinieerd als het verhullen van de herkomst van voorwerpen (geld of goederen), dan wel het verkrijgen, voorhanden hebben, overdragen of gebruiken van voorwerpen, terwijl men weet (of had kunnen weten) dat het voorwerp afkomstig is uit een misdrijf. De Financial Intelligence Unit (FIU) omschrijft het doel van witwassen als crimineel verkregen geld een ogenschijnlijk legale herkomst te geven, oftewel als

het versluieren van de herkomst van het geld (FIU, z.d.). Witwassen kan op allerlei manieren plaatsvinden, maar in de context van Eindhoven Airport gaat het vooral over hoeveelheden cash geld die passagiers dan wel personeel vervoeren zonder daarvan melding gemaakt te hebben in het kader van de aangifteplicht verordening Liquide Middelen.

Aangifteplicht

De verordening Liquide Middelen (verordening 2018/1672) verplicht een vervoerder aangifte te doen voor liquide middelen ter waarde van € 10.000,- of meer bij binnenkomst of verlaten van de EU. De Douane controleert passagiers op de naleving van deze aangifteplicht. De informatie die de Douane uit deze controles verkrijgt, kan signalen opleveren voor de bestrijding van witwaspraktijken en terrorismefinanciering en wordt verstrekt aan de Financial Intelligence Unit Nederland. Per 3 juni 2021 bestaat – naast deze aangifteplicht voor liquide middelen – ook de bevoegdheid voor de Douane om een zogenaamde kennisgevingsverplichting op te leggen voor het begeleid en onbegeleid vervoer van liquide middelen. Dit ziet dan op het vervoer van liquide middelen in vracht en post-, pakket- en koerierszendingen.

Overdrachten aan de opsporingsdiensten

Als de Douane tijdens haar controleactiviteit op de aangifteplicht of kennisgevingsverplichting voor liquide middelen op basis van verordening 2018/1672 of Meldrecht (Adw) een vermoeden krijgt van strafbare feiten op het gebied van witwassen of terrorismefinanciering, wordt de zaak overgedragen aan de opsporingsinstanties. De eventuele inbeslagname van de liquide middelen evenals de aanhouding van de verdachte zijn ook aan de opsporingsinstanties (Douane Landelijk Tactisch Centrum, 19 januari 2024).

6.9.2 De aard en omvang van ‘witwassen’ via Eindhoven Airport

Op basis van allereerst de uitspraken op rechtspraak.nl die gerelateerd zijn aan witwassen over de periode 2019-2023 en vervolgens de data van de Politie, de KMar en de Douane schetsen we in deze paragraaf een beeld van de aard en omvang van ‘witwassen via Eindhoven Airport.

Uitspraken op Rechtspraak.nl

Een zoektocht naar uitspraken op Rechtspraak.nl op basis van de zoektermen 'witwassen' in combinatie met 'Eindhoven' en 'Airport' levert 42 unieke uitspraken op.⁵⁹ De oudste uitspraak dateert van maart 2009 en de meest recente uitspraak van oktober 2023. 19 van de 42 unieke gerechtelijke uitspraken vinden plaats in de onderzoeksperiode 2019-2023. Als we deze zaken beter bekijken blijven er 11 zaken⁶⁰ over waarbij er sprake is van een veroordeling witwassen en 2 vrijspraken. In de 6 gevallen die inhoudelijk niet voldoen, staan andere vormen van criminaliteit centraal zoals deelname aan een criminele organisatie, drugs-handel of moord. In deze zaken draait het bovendien niet om Eindhoven Airport, maar komt Eindhoven Airport incidenteel in beeld omdat er een vliegbeweging van een van de verdachten via Eindhoven Airport plaatsvindt of omdat een afge-tapte mobiele telefoon wordt gesignaleerd via de telefoonmast van Eindhoven Airport. Het gaat in deze gevallen vaak om naar het buitenland vertrekkende personen die het geld bij zich dragen of op het lichaam hebben verstopt. Málaga, Alicante, Pisa, Istanbul en Bologna zijn voor zover genoemd de bestemmingen van de passagiers met het malafide geld. De bedragen die aangetroffen worden variëren, maar beginnen veelal rond de 10.000 euro tot uitschieters van ruim 30.000 euro of zelfs een incident waarbij iemand 110.000 euro aan cash bij zich blijkt te hebben.

De uitspraken geven een redelijk goed beeld van de situatie waarin een persoon wordt staandegehouden voor witwassen. Neem het voorbeeld van een verdachte waarvan bij de securitycheck (in vrijwel alle zaken worden de verdachten bij de securitycheck aangehouden) bleek dat deze persoon een enorm bedrag aan coupures onder verdachte omstandigheden bij zich had. In het vonnis valt te lezen:

“Uit de bewijsmiddelen blijkt dat op 18 augustus 2020 tijdens een security check op Eindhoven Airport is geconstateerd dat de verdachte op haar lichaam, onder haar kleding een grote hoeveelheid contant geld bij zich droeg. Zij had dit verstopt in een panty of afslankbroek. Zij bleek ook nog geld in haar portemonnee en in de achterkant van haar paspoorthouder te hebben. In totaal ging het om een bedrag van € 33.000,-. Het geldbedrag bestond uit 44 coupures van € 50,-, 135 coupures van € 20,- en 281 coupures van € 100,-” (ECLI:NL:GHSHE:2022:1328).

Een dergelijk opmerkelijke wijze van vervoeren van 461 geldbiljetten valt niet in andere veroordelingen terug te lezen, maar het principe is in andere zaken niet

anders. Mensen worden aangehouden bij de securitycheck op Eindhoven Airport met grote hoeveelheden cashgeld en hebben hier vaak geen duidelijke of geloofwaardige verklaring voor. In alle gevallen blijkt uit de rechtbankverslagen dat het cruciale punt is of het OM voldoende aannemelijk kan maken dat de aangetroffen gelden uit een misdrijf afkomstig zijn. De legale inkomstenbronnen van de persoon in kwestie zijn hierbij van belang, evenals de verklaringen die de verdachte geeft voor het geld als ook hoe het geld vervoerd wordt. In de eerder aangehaalde zaak met de afslankbroek als methode wordt gesteld dat het zeer aannemelijk is dat het geld van een misdrijf afkomstig is, want:

“Het is een feit van algemene bekendheid, dat veel vormen van criminaliteit gepaard gaan met het bezit van grote hoeveelheden contant geld en dat criminele transacties met coupures van grote waarde – zoals onder de verdachte zijn aangetroffen – plegen te worden afgewikkeld. Deze geldbedragen worden vaak contant vervoerd teneinde het geld aan het zicht van de autoriteiten te onttrekken, waarbij luchthavens veelal als door- of uitvoerhaven worden gebruikt. Het hof stelt op grond van de bewijsmiddelen vast dat de verdachte heeft getracht een groot bedrag aan contant geld, onder haar kleding en op haar lichaam gedragen, ongezien via Eindhoven Airport het land uit te voeren, terwijl zij over de omvang van het bedrag niet met een duidelijkheid heeft gegeven aan de verbalisanten die haar controleerden. De samenstelling van de hoeveelheid coupures en de verhullende wijze van transport en het trachten te verzwijgen van de omvang van het geldbedrag tijdens de controle, zijn reeds omstandigheden die erop zouden kunnen duiden dat het geld uit enig misdrijf afkomstig is. Daarbij neemt het hof in aanmerking dat het een feit van algemene bekendheid is dat het fysiek vervoeren van grote geldbedragen in contanten een aanzienlijk veiligheidsrisico met zich brengt en daarom voor privépersonen hoogst ongebruikelijk is” (ECLI:NL:GHSHE:2022:1328).

Er is een uitgebreide limitatieve lijst van indicatoren beschikbaar die kunnen wijzen op witwassen. Deze indicatoren richten zich onder andere op een mogelijk legale economische verklaring en de mate waarin het aangetroffen geld zich verhoudt tot de legale inkomsten, maar een andere indicator kan ook de ongebruikelijk wijze van transport zijn (Anti Money Laundering Centre, 2020).

Over de omvang van witwassen: data van de Politie, de KMar en de Douane

De politiedata over de periode 2019-2023 laat slechts één unieke registratie witwassen in 2020 zien. De Douane heeft ons op basis van de registraties in het Douane Fraude Bestand (DFB) het aantal schendingen van de aangifteplicht liquide middelen doorgegeven naast informatie over 'vermoedens van witwassen'. Deze DFB-data van de Douane verwijzen naar registraties op Eindhoven Airport waarbij passagiers en eventueel personeel de aangifteplicht van liquide middelen hebben geschonden. Een uitzondering betreft die personen die alvorens ze aangifte hebben kunnen doen door de Douane gecontroleerd worden. In tabel 6.14 staan de aantallen van de 'schending aangifteplicht liquide middelen' en 'vermoedens van witwassen' over de periode 2019-2023 beschreven. Een opvallende conclusie die op basis van deze tabel kan worden getrokken, betreft de constatering van de kloof tussen het grote aantal schendingen van de aangifteplicht liquide middelen (n=314) en het kleine aantal vermoedens van witwassen (n=5). In drie gevallen gaat het om zowel schendingen van de aangifteplicht liquide middelen als vermoedens van witwassen. Nog geen 3 procent van het aantal schendingen in de periode 2019-2023 leidt tot een vermoeden van witwassen.

Tabel 6.14: Aantal "Schending aangifteplicht liquide middelen" en "Vermoedens witwassen", 2019-2023.

Jaar	Schendingen aangifteplicht	Vermoedens witwassen	Schendingen aangifteplicht en vermoedens witwassen
2019	16	1	0
2020	2	1	0
2021	63	1	1
2022	139	0	2
2023	94	2	0

Bron: Douane Fraude Bestand.

Binnen de 322 registraties gaat het om unieke bedragen tussen de € 10.000,- minimaal en € 126.120,- maximaal. In totaal is er met alle schendingen van de aangifteplicht over de periode 2019-2023 ruim 4,3 miljoen euro gemoeid. Het gemiddelde bedrag waar het in de registraties om gaat betreft afgerond € 13.482,-. Onderstaande tabellen 6.15 en 6.16 bieden op verschillende manieren inzicht in de geregistreerde geldbedragen van schendingen aangifteplicht liquide middelen.

Tabel 6.15: Bedragen 'Schending aangifteplicht liquide middelen in categorieën' (n=322).

	2019		2020		2021		2022		2023	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
€ 10.000 tot €15.000	8	47%	1	33%	56	86%	116	82%	80	83%
€15.000 tot €20.000	5	29%	0	0%	3	5%	12	9%	7	7%
€20.000 tot €25.000	2	12%	0	0%	4	6%	8	6%	3	3%
€25.000 tot €30.000	1	6%	0	0%	1	2%	3	2%	3	3%
€30.000 of meer	1	6%	2	67%	1	2%	2	1%	3	3%

Bron: Douane Fraude Bestand.

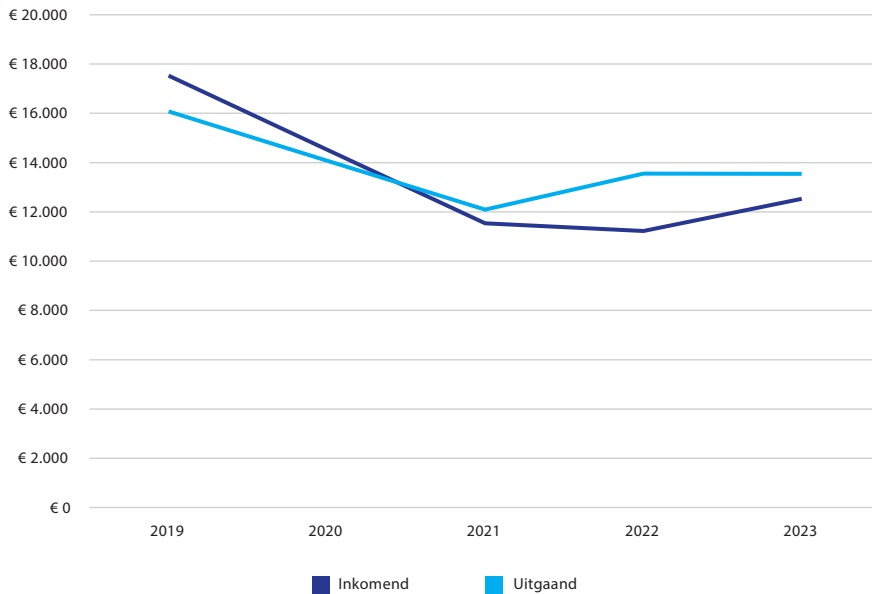
Tabel 6.16: Totaal- en gemiddeld bedrag 'Schending aangifteplicht liquide middelen' (n=322).

	Aantal registraties	Totaalbedrag	Gemiddeld bedrag
2019	17	€ 283.478	€ 16.675
2020	3	€ 151.100	€ 50.367
2021	65	€ 776.195	€ 11.941
2022	141	€ 1.850.331	€ 13.123
2023	96	€ 1.280.090	€ 13.334
Totaal	322	€ 4.341.194	€ 13.482

Bron: Douane Fraude Bestand.

Binnen de registraties wordt onderscheid gemaakt tussen inkomende en uitgaande registraties. Figuur 6.4 presenteert het gemiddelde per jaar voor inkomende en uitgaande passagiers. Hierbij is voor het jaar 2020 geen gemiddelde gepresenteerd maar de lijn doorgetrokken van 2019 naar het gemiddelde van 2021. Dit vanwege het beperkt aantal registraties (n=3) en het vertekende beeld dat dit zou opleveren.

Figuur 6.4: Gemiddeld bedrag per jaar naar inkomende en uitgaande passagiers (n=322)

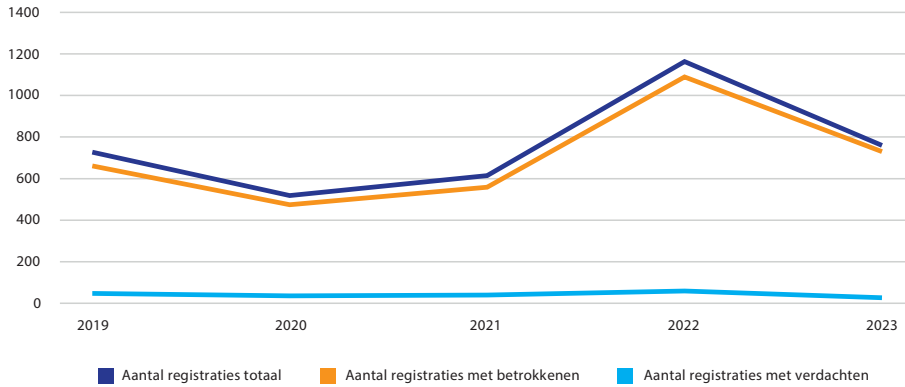


Bron: Douane Fraude Bestand.

Op basis van figuur 6.4 kan geconcludeerd worden dat de uitgaande en inkomende passagiers elkaar niet veel ontlopen in de aangetroffen gemiddelde bedragen boven de 10.000 euro die ze uit- en invoeren en verplicht zijn aan te geven. Vanaf 2021 proberen uitgaande passagiers gemiddeld net iets meer geld ongezien uit te voeren dan de inkomende passagiers dat gemiddeld doen.

Ook de KMar-data bieden inzicht in mogelijke witwaspraktijken op Eindhoven Airport via registraties die weggeschreven worden onder 'verdacht aantreffen geld', te begrijpen als het aantreffen van een verdachte hoeveelheid geld. Wat in figuur 6.5 opvalt, is enerzijds het relatief grote aantal registraties van verdachte hoeveelheden geld en het relatief geringe aantal registraties met 'verdachten'. In het merendeel van de registraties is er sprake van een betrokkene.

Figuur 6.5: Registraties verdachte hoeveelheden geld naar totaal, verdachten en betrokkenen, 2019-2023.



Bron: KMar.

In tabel 6.17 staat de nationaliteit van verdachten beschreven die geregistreerd zijn voor een verdachte hoeveelheid geld over de periode 2019-2023.

Tabel 6.17: Geregistreeerde nationaliteit verdachten gerelateerd aan liquide middelen (n=208).

	Aantal verdachten	Totaal aantal verdachten met deze nationaliteit	% verdachten van het totaal
Nederland	98	637	15%
Bulgarije	37	266	14%
Duitsland	14	49	29%
Roemenië	14	415	3%
Albanië	12	56	21%
Polen	12	363	3%
België	10	94	11%
Marokko	10	41	24%
Turkije	7	68	10%
Italië	5	136	4%
Servië	5	36	14%
Litouwen	3	70	4%
Nigeria	3	27	11%

	Aantal verdachten	Totaal aantal verdachten met deze nationaliteit	% verdachten van het totaal
Frankrijk	2	40	5%
Hongarije	2	60	3%
Irak	2	14	14%
Kosovo	2	5	40%
Oekraïne	2	42	5%
Rusland	2	17	12%
Spanje	2	53	4%

Bron: KMar.

6.9.3 Een criminologische duiding van witwassen op Eindhoven Airport

In de risicoscan van Eindhoven Airport door het RIEC Oost-Brabant (2015) gaat de aandacht uit naar liquide middelen als een van de verschijningsvormen van ondermijning. De auteurs beschrijven onder meer hoe het beveiligingsbedrijf in 2014 700 meldingen van aangetroffen geldbedragen bij de KMar heeft gedaan. Ook beschrijven ze hoe de KMar “regelmatig Brabantse criminelen die frequent op Málaga, Fuengirola of Ibiza vliegen [signaleren]. Zij hebben daar vaak een tweede huis. Als ze vertrekken nemen ze ook ‘zwart’ geld mee. Het gaat dan over flinke bedragen, tot wel 50.000 Euro” (RIEC Oost-Brabant, 2015: 24). Op basis van de interviews met respondenten schatten de auteurs dat de KMar enkele miljoenen per jaar in beslag neemt maar ook met regelmaat weer geld terug moeten geven, omdat de KMar niet in staat is te bewijzen dat het om geld gaat dat verdiend is met criminele activiteiten.

In de KMar-rapportage (2021) gaat er veel aandacht uit naar witwassen. Een centrale bevinding van deze rapportage is dat witwassen structureel en dagelijks voorkomt op Eindhoven Airport. In vergelijking met de andere vormen van ondermijning die in deze rapportage worden beschreven (mensenhandel, mensensmokkel, smokkel van verdovende en andere middelen) komt witwassen het meest structureel en frequent voor. In deze rapportage valt te lezen dat:

“Vooral bij de securitycheck van (vertrekkende) reizigers worden met grote regelmaat, gemiddeld zo’n 500 tot 700 keer per jaar, passagiers aangetroffen met een ongebruikelijk grote hoeveelheid contant geld (door de KMar aangeduid als ‘verdacht geld’), gemiddeld gaat het om bedragen tussen

3000 en 10.000 euro. In een aantal gevallen gaat het om bedragen boven 10.000, oplopend tot enkele tienduizenden euro” (2021: 24).

Ook in het huidige onderzoek wijzen professionals van de KMar, de Douane en het beveiligingsbedrijf werkzaam op Eindhoven Airport er vrijwel allemaal op dat het smokkelen van geld veel voorkomt. Zo vertelt een respondent van het beveiligingsbedrijf:

“We vinden dagelijks hele grote hoeveelheden geld. Drugs wat minder, wel [...], dat is incidenteel. Geld vind je elke dag” (R57).

De urgentie die bepaalde rechtshandhavinginstanties ervaren rondom het aanpakken van witwassen, vertaalt zich zoals beschreven in hoofdstuk 3 na publicatie van het ondermijningsbeeld in een gerichte samenwerking tussen Douane, KMar, RIEC, Belastingdienst, gemeente Eindhoven en FIOD, vorm gegeven in een handhavings-knelpunt. Per augustus 2021 is dit handhavingsknelpunt op Eindhoven Airport gestart dat zicht specifiek richt op liquide middelen en het tegengaan van witwassen. Centrale doel van dit handhavingsknelpunt is om door samenwerking te zorgen dat het voor criminelen minderaantrekkelijk wordt om Eindhoven Airport te misbruiken om hun crimineel verkregen geld wit te wassen (interne stukken, HKN, 13-2023). Naast het bestrijden van witwassen gaat het ook om het verminderen van de kwetsbaarheid van de luchthaven als gelegenheidsstructuur voor witwassen door risico's te verkleinen en beschermende factoren te vergroten.

6.9.4 Concluderend

Het schenden van de aangifteplicht voor geldbedragen boven de 10.000 euro komt gezien de gegevens van de Douane en de politie veel voor. Concreet witwassen of vermoedens daarvan komen veel minder frequent voor. Waar in de meest recente KMar-rapportage over Eindhoven Airport (2021) geconstateerd wordt dat witwassen van alle fenomenen het meest structureel en frequent voorkomt, lijkt dit vooral terug te voeren op het schenden van de aangifteplicht liquide middelen van bedragen boven en onder de 10.000 euro. De auteurs van de KMar-rapportage stellen dan ook dat “witwassen in de vorm van smurfen (het over de grens brengen van contant geld onder de aangiftengrens van 10.000 euro) het meest waargenomen fenomeen [is]” (2021, 5). Uit de meest recente registraties van witwassen komt vooral een beeld naar voren waarbij het witwassen van crimineel geld via het vervoer van cash geld gebeurt. Andere mogelijke verschijningsvormen van witwas-

sen via bijvoorbeeld hawala, het zogenaamde ondergronds bankieren (Nabi, 2013; Soudijn & Groen, 2015), digitale geldstromen, cryptovaluta (R13, Belastingdienst) of omgezet vermogen in dure sieraden en kleding (Ro4, KMar) komen niet of nauwelijks in de registraties terug. Dergelijke vormen van witwassen voor zover waarneembaar, kennen andere vormen van (digitaal) registreren en vereisen daarmee ook andere expertise vanuit de beveiliging, Douane en KMar.

6.10 Corruptie en andere vormen van niet-integer handelen

6.10.1 Een juridische duiding van corruptie op Eindhoven Airport

Registraties van corruptie en ander vormen van niet-integer handelen zijn schaars en bovendien slecht toegankelijk voor wetenschappelijke onderzoekers. De schaarste van deze gegevens heeft deels te maken met het zogenaamde dark number⁶¹ dat bij corruptie waarschijnlijk nog groter is dan bij andere vormen van criminaliteit. Zo stellen de criminologen Nelen en Kolthoff dat corruptie een vorm van criminaliteit is “waarin de direct betrokkenen – de omkoper en omgekochte – er in de regel geen enkel belang bij hebben om de aard van hun ruilverhouding te specificeren, laat staan dat zij de behoefte voelen aangifte van het delict te doen bij een opsporingsinstantie” (2017: 26). We kunnen hieraan toevoegen dat uit het onderhavige en ander onderzoek blijkt, dat het binnen de bedrijven waar de corruptie speelt en waar de omgekochte werkzaam is, ook niet vanzelfsprekend is om de geconstateerde corruptie bij de verantwoordelijke opsporingsinstanties te melden. In hoofdstuk 6.4 schrijven we onder andere over de ‘verwarmingsbuisverhalen’; de verhalen over mogelijke corruptie die via via bij de KMar terechtkomen, waarbij bedrijven vaak zelf al actie hebben ondernomen en vervolging lastig wordt. Anderen wijzen op de mogelijke reputatieschade die bedrijven vrezen op het moment dat ze niet-integer gedrag bij de opsporingsinstanties zouden melden (Staring et al., 2019; Bovenkerk in Van Dijk, Elffers, Hessing & Hoogenboom, 1999: 4; Eski, 2011). Verder stellen Fijnaut (2021) en Rovers en Moors (2019) dat alleen een parlementaire onderzoekscommissie voldoende uitgerust is om inzicht te krijgen in de aard en omvang van integriteitsproblemen in specifieke contexten zoals de Rotterdamse haven. In hun ogen leveren “enquêtes en vertrouwelijke interviews problemen op met openheid en controleerbaarheid van bronnen en daarom met de verantwoording van methoden en resultaten” (2019: 2).

In dit onderzoek hebben we toch geprobeerd zicht te krijgen op de omvang van corruptie door de specifieke afdelingen van verantwoordelijke instanties

hiernaar te vragen en dit in de verschillende interviews ook als thema te behandelen. In deze paragraaf zullen we hiervan verslag doen, door op basis van de ‘meer of minder harde’ kennis van professionals werkzaam op Eindhoven Airport stil te staan bij signalen van corruptie en niet-integer handelen en bij de feitelijke registraties van corruptie bij de verschillende organisaties. In onze definiëring van integriteitsschendingen sluiten we aan bij de operationalisering van dit concept door Nelen en Kolthoff (2017). Zij verwijzen voor niet-integer handelen naar verschillende verschijningsvormen: omkoping, schending van het ambtsgeheim (het lekken van informatie), ongewenste contacten (in de familiesfeer, kennissenkring etc.), ongewenste nevenactiviteiten en het faciliteren van activiteiten van georganiseerde criminaliteit (het verlenen van hand- en spandiensten ten behoeve van criminele netwerken).

