

7

Criminelen die vrij spel hebben op kleine vliegvelden in Nederland

Aan de orde is het **debat** over **criminelen die vrij spel hebben op kleine vliegvelden in Nederland**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het debat over criminelen die vrij spel hebben op kleine vliegvelden in Nederland. Ik heet de minister van Justitie en Veiligheid, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en de kijkers thuis van harte welkom. Er hebben zich in totaal zes sprekers gemeld. Ik stel voor om in de eerste termijn twee interrupties in tweeën aan te houden. Iedereen heeft vier minuten. Ik geef allereerst het woord aan mevrouw Van Toorenborg, die dit debat ook heeft aangevraagd.



Mevrouw **Van Toorenborg** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Als onze eigen marechaussee over een specifiek probleem als de kwetsbaarheid van de kleine luchthavens aan de bel trekt, dan moeten we dat serieus nemen. Daarom ben ik blij dat we vanavond daarover kunnen debatteren. Ik zeg dit omdat het niet lijkt alsof de minister het een heel erg urgent probleem vindt; dat blijkt uit de brief. Maar misschien kan hij ons vandaag geruststellen en onze zorgen wegnemen.

Ik heb een aantal concrete punten. Als ik de cijfers lees die de minister ons geeft, dan zouden er in 2017 mogelijk drie incidenten zijn geweest op de kleine luchthavens. Maar een kleine zoektocht langs nieuwsberichten laat al zien dat er meer aan de hand is geweest. Het gaat om meer dan drie gevallen. Wat bedoelt de minister dan met "incidenten"? En kan hij een specificatie geven van de cijfers? Ziet de minister bijvoorbeeld bevestigd dat het heel erg lastig is om te controleren wat er gebeurt tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk, vooral ook omdat wij hebben gehoord dat er mensenhandelproblematiek speelt op de kleine luchthavens? Het zou gaan om veertien Albanese, drie kinderen, en handel in harddrugs. Dit zijn zorgelijke cijfers.

Voorzitter. De marechaussee heeft het ook steeds drukker naarmate het vliegverkeer in Nederland toeneemt. Ik begrijp dat de systemen op dit moment zo werken dat administratief wordt gecontroleerd of er een vlucht is, en dan wordt bekeken of er ook fysiek moet worden gecontroleerd. Nou is de vraag natuurlijk: wat als iemand niet aanmeldt dat er een vlucht is? Hoe gaan we dan controleren op de kleine luchthavens? Mag ik zelfs concluderen dat er als vluchten niet zijn aangemeld helemaal niet wordt gecontroleerd, en dat er mogelijk ook nooit spontane controles zijn op deze kleine vliegvelden? Ik vind dat wel een zorgelijke ontwikkeling, want als er druk komt te staan op de grote luchthavens, dan zou je verwachten dat men zich verplaatst naar de kleine vliegvelden. De marechaussee zegt dit ook. Ik ben daarom ook benieuwd wat de minister te zeggen heeft over de concrete verbeterpunten die de marechaussee heeft aangegeven. Zij pleiten er bijvoorbeeld voor dat er op z'n minst een verplichte melding komt van vliegtuigen naar kleine luchthavens. Maar de digitale verstrekking daarvan vereist een wetswijziging, begrijp ik. Is de minister daartoe

bereid? En wat let hem als hij dat niet wil doen om het te organiseren?

Voorzitter. In dit verband zou ik willen kijken naar een project dat wel "Wodan" wordt genoemd. In 2013 stelde ik daar vragen over, omdat er een traject Wodan was. Het is iets van de KMar geweest. Het werd uitgerold op de luchthaven Eindhoven om juist de risicovolle vluchten uit Oost-Europa in de gaten te houden. Dankzij dat traject Wodan van de Koninklijke Marechaussee zijn er in de periode 2011-2014 35 criminele samenwerkingsverbanden in beeld gekomen. Het gaat daarbij om bendes. Dat zijn dus meer dan één of twee slachtoffers per bende. Het had ook echt een aanjaagfunctie in de aanpak van mensenhandel. In de periode dat Wodan actief was, heeft het ertoe bijgedragen dat er veel meer slachtoffers zijn gemeld, zeker ook vanuit de kleine luchthavens; dat zegt de Nationaal Rapporteur Mensenhandel.

Voorzitter. Voor ons is het dus belangrijk om vandaag aan de minister te vragen: bent u bereid om te onderzoeken of Wodan of iets vergelijkbaars nieuw leven ingeblazen zou moeten worden? Zou er moeten worden gekeken of deze aanpak kan worden uitgerold over de kleine luchthavens? Want misdaad en misdadigers zoeken altijd naar het kwetsbaarste punt. Dat is logisch. Als we de aandacht op de Rotterdamse haven verscherpen, trekt men naar Antwerpen. Als we de aandacht specifiek focussen op onze grote luchthavens, dan gaat men naar de kleine luchthavens. Ik heb het geverifieerd bij onze woordvoerder Defensie. Ook zij zegt dat dit een alarmerend bericht is, dat ook zij krijgt van de Koninklijke Marechaussee. Wat gaan we doen om ook hen gerust te stellen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Rutte van de VVD.



