

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:**  
**Onderwerp:** RE: verlenging MoU KLM/Staat  
**Datum:** maandag 26 februari 2018 16:41:34

Ik ga mijn best doen 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 23 februari 2018 10:23

**Aan:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: verlenging MoU KLM/Staat

Hoi 5.1.2.e ik ontvang graag jullie akkoord uiterlijk 8 mrt, daarna wordt het in Stuurgroep MoU besproken. De PG OM is akkoord met de wijzigingen.

Uiteindelijk ondertekenen 5.1.2.e en KLM na akkoord van SvJ, bedoeling is 3de week maart.

Gr 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 5.1.2.e

**Datum:** donderdag 22 feb. 2018 3:28 PM

**Aan:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: verlenging MoU KLM/Staat

Dag 5.1.2.e

Je kunt het document inderdaad met mij afstemmen. Ik zal het ook bij relevante collega's voor eventuele verdere afstemming voorleggen.

Wanneer heb je uiterlijk antwoord nodig vanuit DMB? Wordt het MoU nog formeel ondertekend en door wie?

Van 5.1.2.e heb ik overigens nog steeds geen input ontvangen op ons follow up rapport. De drukte bij Cie is bekend. Of we daadwerkelijk nog op korte termijn input gaan ontvangen, kan ik helaas nog steeds niet zeggen.

Groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** donderdag 22 februari 2018 11:44

**Aan:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** verlenging MoU KLM/Staat

Beste 5.1.2.e zoals jou bekend is, zal het MoU KLM/Staat met terugwerkende kracht per 1 januari 2018 worden verlengd. De verlenging is om verschillende redenen iets vertraagd. Ten behoeve van de verlenging zijn de bijlagen behorende bij het MoU tekstueel en inhoudelijk op enkele punten gewijzigd (zie het werkdocument). Ook de quota zijn aangepast. Alvorens de verlenging van het MoU ter goedkeuring aan de Staatsecretaris van Justitie en Veiligheid wordt voorgelegd, dient de Stuurgroep haar akkoord te geven. Dit gebeurt binnenkort. Het concept ligt nu nog ter goedkeuring bij de PG OM.

Als ik de SvJ om akkoord vraag dien ik de (wijzigingen in de) bijlagen ambtelijk afgestemd te hebben met DMB. Ik neem aan met jou?

Ik stuur jou omwille van de tijdsdruk de concept bijlagen bij het MoU en wil jou vragen of je je kunt vinden in de wijzigingen in de tekst (geel gearceerd)? Alvast hartelijk dank, voor jouw spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Afdeling Asiel en Bescherming  
Directie Strategie en Uitvoeringsadvies

**Immigratie- en Naturalisatiedienst**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16275 | 2500 BG | Den Haag

5.1.2.e

## Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

29 november 2018  
IND-Grenskantoor Schiphol

Aanwezig:

[5.1.2.e] (KLM), [5.1.2.e] (IND), [5.1.2.e] (KMar), [5.1.2.e] (KMar), [5.1.2.e] (IND), [5.1.2.e] (V&J), [5.1.2.e] (IND, voorzitter) en [5.1.2.e] (IND, secretaris)

Afwezig:

[5.1.2.e] (OM), [5.1.2.e] (KLM), [5.1.2.e] (ECID), [5.1.2.e] (KMar), [5.1.2.e] (BZ)

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. [5.1.2.e], neemt deel aan de werkgroep om kennis te maken met haar leden. Hij stelt zich zelf voor. Hij is werkzaam bij de Directie Migratiebeleid van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Hij houdt zich o.a. bezig met vervoerdersverplichtingen, grenzen, openbare orde en de ILO verordening. Hij is tevens betrokken geweest bij de follow-up van de Schengen Evaluatie Buitengrenzen van 2015.

### 2. Verslag + actiepunten

Er zijn 2 wijzigingen in het concept-verslag van het overleg van 4 oktober 2018:

- in paragraaf 3 cijfers & trends; er komen wel [5.1.2.d] aan op Schiphol zowel met KLM als met andere luchtvaartmaatschappijen.
- in paragraaf 5 AVG; [5.1.2.e] stuurt geen passagiersgegevens tbv het INAD-overleg maar stuurt deze gegevens naar de ILO-BO.

Het verslag wordt hierop aangepast en vastgesteld.