6.10.2 Signalen, aard en omvang van corruptie en niet-integer handelen

Als het gaat om het duiden van de geregistreerde omvang van corruptie op Eindhoven Airport zijn we snel klaar. De uiteenlopende bronnen vertellen namelijk allemaal hetzelfde verhaal van geen of hele kleine aantallen zaken van niet-integer handelen gerelateerd aan georganiseerde misdaad. Zo levert een zoektocht naar rechterlijke uitspraken op Rechtspraak.nl op basis van de zoektermen ‘corruptie’ in combinatie met ‘Eindhoven’ en ‘Airport’ over de periode 2019-2023 geen enkele relevante uitspraak op.

Veel respondenten sluiten het niet uit dat niet-integer handelen en corruptie op Eindhoven Airport voorkomen, maar zien hiervoor geen concrete signalen. Zij grijpen terug naar het verwoorden van algemene risico’s als ze gevraagd worden naar deze concrete signalen. Een goed voorbeeld is een respondent werkzaam in de horeca op Eindhoven Airport:

“Ik zie ze [de signalen van corruptie] zo niet. Maar het zijn wel mensen. We zijn zo aan het groeien, met uitzendkrachten, ook jonge jongens en meisjes. Als ze kwaad willen... Je kunt nooit iets uitsluiten denk ik. Controles zijn goed denk ik. Ik ga er vanuit dat hier mensen werken die goede bedoelingen hebben” (R25).

Een respondent van Eindhoven Airport antwoordt op de vraag of er corruptie-incidenten zijn onder het personeel op Eindhoven Airport: “Nee; niks concreets” (R67). Als de onderzoekers op een veel later moment nog eens vragen naar informatie over aan ondermijning gerelateerde vormen van niet-integer handelen/

corruptie en in het bijzonder tot de BTBB⁶² rapportages die Eindhoven Airport van de KMar ontvangt, is het antwoord helder. Eindhoven Airport krijgt geen informatie over incidenten van niet-integer handelen bij private partijen die op Eindhoven Airport werkzaam zijn vanuit de BTBB. De BTBB-rapportages richten zich op het controleren van de beveiligingsmaatregelen (“controleren of security wordt uitgevoerd zoals beschreven” (R11)). Meldingen van corruptie worden bij de KMar of het Team Ondernijning Luchthaven gemeld en zij ondernemen stappen richting het betreffende bedrijf. Eindhoven Airport krijgt dit officieel niet te horen, tenzij het bedrijf zelf iets in vertrouwen aan Eindhoven Airport vertelt. De zojuist geciteerde respondent heeft geen voorbeelden, maar geeft ook aan dat dat niet wil zeggen dat niet-integer handelen/corruptie niet voorkomt op Eindhoven Airport. Ook de professionals werkzaam voor de rechtshandavingsinstanties (Douane, KMar, Politie) wijzen er tijdens de interviews allemaal op dat het in het geval van corruptie om een enkele zaak gaat die bovendien allemaal van recente datum zijn. En omdat het lopend onderzoek betreft, wordt deze zin ook vervolgd met de opmerking dat ze er dus ook niets meer over kunnen zeggen. Een professional werkzaam bij de politie zegt: “ik denk niet dat de collega’s hier bijvoorbeeld omgekocht worden” (R36). Of een ambtenaar van Douane over de vraag naar corruptie op Eindhoven Airport: “In de tien jaar dat ik hier werk heb ik nog nooit iets gehoord wat hier mee te maken heeft”. Om er vervolgens aan toe te voegen: “maar dat wil niet zeggen dat het er niet is” (R74). Een andere medewerker van de Douane die net wat andere inzichten heeft, stelt: “Ja wij hebben hier een casus gehad het afgelopen jaar. Uiteindelijk blijkt het mee te vallen, maar de beschuldiging alleen al is al vervelend” (R16, Douane).

Ook de KMar, de eerstverantwoordelijke als het gaat om signalen van niet-integer handelen waaronder corruptie op te pakken binnen Eindhoven Airport, signaleert nauwelijks zaken. Zij maken melding van een enkele diefstal van een laptop door een werknemer voor persoonlijk gewin en een andere werknemer van een van de ingehuurde bedrijven die fraudeerde met airmiles. In beide gevallen waren er geen aanwijzingen dat het niet-integere en strafbare handelen wijst in de richting van de betrokkenheid van georganiseerd misdaad.

Uit de vele interviews komen een beperkt aantal beschrijvingen naar voren van niet-integer handelen die weliswaar bepaalde systemen kunnen ondermijnen, maar soms ook vooral op zelfverrijking zijn gericht. We zetten de belangrijkste verhalen op een rijtje om zo een beeld te schetsen van de aard van het niet-integere handelen. Daarbij schenken we ook aandacht aan de onduidelijke en onzekere context waarin deze verhalen worden beleefd en aan ons worden verteld. Zie de volgende kaders.

Casus 1: ‘handtekening’

“Toen was er een bedrijf, op airside in de vertrekhal [...] die hadden een registratieformulier ingediend en dat had ik afgekeurd. Het was niet goed ingevuld of zoiets. Toen kwam er een nieuw registratieformulier aan. Ik dacht: ‘wat is hier gebeurd’. Ik denk, lijkt wel of die persoon de handtekening van die mevrouw heeft gezet. Was ik ook helemaal van ontdaan. Dat mensen... dat dat gebeurt. Maar dat was dus wel gebeurd. [...] Je meldt iets aan voor een pasaanvraag. Dit stuur ik naar veiligheidsonderzoeken hè, dat is van de AIVD. [...] Als ik dat niet had gezien dan was het: je bent gewoon de boel aan het oplichten. Dat gebeurt dus”. (R28)

Casus 2: gebruikershoeveelheden drugs en fraude

“Ook zijn er wel eens collega’s met drugs aangetroffen. Dat gebeurt meerdere keren per jaar, het gaat dan om gebruikershoeveelheden. Ook zijn er fraudegevallen. Mensen worden op staande voet ontslagen. Dat is ook een vorm van criminaliteit, insider threat. Mensen tekenen een verklaring, er wordt screening gedaan, maar het gebeurt blijkbaar alsnog. Mensen komen in de tussentijd in andere situaties” (R51/R52, luchtvaartmaatschappij).

Casus 3: medewerker met criminele contacten

De KMar krijgt een signaal binnen van een medewerker van een van de aan Eindhoven Airport gelieerde bedrijven die directe banden heeft met het criminele milieu. Deze persoon blijkt ook over informatie van KMar-medewerkers te beschikken. “Dat maakt je kwetsbaar”, aldus een professional werkzaam bij de KMar (R09). Een medewerker van Eindhoven Airport maakt een vergelijkbare observatie: “En met het team ondermijning hebben we een paar keer gehad dat medewerkers van [naam bedrijf] in antecedentenonderzoek criminele banden hadden, en dan ook inzoomen: wat is die persoon hier aan het doen, hoe lang werkt hij hier al, vertoont hij raar gedrag, op welke momenten werkt die”(R33). De KMar signaleert dat er weinig tot geen aandacht is geweest voor dergelijke personen die niets strafbaar hebben gedaan, over een VGB beschikken en op cruciale informatieposities zitten, maar tegelijkertijd wel contacten onderhouden met erkende criminelen. In de woorden van een KMar-respondent: “er waren signalen, maar daar werd weinig mee gedaan. En langzaamaan de laatste twee jaar zien we dat we steeds meer van die signalen proberen op te plussen zodat het echt naar een product werkt. Maar we kunnen nog niet zeggen dat we echt al iemand hebben aangehouden die ook corrupt was”. (R83)

Casus 4: sollicitatiegesprek

“We hebben wel zaken dat bijvoorbeeld bij een sollicitatiegesprek geld wordt geboden voor een Eindhoven Airport-pas. Criminelen gaan op sollicitatiegesprek en willen per se bij het schoonmaken van vliegtuigen werken. Dan is er wel een plaats bij het restaurant, maar nee, deze persoon wil per se bij het vliegtuig. Waarom dan? Ik ben dol op vliegtuigen [is het antwoord]” (R15).

Casus 5: politieonderzoeken

Respondenten van opsporingsinstanties vertellen over verschillende getuigenissen van mensen die in lopend onderzoek (bijvoorbeeld naar groot verdovende middelonderzoek) worden getapt en die aangeven te willen gaan werken op de luchthaven, of dat er wordt gesproken over werkwijze en controles van personeel van de luchthaven. In de ogen van de respondenten bevestigt dit het beeld dat de luchthaven interessant is voor (drugs)smokkel.

Desgevraagd vertelt een KMar-medewerker dat de verdenkingen van corruptie onder het personeel waarbij criminele samenwerkingsverbanden betrokken zijn er recentelijk wel zijn, maar apart geregistreerd en vooral afgeschermd worden. Op basis van de informatie uit het BPS, zo stelt deze medewerker “gaan geen feiten naar voren komen dat iemand echt veroordeeld is als corrupt medewerker. Die zijn er gewoon niet, behalve dan degene die diefstal hebben gepleegd” (R83). Met de zinsnede “echt veroordeeld” doelt deze medewerker op corruptiezaken waar georganiseerde misdaad op enigerlei wijze betrokken bij zou kunnen zijn, zoals in casus 3, 4 en 5. De KMar gaat met dergelijke signalen anders om dan met signalen die wijzen op persoonlijk gewin. Dezelfde KMar-medewerker vervolgt:

“Wat wij doen met signalen van corruptie – ook omdat wij binnen onze eigen club weten hoeveel er gepraat wordt en hoeveel er rondgezongen wordt – zetten wij dat soort signalen vaak meteen in Summ-IT. We hebben zelfs een periode gehad dat we het alleen maar op een schijf zetten waar alleen wij toegang tot hebben. [...] We hebben een eigen registratie voor team ondermijning in Summ-IT⁶³, en daar werken wij in en daar zetten wij onze eerste mutaties in en op moment dat dat een volledig onderzoek wordt, dan wordt het een aparte registratie” (R83).

Deze signalen van corruptie door personeel werkzaam bij één van de bedrijven op Eindhoven Airport in relatie tot criminele samenwerkingsverbanden zijn beperkt in aantal en allemaal van recente datum. We hebben deze signalen niet kunnen raadplegen.

Voor een preciezer beeld van corruptie op basis van registraties van integriteits-schendingen van de KMar binnen de brigade Brabant-Zuid, hebben we de Sectie Interne Onderzoeken (SIO) van de KMar⁶⁴ gevraagd. De SIO geeft aan dat zij vanaf januari 2018 tot op heden geen zaken heeft van de Brigade Brabant-Zuid of Eindhoven Airport die relevant zijn voor een analyse van mogelijke ondermijning gerelateerd aan integriteitsschendingen. Het beeld dat de SIO schetst, handelt over in totaal 26 zaken die in de periode 2018-2023 hebben gespeeld. De SIO heeft deze 26 zaken voor ons nader bekeken en beschrijft deze zaken als “verkeersovertredingen, ongewenste schoten met het dienstwapen, vermissen van kleine hoeveelheden geld, ongewenste omgangsvormen, vernieling en mishandeling”. Allemaal zaken die vallen onder niet-integer handelen, maar het betreffen geen zaken die verbonden zijn met de georganiseerde misdaad. De SIO heeft drie casussen aangetroffen die op het eerste gezicht in dat verband relevant zouden kunnen zijn: casussen met een melding waarbij “onrechtmatig politie-informatie bevroegd zou worden”. Ook daar heeft de SIO nader onderzoek naar gedaan, maar ook deze drie casussen bleken niet relevant voor ons onderzoek omdat het niet ging om ‘crimineel lekken’ of ‘criminele contacten’. Daarnaast is er nog een casus waarbij een tas van een KMar-collega uit een voertuig werd gestolen, met daarin een notitieblok met gegevens van andere KMar-collega’s. Dat zou wellicht in verkeerde handen terecht kunnen zijn gekomen, maar hier waren geen verdere signalen voor.⁶⁵

In de recente literatuur over corruptie wordt er gesproken over de toegenomen noodzaak van corruptie vanwege toenemende preventieve en repressieve maatregelen die de werkwijze van specifieke criminele processen treffen. Voor een succesvolle afhandeling van criminele activiteiten is ‘kennis van binnenuit’ onontbeerlijk. In de Rotterdamse haven waarin schaalvergroting, automatisering en digitalisering van het logistieke proces een steeds belangrijkere rol heeft gekregen, is dit voor een succesvolle afhandeling van drugstransporten evident (Staring et al., 2019). In de context van de Rotterdamse haven beschrijft criminologe Bisschops dit beeldend:

“De haven is complexer geworden door een toename in gebruik van containers en door automatisering. Je moet simpelweg wel informatie ‘van binnen’ hebben om iets van die wereld te begrijpen, alleen al omdat je anders het

risico loopt fysiek te worden doodgereden door zelfrijdende apparaten op de terminals of omdat je container anders niet te vinden is tussen de duizenden anderen” (De Haan, 2019).

Volgens andere onderzoekers gaat het niet alleen om de juiste informatie, maar ook om het manipuleren, kleuren en filteren van informatie of het verstoren van de efficiëntie in een netwerk waar criminelen van kunnen profiteren (Krijger & Vriends, 2023: 23). Laatstgenoemde auteurs hebben het in hun gelijknamige artikel over corruptiebrokers, ook wel facilitators of tussenpersonen genoemd, die hiervoor verantwoordelijk zijn. Krijger en Vriends definiëren corruptiebrokers als mensen die vanuit een strategische positie en sociale vaardigheid andere mensen of netwerken met elkaar verbinden. In de context van Eindhoven Airport komt de beschrijving van deze corruptiebrokers nog het meest dicht bij de mensen die KMar-medewerkers beschrijven als de personen waar ze vraagtekens bij hebben (zie casus 3 – medewerkers met criminele contacten). Mensen die door hun gedrag in beeld komen en op posities zitten waarin ze over veel en belangrijke inhoudelijke of opsporingsgerichte informatie beschikken. Ze hebben zelf geen strafblad, maar hebben wel contacten met personen met criminele antecedenten die in Blueview⁶⁶ voorkomen.

6.10.3 Concluderend

Samenvattend, op basis van de beschikbare ‘zachte’ informatie (de interviews met KMar, Eindhoven Airport, Douane) en ‘hardere’ informatie (SIO-registraties) presenteert zich enerzijds een beeld van een beperkt aantal zaken van niet-integer handelen ten behoeve van eigen financieel gewin en anderzijds een klein aantal signalen waarin corruptie met enige zekerheid gerelateerd kan worden aan de georganiseerde misdaad. Wel wijst de KMar op maximaal tien zaken die het afgelopen jaar hebben gespeeld waarin er weliswaar geen strafbare feiten door de betrokkenen zijn gepleegd, maar waarbij de KMar wel serieuze vraagtekens plaatst bij de bedoelingen van deze personen. De beschrijvingen van deze personen die op belangrijke kennisposities zitten en waarvan soms ook duidelijk is dat zij over criminele contacten beschikken, sluiten goed aan bij het beeld dat in de literatuur van corruptiebrokers wordt geschetst: de tussenpersonen of facilitators die vanuit een strategische positie binnen bedrijven en hun sociale vaardigheden andere mensen of netwerken met elkaar verbinden (Krijger & Vriends, 2023).

6.11 Blinde vlekken: General Aviation en de bagagehal

In het voorafgaande hebben we vooral op fenomeenniveau gekeken naar de aard en omvang van de registraties op Eindhoven Airport. Gegeven de geconstateerde blinde vlekken die uitgebreid in hoofdstuk 4 zijn beschreven, willen we in deze paragraaf wat preciezer kijken naar de aard en de omvang van de KMar-registraties op General Aviation en de bagagehal van Eindhoven Airport. Tabel 6.18 geeft een indicatie van de verschillende locaties waar de KMar actief is en het aantal incidenten met verdachten dat de KMar op deze locaties registreert.

Tabel 6.18: Incidentlocaties met geregistreerde verdachten, 2019-2023 (n=2.855).

	Incidentlocatie	n	%
Op Eindhoven Airport	Aankomst	239	8%
	Vertrek (airside)	324	11%
	Vertrek (landside)	159	6%
	General Aviation	1	<1%
	Securitycheck	790	28%
	Bagageruimte	108	4%
Rondom Eindhoven Airport	Brigade KMar	469	16%
	Bedrijventerrein ⁶⁷	215	8%
	(Ergens aan de) Luchthavenweg	172	6%
	Flight Forum	42	1%
	Park Forum	11	<1%
Op of rondom Eindhoven Airport	Parkeergelegenheid	242	8
	Overige	83	3

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

6.11.1 General Aviation

Als we nader inzoomen op alle KMar-registraties van General Aviation (GA) dan blijkt het tussen 2019 en 2023 om 95 registraties in totaal te gaan. Zie tabel 6.18. Slechts één van deze registraties is met een verdachte voor het incident 'verdachte situatie'. Van deze 95 registraties gaat het bij 75 registraties om verschillende controles door de KMar, waaronder 53 controles van GA-vluchten en 17 controles op vuurwapens gedurende deze periode van bijna vijf jaar. Zie tabel 6.19.

Tabel 6.19: Totale aantal registraties (alle rollen) naar aard op General Aviation, 2019-2023.

	2019	2020	2021	2022	2023
Controle GA-vlucht	20	8	11	14	0
Controle vuurwapens	0	0	7	8	2
Controle Consent	0	0	0	1	0
Overige controles	1	1	1	1	0
Mededeling	1	0	1	2	1
Onbeheerde bagage	0	1	0	0	0
Overlast v/d gestoorde	1	0	0	0	0
Signalering	2	0	1	0	2
Stil/luid alarm	0	1	0	0	0
Verdachte situatie	1	1	1	1	1
Werkzaamheden	0	0	0	1	0
Ziekte/onwel	0	0	0	1	0
Totaal	26	12	22	29	6

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

De resterende 25 registraties zonder alle vormen van controle verwijzen vooral naar ‘mededelingen’ (n=5), ‘signaleringen’ (n=5) en ‘verdachte situaties’ (n=5). In hoofdstuk 2 presenteerden we het aantal GA-vluchten op basis van gegevens van het afhandelingsbedrijf op Eindhoven Airport. Hieruit bleek dat er in de periode juli 2022 tot en met juli 2023 (dertien maanden) in totaal 1.859 vluchten vanuit General Aviation waren, waarvan 280 non-Schengen-vluchten. Afgaande op de registraties over General Aviation moeten de aannames waarin General Aviation als een vrijplaats wordt getypeerd zoals we die in hoofdstuk 4 hebben beschreven de spreekwoordelijke koelkast in.

6.11.2 De bagagehal

Als het gaat om de bagagehal van Eindhoven Airport ziet het beeld er in vergelijking met GA anders uit. De KMar registreert daar in absolute aantallen meer dan op GA. Zoals uit tabel 6.19 naar voren komt, zijn er 108 registraties met verdachten op het totale aantal van 605 registraties. Vrijwel alle registraties met verdachten betreffen het incident ‘wapen zonder geweld’ (n=103). Zie tabel 6.20. Het gaat hierbij om wapens die worden aangetroffen in de bagage van passagiers. Deze

registraties van wapenincidenten blijken niet altijd strafbaar. Slechts bij drie registraties met verdachten gaat het om een drugszaak.

Tabel 6.20: Registraties bij Bagageruimte (met iemand in de rol verdachte), 2019-2023.

	2019	2020	2021	2022	2023
Drugszaak	0	1	0	1	1
Explosief/munitie	1	0	0	0	0
Heling	0	1	0	0	0
Wapen zonder geweld	29	25	17	23	9

Bron: KMar, BPS-data; de registraties over 2023 lopen tot en met 23 augustus 2023.

Als we kijken naar de aard van alle registraties (n=605) in de bagagehal dan gaat het vooral over aangetroffen wapens. Veruit de meest voorkomende registratie betreft ook hier ‘wapen zonder geweld’ (n=245). Daarnaast gaat het in een derde van de gevallen om allerhande controles (n=200), in het bijzonder een restcategorie van ‘overige controles’ (n=122) en controle/inname S-Goods⁶⁸ (n=70). Er zijn in totaal 31 unieke registraties van explosieven dan wel munitie en 7 registraties rondom (soft)drugs. Onder het label ‘mededeling’ (n=71) en ‘verdachte situatie’ (n=31) worden ook een aanzienlijk aantal registraties weggeschreven. Dus gedurende de periode 2019-2023 gaat het vooral om (nep)wapens, controles, mededelingen, een gering aantal vondsten van munitie/explosieven en een nog kleiner aantal drugsvondsten. De bulk van de registraties die in de bagagehal plaatsvinden, betreffen controles of mededelingen of onderscheppingen van goederen (wapens zonder geweld) die weinig van doen (lijken te) hebben met georganiseerde misdaad.

6.12 Conclusie: van geregistreeerde criminaliteit naar ondermijning

In dit hoofdstuk hebben we in de eerste plaats antwoorden geformuleerd op de vragen naar de aard en omvang van de geregistreeerde criminaliteit op Eindhoven Airport en de aanpalende bedrijventerreinen. In de tweede plaats hebben we gekeken naar de relatie tussen de geregistreeerde criminaliteit en de lokale (inter) nationale ondermijnende criminaliteit. Om met de beantwoording van de laatste vraag te beginnen: deze hebben we pragmatisch opgelost door ondermijning terug te brengen naar concrete criminele fenomenen. Het gaat dan om verschil-

lende vormen van transitcriminaliteit (mensenhandel en de smokkel van mensen, drugs, witwassen, wapens, medicijnen en sigaretten). Daarnaast hebben we aandacht besteed aan corruptie en passanten met criminele antecedenten op Eindhoven Airport. Deze laatste focus is ongebruikelijk in een criminaliteitsbeeld als deze, maar in de context van een studie naar risico's op ondermijning in een logistiek knooppunt wat ons betreft ook onvermijdelijk. Deze paragraaf laat vooral zien hoe passanten met (zware) criminele antecedenten gebruikmaken van Eindhoven Airport en hoe ze dat legitimeren als ze hierop worden aangesproken; door te verwijzen naar familiebezoek en vakantie. Ook laat deze paragraaf goed zien hoe de KMar op basis van eenvoudige risicotaxaties reageert op de aanwezigheid van deze passanten, door licht te interfereren en vooral melding hiervan te maken in het systeem, in de hoop dat andere opsporingsinstanties in concreet opsporingsonderzoek hier hun voordeel mee kunnen doen. Tot slot hebben we ingezoomd op twee geconstateerde blinde vlekken binnen Eindhoven Airport, General Aviation en de bagagehal. De geuite vermoedens van smokkel via deze locaties komen niet naar voren in de geregistreerde incidenten.

Als het gaat om een andere lokale verschijning van zware criminaliteit die direct gerelateerd is aan de georganiseerde misdaad en het ondermijnende karakter van deze activiteiten betreft het corruptie. De verschillende bronnen die we hebben gebruikt om hier zicht op te krijgen zijn niet sluitend, maar geven wel een goed beeld. Afgaande op de gesprekken met de Douane, politie en KMar lijkt er binnen deze rechtshandavingsinstanties soms sprake van niet-integer handelen voor individueel gewin, maar niet van corruptie in relatie tot criminele netwerken. Voor de KMar weten we dat het meest precies, aangezien we daar concrete en feitelijke informatie van de Sectie Interne Onderzoeken (SIO) hebben ontvangen. De SIO constateert dat er de afgelopen vijf jaar geen integriteitschendingen van de Brigade Brabant-Zuid geconstateerd zijn die relevant zijn in relatie tot ondermijning. Wat betreft het niet-integer handelen en corruptie onder het personeel van de bedrijven werkzaam op Eindhoven Airport is er een soortgelijk beeld. In beperkte mate is hier sprake van niet-integer handelen, maar dit niet-integere handelen is ingegeven door individueel gewin en blijft ver weg van de georganiseerde misdaad. De recent toegenomen aandacht voor ondermijning en ook voor corruptie heeft er wel toe geleid dat er momenteel aandacht is voor zogenoemde corruptiebrokers: personen op informatierijke posities en zonder antecedenten, maar die wel over serieuze criminele contacten beschikken. Veel van de overige criminele fenomenen beschreven in dit hoofdstuk, kunnen als transitcriminaliteit gedefinieerd worden. Zij hebben een grensoverschrijdend karakter en de logistiek van het vliegen via Eindhoven Airport is belangrijk voor

een succesvolle uitvoering van de misdrijven (Kleemans, Brienen & Van de Bunt, 2002). Of het nu gaat om mensensmokkel, mensenhandel, drugssmokkel of de smokkel van geld of sigaretten; het gaat in alle gevallen om transitcriminaliteit die – soms met andere logistieke knooppunten – herkomstlanden met bestemmingslanden verbindt. Het is bij lang niet alle vormen van transitcriminaliteit zo dat Eindhoven Airport als logistiek knooppunt een onmisbare of onvervangbare schakel vormt. Zo kunnen binnen de Europese Unie (EU) medicijnen, geld, MDMA of andere partydrugs in vergelijking met vervoer per vliegtuig wellicht zelfs nog eenvoudiger, in grotere hoeveelheden en met minder risico's per auto naar de toeristenoorden vervoerd worden. Datzelfde geldt ook voor de sekswerkers en wellicht latere slachtoffers van mensenhandel die via Oost-Europese landen komen ingevlogen. Maar ook hier zal het gemak en de efficiëntie van het vliegen naast een grotendeels afwezige controle de mens dienen. Voor de smokkel van bovenstaande producten en mensen naar Nederland van buiten de EU of vice versa wordt het al wat lastiger om gebruik te maken van personenvervoer, al is het maar omdat er aan de buitengrenzen van de EU wel sprake is van grenscontrole.