De heer **Arno Rutte** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Wij kunnen ons niet permitteren dat er in ons land vrijhavens zijn waar al dan niet georganiseerde criminelen vrij spel hebben. De VVD is daarom scherp op het aanpakken van vrijstaten, zoals sommige kraakterreinen en sommige verwaarloosde vakantieparken. Een maand geleden uitte ik in een ander debat, over terrorisme, mijn zorgen over het gekraakte ADM-terrein in Amsterdam, dat volgens een aantal mensen dat mij daarover had ingeseind, een broeinest van criminaliteit zou zijn. Ik weet niet of er sprake is geweest van oorzaak en gevolg, maar een week later vond er een inval plaats op dat terrein en werd er een Oost-Europese bende opgerold. Laat maar zien dat signalen over vrijstaten, waar criminelen vrij spel zouden hebben, serieus worden genomen. Als de Koninklijke Marechaussee zo'n signaal afgeeft over de kleine vliegvelden, waar ook controles zouden ontbreken, dan is dat een signaal dat we serieus moeten nemen.

Voorzitter. De minister heeft de signalen laten onderzoeken en geeft in zijn brief aan dat er tot op heden geen signalen zijn ontvangen van een ernstige mate van ondermijnende criminaliteit op deze kleine vliegvelden. De cijfers van de politie laten zien dat er in 2017 drie incidenten zijn geweest

op of rond die kleine luchthavens. Dat staat vooraan in geen enkele verhouding tot andere plekken waar dit soort criminaliteit zich laat zien. Maar die eerste quickscan stelt de VVD niet bij voorbaat gerust. Er is een oud adagium dat luidt "zoekt en gij zult vinden", maar als je het omdraait is het ook waar: als je niet zoekt, dan vind je ook niets. Dat is eigenlijk ook het signaal van de Koninklijke Marechaussee: we controleren niet en dus vinden we niets.

Tegelijkertijd moeten we ook verstandig omgaan met de bestaande controle- en opsporingscapaciteit en die zo effectief mogelijk inzetten, dus op de plekken waar de problemen het grootst zijn, waar de dreiging bewezen het grootste is. De VVD is daarom blij dat de minister onderschrijft dat het goed is om het signaal van de marechaussee nader te onderzoeken. De minister sluit daarbij aan — dat lijkt mij verstandig — bij de Taskforce Brabant Zeeland, die op dit moment al een projectgroep heeft gevormd, die zijn bevindingen in de loop van het jaar zal delen met alle burgemeesters van gemeenten in Nederland waar zich zo'n kleine vlieghaven bevindt. Dat is goed. Zo wordt een en ander praktisch onderzocht en wordt kennis snel gedeeld. Ik vraag de minister wel om de Kamer op de hoogte te stellen van de bevindingen van deze taskforce.

Ik heb verder nog wel een aantal aanvullende vragen. De taskforce weet heel veel van georganiseerde criminaliteit. Die heeft daar inmiddels, door schade en schande wijs geworden, veel ervaring mee. Maar is bij de taskforce voldoende kennis en kunde aanwezig over internationaal vliegverkeer en effectieve controles daarop? Zo nee, hoe kan die deskundigheid alsnog worden gerealiseerd? Wordt bijvoorbeeld de melder van de incidenten, namelijk de Koninklijke Marechaussee, betrokken bij het onderzoek van de taskforce? Als die daarbij nog niet betrokken is, is de minister dan bereid om die betrokkenheid alsnog te organiseren? Los van het lopende onderzoek van de taskforce kan ik me voorstellen dat de Koninklijke Marechaussee in ieder geval wel steekproefsgewijs een aantal onderzoeken laat doen — gewoon eens wél zoeken en kijken wat je vindt — zodat we inzage krijgen in de daadwerkelijke stand van zaken. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Voorzitter, ik zie uit naar de antwoorden. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef graag het woord aan de heer Groothuizen van D66.

De heer Groothuizen (D66):

Voorzitter. Kort voordat ik tot lid van deze Kamer werd verkozen, mocht ik als officier van justitie nog een zaak doen — volgens mij was het mijn laatste zaak — betreffende drugsmokkel op een klein vliegveldje ergens in het land. De casuïstiek die we vandaag bespreken, is mij dus wel bekend. Ik vroeg me toen al wel af, zo herinner ik me, wie er eigenlijk verantwoordelijk is voor de controle op dit soort vliegveldjes. Is dat de marechaussee of de politie? Het werd me toen niet helemaal duidelijk. En het wordt me, eerlijk gezegd, ook niet helemaal duidelijk uit de brief van de minister. Mijn vraag is dan ook: kan de minister de rol van de marechaussee en de politie op dit soort kleine vliegvelden uitleggen? Hoe is de taakverdeling precies? Wie houdt waar toezicht op? En loopt die samenwerking goed als

daarvan sprake is? Zoals we allemaal weten, is samenwerking tussen opsporingsdiensten niet altijd helemaal eenvoudig en vanzelfsprekend.