### 3. Cijfers & trends

De cijfers tot december 2018 worden doorgenomen. [5.1.2.e] zegt dat het goed gaat en de cijfers stabiel zijn. Opvallend is dat een aantal categorie 1 zaken uit Dublin komt. [5.1.2.e] zegt dat de reden hiervoor is dat de ADC daar niet aanstaat. KLM steekt er nu veel tijd in en het gaat momenteel beter. Ook uit de INAD- verslagen komt naar voren dat het goed gaat met de aantallen. Wel een aantal opvallende zaken; namelijk meer [5.1.2.d]. Deze groepen worden in de gaten gehouden.

### 4. Trainingen

[5.1.2.e] meldt dat de ILO in Accra ziek is en er tijdelijk geen ILO is. Er wordt naar een tijdelijke oplossing hiervoor gekeken. Zodra die er is zal deze aan de relevante partijen bekend worden gemaakt. Er is momenteel ook geen ILO in Dubai. [5.1.2.e] neemt dit op afstand waar. [5.1.2.e] meldt dat de E-learning trainingsmodule beschikbaar is met tips en tools via de website. Begin januari begint de vertaling in het engels en frans. [5.1.2.e] heeft er naar gekeken en zal nog wat hick-ups bespreken met [5.1.2.e]

### 5. Terugkoppeling Schengenevaluatie

[5.1.2.e] meldt dat de Schengenevaluatie in 2015 maar liefst 78 aanbevelingen kende. Op 28 november jl heeft de Commissie het actieplan van Nederland afgerond. Dit is inclusief de aanbevelingen inzake de carriersancties. In 2020 wordt Nederland weer geëvalueerd inclusief het meerjarenprogramma. In 2019 is bekend of de buitengrenzen hierbij betrokken worden. [5.1.2.e] benadrukt dat het van belang is dat dan de juiste cijfers voorhanden zijn, omdat in 2015 juist de verstrekte niet kloppende cijfers veel ruis gaven. Het is dus belangrijk dat IND, KMar en OM dit samen goed van tevoren voorbereiden.

### 6. Evaluatie proces invoering ATV Cuba

Er heeft een evaluatie-bijeenkomst plaatsgevonden met BZ, DMB en IND over het proces invoering ATV. Er wordt hierover een nota gestuurd aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. In de nota wordt het advies gegeven het ATV voor Cubanen te handhaven. KLM zal voor een schriftelijke bijdrage zorgen welke aan de nota wordt gevoegd met haar standpunt over het ATV. Deze bijdrage is nog niet ontvangen.

[5.1.2.e] vraagt of er al gebruik is gemaakt door Cubanen in Angola van de coullance-regeling ten aanzien van biometrie bij de aanvraag van een ATV. BZ stelt deze specifieke groep Cubanen

namelijk in de gelegenheid een ATV te verkrijgen zonder biometrie. Reden hiervoor is dat zij al vóór de ingangsdatum van het ATV naar Angola waren afgereisd en dat het voor hen moeilijk is naar de Nederlandse ambassade af te reizen om biometrie af te staan. Afgesproken was dat KLM de namen en vluchtdata door zou geven aan BZ van de Cubaanse passagiers die hier gebruik van maken. BZ heeft echter nog niets ontvangen, terwijl de eerste reizen al in oktober stonden gepland. 5.1.2.e vraagt dit na bij 5.1.2.e

#### 7. Aanpassing bijlage 2 bij het MoU in het kader van de AVG

De voorgestelde toevoegingen in het kader van de AVG in bijlage 2 van het MoU worden besproken. De uitwisseling van gegevens door de Afdeling artikel 4 zaken met KLM blijft ongewijzigd. De informatie op passagiersnivo blijft gehandhaafd, zodat KLM gericht terug kan koppelen naar luchthavens van vertrek. Het merendeel van deze informatie wordt ook met de KLM gedeeld met de verzending van het proces-verbaal dat wordt opgemaakt. De leden van de werkgroep en van het INAD-overleg ontvangen deze informatie geanonimiseerd. De nationaliteit van de betreffende passagiers wordt wel vermeld.