De omvang van de verschillende vormen van transitcriminaliteit is lastig om te beoordelen. De kenmerken van Eindhoven Airport bepalen in belangrijke mate de omvang van de transitcriminaliteit. De kleinschaligheid, de bestemmingslanden die vooral binnen de EU liggen en slechts beperkt buiten de EU en de afwezigheid van vrachtvervoer via Eindhoven Airport, bepalen niet alleen de omvang van de verschillende vormen van transitcriminaliteit, maar ook de aard van de criminaliteit. Een voorbeeld ter verduidelijking. Er wordt op Eindhoven Airport – gebruikershoeveelheden uitgezonderd – geen cocaïne aangetroffen. Dat Eindhoven Airport geen doorvoerhaven voor cocaïne is, kan geen verrassing zijn, eenvoudigweg omdat er geen directe verbinding met de cocaïne-exporterende landen in Zuid-Amerika is. Een eventuele indirecte verbinding door vanuit een Zuid-Amerikaans land naar bijvoorbeeld een Spaanse of Portugese (lucht) haven te vliegen of te varen en van daaruit met de smokkelwaar via een interne vlucht naar Eindhoven Airport te vliegen, is blijkbaar te omslachtig of te risicovol. De informatie van de KMar en de Douane ondersteunen met het geringe aantal onderscheppingen van cocaïne deze redenering. Daarnaast is een belangrijk kenmerk van Eindhoven Airport in relatie tot de criminele fenomenen dat Eindhoven Airport geen vrachtvervoer heeft. Het onderzoek naar ondermijning op Schiphol (Van Wijk et al., 2020: 112-116) laat juist zien dat van alle soorten drugs, cocaïne hier het meest in beslag genomen wordt. Zowel via de passagiers als via het vrachtvervoer worden er jaarlijks niet alleen honderden zendingen

cocaïne onderschept, maar gaat het in de periode 2016-2018 ook jaarlijks om tussen de 1.300 en 950 kilogram onderschepte cocaïne. Ook de geregistreerde aard en omvang van mensensmokkel en mensenhandel weerspiegelen voor een groot deel de vliegbestemmingen van Eindhoven Airport in combinatie met lokale Europese hubs en internationale conflicten. De oorlog in Syrië heeft een stroom vluchtelingen gecreëerd die zich deels aan de buitengrenzen van Europa heeft verzameld en zich met mensensmokkelaars en valse documenten onder andere op Eindhoven Airport meldt. Lokale hubs – bijvoorbeeld in Athene – kunnen hierbij als tussensprong worden gebruikt.

Het voert hier te ver om alles uitgebreid samen te vatten, maar een aantal opmerkelijke zaken doen zich voor die de moeite waard zijn ze nog eens kort te belichten. Het gaat achtereenvolgens om:

1. Het gegeven dat er relatief veel drugs gevonden worden ten opzichte van het aantal veiligheid gerelateerde feiten, zonder dat er bewust naar verdovende middelen wordt gezocht. De constatering ‘waar je niet zoekt, vind je ook niet’ klopt dus niet altijd. En wat zegt deze constatering over de hoeveelheid drugs die ongezien Eindhoven Airport passeren en wat de opsporingsinstanties zouden aantreffen als ze wel systematisch en gericht op verdovende middelen zouden gaan inzetten?
2. De beperkte opvatting van smokkel van liquide middelen met daarbij een sterke inzet op cash geld die ten koste gaat van andere meer complexe en minder zichtbare vormen van witwassen.
3. De zin van het zichtbaar en onzichtbaar aanwezig zijn van opsporingsinstanties en het aanspreken van personen die samenhangen met risicovluchten en opvallend gedrag. Dat levert veel mooie beelden op die eventueel gebruikt kunnen worden in de verdere opsporing, maar hoe zit het met de mensen die zo slim zijn om niet op te vallen?
4. Mensenhandel gaat op Eindhoven Airport nu vooral over slachtofferschap in de prostitutie. Hierbij registreert de KMar geen verdachten maar vooral betrokkenen, met het idee dat het hier vrouwen betreffen die in de prostitutie werkzaam zijn. Nu is prostitutie niet strafbaar in de vergunde sector en daarnaast leidt prostitutie niet per se tot slachtofferschap in de mensenhandel. Net als bij witwassen lijkt er sprake van een beperkte en eenzijdige focus, waarbij er geen oog is voor andere vormen van mensenhandel (arbeidsuitbuiting, criminele uitbuiting en orgaanhandel).
5. Mensensmokkel gaat in de context van Eindhoven Airport momenteel vooral over verdachten van valse documenten en look-a-likes. Feitelijk gaat het hier

om de slachtoffers van mensensmokkel en niet om verdachten. Zij kopen deze documenten en worden als verdachte geregistreerd. De eventuele criminele netwerken en de personen binnen deze netwerken die de documenten produceren en verhandelen, blijven – afgaande op artikel 8-informatie, gesprekken met professionals, rechtspraak.nl en een media-analyse – buiten beeld.

Corruptie en niet-integer handelen op Eindhoven Airport wordt nauwelijks gesignaleerd en geregistreerd. De recente aandacht van de KMar voor corruptie gerelateerd aan georganiseerde misdaad lijkt nu ook wat op te leveren in de vorm van signalen en zaken. De focus op corruptiebrokers (personen op cruciale posities, zonder strafblad maar met criminele contacten) lijkt zinvol.

Eindnoten

1. Het terrein van de luchthaven is afgebakend door bijbehorende postcodes te selecteren die vervolgens in de registratiesystemen van de politie en de KMar zijn uitgevraagd naar verschillende kenmerken van de incidenten en eventueel de hieraan gekoppelde personen. Zie bijlage III-1 voor een overzicht van de geselecteerde postcodegebieden.
2. Zie hoofdstuk 2 (paragraaf 2.2.4) voor een uitleg over de taakstelling van de KMar en de politie.
3. Zie het Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven (Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost, 2021: 10).
4. De instanties dan wel auteurs van deze onderzoeksrapporten hebben voor het gebruik van deze rapportages toestemming gegeven. Hieronder valt ook een ongepubliceerde scriptie van de Avans Hogeschool.
5. Een enkele respondent definieerde de acties van XR op Eindhoven Airport overigens ook als ondermijnende criminaliteit.
6. Zie paragraaf 1.3.2 voor een beschrijving van de methodiek van de media-analyse.
7. Voor 762 registraties geldt dat er geen persoon aan het incident gekoppeld is. Dit zijn voornamelijk afhandelingen van overige meldingen (n=348), loze inbraak- of overvalalarmen (n=190) en overige loze alarmen (n=47).
8. De KMar wijst ter verklaring op de mogelijkheid dat de politie vooral op meldingen rijdt (bijvoorbeeld verkeersongelukken) – die ook tijdens de coronapandemie doorgingen – en de KMar minder meldingen/incidenten te verwerken kreeg door het geringere aantal passagiers met de hiermee samenhangende incidenten en mede hierdoor ook minder meldingen op ‘eigen initiatief’ had (schriftelijke communicatie KMar, d.d. 1 maart 2024).
9. De categorisering in acht incidentcategorieën is gebaseerd op de indeling zoals door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gehanteerd, zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83648NED>.
10. In bijlage III-2 is een overzicht opgenomen welke incidenten onder welke incidentcategorie vallen.
11. Dit is het meest concrete niveau waarop de data – voor onderhavig onderzoek – beschikbaar is. Verbalisanten kunnen bij het registreren van het incident eventueel een nadere duiding geven. Deze nadere duiding is niet beschikbaar voor onderhavig onderzoek.
12. De aantallen kunnen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat bij één incidentregistratie zowel een of meer betrokkenen als ook een of meer verdachten kunnen worden geregistreerd.
13. Zie hoofdstuk 2 voor een uitleg over en een kaart van de bestemmingen van Eindhoven Airport (paragraaf 2.1.4).

14. Voor de 2.855 unieke KMar-registraties met verdachten staan er 3.319 unieke personen als verdachte geregistreerd. Het gros van de verdachten is man. De gemiddelde leeftijd (ten tijde van het incident) van deze 3.319 personen is 34,4 jaar. Ongeveer twee derde van de verdachten is 20 tot 40 jaar en ruim een kwart 40 tot 65 jaar.
15. Gezien de kleine aantallen Zuid-Amerikaanse en Noord-Amerikaanse geregistreerde verdachten is het niet zinvol een vergelijking te maken verdachten afkomstig uit andere werelddelen.
16. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de taakstellingen en werkwijze van de Douane verwijzen we naar hoofdstuk 3.3.2 waarin de controle van de passagiers en hun bagage staat beschreven.
17. In paragraaf 3.4.2 komt het handhavingsknelpunt aan bod.
18. De aanleiding is waarschijnlijk de inwerkingtreding van de nieuwe Verordening Liquide Middelen (Vo 2018/1672) en parallel daaraan de mogelijkheid voor de Douane om op grond van het Meldrecht intracommunautair te kunnen te kunnen controleren en registreren (schriftelijke communicatie Douane, d.d. 29 mei 2024).
19. Een belangrijke uitzondering op deze transitcriminaliteit vormt 'ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie'. Deze criminaliteit speelt zich lokaal en concreet op het knooppunt af en faciliteert de grensoverschrijdende of transitcriminaliteit. Corruptie in al haar verschijningsvormen is geen doel op zich, maar een noodzakelijk middel om de criminele bedrijfsvoering mogelijk te kunnen maken. Verschillende studies laten zien dat criminelen om succesvol te kunnen opereren, steeds meer zijn aangewezen op het corrumperen van professionals werkzaam op het knooppunt. Corruptie staat centraal in paragraaf 6.8.
20. Zie de methodologische verantwoording in hoofdstuk 1 voor een uitgebreide beschrijving van deze bron.
21. Team Criminele Inlichtingen (TCI) van de KMar verzamelt informatie over ernstige misdrijven. Burgerinformanten die in het geheim informatie verstrekken zijn hierbij een belangrijke bron.
22. OMG staat voor outlaw motorcycle gang. Zie bijvoorbeeld de studie van Van Ruitenburg en Blokland (2022).
23. Idem.
24. Idem.
25. Zie hoofdstuk 3 over de aanpak.
26. Zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0040703/2018-03-15#voetnoot_tekst1.
27. Op de Brigade Brabant-Zuid zit de Falsidesk KMar, deze is de bevoegde autoriteit voor documentonderzoek en maakt ook incidenten aan op locatie Luchthavenweg 63 (Eindhoven Airport).
28. Artikel 231 Sr wordt door het CBS expliciet geclassificeerd als een vermogensincident. Dit artikel houdt het volgende in: "Hij die een reisdocument, een identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht of een ander identiteitsbewijs dat afgegeven is door een dienst of organisatie van vitaal of nationaal belang, valselijk opmaakt of vervalst, of een zodanig geschrift op grond van valse persoonsgegevens doet verstrekken dan wel een zodanig geschrift dat aan hem of een ander verstrekt is, ter beschikking stelt van een derde met het oogmerk het door deze te doen gebruiken als ware het aan hem verstrekt."
29. Aangezien per registratie meerdere personen (met verschillende nationaliteiten) geregistreerd kunnen staan, moeten deze aantallen los van het aantal unieke incidentregistraties worden gezien.
30. AVIM is onderdeel van de Nederlandse Politie en staat voor Afdeling Vreemdelingenpolitie, Identificatie en Mensenhandel.
31. Zie <https://uitspraken.rechtspraak.nl/resultaat?zoekterm=mensensmokkel,Eindhoven,Airport&i>

- nhoudsindicatie=zto,zto,zto&publicatiestatus=psi&sort=UitspraakDatumDesc.
32. Het gaat hier om zaaknummer ECLI:NL:GHDHA:2023:173. Zie paragraaf 3.3.2 voor meer informatie hierover.
 33. Het gaat hier om zaaknummer ECLI:NL:GHSHE:2022:3199.
 34. Het gaat hier om de zaaknummers ECLI:NL:RBOVE:2021:4480;
ECLI:NL:RBOVE:2021:4481; ECLI:NL:RBOVE:2021:4482; ECLI:NL:RBOVE:2021:4483;
ECLI:NL:RBOVE:2021:4484; ECLI:NL:RBOVE:2021:4485.
 35. Het gaat hier om de zaaknummers ECLI:NL:RBNNE:2021:3220 en ECLI:NL:RBNNE:2021:3309.
 36. Het gaat hier om zaaknummer ECLI:NL:RBOBR:2021:6825.
 37. CoMensha (Coördinatiecentrum tegen Mensenhandel) brengt in opdracht van het ministerie van Justitie en Veiligheid de aard en omvang van (vermoedelijke) slachtoffers van mensenhandel in Nederland in beeld. Voor de andere taken van CoMensha zie Nillesen, Dinnissen en Ferwerda (2024).
 38. In het rapport wordt deze normering – structurele prevalentie – verder niet gedefinieerd.
 39. Het is ons niet duidelijk geworden waarom deze personen als betrokkenen mensenhandel worden geregistreerd en niet gewoon als betrokkenen verdachte situatie, aangezien prostitutie uiteraard niet gelijk staat aan mensenhandel.
 40. In één geval is er geen geslacht bekend of geregistreerd.
 41. Zie <https://uitspraken.rechtspraak.nl/resultaat?zoekterm=mensenhandel,Eindhoven,Airport&inhoudsindicatie=zto,zto,zto&publicatiestatus=psi&sort=UitspraakDatumDesc>.
 42. Het gaat om de zaaknummers ECLI:NL:PHR:2022:380 en ECLI:NL:RBOBR:2019:7780. De zaken die na nadere bestudering zijn afgevallen betreffen ECLI:NL:GHSHE:2022:3199; ECLI:NL:RVS:2020:2788; en ECLI:NL:GHDHA:2023:173.
 43. Het gaat hier om zaaknummer ECLI:NL:PHR:2022:380.
 44. Het gaat hier om ECLI:NL:RBOBR:2019:7780.
 45. Voor een overzicht van alle verboden middelen op Lijst I en Lijst II van de Opiumwet zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001941/2023-09-12#Bijlagel>.
 46. Aanwijzing Opiumwet Geraadpleegd op 18 februari 2024. Geldend van 1 maart 2015 t/m heden, zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0036356/2015-03-01#Circulaire.divisie_2_Circulaire.divisie2.
 47. Gebaseerd op de opgegeven nationaliteit. Deze opsomming betreft louter de verdachten met aantallen van tien of meer.
 48. Hasj komt als zodanig niet voor in de beide lijsten van de Opiumwet; hasjiesj, hennep en marihuana zijn allen afkomstig van de cannabisplant en op lijst II geplaatst.
 49. Qat wordt vooral gebruikt door mensen afkomstig uit het gebied van de Gouden Hoorn in Afrika (Ethiopië, Somalië, Eritrea). Het betreft de bladeren en takjes van de plant *Catha Edulis* Forsk. Qat is in Nederland sinds 5 januari 2013 op lijst II van de Opiumwet geplaatst en daarmee verboden.
 50. Zie <https://uitspraken.rechtspraak.nl/resultaat?zoekterm=drugssmokkel,eindhoven,Airport&inhoudsindicatie=zto,zto,zto&publicatiestatus=psi&sort=Relevance>.
 51. MDMA ('molly') is de werkzame stof in XTC (zie <https://www.jellinek.nl/vraag-antwoord/wat-is-xtc-wat-is-mdma/>).
 52. Het verschil tussen de geregistreerde criminaliteit en de criminaliteit die in werkelijkheid plaatsvindt.
 53. De respondent zegt dat er voorbeelden zijn van mensen die op inkomende vluchten koffers volledig gevuld met sloffen sigaretten bij zich hebben.
 54. Hierbij ging het om Lercanidipine (bloeddrukverlager), Torasemide (bloeddrukverlager en plas-

- pil), Midol (tegen menstruatieklachten), Nevotens (bloeddrukverlager), Nimesulide (koortsverlagend, ontstekingsremmend en pijnstillend geneesmiddel) en Prilenap (bloeddrukverlager).
55. In schriftelijke communicatie (d.d. 24 mei 2024) gaf de Douane aan dat het hierbij waarschijnlijk om duizenden euro's gaat.
 56. Voor een uitgebreide uiteenzetting van alle verboden producten en goederen, zie hoofdstuk 3.
 57. ECLI:NL:RBOBR:2023:4165.
 58. Het gaat hier om zaak ECLI:NL:PHR:2020:554.
 59. Zie <https://uitspraken.rechtspraak.nl/resultaat?zoekterm=witwassen,Eindhoven,Airport&inhoud%20sindicatie=zto,zto,zto&publicatiestatus=psi&sort=UitspraakDatumAsc>.
 60. Het gaat om de zaken: ECLI:NL:GHSHE:2023:3543; ECLI:NL:GHSHE:2023:3169; ECLI:NL:GHSHE:2023:2123; ECLI:NL:GHSHE:2022:4630; ECLI:NL:GHSHE:2022:1328; ECLI:NL:GHSHE:2022:411; ECLI:NL:GHSHE:2022:1328; ECLI:NL:GHSHE:2021:4090; ECLI:NL:GHSHE:2021:4001; ECLI:NL:GHSHE:2020:3447 en ECLI:NL:PHR:2019:855.
 61. Het verschil tussen de geregistreerde criminaliteit en de criminaliteit die in werkelijkheid plaatsvindt.
 62. Dit is ook geen taak van de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart (BTBB). De BTBB is toezichthouder op de BBLV en niet op ondermijningsaspecten. Zij houdt in opdracht van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) onder meer toezicht op luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen. De BTBB controleert of luchtvaartexploitanten en -maatschappijen de beveiligingsmaatregelen en beveiligingswerkzaamheden goed uitvoeren. Zie ook paragraaf 3.3.6.
 63. Summ-IT is het landelijke opsporingssysteem voor de Nederlandse recherche en intelligence en ondersteunt diens onderzoek.
 64. De Sectie Interne Onderzoeken verricht strafrechtelijke en disciplinaire onderzoeken binnen de KMar (Nelen & Kolthoff, 2017: 17).
 65. Schriftelijke communicatie SIO, d.d. 14 december 2023.
 66. Blueview is een integrale bevragingmodule voor de systemen van de politie en de Koninklijke Marechaussee.
 67. Dit betreft incidenten die zijn geregistreerd in een van de volgende straten: Adriaan Mulderweg, Freddy van Riemsdijkweg, Henri Wijnmalenweg, Jan Hilgersweg, Jan Olieslagersweg, Marinus van Meelweg, Parmentierweg of de Spottersweg. Het betreft registraties – met uitzondering van de Spottersweg – op adressen op het bedrijventerrein die niet noodzakelijkerwijs met de daar gevestigde bedrijven van doen hebben.
 68. S-Goods verwijst vermoedelijk naar safety-goederen (goederen die een gevaar kunnen vormen voor de vlucht en niet meegenomen mogen worden), zoals gas.

7

Slotbeschouwing en aanbevelingen



7.1 Uitgangspunten van het onderzoek

Alvorens de aanleiding en de onderzoeksvragen te beschrijven, is het belangrijk om enkele zaken aan de hand waarvan we dit onderzoek zijn gestart of die zich gaandeweg het onderzoek hebben ontwikkeld, nader te beschrijven. Het gaat om vier uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt betreft de typering van Eindhoven Airport als een logistiek knooppunt waar legitieme processen, personen, goederen en financiën passeren, maar die ook gelegenheden bieden voor criminele activiteiten en georganiseerde criminaliteit (Kruisbergen et al., 2012; Sergi et al., 2021).

Een tweede uitgangspunt dat we in dit onderzoek hebben gehanteerd, betreft de kritische houding ten opzichte van het gebruik van het concept ondermijning. In navolging van Nelen et al. (2023) stellen we voor het begrip niet of zo weinig mogelijk te gebruiken, omdat het eenvoudigweg een te abstract en onduidelijk begrip is dat iedereen zich op een andere manier, op een algemeen of juist te beperkt concreet niveau, verbeeldt. De realiteit van het concept ondermijning is dat het over een ongekende populariteit beschikt en dat ook wij in dit onderzoek niet om dit concept heen kunnen. We hebben getracht ‘ondermijning’ zo weinig mogelijk te gebruiken en ons vooral zo concreet mogelijk uit te drukken in termen van specifieke criminele fenomenen en georganiseerde misdaad. In hoofdstuk 4 zijn we overigens uitgebreid ingegaan op het gebruik van het concept ‘ondermijning’ door de professionals werkzaam op Eindhoven Airport en de betekenis van dit gebruik voor de aanpak van ‘ondermijning’.

Een derde uitgangspunt van dit onderzoek betreft het sterke transitkarakter van veel georganiseerde misdaad in Nederland. Kleemans et al. (2002: 148-149) beschrijven twee kenmerken van deze transitcriminaliteit. Allereerst de omstandigheid dat logistiek een belangrijke plaats inneemt in de uitvoering van de misdrijven en in de tweede plaats dat er veel grensoverschrijdend handelsverkeer plaatsvindt. Veel van de georganiseerde criminaliteit (smokkel van geld, goederen, mensen en drugs) waar we in deze rapportage over hebben geschreven, vallen binnen deze definitie van transitcriminaliteit. Het gaat om verschillende vormen van grensoverschrijdende criminaliteit door personen die Eindhoven Airport gebruiken om hun criminele activiteiten te realiseren. Niet alle criminele fenomenen die wij in dit onderzoek beschrijven, vallen onder transitcriminaliteit. Zo besteden we aandacht aan corruptie en niet-integer handelen binnen de private bedrijven en binnen de rechtshandhavingsinstanties die werkzaam zijn op Eindhoven Airport. Daarnaast besteden we aandacht aan de aanwezigheid van passanten met criminele antecedenten. Corrupte medewerkers en ambtenaren kunnen transitcriminaliteit logischerwijs faciliteren met hun activiteiten. De tijdelijke aanwezigheid van passanten met (zware) criminele antecedenten die via

Eindhoven Airport reizen of die reizigers ophalen dan wel wegbrengen, kan als volledig onschuldig tijdverdrijf worden getypeerd, maar kan ook samenhangen met het realiseren van hun criminele (bedrijfs)activiteiten.

Een vierde focus, die zich gaandeweg het onderzoek tot uitgangspunt manifesteerde, betreft de gedachte dat de aard en omvang van de transitcriminaliteit nauw samenhangen met de algemene kenmerken van een (lucht)haven én de specifieke kenmerken van een specifieke (lucht)haven als Eindhoven Airport. Geen (lucht)haven is identiek en dat heeft consequenties voor de criminaliteit die passeert en plaatsvindt. Twee voorbeelden om dit punt te verduidelijken. De Rotterdamse haven is een van de weinige Europese havens met een extra diepe vaargeul; mede hierdoor kan deze haven de grootste containerschepen, die soms ook verdovende middelen aan boord blijken te hebben, ontvangen (Staring et al., 2019). Als het gaat over Eindhoven Airport bepaalt de afwezigheid van vrachtvervoer via Eindhoven Airport in belangrijke mate de aard en zeker de omvang van de criminele smokkelactiviteiten. We komen later in dit hoofdstuk (7.3) nog uitgebreider terug op deze kenmerken van (lucht)havens en Eindhoven Airport in het bijzonder in relatie tot de transitcriminaliteit.

7.2 Aanleiding van het onderzoek en begeleidende vragen

De driehoek-plus Eindhoven gaf aan meer zicht te willen krijgen op de mogelijke activiteiten van de georganiseerde misdaad op en via Eindhoven Airport, vanuit de veronderstelling dat Eindhoven Airport als logistiek knooppunt een gelegenheidsstructuur voor criminaliteit vormt die vermoedelijk samengaat met verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit. Zij constateert een mogelijk spanningsveld tussen de ongebreidelde grensoverschrijdende ambities van de georganiseerde misdaad en de opsporingscapaciteit op en rondom Eindhoven Airport.

De onderzoeksvragen die leidend zijn geweest in het onderhavige onderzoek richten zich op (1) het in kaart brengen van de aard en omvang van de geregistreerde criminaliteit op het logistieke knooppunt van Eindhoven Airport met het burgervliegveld, het kantoren- en bedrijvencluster Flight Forum en Park Forum, (2) het verbinden van deze geregistreerde criminaliteit met de lokale en (inter)nationale criminaliteit en (3) het benoemen van de consequenties van deze specifieke vormen van (transit)criminaliteit voor de publiek-private aanpak.