Voorzitter. Ik snap het potentiële probleem. Het is goed dat we oog hebben voor sectoren of plaatsen die kwetsbaar zijn voor georganiseerde criminaliteit. Oude vakantieparken en jachthavens zijn vatbaar voor criminele activiteiten, en kleine vliegvelden passen mogelijk ook in dat rijtje. Er is weinig zicht op eventuele criminele activiteiten; zaken als drugs- of mensensmokkel zijn daar dan ook makkelijker te organiseren dan op bijvoorbeeld een grote luchthaven als Schiphol. Aan de andere kant constateerde een woordvoerder van de marechaussee dat de aard en de omvang van de problematiek lastig is vast te stellen. Dat is volgens mij het dilemma van deze avond: je weet niet wat je niet weet. Wat we wel weten, is niet direct heel schokkend. De minister spreekt in zijn brief over slechts drie incidenten in 2017. Ik vind het dan ook lastig om op dit moment al te pleiten voor bijvoorbeeld meer controle. De omvang van de criminaliteit en de omvang van het probleem zijn mij nog niet duidelijk. De controle die we kunnen inzetten, is ook niet onuitputtelijk. Als we op kleine vliegvelden meer gaan controleren, zal dat automatisch ergens anders minder worden. Controle en opsporing zijn schaarse goederen.

Voorzitter. D66 is een groot voorstander van slim rechercheren. Dat betekent dat je werkt op basis van informatie: informatiegestuurde opsporing. Ik ben dan ook positief over de brief van de minister. Het is goed om verschillende partners bij elkaar te brengen, zodat zij gezamenlijk in beeld kunnen brengen welke criminele activiteiten er zijn en zo ondermijningsbeelden kunnen opstellen. Op die manier heb je aanknopingspunten om gericht aan het werk te gaan.

Maar ik heb daar nog wel een aantal vragen over. Wat is nou precies de stand van zaken? De brief is alweer wat ouder. Hoe staat het nu? Wanneer zijn die ondermijningsbeelden precies klaar? En een heel belangrijke vraag: hoe zit het met de opvolging van eventuele goede informatie? Ik geef u een voorbeeld. Volgens mij komt het nog weleens voor dat een vliegtuigje opvalt bij opsporingsdiensten, omdat het ineens zijn vluchtroute wijzigt. Dat soort indicaties zijn natuurlijk een mooie aanleiding om eens te bekijken of er iets aan de hand is. Maar als je dat soort signalen krijgt, moet je wel snel kunnen acteren. Kan de minister aangeven of er ook aandacht is voor die opvolging? Zijn er mogelijkheden om daadwerkelijk informatiegestuurd te werken en aan de slag te gaan? Zo ja, wie pakt dat dan op? Is dat de KMar of de politie, en is dat goed geborgd? Graag een reactie op die vragen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef graag het woord aan de heer Van Nispen van de SP.

De heer Van Nispen (SP):

Voorzitter. De titel van dit debat zegt eigenlijk al heel veel. Dit debat gaat over criminelen die vrij spel hebben op kleine vliegvelden. Dat wil natuurlijk helemaal niemand. Ik denk niet dat wij daar vanavond een grote politieke controverse over zullen hebben.

Veel relevante vragen zijn al gesteld. Onze Koninklijke Marechaussee wil meer controle op kleine luchthavens. Er zou nu te weinig zicht zijn op drugs- en mensenhandel. Een grenscontroleur erkent in dagblad Trouw dat wegens gebrek aan capaciteit andere prioriteiten worden gesteld en dat er daardoor op vluchten vanaf kleine velden geen controle is. Daardoor zou ook de aard en omvang van de criminaliteit op deze elf kleine luchthavens in Nederland lastig vast te stellen zijn.

Volgens de minister is er niet zo heel veel aan de hand. Dat maak ik althans op uit zijn brief. Dat zou zo zijn, omdat er weinig incidenten bekend zijn. Maar weten we wel zeker of dat beeld klopt? Het Landelijk Informatie en Expertise Centrum waarschuwt toch niet voor niets? Er is geen permanent toezicht, omdat daar te weinig capaciteit voor is. En wie niet zoekt, zal ook niet vinden. Als we de politie af zouden schaffen, zouden we ook minder criminaliteit registreren.

Tegelijkertijd lees ik in de brief van de minister dat hij ook vindt dat er meer zicht op het probleem moet komen. Zijn ongecontroleerde vliegvelden wel of geen vrijplaatsen voor criminaliteit? Zijn we de laatste maanden al wat opgeschoten, sinds de minister de brief aan de Kamer heeft geschreven? Wat is de stand van zaken?