5.1.2.e meldt dat hij op verzoek van de ILO-BO passagiersgegevens van geweigerde passagiers aan hen zal blijven versturen. Immers er is een duidelijke meerwaarde in de vermelding van de persoonsgegevens van de betreffende passagiers. Bovenstaande gegevensuitwisselingen worden als volgt in bijlage 2 onder par. 4.1 en par.4. 2 opgenomen:

#### 4. Informatie uitwisseling

- 4.1 Namens de Minister wordt aan de vervoerder een overzicht van luchthavens verstrekt waar vandaan de vervoerder structureel niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen heeft aangevoerd. *In dit overzicht worden tevens de namen van de betreffende passagiers vermeld. De vervoerder bewaart dit overzicht voor een periode van 2 jaar.*  
*Dit overzicht wordt zonder persoonsgegevens maar met vermelding van nationaliteit aan de leden van het INAD-overleg en aan de leden van de werkgroep verstrekt.*
- 4.2 De vervoerder verstrekt de voorzitter van de Werkgroep maandelijks per mail een overzicht dat per luchthaven aangeeft het aantal passagiers dat niet is vervoerd wegens het niet of onjuist gedocumenteerd zijn. De vervoerder verstrekt dit *overzicht per mail aan de IND ILO Back Office met daarbij de persoonsgegevens van de geweigerde passagiers. De ILO Back Office bewaart dit overzicht voor een periode van 4 weken.*

#### 8. Rondvraag

5.1.2.e vraagt of het onderzoek dat de Adviescommissie voor Vreemdelingenzaken uitvoert naar de rol van private partijen bij grensbewaking bij de werkgroep bekend is. 5.1.2.e beaamt dit en meldt dat hij binnenkort een gesprek hierover met de onderzoekers heeft.

5.1.2.e meldt dat hij met 5.1.2.e een training van Frontex heeft gegeven. Daar vertelde hij over de meerwaarde van gegevensdeling met KLM over trends en routes. Dit heeft een paar andere aanwezige landen er toe gezet dit ook te gaan doen.

#### Volgende vergaderdata 2019

Donderdag, 21 maart, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 13 juni, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 19 september, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 12 december, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

#### Actiepuntenlijst

| Nr | Actiepunt                           | Wie                                                                   | Svz                                                                                                                           | wanneer |
|----|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. | Bespreken train the trainersconcept | <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">5.1.2.e</span> | <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">5.1.2.e</span><br>bespreken toekomst van het train the trainersconcept | zsm     |

|    |                                                                                                                        |                      |                                                                                                                         |        |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 2. | Verstrekken van 10 opleidingsmappen aan <span>5.1.2.e</span> die identiek zijn aan de 10 eerder gedistribueerde mappen | <span>5.1.2.e</span> | De laatste 5 mappen zijn gereed. <span>5.1.2.e</span> neemt contact op met <span>5.1.2.e</span> en <span>5.1.2.e</span> | zsm    |
| 3. | Terugkoppeling hick-ups E-learningmodule                                                                               | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> neemt hierover contact op met <span>5.1.2.e</span>                                                 | zsm    |
| 4. | Organiseren van 2 terugkomdagen in 2019                                                                                | <span>5.1.2.e</span> | Voorgestelde terugkomdagen 27 juni en 19 december. <span>5.1.2.e</span> en <span>5.1.2.e</span> zullen reageren.        | 21 mrt |
| 5. | Sets valse/vervalste documenten distribueren en bruikleenovkt aanpassen.                                               | <span>5.1.2.e</span> | Bruikleenovereenkomst is aangepast. Set ligt klaar. KLM komt tekenen.                                                   | zsm    |
| 6. | Aangepaste toevoegingen in het kader van de AVG in bijlage 2                                                           | <span>5.1.2.e</span> | Wijzigingen doorvoeren in passages bijlage 2 voor akkoord werkgroep.                                                    | 21 mrt |
| 7. | Svz coulanceregeling Cubanen tav reizen met ATV zonder biometrie ATV                                                   | <span>5.1.2.e</span> | Hebben er al Cubanen in Angola gebruik van de regeling gemaakt?                                                         | zsm    |
| 8. | KLM levert bijdrage voor bewindspersonen BZ en J&V ijk evaluatie ATV plicht Cubanen.                                   | <span>5.1.2.e</span> | Bijdrage wordt aan bewindspersonen meegegeven bij nota over evaluatie-uitkomst ATV Cubanen                              | zsm    |
| 9. | <span>5.1.2.d</span>                                                                                                   | <span>5.1.2.e</span> | Zoeken naar juridische dekking voor KLM om deze pax te weigeren.                                                        | zsm    |