In paragraaf 7.4 presenteren we de centrale conclusies van dit onderzoek, waarmee de onderzoeksvragen worden beantwoord. In paragraaf 7.4.1 wordt antwoord gegeven op de aard en omvang van geregistreerde criminaliteit en

daarmee ook indirect op de verbinding van de geregistreerde criminaliteit met de lokale en (inter)nationale criminaliteit. Paragrafen 7.4.2 (wet- en regelgeving en focus op veiligheid bepalen de aanpak), 7.4.3 (de veiligheidsprocedures op Eindhoven Airport) en 7.4.4 (toenemende aandacht voor ondermijning) hebben betrekking op (de consequenties van deze vormen van (transit)criminaliteit voor) de publiek-private aanpak. Paragrafen 7.4.5 (visies op ondermijning) en 7.4.6 (de Eindhoven Airport-cultuur) hangen samen met zowel de geregistreerde criminaliteit als de aanpak, aangezien de visie op ondermijning en de cultuur van Eindhoven Airport het beeld van de criminaliteitsfenomenen en daarmee de aanpak bepalen. Ook de laatste paragraaf, 7.4.7 (spanningsvelden binnen en tussen organisaties) is zowel van toepassing op de geregistreerde criminaliteit als de aanpak, omdat deze spanningsvelden consequenties hebben zowel voor de registratie als de aanpak. Voor de conclusies aan bod komen, gaan we eerst kort in op de karakteristieken van Eindhoven Airport. In 7.5 tot slot, zullen we op basis van onze bevindingen op twee niveaus aanbevelingen geven voor allereerst een 'basisaanpak' en vervolgens een specifieke aanvullende 'plus'-aanpak van georganiseerde misdaad op en rondom Eindhoven Airport.

7.3 Wat karakteriseert Eindhoven Airport?

Eindhoven Airport heeft verschillende karakteristieken die gezamenlijk het beeld van Eindhoven Airport bepalen en die de aard en omvang van de (transit)criminaliteit op Eindhoven Airport en/of de bestaande aanpak van (transit-)criminaliteit beïnvloeden. In deze paragraaf benoemen we de belangrijkste kenmerken van Eindhoven Airport, om ze verderop in dit hoofdstuk te relateren aan de impact hiervan op de aard en omvang van de (transit)criminaliteit die via Eindhoven Airport passeert.

Een eerste belangrijk kenmerk van Eindhoven Airport is dat zij, binnen de groep van vijf burgervliegvelden en twaalf regionale luchthavens, na Amsterdam Airport Schiphol de grootste burgerluchthaven is. Eindhoven Airport is ongeveer tien maal zo klein als Schiphol als het gaat om het aantal vluchten, het aantal passagiers en het aantal bestemmingen, maar tegelijkertijd met haar 6,8 miljoen reizigers in 2023 wel een belangrijk logistiek knooppunt voor de regio Brabant en breder voor Nederland.

Een tweede wezenlijk kenmerk van Eindhoven Airport betreft haar kleinschaligheid. Als passagier sta je binnen een kwartier vanaf de parkeerplaats bij de securitycheck. Deze kleinschaligheid is niet alleen prettig voor de passagiers, maar vertaalt zich ook in een familiale organisatiecultuur binnen Eindhoven

Airport. Het kleinschalige karakter en de ons-kent-ons mentaliteit – met relatief veel medewerkers in leidinggevende posities die een groot deel van hun leven werkzaam zijn bij Eindhoven Airport en elkaar allemaal (geruime tijd) kennen – dragen hier allemaal aan bij.

Een cruciaal derde kenmerk van Eindhoven Airport betreft de omstandigheid dat er geen vrachtvervoer via Eindhoven Airport plaatsvindt. Eindhoven Airport richt zich volledig op de burgerluchtvaart en op de privé- en zakenluchtvaart die op termijn grotendeels van Eindhoven Airport gaat verdwijnen.

Eindhoven Airport onderscheidt zich in de vierde plaats met een burgerluchtvaart die zich vooral richt op bestemmingen binnen de Europese Unie en beduidend minder bestemmingen buiten de EU kent. De EU-bestemmingen zijn sterk vertegenwoordigd in Oost-Europese en Zuid-Europese landen. Eindhoven Airport heeft een beperkt aantal vluchten op steden en landen buiten de EU, waaronder ook belangrijke migratiebronlanden als Turkije en Marokko en daarnaast ook bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk. Passagiers gebruiken Eindhoven Airport vooral als startpunt van hun reis (en keren dus weer terug). Andersom gebruiken passagiers Eindhoven Airport minder frequent als bestemming; dit is een relevant gegeven in relatie tot de aard en omvang van criminaliteit.

Een vijfde kenmerk van Eindhoven Airport verwijst naar een patroon van private uitbesteding. De meeste werk- en vliegveldprocessen zijn uitbesteed aan andere private partijen: van beveiliging tot afhandeling, van de schoonmaak tot de catering. In vergelijking met andere luchthavens is het kenmerkend voor Eindhoven Airport dat specifieke activiteiten veelal aan enkel één partij zijn uitbesteed, waar de uitbesteding voor een activiteit op andere luchthavens zoals Schiphol vaak aan een veelheid aan partijen heeft plaatsgevonden.

Een zesde en laatste kenmerk waar Eindhoven Airport zich momenteel toe moet verhouden, betreffen de ambities van onder andere de gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten en bedrijven. Het streven is om de regio als Brainport Eindhoven en derde mainport, naast de Rotterdamse haven en Schiphol, verder te laten ontwikkelen en groeien. In deze ambitie spelen Eindhoven Airport en het gebied rondom de luchthaven een cruciale rol. Eindhoven Airport ligt in een omgeving met een goed ontwikkeld wegennet. Zo bevindt Eindhoven zich op (ruim) een uur rijden van zowel Rotterdam, Antwerpen als de steden in het Duitse Ruhrgebied. Tegelijkertijd bevindt Eindhoven zich in een regio die niet alleen bekend staat om haar varkensindustrie maar ook om de drugsindustrie.

7.4 Centrale conclusies

7.4.1 De aard en omvang van (transit)criminaliteit op en rondom Eindhoven Airport

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen naar de aard en omvang van de geregistreerde (transit)criminaliteit hebben we gebruik kunnen maken van een veelheid aan registraties van de KMar, politie en de Douane. De beschrijvingen die uit deze registraties voortvloeien, presenteren een beeld van de geregistreerde werkelijkheid. Dit beeld moet dan ook niet verward worden met een beeld van de criminaliteit die er daadwerkelijk plaatsvindt op Eindhoven Airport. Daarvoor is er een te grote kloof tussen hetgeen er gebeurt en hetgeen er wordt geregistreerd. Dat is niet kenmerkend voor Eindhoven Airport, maar in het algemeen als we de omvang van criminaliteit proberen te duiden. “Verreweg de meest delicten worden niet door de politie opgemerkt”, stelt Ido Weijers (2022: 17). In de realiteit vindt er ook op Eindhoven Airport meer criminaliteit plaats in termen van omvang en in aard qua verscheidenheid. Zo zal een eenzijdige focus op mensenhandel in de vorm van seksuele uitbuiting van vrouwen logischerwijs niet resulteren in de aanhoudingen van criminele intermediairs die arbeiders in Oost-Europa rekruteren en via Eindhoven Airport vervoeren om tewerkgesteld en uitgebuit te worden in bijvoorbeeld de bouw of in de detailhandel. Het duiden van de omvang van de registraties is daarmee een heikele zaak. De registraties kunnen in hoofdstuk 6 terug gevonden worden, maar worden pas betekenisvol in de tijd en in de vergelijking met andere locaties. Wat dit laatste betreft hebben we op verschillende punten in het rapport aangegeven dat de schaalgrootte van Eindhoven Airport en de capaciteit van de rechtshandhavingsorganisaties in vergelijking met luchthaven Schiphol bijvoorbeeld ook tot beduidend minder registraties leidt. Tegelijkertijd, zo blijkt ook uit voorafgaande beschrijvingen, is het gevoel bij professionals werkzaam op Eindhoven Airport dat er op de luchthaven veel gebeurt; zelfs zoveel dat een KMar-medewerker verzucht met een verdubbeling van de capaciteit nog collega’s tekort te komen.

Het voert te ver om hier met een zeker detail alle informatie samen te vatten, maar een eerste constatering is dat in absolute aantallen de KMar beduidend meer registreert dan de politie. Het naar verhouding geringe aantal registraties door de politie heeft voor een deel te maken met het relatief kleine gebied rondom Eindhoven Airport dat voor dit onderzoek is geselecteerd en waar de politie werkzaam is. De omstandigheid dat dit gebied geen woonfunctie heeft, maar verschillende bedrijventerreinen omvat, verklaart voor een belangrijk deel

het geringe aantal registraties. Tegelijkertijd draagt de afwezigheid van de politie hier ook aan bij.

Afgaande op de registraties, blijkt dat ruim de helft van de registraties bij de KMar en ruim een derde van de politieregistraties plaatsvindt binnen de categorie 'overige incidenten'. Hierbij gaat het onder meer om mededelingen, gevonden goederen of signaleringen, openstaande boetes of het opsporen van verblijfplaatsen; allerhande zaken die wat verder weg lijken te staan van zware, ondermijnende criminaliteit. Dat ligt anders bij de eveneens omvangrijke groep registraties die vallen onder 'vermogensdelicten', waar het onder andere gaat om grote hoeveelheden cash geld die worden aangetroffen naast vervalste of oneigenlijk gebruikte identiteitsdocumenten die vooral gebruikt lijken te worden om zich op wederrechtelijke basis toegang te verschaffen tot Nederland. Binnen het totale aantal registraties nemen drugsincidenten bij beide partijen een bescheiden plaats in. Het is vooral de KMar die wapenincidenten registreert. In absolute aantallen gaat het om 623 drugsgerelateerde incidenten en om 984 wapengerelateerde incidenten die de KMar gedurende 2019-2023 heeft verwerkt. Dat is een relatief klein verschil gezien de sterke focus op veiligheid op Eindhoven Airport, waarbij de beveiliging vooral gericht is op het vinden van wapens en niet op drugs. Dit betekent ook dat als er meer gericht zou worden ingezet op drugs, er vanzelfsprekend ook meer gevonden zal worden. Geweldsincidenten en seksuele incidenten worden nauwelijks of niet geregistreerd. 'Vernielingen en incidenten tegen de openbare orde' en verkeersincidenten worden verhoudingsgewijs vooral door de politie geregistreerd.

Op basis van de analyse hebben we gekeken naar verschillende concrete fenomenen zoals die naar voren komen uit de registraties en de gesprekken: passanten met criminele antecedenten, mensensmokkel, mensenhandel, de smokkel van drugs, sigaretten, medicijnen en wapens naast witwassen en corruptie. Het zijn allemaal verschijningsvormen die deel uitmaken van de georganiseerde misdaad. Een uitzondering hierop vormen de aangetroffen wapens; iets wat als een serieus aan de misdaad gekoppeld feit leest, maar waarbij het hoofdzakelijk om nepwapens of op wapens gelijkende voorwerpen in de (hand)bagage van nietsvermoedende passagiers gaat.

Wat er in termen van omvang uitspringt, zijn de schendingen van de aangifteplicht liquide middelen en daarnaast treft de KMar ook veelvuldig grote cashbedragen aan onder de aangifteplicht. De analyse laat een sterke focus op witwassen via cashgeld zien. Andere mogelijke verschijningsvormen van witwassen, via bijvoorbeeld hawala – het zogenaamde ondergronds bankieren (Nabi, 2013; Soudijn & Groen, 2015) –, digitale geldstromen, cryptovaluta of omgezet

vermogen in dure sieraden en kleding, komen niet of nauwelijks in de registraties terug. Dergelijke vormen van witwassen voor zover waarneembaar, kennen andere vormen van (digitaal) registreren en vereisen daarmee ook andere expertise vanuit de beveiliging, Douane en KMar. Om te kunnen beoordelen of het zinvol is om te investeren in expertise over witwassen in de volle breedte, is het allereerst van belang om de aanwezigheid van deze verschijningsvormen van witwassen via een pilot inzichtelijk te maken.

Een tweede fenomeen dat er in termen van omvang uitspringt, is ‘mensensmokkel’. Eindhoven Airport is een logistieke hub dat voor sommige groepen migranten deel uitmaakt van hun migratietraject. Net als bij vele andere vormen van zware (transit)criminaliteit vindt mensensmokkel niet zozeer plaats op Eindhoven Airport, maar is Eindhoven Airport wel het knooppunt waar mensensmokkel zichtbaar wordt en bepaalt Eindhoven Airport door haar specifieke bestemmingen ook welke migranten hiervan gebruik maken. De focus van de aanpak van mensensmokkel op Eindhoven Airport ligt niet zozeer op de mensensmokkelaars en hun criminele netwerken, maar op de ‘gesmokkelde migranten’ die, omdat zij gebruikmaken van vervalste identiteitsdocumenten en/of reizen met niet-gelijke identiteitsdocumenten, als verdachte worden geregistreerd. De databronnen schetsen daarbij geen beeld van transnationale, hiërarchische en gewelddadige criminele samenwerkingsverbanden die via Eindhoven Airport hun smokkelroutes vormgeven. Het zijn daarentegen – naast de gesmokkelde migranten en in beperkte mate – vooral de wat meer kleinschalige, individuele en soms familiale vormen van mensensmokkel die op Eindhoven Airport in beeld komen.

Een soortgelijke constatering kunnen we maken voor mensenhandel. Ook hier lijkt de recente aandacht van de KMar op Eindhoven Airport vooral eenzijdig uit te gaan naar de vermeende slachtoffers van mensenhandel: de vrouwen afkomstig uit Oost-Europa die werkzaam zijn in de Nederlandse prostitutie, die geregistreerd worden als betrokkenen bij mensenhandel. Afgaande op de registraties lijkt er weinig aandacht te zijn voor de mensenhandelaren en hun criminele netwerken. Dit zal onherroepelijk samenhangen met de complexiteit bij de bewijslast van mensenhandel. Er lijkt op basis van onze data en de aan ons beschikbaar gestelde data weinig reden om een eerdere conclusie dat mensenhandel grote vormen op Eindhoven Airport aanneemt, te onderschrijven. De eenzijdige aandacht voor seksuele uitbuiting leidt er – net als bij de aanpak van witwassen – bovendien toe dat andere vormen van mensenhandel uit beeld blijven.

Corruptie – en breder niet-integer gedrag – als fenomeen lijkt pas recent de aandacht te krijgen op Eindhoven Airport die het verdient in de aanpak van georganiseerde misdaad. Vrijwel alle betrokkenen geven aan dat er geen incidenten zijn geweest waarbij medewerkers van private en publieke partijen op Eindhoven Airport zijn veroordeeld voor corruptie in relatie tot deze georganiseerde criminaliteit. Naast wat ‘kleinere incidenten’ van niet-integer handelen voor individueel gewin, heeft er niets gespeeld op basis van de registraties. Wel heeft de KMar aandacht voor corruptiebrokers; personen werkzaam op Eindhoven Airport op belangrijke informatieposities die contacten onderhouden met personen die actief zijn in het criminele milieu. In hoofdstuk 6 hebben we deze laatste groep beschreven als passanten met criminele antecedenten. Uit deze beschrijving wordt zonder meer duidelijk dat deze personen om voor hen logische redenen via Eindhoven Airport reizen of hier mensen ophalen en wegbrengen.

Het zal weinig verbazing wekken dat er drugs worden gesmokkeld via Eindhoven Airport. De registraties laten dit zien, al gaat het in absolute aantallen om beperkte hoeveelheden die onderschept worden. Het aantal unieke registraties is relatief laag en wat geregistreerd wordt, gaat vooral over de inbeslagnames van verdovende middelen die de overheid op lijst II heeft geplaatst, de zogenoemde softdrugs. Naast de softdrugs die worden aangetroffen bij toeristen die Nederland hebben bezocht en terugkeren naar hun thuisland, lijkt het vooral te gaan om de export van partydrugs naar toeristische oorden als Málaga en Ibiza. Tegelijkertijd kunnen we constateren dat er eenvoudigweg te veel verdovende middelen worden gevonden voor een product waar de beveiliging niet actief naar mag zoeken en de scans niet op zijn toegerust. Waar je niet naar kijkt, vind je in dit geval dus wel. De verwachting is dan ook dat een gerichte aanpak op verdovende middelen succesvol zal zijn.

Tot slot, als we het perspectief van de fenomenen verlaten en meer naar locaties gaan kijken dan valt het op dat er op drie ‘blinde vlekken’, te weten General Aviation, de bagagehal en het bedrijventerrein, weinig wordt geregistreerd. De bagagehal vormt een uitzondering met het naar verhouding grote aantal registraties dat zich richt op (nep)wapens of op wapens gelijkende voorwerpen en een geringer aantal drugsvondsten. Veel registraties op General Aviation en in de bagagehal hebben te maken met standaard controles die hier worden uitgevoerd.

7.4.2 Wet- en regelgeving en focus op veiligheid dicteren de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport

Bij het beschouwen van de aanpak van ondermijning op en rondom Eindhoven Airport is duidelijk geworden dat deze primair wordt bepaald door wet- en regel-

geving en daaraan deels gerelateerd de kenmerken van Eindhoven Airport. De getroffen beveiligingsmaatregelen komen grotendeels voort uit een focus op veiligheid van het vliegveld en aan boord van vliegtuigen. Het tegengaan van criminele fenomenen zoals smokkel van goederen, geld en personen blijkt in deze basis niet de eerste prioriteit te zijn. Dit is ingegeven vanuit de vereisten waaraan een vliegveld op basis van Nederlandse en Europese wet- en regelgeving moet voldoen en de (wettelijk bepaalde) taakstellingen en bevoegdheden van betrokken organisaties. Deze situatie is niet uniek voor Eindhoven Airport, maar speelt evenzeer op andere luchthavens als Schiphol (Van Wijk et al., 2020: 246). Van belang is dat de relevante kenmerken van Eindhoven Airport op dit punt – voornamelijk EU-vluchten, geen vrachtvervoer – andere risico's geven en daardoor ook specifieke vormen van toezicht en controle door het beveiligingsbedrijf, de Douane en de KMar.

Vanuit wet- en regelgeving is bepaald dat particuliere beveiligingsbedrijven mogen controleren op goederen die een direct gevaar betekenen voor de luchthaven of een vliegtuig. Zij hebben geen opsporingsbevoegdheid en mogen daarom formeel niet naar smokkelwaar als geld en drugs zoeken – al wordt er wel regelmatig iets, al dan niet toevallig, aangetroffen. De Douane en KMar daarentegen hebben wel controle- en opsporingsbevoegdheden rondom respectievelijk goederen en personen, maar worden daarin beperkt door het vrije verkeer van personen binnen Schengen en goederen binnen de Europese Unie en hun taakstellingen. De Douane richt zich in haar controles daarom voornamelijk op NEU-vluchten en de KMar op de non-Schengenvluchten. Daarbij moet de KMar toezien op het grenstoezicht onder meer in de vorm van paspoortcontroles van passagiers naar non-Schengen-bestemmingen en voert de Douane haar controles met name bij inkomende NEU-vluchten en daarnaast risicogestuurd uit. De Douane heeft verder een in taken beperktere rol dan op bijvoorbeeld Schiphol, door de afwezigheid van vrachtvervoer op Eindhoven Airport. Ook breder dan de passagierscontrole zijn er allerlei beveiligingsmaatregelen ingebouwd zoals screening van personeel en een toegangsbeheersysteem, waarbij het beoogd is om niet-noodzakelijke toegang van personeel tot beschermd gebied van het vliegveld zoveel mogelijk te beperken. Dit soort maatregelen komen primair voort uit de wet- en regelgeving geldend voor de burgerluchtvaart en werken mits goed uitgevoerd ook beschermend tegen de verschillende vormen van (transit)criminaliteit. Tegelijkertijd kunnen deze goed uitgevoerde maatregelen de criminele netwerken die gebruik maken van Eindhoven Airport afhankelijker maken van corruptie.

Een gevolg van het naleven van de wet- en regelgeving gericht op luchtvaartveiligheid is dat de standaardcontroles – voor zowel passagiers, personeel

als leveranciers en anderen die de luchthaven op komen – sterk gericht zijn op ‘van buiten naar binnen’ en in veel mindere mate op ‘van binnen naar buiten’. Daarmee bedoelen we dat de controles door het beveiligingsbedrijf en het extra toezicht door de Douane en de KMar in het geval van bijzondere vondsten vooral plaatsvinden bij het verplaatsen van ‘onbeschermd’ naar ‘beschermd’ gebied en nauwelijks bij de omgekeerde variant. Gegeven de regelgeving is dit logisch, maar deze werkwijze creëert wel een criminele kwetsbaarheid, omdat het denkbaar is dat een leverancier, personeelslid of passagier vanuit een vliegtuig met succes smokkelwaar mee vervoert het vliegveld af.

Duidelijkheid of een betere kennis over ieders taakstellingen zou ook kunnen leiden tot minder verwarring en reëlere verwachtingen ten opzichte van elkaar en daarmee tot een betere samenwerking tussen de partners. Misvattingen of onwetendheid over elkaars mogelijkheden en taakstellingen staat een effectieve samenwerking in de weg.

7.4.3 Niet op orde zijnde beveiligingsprocedures op Eindhoven Airport

Op verschillende punten in het rapport hebben we aangegeven dat het geheel aan beveiligingsmaatregelen door de luchthavenexploitant op Eindhoven Airport is vastgelegd in het luchthavenbeveiligingsprogramma en de security-manual. Dit programma is getoetst aan de geldende BBLV wet- en regelgeving en goedgekeurd door de minister van Justitie en Veiligheid. Het opvolgen van deze vastgelegde procedures is essentieel voor een veilige en weerbare luchthaven. Desondanks signaleren wij op basis van de interviews met professionals werkzaam op Eindhoven Airport verschillende kwetsbaarheden en dat er op Eindhoven Airport in de volle breedte nog winst te boeken is op het gebied van het aanscherpen en naleven van procedures gerelateerd aan veiligheid. Daarbij gaat het om de volgende categorieën:

1. Het naleven van interne procedures, zoals het consequent controleren van de Eindhoven Airport-pas of het voorkomen dat onbevoegden meelopen via een sluisdeur. Dit soort slordigheden – die mogelijk voortkomen uit het familiale ons-kent-ons karakter van Eindhoven Airport gecombineerd met een gebrek aan bewustzijn van de noodzaak van dergelijke procedures – zijn menselijk en hardnekkig maar dienen wel onderdeel te zijn van de aanpak tegen zware criminaliteit.
2. Procedures die niet op orde zijn of ontbreken, zoals interne controle in de vorm van een vier-ogen-principe die nu op cruciale plekken niet is inge-

bouwd, wat zorgt voor kwetsbaarheid voor bedreiging of intimidatie (zie ook Van der Wiele, 2023).

3. Locaties op Eindhoven Airport waar geen of nauwelijks toezicht is (de bagagehal) of die te eenvoudig te bereiken zijn doordat sluisdeuren die een alarm afgeven ontbreken (de aankomsthal) of niet goed genoeg beveiligd zijn (vanuit buiten naar het platform).
4. Techniek en systemen die onvoldoende op orde zijn, zoals het registratiesysteem van de Eindhoven Airport-passen en beveiligingscamera's die niet synchron lopen, wat voor verschillende risico's in de context van (transit) criminaliteit zorgt.¹ Daarnaast is de informatiehuishouding van organisaties een aandachtspunt, zoals die van de gemeente wat betreft de bedrijven op de bedrijventerreinen, waardoor er geen goede informatiepositie is.
5. Tot slot zijn procedures rondom samenwerking voor verbetering vatbaar. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een meer structurele samenwerking tussen de KMar en de AVIM op het gebied van mensensmokkel en -handel en tussen de KMar en Douane op het gebied van smokkel van goederen. Daarnaast is samenwerking tussen de private en publieke actoren op Eindhoven Airport nu nagenoeg afwezig en zou dit bijvoorbeeld tussen de KMar en Eindhoven Airport op het gebied van corruptie verder versterkt kunnen worden, ook door meer openheid over de schade door corruptie te creëren tussen de opsporingsinstanties en de werknemers van private bedrijven.

7.4.4 Een recente, toenemende aandacht specifiek gericht op ondermijning op en rondom Eindhoven Airport

Ondanks dat de aanpak op het gebied van veiligheid en daarmee criminaliteit op Eindhoven Airport voornamelijk is ingegeven vanuit wetten en regels en de kenmerken van Eindhoven Airport, is er overduidelijk een toenemende aandacht voor ondermijning zichtbaar, zowel bij Eindhoven Airport en daaraan gelieerde bedrijven als publieke instanties, die zich ook vertaalt in specifieke vormen van aandacht, aanpak en toezicht. Dit onderzoek maakt hier deel van uit.

Vrij recent – deels tijdens de looptijd van dit onderzoek – zijn Eindhoven Airport en gelieerde bedrijven begonnen met (eerste) initiatieven rondom ondermijning en integriteit. Daarbij valt het op dat Eindhoven Airport in haar uitleg over het tegengaan van ondermijning vooral nadruk legt op criminaliteit door medewerkers met een Eindhoven Airport-pas. Goede initiatieven zijn dat Eindhoven Airport zelf en bedrijven op Eindhoven Airport communicatie richting medewerkers hebben opgestart, in de vorm van trainingen, posters en interne communicatie, over onder meer het melden van verdachte situaties en bewust

maken van de potentieel interessante positie van de betreffende medewerkers voor criminelen. Het beveiligingsbedrijf is daarnaast bezig met het realiseren van een interne cultuuromslag, waarin meer openheid en het vanzelfsprekender worden om bijvoorbeeld melding te maken centraal staan. Aandachtspunten in de aanpak van ondermijning op Eindhoven Airport zijn nog bewustzijn van ondermijning over de volle breedte van de verschillende private partijen, de aanwezigheid van en bekendheid met protocollen en het betrekken van medewerkers.