Voorzitter. Ik krijg ook het idee dat de minister de problemen naar de regio's verwijst. Als er ondermijningsproblematiek speelt bij kleine luchthavens, dan komt dat naar voren uit de regionale beelden om tot een effectieve aanpak te komen. Natuurlijk hebben we de regio's hierbij nodig. Maar goed toezicht, door bevoegde en deskundige mensen, lijkt me noodzakelijk. Dat kan niet door de regio's worden opgelost als bijvoorbeeld de Koninklijke Marechaussee nodig is. Het lijkt immers een landelijk probleem, met zelfs een internationale component. Hoe is de samenwerking met de landen van waaruit op deze kleine vliegvelden wordt gevlogen? En hoe groot is op dit moment het capaciteitsprobleem bij de Koninklijke Marechaussee? Stel nou dat we met elkaar van mening zouden zijn dat extra toezicht noodzakelijk is. Kan dat dan ook?

De hamvraag is voor mij wat de minister gaat doen om te voorkomen dat criminaliteit op kleine vliegvelden onopgemerkt en daardoor dus ook onbestraft blijft.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef graag het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Kleine vliegvelden als doorvoerhaven voor drugshandel en mensensmokkel: dat beeld werd in januari geschetst in de media. Het ontbreken van permanent fysiek toezicht op deze kleine luchthavens zou criminelen in de kaart spelen. De minister heeft tot op heden geen signalen van een ernstige mate van ondermijnende criminaliteit ontdekt, zo schrijft hij in zijn brief aan de Kamer. Dat is logisch, lijkt ons. Ook de marechaussee stelt dat aard en omvang van die criminaliteit lastig is vast te stellen, omdat overheidsdiensten niet standaard aanwezig zijn op deze vliegvelden. We weten het niet, want we zijn er niet.

Om meer inzicht te krijgen, verwijst de minister naar de aanpak van de Taskforce Brabant Zeeland. Daar gaan voor mijn fractie nog wel een paar vragen aan vooraf, te beginnen met: kan de minister aangeven hoe het toezicht en de controle nu zijn vormgegeven op de kleinere luchthavens? Hoe zijn de taken tussen de lokale politie en de marechaussee precies verdeeld? Klopt het dat er geen permanent toezicht is? Kunnen we de coördinatie, op het moment dat die ontbreekt, verbeteren?

Dan het aanmelden van vliegplannen. Vliegplannen bevatten gegevens over het vliegtuig, waar het vandaan komt, waar het naartoe gaat, hoeveel mensen er aan boord zitten, wie dat zijn. Die gegevens worden doorgegeven aan exploitanten van luchthavens. Worden deze gegevens ook centraal aan bijvoorbeeld de marechaussee verstrekt? En klopt het dat piloten de gegevens van passagiers en bemanning alleen op basis van vrijwilligheid doorgeven, en daartoe niet verplicht zijn? Zouden we niet toe moeten naar een eenvoudige verplichting? Die gegevens zijn beschikbaar, dus zouden we dat niet moeten doen? Mijn vraag is in de kern: wat gaat de minister doen om meer inzicht te krijgen in aard en omvang van de criminaliteit op deze kleine vliegvelden, op de groene velden?

Het gaat niet alleen om risico's van drugs- of mensensmokkel. Mijn fractie kreeg naar aanleiding van de berichten hierover en de berichten over het aanpakken van geldstromen uit onvrije landen die in de media zijn verschenen ook informatie dat er via de kleinere vliegvelden cashgeld ons land wordt binnengevlogen. Heeft de minister daar ook aanwijzingen voor? Zou hij dat willen meenemen bij het vervolgonderzoek dat hij gaat doen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De minister heeft aangegeven dat hij ongeveer tien minuten nodig heeft om zich voor te bereiden.

De vergadering wordt van 20.05 uur tot 20.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister Grapperhaus:

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Dank ook aan de leden voor de inbreng. Inderdaad, de berichtgeving van begin dit jaar over het risico dat criminelen gebruik kunnen maken van onze kleine luchthavens bereikte ook mij. Ik heb u daar op 9 februari een brief over geschreven. Zoals ik daarin aangaf, heb ik tot op heden geen signalen van de opsporingsdiensten ontvangen dat er sprake zou zijn van een ernstige stroom van ondermijnende criminaliteit op of rond deze kleine luchthavens. Zo blijkt uit de geregistreerde cijfers van de politie dat er zich vorig jaar op of rond die kleine luchthavens drie incidenten hebben voorgedaan. Alle drie zijn ze verijdeld, waarvan twee dankzij de nauwe samenwerking tussen politie en Koninklijke Marechaussee. Op grond van de informatie die ik op dit moment heb, lijkt er dan ook geen sprake te zijn van een ernstige mate van ondermijnende criminaliteit op die kleine luchthavens. Overigens

heeft navraag bij de Koninklijke Marechaussee mij geleerd dat de roep van de KMar om meer controle zijn oorsprong niet vond in een probleem van criminele aard, maar in een mogelijke uitbreiding van het aantal grensdoorlaatposten in verband met de grensbewakingstaak van de KMar.