Vanuit publieke instanties zijn er (integrale) initiatieven rondom het tegengaan van ondermijning opgestart, waaronder het Team Ondermijning Luchthaven (TOL) en een handhavingsknelpunt op liquide middelen. Op zichzelf zijn dit goede en veelbelovende ontwikkelingen, die hard nodig zijn om meer zicht te krijgen op georganiseerde criminaliteit en het tegengaan hiervan. Het TOL heeft reeds gezorgd voor een betere informatiepositie en de aanwezigheid van dit team zal inmiddels zeker zijn opgemerkt binnen de criminele samenwerkingsverbanden die Eindhoven Airport als transitlocatie gebruiken. Ook de toegenomen focus van de KMar in het algemeen en het TOL, in het bijzonder op corruptie in brede zin maar ook in verbinding met georganiseerde misdaad, vormt een belangrijke bijdrage aan deze verbeterde informatiepositie. Het is positief aan de werkwijze van het TOL dat het breder dan de reguliere taakstellingen risicogestuurd af kan gaan op signalen van ondermijning op de luchthaven. Daarbij helpt het ook dat er een team volledig op ondermijning gericht is. Aandachtspunten zijn de onduidelijkheid over de continuïteit van het team, de beperkte capaciteit en de tot op heden beperkt informatie-/risicogestuurde werkwijze op basis van onder meer signalen van andere opsporingsorganisaties.

De opbrengsten van het handhavingsknelpunt zitten tot nu toe vooral in de samenwerking en meer wederzijds begrip over de werkwijze en mogelijkheden van de verschillende betrokken organisaties. Daarbij is het handhavingsknelpunt beperkt tot liquide middelen en integrale acties, die relatief veel capaciteit vragen maar nog beperkte resultaten boeken in de zin van concrete opbrengsten van witwassen. Dit terwijl het van meerwaarde zou zijn om ook in de praktijk van alledag meer integraal te kunnen samenwerken, in het bijzonder door informatie uit te kunnen wisselen, waar met het handhavingsknelpunt meer mogelijkheden voor zijn dan zonder dit handhavingsknelpunt.

Verder lopen er vanuit de gemeente Eindhoven en het RIEC ook diverse initiatieven op het gebied van ondermijning, maar tot op heden richten deze initiatieven zich vooral op de stad en zijn die nog vrijwel niet gericht op Eindhoven Airport en omgeving. Een recente goede ontwikkeling is dat de gemeente sinds kort begonnen is met zicht krijgen op de bedrijventerreinen middels knock-and-

talks, wat een goed startpunt is voor het inkleuren van de blinde vlek die het bedrijventerrein is.

Tot slot loopt er vanuit de Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit (NSOC) een fieldlab op Maastricht Aachen Airport waarbij opsporingsinstanties (politie, OM, FIOD, Douane, Belastingdienst, KMar) onder andere gezamenlijk inzetten op de controle van de privévluchtvaart. General Aviation-controles op Eindhoven Airport blijven een gespreksonderwerp tussen het RIEC Oost-Brabant en het NSOC-lab Mind Your Step. Dergelijke controles lijken een goed initiatief om meer zicht te krijgen op het eventuele criminele misbruik van General Aviation.

7.4.5 Visies op ondermijning vanuit publieke en private actoren op, rondom en betrokken bij Eindhoven Airport

Om ondermijning aan te willen pakken is het essentieel om te weten waar we het over hebben bij ondermijning. Uit het huidige onderzoek blijkt dat er onder publieke en private partijen diffuse beelden van ondermijning bestaan. Professionals werkzaam bij publieke instanties verwijzen vooral naar het algemene en brede beeld van verwevenheid tussen 'de onderwereld' en 'de bovenwereld', waarbij zij beide werelden nauwelijks problematiseren en evenmin de verwevenheid concretiseren. Bij een eventuele toelichting worden vooral afzonderlijke fenomenen in de context van mensenhandel, drugsmokkel, mensensmokkel en witwassen genoemd. Professionals werkzaam bij de private bedrijven schieten in hun omschrijvingen van ondermijning ook alle kanten op. Zij refereren nog sneller dan publieke functionarissen naar concrete voorbeelden van (deel)activiteiten zoals ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie en drugsmokkel.

Dit betekent kortom dat de meeste professionals zich wel degelijk bewust zijn van de risico's op ondermijning, maar dat ze tegelijkertijd een beperkte of te algemene visie hierop hebben. Met uitzondering van een enkele publieke professional, kwamen vastgoedinvesteringen of corruptie waarbij de verwevenheid tussen onder- en bovenwereld zichtbaar is, niet voorbij. Juist vastgoed is in de context van georganiseerde misdaad van belang in relatie tot witwassen, zo weten we uit literatuur (bijvoorbeeld Van Wingerde & Hofman (2022)). In de ontwikkeling en toekomstvisie van het gebied rondom Eindhoven Airport lijkt er vooral veel aandacht uit te gaan naar economische rendabiliteit en is er weinig terug te lezen over hoe de mogelijke beïnvloeding van georganiseerde misdaad bijvoorbeeld via het investeren in vastgoed en land voorkomen kan worden. Dit is opvallend en zorgelijk gezien het belang in relatie tot georganiseerde criminaliteit. Een aandachtspunt voor de gemeente en de andere hierbij betrokken partijen vormt dan

ook de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen en de verbinding van Eindhoven Airport met Brainport Eindhoven.

De bedrijvenanalyse leert ons niet alleen dat de lokale overheid de informatiehuishouding wat betreft het bedrijventerrein en de bedrijven die zich daar hebben gevestigd niet op orde heeft, maar ook dat de 1.191 bedrijven op de bedrijventerreinen bij Eindhoven Airport in vergelijking met de bedrijven op Schiphol gemiddeld minder vindbaar, zichtbaar en professioneel zijn. Deze bedrijven concentreren zich op een beperkt aantal plekken op de bedrijventerreinen. De resultaten van de bedrijvenanalyse geven aanleiding om de informatiepositie in de drie gebieden te versterken en zodoende meer diepte en kleur te geven aan de blinde vlek. Wanneer focus aangebracht moet worden, is hiervoor het gebied Flight Forum – en daarbinnen de straten Parmentierweg, Flight Forum en Jan Olieslagersweg – op basis van deze analyse het meest voor de hand liggend. In het gebied Flight Forum is er bovendien sprake van een sterke concentratie van bedrijven in drie bedrijfsverzamelgebouwen. Omdat uit de literatuur naar voren komt dat bedrijfsverzamelgebouwen een gelegenheidsstructuur kunnen bieden voor ondermijnende activiteiten, is het aan te bevelen om in kaart te brengen welke bedrijven formeel (op papier) en feitelijk (in de werkelijkheid) op deze adressen zijn gevestigd, welke bedrijfsactiviteiten zij uitvoeren en in hoeverre deze activiteiten faciliterend kunnen zijn voor ondermijnende activiteiten. Naast de focus op de drie genoemde straten zou aandacht voor de bedrijfsverzamelgebouwen een belangrijke eerste stap kunnen zijn om de informatiepositie ten aanzien van het bedrijventerrein te verbeteren.

Tot slot is een gedeeld begrip van ondermijning cruciaal om signalen te kunnen herkennen en te melden. Dit wordt lastig als medewerkers te vage of eenzijdige beelden hebben bij ondermijning of als zij ondermijning vooral associëren met bijvoorbeeld drugshandel en daarbij het vizier niet op andere fenomenen hebben. Om een goede aanpak van ondermijning vorm te kunnen geven, moet het kortom duidelijk zijn waar deze aanpak zich op richt.

7.4.6 De cultuur op Eindhoven Airport

Als het gaat om de cultuur van Eindhoven Airport komt duidelijk een beeld van kleinschaligheid en familiariteit naar voren. Passagiers ervaren kleinschaligheid vooral als voordeel en ook medewerkers zijn over het algemeen positief te spreken over hun werk op Eindhoven Airport. Medewerkers kennen elkaar over het algemeen goed en ondanks verloop onder personeel onder andere door de coronacrisis, zijn er opvallend veel medewerkers die al geruime tijd bij Eindhoven Airport werken. In de tussenlaag van leidinggevenden valt op dat veel van hen zich vanuit

de werkvloer hebben opgewerkt en met Eindhoven Airport zijn ‘meegegroeid’. In relatie tot de aanpak van (transit)criminaliteit heeft dit twee kanten. Enerzijds zou de sociale controle zo groot zijn dat dit voorkomt dat medewerkers misstappen zouden begaan. Anderzijds ontstaat het beeld van een hoge drempel om signalen gerelateerd aan ondermijning te melden, in het bijzonder als het gaat om niet-integer handelen van collega’s binnen de bedrijven en instanties werkzaam op Eindhoven Airport. Het gevoelsmatig niet willen verlinken van collega’s, de angst om gezichtsverlies te lijden en de voorkeur om de zaken binnen het bedrijf op te willen lossen, liggen hieraan ten grondslag. De meldingsbereidheid is dan ook een aandachtspunt op Eindhoven Airport. Een ander aandachtspunt dat verbonden is met het kleinschalige, familiale karakter van Eindhoven Airport is dat de beveiliging minder scherp lijkt op controle van bijvoorbeeld de Eindhoven Airport-pas, omdat men elkaar ‘toch wel kent’.

7.4.7 Spanningsvelden binnen en tussen organisaties

Iets wat op verschillende manieren en rondom verschillende thema’s naar voren is gekomen, zijn de spanningsvelden binnen en ook tussen organisaties, zowel voor de publieke als de private partijen. Vaak ging dit om punten die breder dan voor Eindhoven Airport spelen, maar daarom niet minder belangrijk zijn om toch te benoemen. Het gaat om spanningsvelden op de volgende terreinen:

1. Landelijke tegenover lokale prioriteiten, wat onder andere door de KMar en de Douane naar voren werd gebracht en een uitdaging voor de lokale (integrale) aanpak van ondermijning vormt. Dit komt doordat er vanuit de landelijke organisatie verschillende taakstellingen en belangen kunnen spelen ten opzichte van wat er lokaal wenselijk is, terwijl er lokaal mede uiting moet worden gegeven aan de landelijke taakstellingen.
2. Capaciteit, waar vooral actoren als de Douane, KMar en politie mee te kampen hebben. Deze organisaties moeten hun schaarse en deels afgeslankte capaciteit verdelen over veel taken en aandachtsgebieden, waardoor er – ondanks de belangen die veel mensen er wel van inzien – extra inzet op ondermijning lastig lijkt.
3. De informatie-uitwisseling tussen organisaties, zowel publiek-publiek als publiek-privaat. Voor een effectieve aanpak van de verschillende vormen van transitcriminaliteit is het van belang informatie vanuit diverse ‘opsporings- en controlediensten aan elkaar te kunnen koppelen, maar wet- en regelgeving beperkt hierin. In het handavingsknelpunt liquide middelen blijkt de

meerwaarde van het direct bij elkaar kunnen leggen van informatie van zowel de KMar, Belastingdienst, FIOD en Douane, zij het met beperkingen. Daarnaast spelen op Eindhoven Airport ook knelpunten rondom informatiedeling, met name als het gaat om criminaliteit en corruptie. Zo mogen opsporingsdiensten geen informatie over (potentiële) medewerkers in opsporingsonderzoeken delen met Eindhoven Airport en wordt er niet bij de betreffende bedrijven gemeld waarom een medewerker bijvoorbeeld niet door de herscreening komt. Deze regels zijn begrijpelijk vanuit privacy-oogpunt, maar zorgen wel voor risico's.

4. De economische belangen versus veiligheidsbelangen. Ondanks dat veiligheid voorop staat bij de beveiligingsmaatregelen op Eindhoven Airport, zijn deze mede ingegeven door commerciële belangen. Een veilige luchthaven en veilige vluchten zijn namelijk essentieel voor de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport en gelieerde private partijen. Het smokkelen van illegale goederen of personen via de luchthaven zou Eindhoven Airport niet op dezelfde manier raken als een kaping of bomontploffing zou doen. In tijden van personeelskrapte lijken bedrijfsbelangen soms te prevaleren boven veiligheidsbelangen, blijkend uit incidentele voorbeelden waarin toegangspassen werden verleend in gevallen waarbij de toestemming nog niet formeel rond was of de aanstelling van personeel met een problematische achtergrond.

7.5 Verdere aanknopingspunten voor toezicht en aanpak

Elke vorm van criminaliteit werkt ondermijnend; het ondermijnt het vertrouwen van slachtoffers en de directe kring hieromheen. Het kan ook het vertrouwen in de rechtshandavingsinstanties en zelfs in de rechtsstaat ondermijnen. Sommige vormen van criminaliteit en de georganiseerde misdaad hebben dit effect in het bijzonder. Tegelijkertijd is de aanwezigheid van de georganiseerde misdaad een vanzelfsprekendheid geworden. Uithalers, explosievenleggers, liquidaties en drugslabs in de stad en op het platteland halen nu nog volop het nieuws, maar zijn inmiddels ook een betreurenswaardige vanzelfsprekendheid in de Nederlandse samenleving geworden. Deze verschuiving van incidenten naar een bijna 'natuurlijke' aanwezigheid die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, moet samengaan met een andere aanpak van de georganiseerde misdaad in al zijn verscheidenheid. Een aanpak die zich niet alleen kenmerkt in incidentgerichte en reactieve maatregelen, maar ook een aanpak waarin *informatiegestuurd, proactief en preventie* centrale kernbegrippen zijn.

In de context van Eindhoven Airport betekent dit dat we Eindhoven Airport niet als een geïsoleerde op zichzelf staande luchthaven kunnen zien, maar als een logistiek knooppunt. Dit knooppunt moet samen met andere logistieke knooppunten niet alleen de veiligheid van het vliegverkeer en de passagiers en alle andere betrokkenen borgen, maar moet ook nadrukkelijk oog krijgen voor de verschillende verschijningsvormen van georganiseerde misdaad en hoe het logistieke knooppunt met zijn specifieke kenmerken de specifieke vormen van (transit)criminaliteit faciliteert, om dit vervolgens te kunnen vertalen in een luchthaven-specifieke aanpak.

Op dit gebied valt nog een wereld te winnen, zo blijkt uit deze studie. Vanuit eerdere studies naar andere logistieke knooppunten weten we inmiddels maar al te goed dat het opschroeven van de beveiliging tot allerlei verplaatsingen leidt naar andere, minder goed beveiligde knooppunten. Om dit zogenaamde waterbedeffect te voorkomen, zou het goed zijn als de verschillende logistieke knooppunten, de luchthavens voorop, met elkaar een basis- of standaardpakket van vergelijkbare preventieve maatregelen ontwikkelen, met als doel de georganiseerde misdaad niet of zo weinig mogelijk te faciliteren. Daarnaast is ons voorstel om op basis van de specifieke kenmerken van de lokale luchthaven een aanvullend pakket aan maatregelen te ontwikkelen die specifiek ingrijpen op de lokale situatie.

In het navolgende zullen we op basis van onze bevindingen op een sobere manier een eerste invulling geven aan deze basisaanpak van georganiseerde misdaad, in combinatie met een specifieke aanvullende ‘plus’-aanpak van georganiseerde misdaad.

7.5.1 Een basisaanpak georganiseerde misdaad

(1) Vermijd het gebruik van het concept ondermijning en benoem de criminaliteit en de impact op de samenleving zo concreet mogelijk

Onze suggestie ten aanzien van het gebruik van het concept ondermijning is – zoals ook eerder aangegeven – om in navolging van Nelen et al. (2023) dit begrip niet of zo weinig mogelijk te gebruiken. Tegelijkertijd is het begrip inmiddels beleidsmatig zo ingeburgerd dat ook onderzoekers hier niet omheen kunnen. Om de geconstateerde verwarring rondom de betekenis van ondermijning te voorkomen, adviseren we het gebruik van dit concept zoveel mogelijk te vermijden en vooral te schrijven over concrete vormen van criminaliteit en concrete invloeden hiervan op de samenleving.

(2) Breng bestaande aanpak veiligheid luchthaven en luchtvaart met het oog op georganiseerde misdaad waar nodig op orde en scherp deze aan

Er bestaan allerhande procedures, controles en toezichthoudende maatregelen in de context van de luchthaven en luchtvaartveiligheid die ook impact hebben op het voorkomen van (transit)criminaliteit. Zoals we in dit rapport hebben beschreven, kunnen een deel van deze procedures worden aangescherpt of op orde worden gebracht. Dit richt zich enerzijds op de techniek (poorten, sluisen, camera's en cameratoezicht, registratiesysteem toegangspassen, biometrische gegevensverwerking in toegangspassen, alarmeringen etc.), maar ook op processen binnen publieke en private partijen. Zo zou de invoering van het vierogen-principe op cruciale posities waar dit ontbreekt, zoals het Badgecenter, de kwetsbaarheden voor bemoeienissen vanuit de georganiseerde misdaad kunnen verminderen. Binnen de verschillende procedures en aanpak zou ook een zekere mate van onvoorspelbaarheid ingebouwd moeten worden, om te voorkomen dat gestandaardiseerde informatie vanuit de bedrijven en rechtshandavingsinstanties door criminele samenwerkingsverbanden gebruikt kunnen worden.

Daarnaast bevelen we aan om in de bestaande aanpak die toeziet op de vliegveiligheid ook de mogelijkheid in te bouwen om structureel op verdovende middelen en andere verboden goederen te controleren. We realiseren ons dat dit implicaties heeft voor Eindhoven Airport en alle betrokken instanties. Maar als we de aanpak van georganiseerde misdaad serieus nemen, kan het niet zo zijn dat verdovende middelen en andere smokkelwaar ongezien kunnen passeren.

(3) Versterk proactieve aanpak op basis van verbeterde informatiehuishouding

Voor een effectievere aanpak van de verschillende criminele fenomenen is het cruciaal dat alle organisaties hun informatiehuishouding ten aanzien van de relevante gebieden op orde hebben. In dit onderzoek hebben we geconstateerd dat zeker voor de gemeente – als het gaat om diens kennis over het bedrijventerrein en de bedrijven die zich daar hebben gevestigd – het niveau van de informatiehuishouding nog niet afdoende is. Dit is vooral het resultaat van de afwezigheid van signalen over (transit)criminaliteit op het bedrijventerrein. Proactief zou in dit geval betekenen dat op basis van onderbouwde risicoanalyses blijkt dat bedrijventerreinen al dan niet risico's in relatie tot de georganiseerde misdaad met zich meebrengen.

Een adequate informatiehuishouding impliceert ook dat alle rechtshandavingsinstanties op een goede en adequate manier kunnen inspelen op verzoeken

tot informatiedeling. Daarnaast is het van belang dat zij de soms onvoorspelbaar en ondoorzichtig opgeslagen registraties kunnen relateren aan concrete criminële fenomenen, om zodoende tot betere beelden en dichterbij de aard van de fenomenen te komen.

Onderdeel van een proactieve aanpak van georganiseerde misdaad is ook dat de rechtshandhavingsinstanties op een slimme manier zichtbaar zijn. Dit is geen pleidooi voor een 24/7 zichtbare aanwezigheid van KMar, Douane en politie, maar vereist wel nadenken over mogelijkheden om de suggestie te creëren dat dit zo is. Zoals de kok in toenemende mate voor de gasten zichtbaar in de keuken staat, kan de KMar centraal in de terminal een zichtbare werkplek voor haar medewerkers inrichten. Een dergelijke 'slimme zichtbaarheid' leidt tot een andere beeldvorming en zal ook een preventieve werking hebben.

(4) Investeer in brede én specialistische fenomeenkennis

Bij een aantal fenomenen (bijvoorbeeld mensenhandel, witwassen, mensensmokkel) komt uit de analyses een eenzijdig beeld van het fenomeen naar voren. Dit kan het resultaat zijn van de aard van het fenomeen. Zo reizen mensensmokkelaars vaak niet mee met de gesmokkelden en ook het werk van de documentvervalser is gedaan op het moment dat de documenten klaar en verkocht zijn. Dat wil zeggen dat zij eenvoudigweg ook minder in beeld (kunnen) komen dan de gesmokkelden. Wat betreft witwassen ligt de focus op cash geld, maar zullen signalen van ondergronds bankieren – als de kennis hierover niet aanwezig is – niet gezien worden. Zo hebben alle fenomenen hun eigen dynamiek en methodiek. Kennis hiervan is onontbeerlijk voor een adequate aanpak van deze fenomenen. Dit betekent dat investeringen nodig zijn in het verder ontwikkelen van deze kennis, onder andere door het intensiever vastleggen van informatie, waardoor politieonderzoeken kunnen starten of het aangaan van samenwerkingen met specialisten in het veld en vanuit de wetenschap. De recente samenwerking van de KMar met de AVIM in de context van mensenhandel vormt hier een goed voorbeeld van, dat ook op andere terreinen navolging verdient.

Het eenzijdige beeld van sommige fenomenen zoals dat uit de registraties naar voren komt, resulteert in een zichzelf versterkende focus op oneerbiedig gezegd het 'laaghangende fruit'. Zo worden bij mensensmokkel vooral individuele verdachten die gebruikmaken van vervalste identiteitsdocumenten geregistreerd, maar afgaande op de geanalyseerde data niet of nauwelijks de documentvervalzers, de mensensmokkelaars of de criminële netwerken waarvan zij deel uitmaken. Bij mensenhandel worden vooral Oost-Europese vrouwen die in de vergunde of onvergunde seksindustrie in Nederland werkzaam zijn als

betrokkenen mensenhandel geregistreerd. Het is maar zeer de vraag of zij als betrokkenen mensenhandel in de systemen moeten worden opgenomen of onder een heel andere titel. Nu dragen ze – wellicht ten onrechte – bij aan het beeld dat Eindhoven Airport een belangrijk knooppunt voor mensenhandel is. Net als bij mensensmokkel geldt dat de sekswerkers geregistreerd worden, terwijl er niet of nauwelijks mensenhandelaren in beeld komen. De criminele samenwerkingsverbanden die zich bezighouden met mensenhandel blijven daardoor op deze manier buiten schot.

(5) Omarm bestaande goede praktijken en versterk deze waar nodig

Alhoewel de specifieke aandacht voor de aanpak van georganiseerde misdaad via Eindhoven Airport nog in de kinderschoenen staat, zijn er wel verschillende initiatieven die als een 'goede praktijk' kunnen worden geclassificeerd. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de werkzaamheden van het TOL, de aandacht van de KMar voor 'corruptiebrokers', het beveiligingsbedrijf dat bewust bezig is met het creëren van een veilige werkomgeving waarin medewerkers durven te melden, de knock-and-talks en bedrijvenavonden van de gemeente Eindhoven, Eindhoven Airport die de organisatiestructuur zo aanpast dat een professional uitsluitend de verantwoordelijkheid over security heeft en zo zijn er nog meer initiatieven te ontwaren. Tegelijkertijd schuilt er ook een zekere kwetsbaarheid in veel van deze initiatieven, vanwege de tijdelijke karakters en beperkte capaciteit. Eerdere succesvolle initiatieven zoals WODAN en ook de 'MaDo-koppels' waarbij de KMar en Douane in tweetallen optrokken, zijn om capaciteitsproblemen en financiën ook zomaar opgehouden. In het licht van de eerder geconstateerde vanzelfsprekende aanwezigheid van de georganiseerde misdaad zouden dergelijke initiatieven juist verder ondersteund en uitgebouwd moeten worden.

De hierboven geopperde ideeën vallen wat ons betreft onder het basispakket aan voorzieningen in de aanpak van georganiseerde criminaliteit op luchthavens. Het opvolgen van deze aanbevelingen brengt niets nieuws, maar zal ons inziens wel tot preventieve effecten leiden en wellicht ook tot een aanpassing van de modus operandi van de criminele samenwerkingsverbanden die via Eindhoven Airport hun criminele activiteiten weten te realiseren. Het is hierbij zonder meer van belang rekening te houden met een zwaardere druk op het personeel van bedrijven en rechtshandhavinginstanties vanuit de criminele samenwerkingsverbanden. Dit betekent dat het vergroten van het bewustzijn over georganiseerde misdaad, het normaliseren van de meldingsbereidheid van medewerkers en concrete aandacht voor corruptiebrokers vanuit de opsporingsinstanties een vereiste is.

7.5.2 Aanvullende 'plus'-aanpak van georganiseerde misdaad

De aanvullende plus-aanpak van georganiseerde misdaad zou ontwikkeld moeten worden op basis van een scherpe analyse van de bestaande fenomenen op het lokale logistieke knooppunt, aangevuld met de 'zachte informatie' van lokale deskundigen en professionals. In de context van de aanpak van georganiseerde misdaad in al zijn diversiteit zou de focus hierbij uitsluitend op de criminele netwerken gericht moeten zijn en niet zozeer op de gemakkelijke daders (mensensmokkel), de vermeende slachtoffers (mensenhandel) of de gemakkelijke aanhoudingen (cash geld). De meerwaarde zou vooral moeten zitten in het zoeken naar relevante samenwerkingsverbanden tussen publieke partijen, evenals tussen publieke en private partijen waar dat opportuun is. Als we dit idee 'loslaten' op Eindhoven Airport, komen er op basis van de bevindingen van het onderhavige onderzoek een aantal mogelijkheden in beeld:

- Samenwerking tussen KMar, politie (AVIM), Bureau Nationale Rapporteur Mensenhandel en Comensha als het gaat om mensenhandel ook buiten de seksindustrie;
- Samenwerking tussen KMar, Douane, Belastingdienst en NSOC in het kader van opsporing 'witwassen-breed';
- KMar, Eindhoven Airport en het beveiligingsbedrijf voor de aanpak van corruptie en corruptiebrokers in verbinding met de georganiseerde misdaad.

Dergelijke samenwerkingen zouden informatiegestuurd moeten werken en daarnaast deels ook de vrijheid moeten hebben om eigenstandig kennis te verzamelen. In een ideale wereld zouden deze samenwerkingsverbanden de tijd en middelen moeten hebben om hun activiteiten uit te voeren, zonder onmiddellijk op concrete resultaten en successen afgerekend te moeten worden. Uit de literatuur weten we dat deze publiek-private en publiek-publieke samenwerkingen hun eigen dynamiek en moeilijkheden kennen. Informatie-uitwisseling tussen de verschillende organisaties is hier stevast een belangrijk onderdeel van. Als deze problemen opgelost kunnen worden door een handavingsknelpunt te initiëren dan is dat een goede reden om deze in te voeren. Tegelijkertijd vormt een handavingsknelpunt momenteel geen oplossing voor de informatiedeling tussen publieke en private partijen.

Eindnoot


- i. Verschillende hier beschreven aandachtspunten zijn inmiddels opgelost.



Literatuur

Staff

Prepare for
**Security
screening**

1 

Place your luggage in a tray
You can leave electronics and liquids
inside your luggage

Shopping
& food
**After
security**







Keep entrance free

Achilli, L. (2018). "The 'Good' Smuggler: The Ethics and Morals of Human Smuggling among Syrians". *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 77–96. doi:10.1177/0002716217746641

Achilli, L., Sanchez, G., Zhang, S.X. (eds.) (2018). Migrant smuggling as a collective strategy and insurance policy : views from the margins, Special issue of *The ANNALS of the American academy of political and social science*, 676(1), [Migration Policy Centre] - <https://hdl.handle.net/1814/51944>.

Airportcheck. (z.d.). *Top 30 vliegvelden van Europa*. Geraadpleegd op 16 november 2023, van <https://www.airportcheck.nl/handige-vlieginformatie/top-30-vliegvelden-van-europa/>.

Algemeen Dagblad. (2020, 30 december). *Drugsindustrie dendert door in Brabant: recordaantal drugslabs ontdekt in 2020*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl/riviereland/drugsindustrie-dendert-door-in-brabant-recordaantal-drugslabs-ontdekt-in-2020~ab6c543b/>.

Algemeen Dagblad. (2023, 23 maart). *Eindhoven Airport waarschuwt reizigers voor demonstratie Extinction Rebellion*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl/reizen/eindhoven-airport-waarschuwt-reizigers-voor-demonstratie-extinction-rebellion~aif2e239/>.

Algemene Inlichtingen en Veiligheidsdienst. (2020). *Jaarverslag 2020*. Geraadpleegd op 9 april 2024, van <https://www.aivd.nl/onderwerpen/jaarverslagen/jaarverslag-2020/nationale-dreigingen>.

Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. (z.d.-1). *Wat is een vertrouwensfunctie?* Geraadpleegd op 3 januari 2024, van <https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoek/wat-is-een-veiligheidsonderzoek/wat-is-een-vertrouwensfunctie>. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. (z.d.-2). *Veiligheidsonderzoeken voor de burgerluchtvaart*. Geraadpleegd op 12 februari 2024, van <https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoek/veiligheidsonderzoek-voor-de-burgerluchtvaart>. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Andersson, R. (2014). *Illegality, Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*. University of California Press.

ANP. (2018, 18 oktober). 200.000 euro in bagage verstoep. *De Limburger*.

ANP. (2022, 25 mei). Bekritiseerd ondermijningsteam Mit krijgt een kleinere rol en een andere naam. *Trouw.nl*. Geraadpleegd van <https://www.trouw.nl/binnenland/bekritiseerd-ondermijningsteam-mit-krijgt-een-kleinere-rol-en-een-andere-naam~b5e7f323/>.

Anti Money Laundering Centre. (2020). *Witwasindicatoren*. Versie April 2020. Geraadpleegd van <https://www.amlc.nl/wp-content/uploads/2020/04/witwasindicatoren-april-2020-1.pdf>.

Bolsius, Y., Höcük, S., Prüfer, P., & Kolthoff, E. (2018). *Indicatoren van (georganiseerde) criminaliteit en ondermijning op bedrijventerreinen: een verkennend onderzoek in de gemeente Tilburg*. Centerdata/Avans Hogeschool.

Bombala, B. (2022, 28 oktober). Man reist met 46.550 euro contant geld via Eindhoven Airport om Ferrari en Mercedes te kopen. *De Gelderlander*. Geraadpleegd van https://www.gelderlander.nl/eindhoven/man-reist-met-46-550-euro-contant-geld-via-eindhoven-airport-om-ferrari-en-mercedes-te-kopen~a98ea5fd/?cb=3d7f2ea0f58cc68689245aeccce79aci&auth_rd=1.

Boutellier, H., Van Steden, R., Eski, Y., & Boelens, M. (2020). Een einde aan ondermijning. Over de opkomst en werking van een nieuwe veiligheidsstrategie. *Tijdschrift voor Veiligheid*, 19(1), doi: 10.5553/TvV/187279482020019001001.

Brabants Dagblad. (2022, 1 juli). *Eindhoven Airport waarschuwt voor acties van boeren*. Geraadpleegd van <https://www.bd.nl/eindhoven/eindhoven-airport-waarschuwt-voor-acties-van-boeren~acde134c/>.

Brainport Eindhoven. (z.d.-1). *Economie*. Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://brainporteindhoven.com/nl/ontdek/strategie/monitor/economie>.

Brainport Eindhoven. (z.d.-2). *Wat is Brainport Eindhoven?* Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://brainporteindhoven.com/nl/ontdek/wat-is-brainport-eindhoven>.

Bruinsma, M.Y., Ceulen, R., & Spapens, A. (2018). *Ondermijning door criminele 'weldoeners': Inventariserend onderzoek*. Tilburg University.

Burg, R. (2021, 21 oktober). Ernstige zorgen over 'vliegherrie' bij Eindhoven Airport: 'Er wordt met cijfers gegoocheld'. *Brabants Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.bd.nl/eindhoven/ernstige-zorgen-over-vliegherrie-bij-eindhoven-airport-er-wordt-met-cijfers-gegoocheld~a6e5d560/>.

Burg, R. (2022, 27 juli). Druk op Eindhoven Airport blijft, maar de piek is er af. *Eindhovens Dagblad*.

Burg, R. (2023a, 22 april). Meivakantie start vlot: 'Je wil geen herhaling van vorig jaar'. *Eindhovens Dagblad*.

Burg, R. (2023b, 9 januari). Eindhoven Airport bijna terug op oude niveau, vaak was het zelfs té druk in 2022. *Brabants Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.bd.nl/eindhoven/eindhoven-airport-bijna-terug-op-oude-niveau-vaak-was-het-zelfs-te-druk-in-2022~a74a4ec6/>.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2022). *Regionale economische groei 1995-2019*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/de-nederlandse-economie/2022/regionale-economische-groei-1995-2019?onepage=true>.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2024, 6 februari). *Ruim 71 miljoen luchtvaartpassagiers in 2023, maar geen record*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/06/ruim-71-miljoen-luchtvaartpassagiers-in-2023-maar-geen-record>.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.-1). *Hoeveel vracht gaat er via Nederlandse luchthavens?* Geraadpleegd op 16 november 2023, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/goederen/luchtvaart/vracht>.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.-2). *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*. Geraadpleegd op 16 november 2023, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/37478hvv>.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.-3). *Luchtvaart; vliegtuigbewegingen op kleine luchthavens*. Geraadpleegd op 16 november 2023, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>.

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid. (z.d.). *Talkshow regio Noord-Holland*. Geraadpleegd op 6 februari 2024, van <https://hetccv.nl/themas/overige/vastgoedcriminaliteit/talkshow-regio-noord-holland/>.

Claessen, R. (2024, 4 januari). Nog nooit had Eindhoven Airport zoveel passagiers. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4397962/nog-nooit-had-eindhoven-airport-zoveel-passagiers>.

Clevers, R., & Van der Hulst, P. (2023, 23 juli). 'Laat privévliegtuigen voortaan op Budel landen', zeggen VVD-fracties Eindhoven en Cranendonck. *Algemeen Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl/cranendonck/laat-privévliegtuigen-voortaan-op-budel-landen-zeggen-vvd-fracties-eindhoven-en-cranendonck~a7314d1a/>.

De Cooker, J. (2019, 15 januari). Brabant drugsschuur van Europa: 'Boodschappenmandje drugs voor 100 euro'. *HP/De Tijd*. Geraadpleegd van <https://www.hpdetijd.nl/2019-01-15/vijf-vragen-drugs-brabant/>.

De Groot, G., Motké, S., & Van Rein, E. (2024a, 24 februari). Miljarden aan verdachte transacties gaan via Nederlandse flexkantoren. *Financieel Dagblad*. Geraadpleegd van <https://fd.nl/bedrijfsleven/1507476/miljarden-aan-verdachte-transacties-stromen-via-nederlandse-flexkantoren>.

De Groot, G., Motké, S., & Van Rein, E. (2024b, 24 februari). Iedereen zijn eigen brievenbusfirma: de opmars van het virtuele kantoor. *Financieel Dagblad*. Geraadpleegd van <https://specials.fd.nl/virtueel-kantoor-rukt-op-iedereen-zijn-eigen-brievenbusfirma>.

De Haan, M. (2019, 14 november). Waarom er steeds weer recordvangsten coke in de Rotterdamse haven zijn. *Erasmus Magazine*. Geraadpleegd van <https://www.erasusmagazine.nl/2019/11/14/waarom-er-steeds-weer-recordvangsten-coke-in-de-rotterdamse-haven-zijn/>.

De Koning, A. (2023, 2 december). Provincie: Vliegvelden Budel en Breda geen alternatief voor privévluchten Eindhoven Airport. *Eindhovens Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ed.nl/eindhoven/provincie-vliegvelden-budel-en-breda-geen-alternatief-voor-privévluchten-eindhoven-airport~aa4f529c/>.

De Koning, M. (2024, 31 januari). Brievenbusindustrie. Eén werknemer, toch miljardenomzet. *NRC.nl*. Geraadpleegd van <https://www.nrc.nl/nieuws/2024/01/30/een-bedrijf-met-een-vijfjarige-bestuurer-of-61000-bedrijven-op-een-adres-dat-zijn-vermoedelijk-brievenbusfirmas-a4188585#/krant/2024/01/31/#304>.

De Quay, R. (2016, 1 november). Tweede Kamer erkent Brainport Eindhoven als mainport. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2381277/tweede-kamer-erkent-brainport-eindhoven-als-mainport>.

De Telegraaf. (2023, 7 juli). *Midden begint aan zomervakantie: drukte verwacht op wegen en op Schiphol*. Geraadpleegd van <https://www.telegraaf.nl/nieuws/777795264/midden-begint-aan-zomervakantie-drukke-verwacht-op-wegen-en-op-schiphol>.

De Vaan, J. (2022, 25 november) Achter wie ga je aan in de zoektocht naar bendes? *Eindhovens Dagblad*, p. 5.

Den Hartog, R. (2021). De agenda van de commandant. *KMarMagazine*, 01, p. 08. Geraadpleegd van https://magazines.defensie.nl/KMarMagazine/2021/01/08_agenda_cKMar_01-2021.

Di Nicola, A. & G. Musumeci (2016). *Bekentenissen van een mensensmokkelaar. Achter de schermen van het grootste reisbureau ter wereld*. Amsterdam, Van Gennep.

Douane Nederland. (2022). *Douane Jaarplan 2023*.

Douane. (2022). *Strategisch Meerjarenplan Douane. Herijking 2022*.

Douane. (z.d.-1). *VGEM – taken en bevoegdheden Douane*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/veiligheid_gezondheid_economie_en_milieu_vgem/vgem_algemeen/algemeen/veiligheid_gezondheid_economie_milieu_vgem. Ministerie van Financiën.

Douane. (z.d.-2). *Directie Operaties*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.overdedouane.nl/organisatie-douane/organogram-douane/directie-operaties>. Ministerie van Financiën.

Eindhoven Airport. (2018). *Handboek Safety en Security* [versie 1.0, juli 2018].

Eindhoven Airport. (2022a). *Jaarverslag 2022*.

Eindhoven Airport. (2022b). *Handboek Safety & Security* [versie 1.2, 1 juni 2022]. Geraadpleegd op 9 juni 2024 van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/veilig-werken>

Eindhoven Airport. (2023a, 7 november). *Eindhoven Airport: versneld verduurzamen richting 2030*. Geraadpleegd van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/nieuws-en-media/eindhoven-airport-versneld-verduurzamen-richting-2030>.

Eindhoven Airport. (2023b, 6 december). *Eindhoven Airport bij eerste tien luchthavens met hoogste certificaat voor CO₂-reductie van eigen activiteiten*. Geraadpleegd van [https://www.eindhovenairport.nl/nl/nieuws-en-media/eindhoven-airport-bij-eerste-tien-luchthavens-met-hoogste-certificaat-voor-CO₂-reductie-van-eigen-activiteiten](https://www.eindhovenairport.nl/nl/nieuws-en-media/eindhoven-airport-bij-eerste-tien-luchthavens-met-hoogste-certificaat-voor-CO2-reductie-van-eigen-activiteiten).

Eindhoven Airport. (2023c). *Reizigersmonitor. Tussentijdse resultaten mei 2023*.

Eindhoven Airport. (2023d). *Reizigersmonitor. Eindrapportage 2023*.

Eindhoven Airport. (2024a, 4 januari). *Eindhoven Airport verwelkomde in 2023 meeste passagiers ooit*. Geraadpleegd van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/nieuws-en-media/eindhoven-airport-verwelkomde-in-2023-meeste-passagiers-ooit>.

Eindhoven Airport. (2024b). *Toegangsbeleid* [versie 1 januari 2024]. Geraadpleegd op 10 juni 2024 van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/veilig-werken>

Eindhoven Airport. (z.d.-1). *Eindhoven Airport in een notendop*. Geraadpleegd op 29 november 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/eindhoven-airport-in-een-notendop>.

Eindhoven Airport. (z.d.-2). *Bestemmingen*. Geraadpleegd op 18 januari 2024, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/bestemmingen>.

Eindhoven Airport. (z.d.-3). *Weetjes over Eindhoven Airport*. Geraadpleegd op 3 november 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/weetjes-over-eindhoven-airport>.

Eindhoven Airport. (z.d.-4). *Parkeren op Eindhoven Airport*. Geraadpleegd op 25 oktober 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/parkeerlocaties>.

Eindhoven Airport. (z.d.-5). *Openbaar vervoer*. Geraadpleegd op 10 november 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/openbaar-vervoer>.

Eindhoven Airport. (z.d.-6). *Plattegrond*. Geraadpleegd op 25 oktober 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/plattegrond>.

Eindhoven Airport. (z.d.-7). *Het bagageproces*. Geraadpleegd op 10 november 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/het-bagageproces>.

Eindhoven Airport. (z.d.-8). *Self service baggage drop-off*. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/inchecken>.

Eindhoven Airport. (z.d.-9). *Veelgestelde vragen*. Geraadpleegd op 7 februari 2024, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/veelgestelde-vragen>.

Eindhoven Airport. (z.d.-10). *Lijst van verboden goederen*. Geraadpleegd op 10 november 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/security>.

Eindhoven Airport (z.d.-11). *Geen (fossiele) privévluchten vanaf 2026*. Geraadpleegd op 9 april 2024, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/privevluchten>.

Eindhovens Dagblad. (2019, 28 oktober). Grote actie tegen tabaksmaffia: schatkist liep 67 miljoen euro aan accijnzen mis. *Eindhovens Dagblad.nl*.

Eindhovensche Aero Club Motorvliegen. (z.d.-1). *Opgericht in 1932, onze historie van ruim 80 jaar vliegervaring*. Geraadpleegd op 29 november 2023, van <https://www.eacm.nl/club/historie/>.

Eski, Y. (2011). Port of call: Towards a criminology of port security. *Criminology and Criminal Justice*, 11(5), 415-431.

Eski, Y., Boelens, M., Mesic, A., & Boutellier, H. (2021). Een verkennende studie naar de aanpak van ondermijnende drugscriminaliteit in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam. *Politie & Wetenschap*, Politiekunde 112.

EUclaim. (2022, 15 november). *Luchthavenslots: wat zijn het en hoe werken deze slots?* Geraadpleegd van <https://www.euclaim.nl/blog/luchthavenslots-wat-zijn-het-en-hoe-werken-deze-slots>.

EUclaim. (z.d.). *De geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart*. Geraadpleegd op 16 november 2023, van <https://www.euclaim.nl/blog/de-geschiedenis-van-de-nederlandse-luchtvaart>.

Europees Parlement. (z.d.). *Vrij verkeer van personen*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/nl/sheet/147/vrij-verkeer-van-personen>.

Europese Unie. (z.d.). *Douane – De EU als douane-unie*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs_nl.

Europese Unie. (z.d.2). *Reizen in de EU. Uw rechten & EU-regels*. Geraadpleegd op 18 april 2024, van https://european-union.europa.eu/live-work-study/travelling-eu_nl#:~:text=Als%20burger%20van%20de%20EU,grenscontroles%20naar%20andere%20Schengenlanden%20reizen.

Europol. (2016). *Migrant smuggling in the EU*. February 2016, European Migrant Smuggling Center/Europol, https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/migrant_smuggling__europol_report_2016.pdf.

Extinction Rebellion. (z.d.). *Eindhoven Airport heeft de boel niet op orde*. Geraadpleegd op 1 december 2023, van <https://extinctionrebellion.nl/events/eindhoven-airport-heeft-de-boel-niet-op-orde/>.

Ferwerda, H., De Boer, H., Van Leiden, I., & Wolsink, J. (2021). *Taxi! Bureau Beke*.

Ferwerda, H., & Rijnink, R. (2020). *Panden met een luchtje. Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan*. Bureau Beke.

Fijnaut, C. (2021). Leidraad interventie in rondetafelgesprek d.d. 1 februari 2021 van de (vaste commissie voor Financiën van de) Tweede Kamer over corruptie en criminaliteit in de Rotterdamse haven. Tilburg, versie 28-1-2021. Geraadpleegd van <https://www.websitevoordepolitie.nl/content/uploads/2021/06/Tweede-Kamer-leidraad-interventie-CF-rondetafelgesprek-corruptie-en-criminaliteit-Rdamse-haven-28-januari-2021-1-februari-2021.pdf>.

Financial Intelligence Unit. (z.d.). *Wat is witwassen?* Geraadpleegd op 6 februari 2024 van <https://www.fiu-nederland.nl/home/wat-is-witwassen/#:~:text=Bij%20witwassen%20gaat%20het%20om,of%20mensenhandel%2C%20niet%20nodig%20is>.

Fish, D. (1962). *Lawless Skies: The Fight against International Air Crime*. Putnam's Sons, New York.

Gemeente Eindhoven. (z.d.). *Bevolking en bestuur*. Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://onderzoek.eindhoven.nl/basisinfo/bevolking-bestuur>.

Greenpeace. (2022, 21 november). *Uitstoot privéjets onderzocht: de 3 schokkendste feiten die we vonden*. Geraadpleegd van <https://www.greenpeace.org/nl/natuur/55481/onderzoek-uitstoot-privéjets-in-nederland/>.

Groningen Airport Eelde. (z.d.). *Bestemmingenoverzicht*. Geraadpleegd op 4 december 2023, van <https://www.groningenairport.nl/bestemmingen-overzicht>.

Hellemons, R. (2023, 25 maart). Reactie CEO Eindhoven Airport op demonstratie XR op Eindhoven Airport. *Eindhoven Airport*. Geraadpleegd op 13 december 2023, van <https://www.eindhovenairport.nl/nl/nieuws-en-media/reactie-ceo-eindhoven-airport-op-demonstratie-xr-op-eindhoven-airport>.

Hiah, J. (2019). *Having a Chinese Job. A study on interdependencies, vulnerabilities and opportunities within migrant businesses in Romania and the Netherlands*. Rotterdam. Erasmus Universiteit Rotterdam. PhD thesis.

Hiah, J., & Staring, R. (2016). 'But the Dutch would call it exploitation'. Crimmigration and the moral economy of the Chinese catering industry in the Netherlands. *Crime Law Soc Change*, 66, 83–100. <https://doi.org/10.1007/s10611-016-9625-7>.

Höcük, S., Bertram, T., Prüfer, P., Stuurman, J., Maan, J., & Kolthoff, E. (2022). *Risicotaxatietool criminaliteit en ondermijning op bedrijventerreinen*. Centerdata/Avans Hogeschool.

Hoekstra, D. (2022, 28 januari). Eindhovense gemeenteraad wil harde afspraken over minder herrie van Airport, 'geen gegoochel met cijfers'. *Algemeen Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl/eindhoven/eindhovense-gemeenteraad-wil-harde-afspraken-over-minder-herrie-van-airport-geen-gegoochel-met-cijfers~ae92393c/>.

Hoekstra, D., & Van Rooij, B.J. (2023, 7 november). Geen privévluchten meer vanaf Eindhoven Airport. *Eindhovens Dagblad*.

Hoogenboom, A.B. (2021). *Samen - Samenwerking van notarissen, makelaars/taxateurs en overheidsinstellingen om witwassen en fraude bij onroerend goed transacties te voorkomen*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/11/tk-bijlage-mvj-samen-1>.

Internationaal Energieagentschap. (z.d.). *Aviation*. Geraadpleegd op 8 februari 2024, van <https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>.

Jansen, A. (2019). Ons kent ons op een klein vliegveld. *Code Geel*, Editie 6. Regionaal Informatie- en Expertise Centrum. Geraadpleegd van <https://magazines.riec.nl/codegeel/2019/06/vliegveld-seppe>.

Joachems, W.-J. (2022, 28 december). Drugsindustrie lijkt weer op te leven, Brabant blijft koploper. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4201579/drugsindustrie-lijkt-weer-op-te-leven-brabant-blijft-koploper>.

Joachems, W.-J. (2023, 29 december). Drugslabs worden industriëler: megaketels in echte drugsfabriekjes. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4393772/drugslabs-worden-industrieler-megaketels-in-echte-drugsfabriekjes>.

Justis. (z.d.). *Beoordeling, besluit en bezwaar*. Geraadpleegd op 5 januari 2024, van <https://www.justis.nl/producten/verklaring-omtrent-het-gedrag-vog/beoordeling-besluit-en-bezwaar>. Ministerie van Justitie en Veiligheid.

Keim, M. (2021, 22 oktober). Marechaussee houdt drie mannen aan op Eindhoven Airport, hadden duizenden euro's op zak. *De Gelderlander.nl*.

Kleemans, E.R., Brienens, M.E.I., & Van de Bunt, H.G. (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Tweede rapportage op basis van de WODC-monitor*. (Onderzoek & beleid; No. 198). Boom Juridische uitgevers.

Kleemans, E.R., & Brienens, M. (2001). 'Van vriendendienst tot Slangenkop: een analyse van tien opsporingsonderzoeken naar mensensmokkel'. *Tijdschrift voor Criminologie*, 4.

Koninklijke Luchtmacht. (z.d.-1). *Geschiedenis Vliegbasis Eindhoven*. Geraadpleegd op 29 november 2023, van <https://www.defensie.nl/organisatie/luchtmacht/vliegbases-en-luchtmachtonderdelen/eindhoven/geschiedenis>.

Koninklijke Luchtmacht. (z.d.-2). *Omgeving Vliegbasis Eindhoven*. Geraadpleegd op 3 november 2023, van <https://www.defensie.nl/organisatie/luchtmacht/vliegbases-en-luchtmachtonderdelen/eindhoven/omgeving>.

Koninklijke Marechaussee. (z.d.-1). *Taken marechaussee*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.defensie.nl/organisatie/marechaussee/taken>.

Koninklijke Marechaussee. (z.d.-2). *Organisatie marechaussee*. Geraadpleegd op 24 oktober 2023, van <https://www.defensie.nl/organisatie/marechaussee/organisatiestructuur>.

Koninklijke Marechaussee. (z.d.-3). *Expertisecentrum Identiteitsfraude en Documenten en ID-desks*. Geraadpleegd op 14 februari 2024, van <https://www.defensie.nl/organisatie/marechaussee/eenheden/ecid>.