Desondanks is het goed dat er zicht komt op de aard en omvang van mogelijke ondermijnende problematiek op of rond die kleine luchthavens. Het is daarom jammer dat de landelijke bijeenkomst van onder anderen alle betrokken burgemeesters, waar ik in mijn brief van 9 februari naar verwees, wegens gebrek aan animo geen doorgang heeft kunnen vinden. Gelukkig heeft de Taskforce Brabant Zeeland, die eerder al een bijeenkomst over dit thema op regionaal niveau organiseerde, mij laten weten voornemens te zijn een roadshow te starten, waarbij ze actief bij de betrokken burgemeesters zullen langsgaan. Dat doet mij goed. Het is bij uw Kamer inmiddels wel bekend dat dit kabinet flink aan het investeren is in de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Ik heb mij als minister ook stevig gecommitteerd aan juist de bestrijding van die ondermijnende criminaliteit. Het onderwerp, dat wil zeggen de bestrijding van ondermijnende criminaliteit, ligt mij als coördinerende minister hiervan ook echt na aan het hart.

Om inzicht te krijgen in hoeverre er sprake is van mogelijke ondermijningsproblematiek op of rond kleine luchthavens beschikken we over het instrument van de regionale ondermijningsbeelden die op dit moment in het hele land in het verband van de Regionaal Informatie- en Expertise Centra, de RIEC's, zoals die afgekort heten, worden opgezet.

Mocht uit die regionale ondermijningsbeelden blijken dat er sprake is van een ernstige mate van ondermijnende criminaliteit op de kleine luchthavens, dan kan op dat moment worden gezien welke acties ondernomen worden. Daarnaast, zo wil ik hier benadrukken, zal ik Peter Noordanus, de onafhankelijke voorzitter van het eerder dit jaar ingestelde Strategisch Beraad Ondermijning, vragen om dit thema aan de orde te stellen wanneer hij met zijn aanjaagteam aanpak ondermijning het land in gaat. Zodoende krijgt dit onderwerp aandacht en kan het SBO ook de ontwikkelingen rondom dat verschijnsel terugkoppelen. Ik zeg bij dezen via u aan de heer Rutte, die hier een vraag over stelde, toe dat ik de Kamer over de inzichten waar men mee terugkomt, een terugkoppeling zal geven.

Op dit moment is het denk ik prematuur om te zeggen dat kleine luchthavens grote ondermijningsproblemen opleveren, maar ik heb uw Kamer hoop ik wel duidelijk kunnen maken dat ikzelf net zoals mijn ambtenaren mijn ogen zeer openhoud voor het betreffende signaal. Ik kom dus bij de Kamer terug met die terugkoppeling vanuit het SBO.

Ik wil dan nu eigenlijk doorgaan met de bespreking van de vragen. Het lid van Toorenburg heeft gevraagd hoe het zit met vluchten die niet aangemeld worden. "Controleert men nooit spontaan?" Welnu, als een vlucht niet wordt aangemeld, is dat bekend bij de havenmeester. De havenmeester heeft vaste aanspreekpunten bij de politie, bij het team Luchtvaarttoezicht, en kan dat daar aanklaarten. Zowel de KMar als de douane controleren overigens frequent steekproefsgewijs. Uit die controles van de KMar is in dit en in andere opzichten niets opvallends naar voren gekomen. De douane heeft hetzelfde aangegeven na die steekproefsgewijze controles.

Mevrouw Van Toorenburg vroeg ook of ik bereid ben om Wodan nieuw leven in te blazen en verder uit te rollen. In de eerste plaats: de informatiepositie van de KMar is essentieel voor veiligheidsthema's, onder meer op het gebied van mensensmokkel en mensenhandel. Ik denk dat dat duidelijk is. Gelet op de nog altijd aanwezige krapte in de capaciteit van de KMar is er een grote kans dat een intensivering van controles op kleine luchthavens ten koste zou kunnen gaan van andere taken. Daarom heeft het kabinet middelen vrijgemaakt voor de structurele versterking van de personele capaciteit van de KMar. De Kamer ontvangt de prioriteitsbrief 2019 voor deze zomer, zo kondig ik aan.

Mevrouw Van Toorenburg heeft mij ook gevraagd hoeveel incidenten er hebben plaatsgevonden op de kleine luchthavens. Uit de cijfers van de politie blijkt dat zich in 2017 een drietal incidenten heeft voorgedaan, zoals ik al heb gezegd. Het gaat om een poging van twee Duitse piloten om vanaf vliegveld Teuge heroïne naar Engeland te transporteren, een poging tot smokkel van Albanen van Teuge en een poging tot kaping van een helikopter voor het bevrijden van een gedetineerde. Dat heeft veel publiciteit opgeleverd. Al die incidenten werden overigens door de politie verijdel: de eerste twee gezamenlijk met de KMar. De douane heeft medewerking verleend aan diverse multidisciplinaire controles op die luchthavens in het kader van de eigen taakstelling. Bij die controles en bij de controles op het verkeer afkomstig van buiten de EU zijn geen dan wel nauwelijks significante bevindingen te melden op dit moment.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Van Nispen.

De heer Van Nispen (SP):

Als ik zo om mij heen kijk, zie ik dat iemand de oppositieroel moet waarmaken, dus ik zal dan toch deze splijtend kritische vraag stellen aan de minister. Ook een van mijn vragen ging over het capaciteitsgebrek bij de Koninklijke Marechaussee. De minister erkende zelf dat er een capaciteitsprobleem is. Daarom investeert het kabinet daarin en dan krijgen we in de zomer een brief over de besteding van de middelen in 2019. Dan heb ik nu de vraag aan de minister: hoeveel extra investeert dit kabinet precies in de Koninklijke Marechaussee, per wanneer en wat betekent dat voor de aanpak nu? De incidenten die de minister net opsomde, waren niet de minste. Ik ben dus erg benieuwd wat wij op dit moment kunnen verwachten.

Minister Grapperhaus:

Ik begin even met het einde. U hebt gelijk: die incidenten waren niet de minste, maar zoals ik zei, zijn die ook verijdel. Dat is één. Twee. Ik wil nu juist niet vooruitlopen op die brief die er komt. Die heb ik u toegezegd. Ik wil straks van Noordanus terughoren hoe groot de problematiek werkelijk zou zijn. Dat vind ik heel belangrijk en dat hoort hier ook bij. Hij is daar dan dieper op ingegaan. Dan kan ook de roadshow van de Taskforce Brabant Zeeland, waarmee men dan in de regio bij die kleine vliegvelden veel zaken onder de aandacht heeft gebracht, misschien ook nog meer hebben opgeleverd qua alertheid of problematieken. Ik wil dus uit die terugkoppeling halen hoe groot die problematiek werkelijk zou zijn. Op dit moment moeten wij in ieder geval nog af gaan op de geregistreerde inciden-

ten en de bevindingen van de douane en de KMar, zoals ik u net gezegd heb. Zij zeggen: wij hebben geen bijzondere zaken.

De heer Van Nispen (SP):

Ik ben toch benieuwd hoe groot dan nu het capaciteitsprobleem bij de Koninklijke Marechaussee volgens de minister is. Ik ben er namelijk niet gerust op. De minister laat ons nog in spanning over de vraag hoeveel extra middelen erbij komen, per wanneer die kunnen worden ingezet en voor welke taken precies, maar de vraag is nu actueel en volgens mij ook wel urgent: hoe groot is volgens de minister op dit moment het capaciteitsprobleem bij de Koninklijke Marechaussee en welke gevolgen heeft dit? Dat vind ik wel een vraag die vanavond aan de orde kan komen.

Minister Grapperhaus:

Die vraag strekt zich iets verder uit dan tot waar het debat vanavond over gaat. Het debat vanavond gaat over "criminelen hebben vrij spel op kleine luchthavens". Dat is de titel, zoals u terecht zei. Ik heb daarover het volgende uiteengezet. Niet alleen uit de geregistreerde incidenten, maar ook uit de rapportages van de KMar, douane en havenmeesters hebben wij daar geen signalen van, tot en met niet-gemelde vluchten en dergelijke. Ik heb wel gezegd dat ik het wel serieus neem. Dat geef ik mee aan Noordanus. We kunnen die omvang dus hier nog niet inschatten. Ik vind dit ook niet de plaats om die prioriteitenbrief, die er nog niet is, met u te gaan doornemen, maar ik heb u toegezegd dat die voor de zomer komt. Dan kunnen we enige tijd later, als Noordanus terugkomt, precies zien wat de eventuele extra capaciteit zou kunnen zijn voor de inzet hierop. Als we dan tenminste echt vaststellen dat er sprake is van een probleem, want dat weten we nog niet, en ik herhaal dat de signalen en rapportages op dit moment nog geen aanleiding geven om te zeggen dat het een ernstig probleem is.

De voorzitter:

Dank u wel. De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Grapperhaus:

Mevrouw de voorzitter. Ik kom terug op de vragen van de leden Van der Graaf en Van Toorenburg over die incidenten en die specifieke cijfers. Ik heb inmiddels uitgewerkt wat voor incidenten dat waren, en ik geloof dat dat punt inmiddels behandeld zou moeten zijn.

Mevrouw Van Toorenburg vroeg nog hoeveel controles er plaatsvinden op kleine luchthavens en of men nooit eens spontaan controleert. De cijfers van de politie laten zien dat er in 2017 door het team Luchtvaarttoezicht van de politie 345 luchtvaartuigen werden gecontroleerd, en dat is overigens het aantal vliegbewegingen op één dag. De douane heeft in 2017 92 niet-EU-luchtvaartuigen gecontroleerd en bij die controles zijn geen onregelmatigheden aangetroffen. Ook vanuit het ambulante toezicht, zo wil ik hier benadrukken, zijn volgens de douane geen aanwijzingen voor smokkelactiviteiten.