Koninklijke Marechaussee. (z.d.-4). *Toezicht beveiliging burgerluchtvaart*. Geraadpleegd op 9 juni 2023, van <https://www.marechaussee.nl/onderwerpen/toezicht-beveiliging-burgerluchtvaart>.

Krijger, J. en S. Vriends (2023). Corruptiebrokers. Bemiddelaars tussen onderwereld en corrupte ambtenaren. *Tijdschrift voor de Politie*, nr. 3, pp. 22-25.

Kruisbergen, E.W., Van de Bunt, H.G., & Kleemans, E.R. (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. (Onderzoek en beleid; No. 306). Boom Juridische Uitgevers.

Kruize, P., & Gruter, P. (2020). 'Criminele gebouwen'. *De faciliterende rol van woningen en bedrijfsruimtes bij ondermijnende criminaliteit in Nederland en vier EU-landen*. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum.

Laumans, W., & Vugts, P. (2024, 22 januari). De jacht op cokesmokkel op Schiphol: 'We troffen een cateringtrolley op een vreemde plek'. *Het Parool*. Geraadpleegd van <https://www.parool.nl/amsterdam/weer-veel-meer-cocaine-gepakt-in-zeehavens-en-op-vliegvelden-in-2023-minder-liquidaties~b55b4dbo/>.

Landelijk Informatie en Expertise Centrum. (2019). *Landelijk beeld van ondermijnende criminaliteit*. Geraadpleegd van <https://www.riec.nl/documenten/rapporten/2019/10/21/landelijk-beeld>.

Lokale Zaken & Bureau Beke. (2023). *Over (de gemeentelijke aanpak van) ondermijning in Hoogeveen*. Nota van Bevindingen. In opdracht van de Rekenkamercommissie Hoogeveen.

Luchtvaartnieuws. (2023a, 25 maart). *Directeur Eindhoven Airport op de dag van protest Extinction Rebellion: We doen veel om te verduurzamen*. Geraadpleegd van <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/directeur-eindhoven-airport-op-dag-van-protest-extinction-rebellion-we-doen-veel-om-te-verduurzamen>.

Luchtvaartnieuws. (2023b, 7 november). *Eindhoven Airport: Boeing 737-800 over paar jaar niet meer welkom, ook verbod op privéjets*. Geraadpleegd van <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/eindhoven-airport-boeing-737-800-over-paar-jaar-niet-meer-welkom-ook-verbod-op-privéjets>.

Maastricht Aachen Airport. (2022). *Over Maastricht Aachen Airport*. Geraadpleegd van <https://www.maa.nl/over-ons/>.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2020). Beleidsregel veiligheidsonderzoeken 2021. *Staatscourant 2020*, 59664. Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-59664.html>.

Ministerie van Buitenlandse Zaken (2024, 2 januari). *Bulgarije en Roemenië treden op 31 maart 2024 gedeeltelijk toe tot de Schengenzone*. Geraadpleegd van <https://ecer.minbuza.nl/-/bulgarije-en-roemenie-treden-op-31-maart-2024-gedeeltelijk-toe-tot-de-schengenzone#:~:text=Bulgarije%20en%20Roemeni%C3%AB%20treden%20op,de%20Schengenzone%20%7C%20Expertisecentrum%20Europ-ees%20Recht>.

Ministerie van Defensie. (z.d.-1). *Grenstoezicht*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.defensie.nl/onderwerpen/taken-in-nederland/grenstoezicht>.

Ministerie van Defensie. (z.d.-2). *Beveiliging op vliegvelden*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.defensie.nl/onderwerpen/taken-in-nederland/beveiliging-en-bewaking/vliegvelden>.

Ministerie van Financiën. (z.d.). *Financiën en Nationale Schuld – Artikel 9 Douane*. Geraadpleegd op 23 oktober 2023, van <https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2023/OWB/IX/onderdeel/1484229>.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (z.d.). *Regionale luchthavens*. Geraadpleegd op 29 november 2023, van <https://toekomstluchtvaart.mett.nl/luchthavens/regionale+luchthavens/>.

Nabi, S.S. (2013). Hawala-bankieren: een belangrijke schakel binnen de informele economie. In *Illegale en informele economie* / red. D. Boels. - Maklu Uitgevers, 2014. - (Cahiers Politiestudies; nr. 29) (pp. 93–114).

Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. (z.d.). *Beveiliging burgerluchtvaart*. Geraadpleegd op 9 juni 2023, van <https://www.nctv.nl/onderwerpen/beveiliging-burgerluchtvaart>.

Nationale Ombudsman. (2009). *Beveiligingscontrole op Schiphol*. Geraadpleegd van https://www.nationaleombudsman.nl/uploads/rapport2009-2005_1.pdf.

Nationale Ombudsman. (2024). Rapport Koninklijke Marechaussee maakt onvoldoende aannemelijk dat etniciteit geen rol speelde bij drugscontrole. 16-2-2024, Geraadpleegd op 9-6-2024, van <https://www.nationaleombudsman.nl/publicaties/rapporten/2024021>

Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit. (z.d.-1). *Over NSOC*. Geraadpleegd op 19 februari 2024, van <https://www.tegenondernijndecriminaliteit.nl/over-nsoc>.

Nationale Samenwerking tegen Ondernijnde Criminaliteit. (z.d.-2). *NSOC-labs*. Geraadpleegd op 19 februari 2024, van <https://www.tegenondernijndecriminaliteit.nl/onderwerpen/nsoc-labs>.

Nelen, H., & Kolthoff, E. (2017). *Georganiseerde Criminaliteit en Integriteit van Rechtshandavingsorganisaties*. Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum, Ministerie van Justitie.

Nelen, H., Van Wingerde, K., Bisschop, L., & Moerland, H. (2023). *Koers bepalen. Over de lessen van de versterking aanpak georganiseerde drugscriminaliteit*. Boom-criminologie.

Nillessen, M., Dinnissen, C., & Ferwerda, H. (2024). *Mensenhandel: het verhaal achter de cijfers. Een onderzoek naar de invloed van externe factoren op de signalering van (vermoedelijke) slachtoffers van mensenhandel en ervaringen met de gemeentelijke aanpak van mensenhandel*. Bureau Beke.

NOS. (2019a, 20 februari). *Gezin gebruikte eigen papieren om Syriërs naar Nederland te smokkelen*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2272777-gezin-gebruikte-eigen-papieren-om-syriërs-naar-nederland-te-smokkelen>

NOS. (2019b, 28 maart). *'Vliegschaamte', is die wel terecht?* Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2278009-vliegschaamte-is-die-wel-terrecht>.

NOS. (2019c, 24 juni). *NCTV-waarschuwing voor eco-protesten verbaast klimaatactivisten*. Geraadpleegd op 9 april 2024, van <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2290532-nctv-waarschuwing-voor-eco-protesten-verbaast-klimaatactivisten>

NOS. (2019d, 13 december). *Boerenprotest Eindhoven Airport voorbij, extra zware avondspits blijft uit*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2314580-boerenprotest-eindhoven-airport-voorbij-extra-zware-avondspits-blijft-uit>.

NOS. (2022a, 25 juni). *Vroegkomers veroorzaken lange rijen Eindhoven Airport*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2434036-vroegkomers-veroorzaken-lange-rijen-eindhoven-airport>.

NOS. (2022b, 5 november). *Ruim 200 klimaatactivisten gearresteerd op Schiphol, alle actievoerders weg*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2451147-ruim-200-klimaatactivisten-gearresteerd-op-schiphol-alle-actievoerders-weg>.

NOS. (2022c, 20 oktober). *Dit jaar meer vluchten met privéjets, 'uitstoot per passagier enorm hoog'*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2449096-dit-jaar-meer-vluchten-met-privéjets-uitstoot-per-passagier-enorm-hoog>.

NOS. (2023a, 25 maart). *Ruim 100 aanhoudingen bij klimaatprotest op Eindhoven Airport, op 1 na allemaal weer vrij*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2468823-ruim-100-aanhoudingen-bij-klimaatprotest-op-eindhoven-airport-op-1-na-allemaal-weer-vrij>.

NOS. (2023b, 14 februari). *Hof verbiedt etnisch profileren marechaussee bij controles*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2463761-hof-verbiedt-etnisch-profileren-marechaussee-bij-controles>.

NOS. (2023c, 10 augustus). *Grootste drugsvangst ooit in Nederland, douane vindt 8000 kilo coke in Rotterdam*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2486131-grootste-drugsvangst-ooit-in-nederland-douane-vindt-8000-kilo-coke-in-rotterdam>

NOS. (2023d, 21 december). 500 kilo cocaïne onderschept in Rotterdamse haven. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2502340-500-kilo-cocaine-onderschept-in-rotterdamse-haven>.

NOS. (2024a, 4 januari). *Recordaantal passagiers vloog in 2023 via Eindhoven, meer dan voor corona*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2503734-recordaantal-passagiers-vloog-in-2023-via-eindhoven-meer-dan-voor-corona>.

NOS. (2024b, 30 januari). *Kamer wil Lelystad Airport niet meer open voor commerciële luchtvaart*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2506867-kamer-wil-lelystad-airport-niet-meer-open-voor-commerciele-luchtvaart>.

NOS. (2024c, 25 september). *Twee jaar na de hype rond NFT's is het merendeel waardeloos*. Geraadpleegd van <https://nos.nl/artikel/2491825-twee-jaar-na-de-hype-rond-nft-s-is-het-merendeel-waardeloos>.

Omroep Brabant. (2022). *Xtc-pillen: het belangrijkste exportproduct van Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.youtube.com/watch?v=hnAwyF5JCZU>.

Platform Veilig Ondernemen Brabant-Zeeland. (z.d.). *Ondermijning concreet: wat is underground banking?* Geraadpleegd op 16 februari 2024, van <https://pvo-brabant-zeeland.nl/ondermijning-concreet-wat-is-underground-banking/>.

Politie. (2022, 4 april). *Minder hennepkwekerijen en drugslabs ontmanteld*. Geraadpleegd van <https://www.politie.nl/nieuws/2022/april/4/minder-hennepkwekerijen-en-drugslabs-ontmanteld.html>.

Politie. (z.d.). *Organisatiestructuur politie regionaal en lokaal*. Geraadpleegd op 8 november 2023, van <https://www.politie.nl/informatie/organisatiestructuur-politie-regionaal-en-lokaal.html>.

Provincie Noord-Brabant. (z.d.-1). *Landbouw en voedsel 2030*, Feiten & Cijfers. Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://publicaties.brabant.nl/beleidskader-landbouw-voedsel-2022/feiten-cijfers>.

Provincie Noord-Brabant. (z.d.-2). *Brabant Onder De Radar*. Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://publicaties.brabant.nl/toolkitonderderadar/>.

Provincie Noord-Brabant. (z.d.-3). *Burgerluchthavens*. Geraadpleegd op 13 november 2023, van <https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/luchtvaart/burgerluchthavens-van-regionale-betekenis>.

Prüfer, P., & Kolthoff, E. (2020). Met datascience op zoek naar indicatoren van georganiseerde criminaliteit en ondermijning. *Proces*, 99(2), 85-101.

Quaedflieg, J., & Van der Harst, D. (2021). *Gebiedsvisie Eindhoven Airport District*. Bureau Stedelijke Planning.

Regionaal Bureau Integrale Veiligheid Oost-Brabant. (2022). *Regionaal Veiligheidsplan Oost-Brabant 2023-2026*. Geraadpleegd op 25 april 2024 van <https://www.rivob.nl/>

RIEC Oost-Brabant. (2015). *Risicoscan Eindhoven Airport. Ondermijningsbeeld Eindhoven en de Kempen*. Juni 2015 (strikt vertrouwelijk).

RIEC-LIEC. (z.d.). *Regionale handhavingssknelpunten*. Geraadpleegd op 16 februari 2024, van <https://www.riec.nl/ondermijnende-criminaliteit/regionale-handhavingssknelpunten>.

Rijksoverheid. (z.d.-1). *Welke landen zijn Schengenlanden?* Geraadpleegd op 18 januari 2024, van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/europese-unie/vraag-en-antwoord/welke-landen-zijn-schengenlanden>.

Rijksoverheid. (z.d.-2). *Welke landen horen bij de EU, EVA, EER en het Schengengebied?* Geraadpleegd op 19 januari 2024, van <https://www.nederlandwereldwijd.nl/landen-eu-eva-eer-schengen>.

Rodrigues, P.R., & Van der Woude, M.A.H. (2018). Preventieve politiecontroles en interne grenscontroles in het Schengengebied. *Criminatie & Recht*, 2(1), 17-29.

Rotterdam The Hague Airport. (z.d.). *Bestemmingen*. Geraadpleegd op 4 december 2023, van <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/vluchten/bestemmingen/>.

Rovers, B., & Moors, H. (2019). *Onderzoeksproject Als de prooi de jager pakt. Toelichting op het besluit van de onderzoekers om geen onderzoeksrapport te publiceren*. 12 mei 2019. Geraadpleegd van <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=e55c57a0-bc6a-41ae-b427-461d9d828c12&title=Onderzoeksproject%3B%20Als%20ode%20prooi%20ode%20jager%20pakt.pdf>.

RTL Nieuws. (2022, 27 juni). *Lange rijen op Eindhoven Airport volgens luchthaven door 'vroegkomers'*. Geraadpleegd van <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5317457/lange-rijen-eindhoven-airport-schiphol-vroegkomers>.

Schalken, J., & Nefkens, B. (2019). *Eindhoven Airport Reizigersmonitor oktober 2019*. Markteffect.

Scholten, S. (2014). *Privatisation of immigration control? A socio-legal study on the role of private transport companies in the Netherlands and the United Kingdom*. PhD Thesis Radboud University Nijmegen. <http://hdl.handle.net/2066/126360>

Scholtes, P. (2020, 7 september). Aanpakken van drugs kost fortuin. *Eindhovens Dagblad*, p. 2.

Sergi, A., Reid, A., Storti, L. & Easton, M. (2021). *Ports, Crime and Security. Governing and Policing Seaports in a Changing World*. Bristol University Press.

Sergi, A. (2021) Policing the port, watching the city. Manifestations of organised crime in the port of Genoa, *Policing and Society*, 31:6, 639-655, DOI: 10.1080/10439463.2020.1758103

Soudijn, M., & Groen, E.M. (2015). De criminele levensloop van hawaladars: Een verkennend onderzoek. *Justitiële verkenningen*. 41. 66-80. 10.5553/JV/016758502015041001006.

- Staring, R. (2018). *Willen alle migranten naar Europa? Observaties vanuit Aksaray*. In: F. Gerritsen & H. van der Heijden (red.) *Standplaats Istanbul. Lange lijnen in de cultuurgeschiedenis van Turkije*. Amsterdam: Uitgeverij Jurgen Maas, pp. 182-191.
- Staring, R. & Kox, M., (2023), Re-socializing migrant networks: moving beyond dominant migrant-network approaches: Moving beyond dominant migrant-network approaches. In: *Research Handbook on Irregular Migration*. van Liempt, I., Schapendonk, J. & Campos-Delgado, A. (eds.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing, p. 140-151.
- Staring, R., & Van Swaaningen, R. (2021, 28 juni). Borders, Mobilities, and Governance in Transnational Perspective. *Oxford Research Encyclopedia of Criminology*.
- Staring, R., Bisschop, L., & Roks, R. (2021). Ondernijmende criminaliteit laat zich niet onderscheppen noch aanhouden. Over de aanpak van georganiseerde misdaad en het belang van kennis. *Boom Strafblad*, 2021(1), 33-38.
- Staring, R., Bisschop, L., Roks, R., Brein, E., & Van de Bunt, H. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. BJu uitgevers.
- Staring, R., Engbersen, G., Moerland, H., De Lange, N., Verburg, D., Vermeulen, E., & Weltevrede, A. (2005). *De sociale organisatie van mensensmokkel*. Kerckebosch. Politiewetenschap 23.
- Steenberghe, M. (2019, 4 juli). Anderhalf jaar cel voor Roemeen voor mensenhandel. *Eindhovens Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ed.nl/eindhoven/anderhalf-jaar-cel-voor-roemeen-voor-mensenhandel~a9b59ebo/>.
- Steenberghe, M. (2020, 27 januari). Vermeende heroïnesmokkelaar op Eindhoven Airport had 30 kilo poeder 'tegen de jeuk'. *Eindhovens Dagblad*.
- Steenberghe, M. (2021, 14 januari). Dubbelganger leent zijn paspoort uit aan Irakese neef. *Eindhovens Dagblad*, p. 5.
- Stil, H. (2019, 1 oktober). Boeren richten hun pijlen op aanpak vliegtuigen. Geraadpleegd van <https://www.parool.nl/nederland/boeren-richten-hun-pijlen-op-aanpak-vliegtuigen~baf694a6/>. *Het Parool*.
- Struiksma, N., Boxum, C., Hollenberg, S.J., & Woestenburg, N.O.M. (2020). *Onderwereld boven water? Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens*. Sdu.
- Te Pest, M., Nieuwdorp, S., Smeets, B., & Van Wijnen, E. (2012). *Verwevenheid van onder- en bovenwereld bij georganiseerde criminaliteit. Een overzichtsstudie: aard en oorzaken*. Regionaal Informatie en Expertise Centrum Zuid-West Nederland.
- Teeven, C. (2023, 16 mei). Hij won van de marechaussee: 'Een einde aan racistisch beleid'. Geraadpleegd van <https://www.oneworld.nl/mensenrechten/hij-won-van-de-marechaussee-einde-racistisch-beleid/>. *OneWorld*.

Thijssen, W., Verhagen, J., Van de Ven, I., Bombala, B., & Wiercx, P. (2023, 26 maart). 104 actievoerders Extinction Rebellion aangehouden op Eindhoven Airport. *Eindhovens Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ed.nl/eindhoven/104-actievoerders-extinction-rebellion-aangehouden-op-eindhoven-airport~a3ee7ec4/>.

Timmermans, C. (2019, 29 november). 'Driekwart shishalounges in Eindhoven heeft link met criminaliteit: van motorclubs tot Turkse criminelen'. *AD/Algemeen Dagblad.nl*.

Tweede Kamer der Staten-Generaal. (2018). Criminelen die vrij spel hebben op kleine vliegvelden in Nederland. *Handeling 2017-2018*, nr. 84 item 7. Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-tk-20172018-84-7.html#extrainformatie>.

Van Brunschot, R. (2022, 18 september). Van Welschap naar Eindhoven Airport. *Veldhovens Weekblad*. Geraadpleegd van <https://www.veldhovensweekblad.nl/nieuws/historie/23525/van-welschap-naar-eindhoven-airport>.

Van der Hulst, P., & Clevers, R. (2023, 22 juli). De geheimzinnige wereld van privéjets op Eindhoven Airport: 'Ik vind het geen luxegoed'. *Eindhovens Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ed.nl/eindhoven/de-geheimzinnige-wereld-van-privéjets-op-eindhoven-airport-ik-vind-het-geen-luxegoed~aof41ba9/>.

Van der Lee, R., & Van Arensbergen, W. (2024, 1 mei). Minder liquidaties, meer intimidaties. *Eindhovens Dagblad*.

Van der Wiele, D. (2023, 11 december). 'Op het algemene belang van veiligheid kun je niet concurreren'. *Secondant*. Geraadpleegd van <https://ccv-secondant.nl/platform/article/op-het-algemene-belang-van-veiligheid-kun-je-niet-concurreren-1>.

Van Dijk, T., Elffers, H., Hessing, D., & Hoogenboom, A. (1999). *Bewust van de gevaren van criminaliteit. Een inventarisatie van kwetsbaarheden die in de logistieke keten en daarmee ook in de Rotterdamse haven voorkomen*. Gouda Quint: Erasmus Universiteit Rotterdam.

Van Geel, P. (2019). *Proefcasus Eindhoven Airport. Opnieuw verbonden. Advies ontwikkeling Eindhoven Airport 2020-2030*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Van Leiden, I., A. Lenders & H. Ferwerda (2018). *Een bittere pil. Het fenomeen en de aanpak van illegale medicijnenhandel*. Politie en Wetenschap, SDU, Den Haag.

Van Liempt, I.C., Alpes, M.J., Hassan, S., Tunaboylu, S., Ulusoy, O., & Zoomers, E.B. (2017). *Final report. Evidence based assessment of migration deals—The case of the EU Turkey statement*. Universiteit Utrecht.

Van Reisen, M., Smits, K., Wirtz, M., & Smeets, A. (2023). Living in a Black Hole: Explaining Human Trafficking for Ransom in Migration. In M. Van Reisen, M. Mawere, K. Smits, & M. Wirtz (Eds.), *Enslaved.: Trapped and Trafficked in Digital Black Holes: Human Trafficking Trajectories to Libya*. (pp. 30-69). Langaa RPCIG. https://www.researchgate.net/publication/367240525_Living_in_a_Black_Hole_Explaining_Human_Trafficking_for_Ransom_in_Migration

- Van Rooij, B.J. (2022, 6 mei). Ook Eindhoven Airport moet nu alle zeilen bijzetten. *De Gelderlander*. Geraadpleegd van <https://www.gelderlander.nl/land-van-cuijk/ook-eindhoven-airport-moet-alle-zeilen-bijzetten~a1df25fe/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Van Ruitenburg, T., & Blokland, A. (2022). The Dutch approach to outlaw motorcycle gangs. *Trends & issues in crime and criminal justice*, no. 655. Canberra: Australian Institute of Criminology. <https://doi.org/10.52922/ti78726>
- Van Son, R. (2022a, 19 september). Eindhovense luchthaven bestaat 90 jaar en dat komt door Anton Philips. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4145066/eindhovense-luchthaven-bestaat-90-jaar-en-dat-komt-door-anton-philips>.
- Van Son, R. (2022b, 14 september). Luchthaven Eindhoven bestaat 90 jaar: van grasbaan naar miljoenen reizigers. *Omroep Brabant*. Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4144260/luchthaven-eindhoven-bestaat-90-jaar-van-grasbaan-naar-miljoenen-reizigers>.
- Van Wijk, A., Van der Torre, E., Van Barneveld, G., & Wolsink, J. (2020). *Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol*. Bureau Beke, Lokale Zaken en Politieacademie.
- Van Wingerde, K., & Hofman, C. (2022). *Wachters aan het woord. Dilemma's van accountants, advocaten, belastingadviseurs en notarissen in hun rol als poortwachter*. Politie & Wetenschap, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost. (2021). *Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven*.
- Verbakel, A. (2014, 23 juli). Verslag over aankomst slachtoffers MH17 op vliegbasis Eindhoven. *Eindhovens Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ed.nl/eindhoven/verslag-over-aankomst-slachtoffers-mh17-op-vliegbasis-eindhoven~aab2a173/>.
- Verlaan, D. (2018, 15 februari). Politie brengt 37 kopers van drugs op darkweb een bezoekje. *RTLNieuws*. Geraadpleegd van <https://www.rtlnieuws.nl/tech/artikel/3858331/politie-brengt-37-kopers-van-drugs-op-darkweb-eeen-bezoekje>.
- Vermeulen, I., Van der Leest, W., & Dirksen, V. (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland. Distributielijnen en doorvoermethoden*. Dienst Landelijke Informatieorganisatie.
- Verschuren, C. (2023, 17 maart). Minder varkenshouderijen in Brabant, Land van Cuijk telt meeste varkens. *Omroep Brabant*, Geraadpleegd van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4247132/minder-varkenshouderijen-in-brabant-land-van-cuijk-telt-meeste-varkens>.
- Vollenberg, Q. (2023). *Gelegenheidsstructuren voor ondermijnende criminaliteit binnen Eindhoven Airport. Een onderzoek naar de kwetsbaarheden die gelegenheid bieden voor ondermijnende criminaliteit en Insider Threat binnen de beveiligde gebieden van de luchthaven* [Ongepubliceerde scriptie]. Avans Hogeschool.

Weijers, I. (red.) (2022). *Jeugdcriminologie. Achtergronden van jeugdcriminaliteit*. Den Haag, Boomcriminologie.

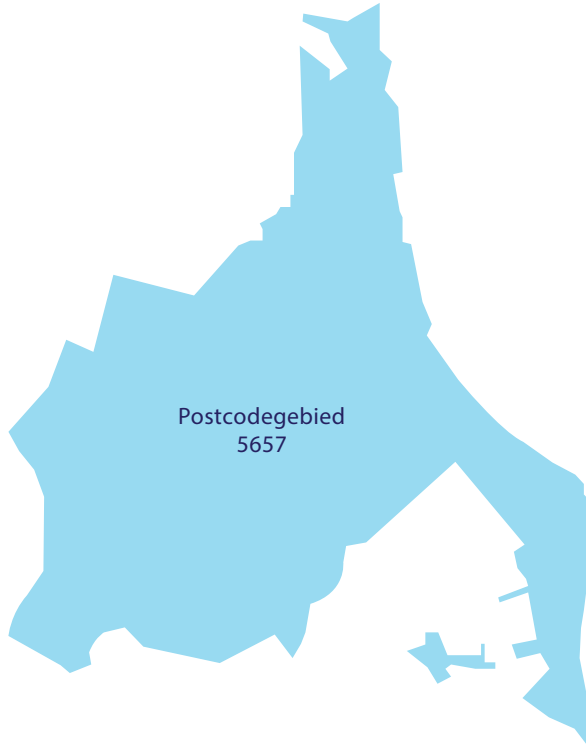
Zürcher, E., Pardal, M., Leussink, I., & Hoorens, S. (2024). *Drugsgerelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven. Een analyse van corruptiedreigingen, impact en beleidsinstrumenten op basis van de methodologie voor National Risk Assessment*. Santa Monica, CA: RAND Corporation.