Mevrouw Van Toorenburg suggereerde een wetswijziging om digitaal melden mogelijk te maken. Het is wel verplicht

om de gegevens aan te leveren, maar er is geen voorschrift hoe dat dient te gebeuren. De KMar ziet graag dat het voor de vlucht én digitaal gebeurt. Nu loopt er een pilot waarbij het aanleveren van gegevens plaatsvindt aan de hand van een app. Om digitale aanlevering verplicht te stellen dient óf het Schengenverdrag gewijzigd óf een extra eis te worden gesteld voor vluchten naar Nederland. Op dit moment, kan ik u zeggen, wordt onderzocht of dat mogelijk zou zijn.

De heer Rutte vraagt of er bij die taskforce voldoende kennis en kunde aanwezig is over internationaal vliegverkeer en effectieve controles. Medio vorig jaar heeft in de regio Brabant-Zeeland een regionale bijeenkomst plaatsgevonden over het thema kleine luchthavens. Die was georganiseerd door de taskforce in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid. Ik heb dat ook genoemd in mijn brief aan uw Kamer van 9 februari. Daarbij was ook de KMar betrokken en aanwezig, en ten slotte werkte ook de Taskforce Brabant Zeeland samen met het RIEC, het Regionaal Informatie en Expertisecentrum Oost-Brabant, Zeeland, West-Brabant en de daaraan verbonden actiecentra. Bij die twee verbanden zijn onder meer politie, douane en KMar aangesloten en daar zit dus inderdaad de vereiste deskundigheid.

De heer Rutte vroeg ook hoe ik ertegen aan zou kijken om de KMar steekproefsgewijs een aantal onderzoeken te laten uitvoeren bij de kleine vliegvelden om mede op basis daarvan meer inzicht te krijgen in de daadwerkelijke stand van zaken. De KMar heeft eerder al eens steekproefsgewijs gecontroleerd en daar kwam destijds niets opvallends uit naar voren. De douane heeft laten weten frequent steekproefcontroles uit te voeren en daarbij weinig of niets te constateren. Ik ben voornemens om de KMar te vragen om waar mogelijk de kennis en expertise die voortkomt uit de politietoek op de aangewezen luchthavens lokaal te delen met netwerkpartners zoals de politie. Met de andere gezagen kan ik de KMar ook vragen om daar meer aandacht aan te geven.

De heer Groothuizen vroeg nog op welke wijze de handhaving plaatsvindt op die kleine luchthavens. Verschillende handhavingdiensten houden vanuit verschillende taken en verantwoordelijkheden toezicht op de kleine luchthavens. De politietoek op de kleine luchthavens ligt bij de nationale politie, in tegenstelling tot de grote luchthavens, waar de KMar met de politietoek belast is. Aan iedere luchthaven in Nederland zijn twee medewerkers van het team Luchtvaarttoezicht van de politie verbonden. Die medewerkers zijn zeer regelmatig aanwezig op de luchthavens. Iedere luchthaven heeft dus een vast aanspreekpunt bij de politie.

Op de luchthavens die zijn aangewezen als grensdoorlaatpost is de KMar verantwoordelijk voor het grenstoelicht. De KMar is de Koninklijke Marechaussee, zeg ik maar even voor de mensen die zich dat afvragen. Binnen het grenstoelicht controleert de Koninklijke Marechaussee personen die van en naar landen reizen die niet onder het Verdrag van Schengen vallen. Alle vluchten op de kleinere luchthavens worden administratief gecontroleerd in de systemen. Op basis van beschikbare informatie, zoals een melding, wordt bepaald of op de kleinere luchthavens een fysieke controle moet worden uitgevoerd.

In het kader van het toezicht op het niet-EU-goederenverkeer en in het kader van het binnenlands toezicht op acijnsgoe-

deren controleert de douane. Dat gebeurt informatiege-
stuurd en risicogericht.

De heer Van Nispen vroeg naar de internationale samen-
werking.

De voorzitter:

De heer Van Nispen heeft aangegeven dat hij zich helaas
even kort moet verontschuldigen, omdat hij een andere
activiteit heeft. Gaat u vooral verder met de beantwoording
van zijn vragen, want de SP-fractie luistert wel mee. U krijgt
alleen geen interrupties.

Minister Grapperhaus:

De samenwerking tussen kleine luchthavens internationaal
is vergelijkbaar met de samenwerking nationaal. Die
samenwerking vindt ook plaats; veel meer valt er niet over
te zeggen.

Wie houdt toezicht en wie is verantwoordelijk voor die
kleinere luchthavens, zo vroegen de heer Groothuizen en
mevrouw Van der Graaf. De politie houdt dus toezicht op
de kleine luchthavens, de Koninklijke Marechaussee op de
grote. De Koninklijke Marechaussee houdt ook toezicht op
beveiligingsorganisaties op alle burgerluchthavens, groot
en klein. Ik zei al dat de douane de controle doet van goe-
deren die de EU in- of uitgaan.

De heer Groothuizen vroeg wanneer de ondermijningsbeel-
den klaar zijn. De planning is dat de regionale ondermij-
ningsbeelden, maar ook het landelijk ondermijningsbeeld,
eind van dit kalenderjaar zullen verschijnen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of er aanwijzingen zijn voor
de invoer van cashgeld via de kleine luchthavens. Daar
moet ik heel kort op zeggen: nee, die aanwijzingen zijn er
op dit moment niet bij politie en marechaussee.

Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Wij krijgen aanwijzingen dat niet altijd gecontroleerd wordt
op cash. Wil de minister, als hij toch verder onderzoek gaat
doen, ook hiernaar kijken? Dan gaat het over de bagage,
die de douane moet controleren. Wij krijgen door dat dat
niet altijd gebeurt als mensen niet via het poortje "some-
thing to declare", de rode zone, lopen.

Minister Grapperhaus:

Ik begrijp de vraag niet goed.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, kunt u uw vraag iets meer precise-
ren?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Wij krijgen signalen van medewerkers op vliegvelden. De
bevoegdheid van de marechaussee houdt ergens op bij het
controleren van personen. Er moet aanleiding zijn om te
denken dat er iets niet in orde is om ook de bagage te
mogen checken. De bagage wordt gecheckt door de douane.
Op het moment dat dat niet gebeurt, ontdek je dus niets
wat mogelijk in die koffers zit. Zou de minister dit ook willen
meenemen?

Minister Grapperhaus:

Ik zal dat zeker meenemen, absoluut.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van
de eerste termijn. Ik heb vernomen dat er in ieder geval bij
mevrouw Van Toorenburg behoefte is aan een korte tweede
termijn. Ik geef haar het woord.

□

Mevrouw Van Toorenburg (CDA):

Voorzitter. Als aanvrager van dit debat en dus degene die
iedereen hier vandaag heeft beziggehouden, wil ik in ieder
geval de minister bedanken voor de beantwoording. Kijk,
als er geen groot probleem is, moeten we het niet groter
maken.

Tegelijkertijd wil ik wel twee dingen nog neerleggen. De
Koninklijke Marechaussee heeft bij herhaling, ook op onze
navraag, gezegd: er is wel een probleem. Gelukkig zegt de
minister vandaag: we kijken naar een pilot om te zien of we
een betere registratie zouden moeten hebben en we kijken
bij de ondermijningsaanpak of er iets is wat we over het
hoofd zien. Ik denk dat we daar tevreden mee moeten zijn
voor vandaag. We willen de minister op het hart drukken
dat we er echt niet op uit zijn om eenzelfde situatie te krijgen
als we indertijd hadden met de Rotterdamse haven. Jaren
geleden — u weet het misschien nog, voorzitter — zijn we
als CDA gaan hameren op de problemen in de Rotterdamse
haven. Het heeft tweeënhalf jaar geduurd voordat iedereen
zei: wacht eens even, er is wél een heel groot probleem bij
de Rotterdamse haven. Hetzelfde is ons gebeurd in 2013 in
Eindhoven. Wodan is opgestart, en men kwam erachter dat
er een mensensmokkellijn was. Daardoor zijn er, zoals ik
zei, 35 bendes opgerold.

Voorzitter. Ik wil geen gelijk krijgen vandaag. Daarom laat
ik ook los en dien ik geen moties in. Maar ik ben blij dat de
minister zegt dat hij het gaat controleren en erbovenop blijft
zitten. Want echt, wij willen ook in de toekomst op dit punt
geen gelijk krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik hoorde daar geen vraag in, maar ik kijk nog
even naar de minister. Nee? Dan houden we het volgens
mij hierbij. O, als u er toch nog kort op wilt reageren, geef
ik heel kort het woord aan de minister.



Minister Grapperhaus:

Ik moet een heel kort rectificatietje maken. De prioriteitenbrief gaat formeel gesproken naar de minister van Defensie, en ik ga uw Kamer daarover informeren.

Naar aanleiding van het punt van mevrouw Van Toorenburg wilde ik toch nog het volgende onderstrepen. We hebben het Strategisch Beraad Ondernijning. Dat leidt er nu toe dat ik dit neerleg bij dat Strategisch Beraad en zeg: kom bij ons terug en laat dat zien. Dat zal inderdaad veel meer het effect hebben dat we sneller weten waar we aan toe zijn bij dit soort dingen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze beraadslaging. Ik dank de minister, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune — ze zwaaien zelfs even — en de kijkers thuis.

De beraadslaging wordt gesloten.