Bijlagen



Bijlage 1: Overzicht postcodegebieden Eindhoven Airport, Flight Forum en Park Forum



5657 AC	5657 DX	5657 ER
5657 DA	5657 DZ	5657 ES
5657 DB	5657 EA	5657 EW
5657 DC	5657 EB	5657 EX
5657 DD	5657 EE	5657 EZ
5657 DH	5657 EG	5657 HA
5657 DR	5657 EH	5657 HB
5657 DS	5657 EL	5657 HG
5657 DT	5657 EM	5657 HJ
5657 DV	5657 EN	5657 HK
5657 DW	5657 EP	5657 HM

Bijlage 2: Overzicht respondenten

Code	Organisatie
R01	Nederlandse Politie
R02	Koninklijke Marechaussee
R03	Wetenschap
R04	Koninklijke Marechaussee
R05	Belastingdienst
R06	Nederlandse Politie
R07	Gemeente Eindhoven
R08	Douane
R09	Koninklijke Marechaussee
R10	Gemeente Eindhoven
R11	Eindhoven Airport
R12	Openbaar Ministerie
R13	Belastingdienst
R14	Avans Hogeschool
R15	Koninklijke Marechaussee
R16	Douane
R17	Schoonmaakbedrijf
R18	Fiscale inlichtingen- en opsporingsdienst (FIOD)
R19	Douane
R20	Eindhoven Airport
R21	Eindhoven Airport
R22	Eindhoven Airport
R23	Eindhoven Airport
R24	Hotel
R25	Horeca
R26	Horeca

R27	Gemeente Eindhoven
R28	Eindhoven Airport
R29	Beveiligingsbedrijf
R30	Beveiligingsbedrijf
R31	Gemeente Eindhoven
R32	Schoonmaakbedrijf
R33	Eindhoven Airport
R34	Luchtmachtbasis
R35	Koninklijke Marechaussee
R36	Nederlandse Politie
R37	Flight Forum
R38	Nederlandse Politie
R39	Nederlandse Politie
R40	Nederlandse Politie
R41	Nederlandse Politie
R42	Nederlandse Politie
R43	Nederlandse Politie
R44	Douane
R45	Afhandelingsbedrijf
R46	Afhandelingsbedrijf
R47	Eindhoven Airport
R48	Nederlandse Politie
R49	Nederlandse Politie
R50	Eindhoven Airport
R51	Luchtvaartmaatschappij
R52	Luchtvaartmaatschappij
R53	Schoonmaakbedrijf
R54	Beveiligingsbedrijf
R55	Beveiligingsbedrijf

R56	Beveiligingsbedrijf
R57	Beveiligingsbedrijf
R58	Beveiligingsbedrijf
R59	Nederlandse Politie
R60	Aeroclub
R61	Verhuurder/operator General Aviation
R62	Eindhoven Airport
R63	Koninklijke Marechaussee
R64	AVIM (Nederlandse Politie)
R65	RIEC
R66	RIEC
R67	Eindhoven Airport
R68	Luchtmachtbasis
R69	Verhuurder/operator General Aviation
R70	Platform Veilig Ondernemen
R71	Verhuurder/operator General Aviation
R72	NSOC
R73	Douane
R74	Douane
R75	Cateringbedrijf
R76	Cateringbedrijf
R77	Afhandelingsbedrijf
R78	Afhandelingsbedrijf
R79	Koninklijke Marechaussee
R80	Koninklijke Marechaussee
R81	Koninklijke Marechaussee
R82	Douane
R83	Koninklijke Marechaussee
R84	Douane

R85	Nederlandse Politie
R86	Koninklijke Marechaussee
R87	Nederlandse Politie
R88	Douane
R89	Koninklijke Marechaussee
R90	Voormalig registeraccountant

Focusgroep publiek (27 november 2023)

Code	Organisatie
R10	Gemeente
R13	Belastingdienst
R43	Nederlandse Politie
R44	Douane
R88	Douane
R89	Koninklijke Marechaussee

Focusgroep privaat (27 november 2023)

Code	Organisatie
R11	Eindhoven Airport
R30	Beveiligingsbedrijf
R45	Afhandelingsbedrijf
R46	Afhandelingsbedrijf

Focusgroep taakstellingen (27 november 2023)

Code	Organisatie
R11	Eindhoven Airport
R30	Beveiligingsbedrijf
R44	Douane
R88	Douane
R89	Koninklijke Marechaussee

Bijlage 3: Interviewprotocollen

Interviewprotocol publieke partijen

Waar EAP staat, moet naast het vliegveld ook de omliggende bedrijventerreinen worden gelezen.

Introductie

- Kennismaking
- Introductie onderzoek
- Anonimiteit en werkwijze
- Globale thema's interview
- Voorafgaand vragen?

Achtergrond respondent

- Functie, werkzaamheden, organisatie, hoe lang werkzaam
- Eerdere ervaring m.b.t. ondermijning (en hoe ver terug)
- Taken van betreffende organisatie m.b.t. (veiligheid op) EAP

Aard en omvang ondermijning EAP (fenomeen)

- Vormen van criminaliteit op EAP
 - Wat, hoe, omvang, verhouding tot elkaar, impact
- Eigen definitie ondermijning (wat verstaat respondent er onder)
- Signalen van ondermijning op EAP
 - Welke vormen? Wat voor signalen?
- Inschatting belang EAP voor georganiseerde misdaad (internationaal en binnen NL)
- Belangrijkste problemen op EAP m.b.t. ondermijning
 - Waarom, omvang, impact, welke locatie(s), verhouding tot andere problemen
- Per fenomeen dat respondent noemt:
 - Manieren waarop drugs vliegveld binnenkomen
 - Werkwijze van criminele organisaties
 - Omvang drugsmokkel EAP
 - Ontwikkelingen binnen drugscriminaliteit (type, actoren, modus operandi)
 - Concrete voorbeelden

Infrastructuur vliegveld (fenomeen)

- Typische kenmerken EAP waardoor ondermijnende criminaliteit kan plaatsvinden (omgevingskenmerken, toezicht, opsporing) – welke risico's heeft EAP die ondermijning kunnen faciliteren? (o.b.v. eerder genoemde voorbeelden)
- Fysieke kenmerken (opbouw terrein, camera's)
- Bijzonder kwetsbare locaties of zwakke schakels in logistieke keten EAP
- Functies EAP voor ondermijnende criminaliteit (personen, zakelijk, goederen)
- Kwetsbare actoren voor ondermijnende criminaliteit EAP (beroepen, branches/sectoren, marktpartijen)
- Welke ontwikkelingen (laatste 10 jaar) hadden impact op ondermijning EAP

Toezicht, handhaving, controle en samenwerking (aanpak)

- Belangrijkste doelstelling organisatie
 - Belang ondermijnende criminaliteit binnen doelstelling? (missie/visie op papier?)
- Hoe wordt behalen doelstelling nagegaan (interne of ook externe verantwoording?)
- Inzet kennis en capaciteit daarvoor
 - Hoeveel voor ondermijning? (personele capaciteit, specifieke expertise, bepaalde technologische toepassingen, specifieke infrastructuur)
- Belangrijkste methoden van toezicht binnen organisatie
- Belangrijkste knelpunten voor organisatie wat betreft toezicht EAP
- Belangrijkste sterktes organisatie
- Belangrijkste handhavers/toezichthouders EAP
 - Specifiek voor ondermijning EAP?
- Mogelijke oplossingen om ondermijning tegen te gaan

Samenwerking

- Verhouding tussen organisatie en (andere) overheidsactoren (samenwerking, competitief of geen relatie? Structureel ingericht of 1-op-1-relaties met andere toezichthouders?)
- Afstemming met private bedrijven (bv private bewaking)?
- Zijn er actoren die belangrijkere rol kunnen spelen in toezicht en handhaving maar dat nu niet doen?

- Ontwikkelingen in toezicht en handhaving die voortkomen uit veranderen gedrag van criminelen (gebruik zwakke plekken vliegveld)
- Terreinen waar toezichthouders elkaar in taken overlappen
- Samenwerking met nationale actoren in aanpak
- Internationale samenwerking in aanpak

Afronding

- Iets onbesproken gebleven?
- Relevante documenten / andere gesprekspartners voor dit onderzoek?
- Dank voor medewerking, vragen/opmerkingen?

Interviewprotocol private partijen

Waar EAP staat, moet naast het vliegveld ook de omliggende bedrijventerreinen worden gelezen.

Introductie

- Kennismaking
- Introductie onderzoek
- Anonimiteit en werkwijze
- Globale thema's interview
- Voorafgaand vragen?

Achtergrond

- Functie, werkzaamheden, organisatie, hoe lang werkzaam
- Eerdere ervaring m.b.t. ondermijning (en hoe ver terug)
- Taken van betreffende organisatie m.b.t. (veiligheid op) EAP
 - Geschiedenis en structuur
 - Doelstelling

Aard en omvang ondermijning EAP (fenomeen)

- Vormen van criminaliteit op EAP
 - Wat, hoe, omvang, verhouding tot elkaar, impact
- Eigen definitie ondermijning (wat verstaat respondent er onder)

- Signalen van ondermijning op EAP
 - Welke vormen? Wat voor signalen?
- Inschatting belang EAP voor georganiseerde misdaad (internationaal en binnen NL)
- Belangrijkste problemen op EAP m.b.t. ondermijning
 - Waarom, omvang, welke locatie(s), verhouding tot andere problemen
- Per fenomeen dat respondent noemt:
 - Manieren waarop drugs vliegveld binnenkomen
 - Werkwijze van criminele organisaties
 - Omvang drugsmokkel EAP
 - Ontwikkelingen binnen drugscriminaliteit (type, actoren, modus operandi)
 - Concrete voorbeelden

Infrastructuur vliegveld (fenomeen)

- Typische kenmerken EAP waardoor ondermijnende criminaliteit kan plaatsvinden (omgevingskenmerken, toezicht, opsporing) – welke risico's heeft EAP die ondermijning kunnen faciliteren? (o.b.v. eerder genoemde voorbeelden)
- Fysieke kenmerken (opbouw terrein, camera's)
- Bijzonder kwetsbare locaties of zwakke schakels in logistieke keten EAP
- Functies EAP voor ondermijnende criminaliteit (personen, zakelijk, goederen)
- Kwetsbare actoren voor ondermijnende criminaliteit EAP (beroepen, branches/sectoren, marktpartijen)
- Welke ontwikkelingen (laatste 10 jaar) hadden impact op ondermijning EAP

Samenwerking en controle (aanpak)

- Informatie-uitwisseling tussen bedrijven over aanpak en preventie criminaliteit
- Aanpak ondermijning taak van uw organisatie?
- Hoe controle door toezicht- en opsporingsinstanties?
- Toezicht en opsporing overheid transparant?
- Mening over frequentie controles
- Mening over aantal opsporingsinstanties
- Te weinig / op verkeerde manier toezicht op welke locaties of processen?
- Verhouding tussen uw organisatie en overheidsactoren

- Verhouding tussen uw organisatie, andere private bedrijven en brancheverenigingen rondom vliegveld

Kwetsbaarheden organisatie

- Toegang/beveiliging van uw organisatie (bv terminal)
- Sluit dit aan bij mogelijke risico's en kwetsbaarheden van uw organisatie?
- Rapportage incidentmeldingen?
- Wat kan worden verbeterd in (logistieke) proces om ondermijning te voorkomen? (intern toezicht, handhaving/opsporing)
- Opleiding/training/certificering binnen uw organisatie in kader van preventie op en controle van drugsriminaliteit? (bv integriteitstraining)
- Worden nieuwe werknemers gescreend? Ook gedurende arbeidscontract?
- Bedrijfscultuur (hoe wordt bv omgegaan met medewerker die pasje is vergeten)
- Hoe wordt omgegaan met probleemgedrag
- Wat wordt verstaan onder integriteit
- Specifieke kwetsbare functies/posities binnen organisatie voor criminelen
- Wat doet organisatie om dit niet te laten gebeuren
- Benaderen medewerkers door drugscriminelen?
- Hoe kunnen medewerkers beschermd worden voor mogelijke corruptie

Afronding

- Iets onbesproken gebleven/ gemist?
- Relevante documenten / gesprekspartners voor dit onderzoek?
- Danken voor medewerking, nog vragen/opmerkingen?

Bijlage 4: Infosheet publieke partners



Eindhoven Airport ondermijning

Eindhoven Airport is na Amsterdam Schiphol Airport het grootste en drukstbezochte vliegveld in Nederland. Jaarlijks verplaatsen zich hier miljoenen passagiers. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat vliegvelden en havens kwetsbaar zijn voor ondermijnende criminaliteit. Het is dus realistisch om te veronderstellen dat ook bij Eindhoven Airport sprake kan zijn van ondermijning.

Het onderzoek

De Driehoek plus van Eindhoven heeft Bureau Beke opdracht gegeven tot een uitgebreid onderzoek naar (de aard en omvang en risico's op en van) eventuele ondermijning op en rondom Eindhoven Airport. Het onderzoek richt zich op Eindhoven Airport als logistiek knooppunt. Wij richten ons hierbij op de gebieden Eindhoven Airport, Flight Forum, vliegbasis Eindhoven en Park Forum, het bedrijventerrein van Eindhoven Airport.

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, gaan we niet alleen openbare bronnen en politieregistraties analyseren, maar ook personen interviewen die werken op en rondom Eindhoven Airport. We zullen daarnaast met verschillende diensten meelopen. Het onderzoek loopt van mei tot december 2023 en mondt uit in een openbaar rapport.

Medewerking

Wij vinden het belangrijk om te spreken met functionarissen uit de publieke sector. Wat zijn uw ideeën over ondermijning? Hoe en waar ziet u de risico's van ondermijnende criminaliteit op Eindhoven

Airport? Wij hopen op uw medewerking indien wij u benaderen om mee te werken aan dit onderzoek.

Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijwillig. U kunt als deelnemer uw medewerking aan het onderzoek te allen tijde stoppen, of weigeren dat uw gegevens voor het onderzoek worden gebruikt, zonder opgaaf van redenen.

Uw privacy wordt maximaal beschermd. Op geen enkele wijze worden vertrouwelijke informatie of persoonsgegevens van of over u naar buiten gebracht. In de uiteindelijke publieke rapportage worden alle eventuele persoonlijke gegevens verwijderd en/of geanonimiseerd.

Alle partners vanuit de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland verlenen hun medewerking aan het onderzoek. Daarnaast worden diverse publiek-private partijen in het gebied bij het onderzoek betrokken, waaronder Eindhoven Airport.

Projectteam

Het onderzoeksteam van Bureau Beke bestaat uit prof. dr. Richard Staring (projectleider), Emily Berger MSc, Juno van Esseveldt MSc, dr. Henk Ferwerda, Leanne Sixma MSc en Joey Wolsink MSc. De Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland ondersteunt het onderzoek.

Heeft u vragen?

Neem bij vragen contact op met Richard Staring (r.staring@beke.nl) of 06 45813943.



Verschenen in de Bekereeks

2008

Ambtscriminaliteit aangegeven?

Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgene problemen

Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw

Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitsstel van behandeling?

Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnissen en de mogelijke effecten van detentie

2009

Huwelijksdwang: Een verbintenis voor het leven?

Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig

Een profiel van straatrovers en straatrovers in Almere

Back on Track?

Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?

Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen

Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

2010

Tot de dood ons scheidt

Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep

Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging

Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

2011

Los van drank

Procesevaluatie Haltafdoening Alcohol

Lastige verhalen

Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdrijven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten

Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens

Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

2012

De schade hersteld?

Een onderzoek naar herstelbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?

Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel

Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt

Vietnamezen in de hennepcultuur

Dierenwelzijn in het vizier

De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland

2013

Over leven na de moord

De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten

Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

Het warme bad en de koude douche

Een onderzoek naar misstanden in nieuwe religieuze bewegingen en de toereikendheid van het instrumentarium voor recht en zorg

2014

Portretten van notoire ordeverstoorders

Kenmerken en achtergronden van notoire ordeverstoorders binnen het voetbal

Gelegenheidsordeverstoorders?

Analyse van rondom grootschalige rellen aangehouden verdachten

Ondergaan of ondernemen

Ontwikkelingen in de aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven

Raak geschoten?

Een onderzoek naar de werking van maatregelen tegen geweld en overlast rondom het betaald voetbal

Doordringen of doordrinken

Effectevaluatie Halt-straft Alcohol

Prostitutie in Nederlandse gemeenten

Een onderzoek naar aard en omvang, beleid, toezicht en handhaving in 2014

2015

Aangifte onder nummer

Implementatie, toepassing en eerste resultaten van de nieuwe regeling 'Aangifte onder nummer'

Papier en werkelijkheid

Een hypothesevormend onderzoek naar de invloed van registratie-effecten op de omvang van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Grensoverschrijdend slachtofferschap

Een inventarisatie van aard, omvang en aandachtspunten in verband met de effectuering van slachtofferrechten

2016

Dieren Verboden

De toepassing van het houdverbod als bijzondere voorwaarde bij een voorwaardelijke straf

Kijk op jeugdcriminaliteit

Handvatten voor het opstellen van een periodieke trendrapportage jeugd- en jongerencriminaliteit en een overzicht van veelbelovende aanpakken

Stijging meldingen verwarde personen in de regio Rotterdam

Een onderzoek naar mogelijke verklaringen en wenselijke oplossingen

Missen we iets?

Een gebiedsanalyse in Rotterdam naar de omvang en aanpak van de jeugdcriminaliteit en eventuele 'witte vlekken' in dat beeld

De draad weer oppakken

Een follow-up onderzoek onder nabestaanden van slachtoffers van levensdelicten

Hoe lopen de hazen?

De stand van zaken in de aanpak van dierenmishandeling en dierenverwaarlozing

Focus op heling

Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling

Van cijfers naar interpretatie

Een duiding van de kwantitatieve ontwikkelingen van de jeugdcriminaliteit

Wie is het slachtoffer?

Kenmerken van de doelgroep van het Schadefonds Geweldsmisdrijven en strategieën voor een beter doelgroepbereik

Radicalisering in de gemeente Arnhem

Resultaten van onderzoek onder mentoren, welzijnswerkers en jongeren

2017**Duiding van problematisch jeugdgroepengedrag**

Een theoretische verkenning en een praktische handreiking voor het veld

Prostitutie in beeld gebracht

Een onderzoek naar aard en omvang van zichtbare en onzichtbare prostitutie in Arnhem

De achterblijvers

Een evaluatie van het maatwerk voor achterblijvers van vermiste personen

2018**Realiteit of registratie-effect?**

De invloed van registratie-effecten op de daling van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Links-extremisme in beeld

Een verkennend onderzoek naar links-extremistische groeperingen in Nederland

Na het beslag

Een onderzoek naar door RVO inbeslaggenomen voorwerpen onderdeel Natuur en de afhandeling daarvan

Slachtoffers zoeken en vinden

Een onderzoek naar het werk van de kinderpornorechercheurs

Straatprostitutie in Nijmegen

Een evaluatie van de tippelzone en huiskamer aan de Nieuwe Marktsstraat in Nijmegen

Opschakelen

Onderzoek naar ongewenste gedragingen in de wielersport

Betonrot

Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak

2019

Hoog-risico honden, een bijtend probleem?

Een fenomeenonderzoek naar bijtincidenten en hondengevechten

De politieaanpak van etnisch profileren in Amsterdam

Een onderzoek naar effecten, criteria en meetbare indicatoren

Zo ziek als een hond?

Gezondheids- en socialisatieproblemen bij puppy's in Nederland in relatie tot de herkomst

Minderjarige slachtoffers van zedenmisdrijven gehoord

Een kwalitatief onderzoek naar de verhoorpraktijk

Downloaders van kinderporno;

een literatuuronderzoek

Criminelen achter het stuur

Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten

Asielzoekers in het gareel?

Plan-, proces en effectevaluatie werking extra begeleiding- en toezichtlocaties

2020

Afspraak is afspraak?

Evaluatie van de eenduidige landelijke afspraken rondom opsporing en vervolging van geweld tegen werknemers met een publieke taak

Panden met een luchtje

Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Black Box?

Een onderzoek naar opslagboxen in relatie tot criminaliteit: fenomeen en aanpak

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

Sterk spul

Aard, omvang en ernst van de dopinghandel in Nederland

Voor de verandering

Een exploratief onderzoek naar pogingen tot het veranderen van seksuele gerichtheid en genderidentiteit in Nederland

2021

Werken aan werk

Een evaluatie van penitentiare arbeid

Medische missers

De gevolgen en nasleep van medische incidenten en ervaringen met de ondersteuning van de gedupeerden door het Casemanagement Medische Incidenten

Jeugdproblematiek in Zwolle

Een onderzoek naar de omvang, aard en aanpak

Misdrijven in kinderschoenen

Een onderzoek naar de aanpak van 12- en 13-jarige misdrijfverdachten binnen en buiten het strafrecht

Misdaadcarrières voorkomen en doorbreken

Van analyse van het netwerk naar aanpak

Taxi

Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche

Monitor leefbaarheid volkstuinen Rotterdam

Van beeld naar suggesties voor de aanpak

Van inzicht naar aanpak

Een onderzoek naar ondermijning in de amateursport in de regio Rotterdam

2022

Grenzeloos!?

Een verkennend onderzoek naar het instrumentarium in relatie tot (veroordeelde) plegers van transnationaal seksueel kindermisbruik

Fatale politie-incidenten

Patronen bij fatale incidenten binnen de context van politieoptreden

Beelden van burgers over bejegening door de politie

Een herhalingsonderzoek naar meningen en ervaringen van Rotterdamse burgers inzake bejegening door de politie

Beïnvloed geweld

Evaluatie Wet middelenonderzoek bij geweldplegers (WMG)

Do or don't

Kennis synthese ingroeimechanismen en rekruteringsprocessen van jongeren in de georganiseerde criminaliteit

Jongeren en georganiseerde drugscriminaliteit in de regio Den Haag

Een onderzoek naar aard, omvang, voedingsbodems en preventie

Misdadige invloed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in drie Arnhemse wijken

Less than lethal weapons voor de Mobiele Eenheid onderzocht

Een onderzoek naar vraag, (nieuw) aanbod en maatschappelijke acceptatie

Het (boven)lokale netwerk in Poelenburg en Peldersveld ontleed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in twee buurten van Zaanstad

2023

Het (boven)lokale netwerk in Paddepoel ontleed

De invloed van criminele netwerken op jongeren in een Groningse wijk

Huurvoertuigen over de grens

Europese lessen met betrekking tot de aanpak van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele doeleinden

Van voetbalrellen leren

Een onderzoek naar modern voetbalgeweld en de tekortkomingen van en kansen voor de aanpak

2024

Van kwetsbaar naar crimineel

Een onderzoek naar de omvang en aard van jeugdcriminaliteit in Almelo

Een scherpe blik op steekwapenproblematiek

Literatuuronderzoek naar het dragen, bezitten en gebruiken van steekwapens door jongeren, hun risicofactoren en motieven, (de effecten van) interventies en kansen voor beleid en aanpak

Mensenhandel: het verhaal achter de cijfers

Een onderzoek naar de invloed van externe factoren op de signalering van (vermoedelijke) slachtoffers van mensenhandel en ervaringen met de gemeentelijke aanpak van mensenhandel

Eindhoven Airport is – na Schiphol – de tweede passagiersluchthaven van Nederland en is daarmee ontegenzeggelijk een belangrijk nationaal knooppunt. Luchthavens zijn net als zeehavens logistieke knooppunten, waar personen, goederen en informatie passeren. Een van de startpunten van dit onderzoek is de veronderstelling dat Eindhoven Airport als logistiek knooppunt ook een gelegenheidsstructuur voor ondermijnende (transit)criminaliteit vormt. Op basis van een analyse van verschillende vertrouwelijke registraties, openbare bronnen en gesprekken met professionals uit de publieke en private sector die werkzaam zijn op en direct rondom Eindhoven Airport, schetsen de onderzoekers een beeld van hoe en in welke mate verschillende vormen van georganiseerde (transit)criminaliteit verbonden zijn met Eindhoven Airport. Ook wordt beschreven hoe het toezicht, de handhaving en opsporing is ingericht om criminaliteit op en door Eindhoven Airport tegen te gaan. Specifieke kenmerken van Eindhoven Airport (afwezigheid van vrachtvervoer, de specifieke bestemmingslanden) bepalen mede het karakter van georganiseerde (transit)criminaliteit die er plaatsvindt. In de aanbevelingen wordt een pleidooi gehouden voor een uniforme basisaanpak georganiseerde misdaad in verschillende logistieke (inter)nationale knooppunten naast een lokale ‘plus’-aanpak. Deze lokale plus-aanpak gaat sterk uit van de kenmerken van de luchthaven en zou zich vooral moeten richten op de aanpak van de criminele structuren achter de georganiseerde (transit)criminaliteit.