## Agenda Werkgroep MoU KLM/Staat

Datum: 21 maart 2019

Tijdstip: 10.00-11.30uur

Locatie: IND-Grenskantoor D-toren, 6<sup>e</sup> verdieping, vergaderzaal, Schiphol

### 1. Opening en mededelingen

### 2. Verslag vorig overleg en actiepunten

- Concept-verslag vorig overleg van 29 november (zie bijlage)

### 3. Cijfers & trends

- Art. 4 overzichten (zie bijlagen)
- Schone maandlijsten MoU KLM/Staat (zie bijlagen)
- Trends en Inad-verslagen (zie bijlagen). Evaluatie en stand van zaken (5.1.2.e)
- Lijst Trainingen ILO's (zie bijlage)
- Lijst geweigerde passagiers 2019 (zie bijlage)

### 4. Trainingen

- Actualisering en oplevering opleidingsmateriaal en beschikbaarheid E-Learningmodule (ECID)
- Evaluatie module train the trainers
- Planning en terugkoppeling terugkomdagen 2019
- Communicatie met ECID

### 5. Aanpassing bijlage 2 van het werkdocument MoU naar aanleiding van AVG

Voorstel toegevoegd (zie bijlage 2, onder par.4 )

### 6. Update Canadese en USA traveldocumenten

Verzoek van (5.1.2.e)

### 7. Rondvraag

### 8. Vergaderdata in 2019

|                          |                                   |
|--------------------------|-----------------------------------|
| Donderdag, 13 juni,      | van 10.00 tot 11.30 uur, Schiphol |
| Donderdag, 16 september, | van 10.00 tot 11.30 uur, Schiphol |
| Donderdag, 12 december,  | van 10.00 tot 11.30 uur, Schiphol |

## Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

22 maart 2019  
IND-Grenskantoor Schiphol

Aanwezig:

5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (ECID), 5.1.2.e (IND, voorzitter) en 5.1.2.e (IND, secretaris)

Afwezig:

5.1.2.e (OM), 5.1.2.e (ECID), 5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (KMar)

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. 5.1.2.e deelt mee dat 5.1.2.e het ILO- dossier bij DGM heeft overgenomen van 5.1.2.e. Hij stelt voor haar voor het volgende werkgroepoverleg uit te nodigen.

### 2. Verslag + actiepunten

Het verslag van 29 november 2018 wordt vastgesteld en de actiepunten geactualiseerd.

### 3. Cijfers & trends

De cijfers en INAD-overleggen worden doorgenomen. Er worden vooral vervalsingen of valse paspoorten aangetroffen in paspoorten van visumvrije landen. Ook wordt er gereisd door bijvoorbeeld 5.1.2.d op een gekocht paspoort van 5.1.2.d. Men is tevreden over de aantallen. Af en toe zijn het wat meer passagiers in een bepaalde categorie, maar dan betreft het gezinnen. Er is sprake van georganiseerde reizen uit 5.1.2.d met bijvoorbeeld 5.1.2.d die naar Amsterdam reizen. De ILO uit 5.1.2.d houdt hierover vinger aan de pols in 5.1.2.d. 5.1.2.e meldt dat de nieuwe KLM stationmanager in 5.1.2.d graag whats-appberichten ontvangt van de ILO 5.1.2.d met informatie over trends etc. 5.1.2.eeft dit door.

### 4. Trainingen

-Evaluatie train the trainers

Voorafgaand aan het werkgroepoverleg heeft de evaluatie van het train the trainers concept plaatsgevonden met 5.1.2.e. Deze trainingen hebben de afgelopen 5 jaar niet plaatsgevonden. Dit komt door gebrek aan capaciteit, gebrek aan mappen en fors verloop van personeel. De terugkomdagen werkten ook niet echt, omdat ze soms op het laatste moment werden afgezegd. De e-learningmodule kan hiervoor in de plaats komen en verder de normale trainingen van KLM en ILO's. 5.1.2.e stelt voor dat KLM en ILO BO aansluiten bij de ECID themadagen die in Apeldoorn worden gehouden. Deze zijn gepland voor 9 april en in november 2019. Deze dagen bestaan uit ongeveer 5 workshops. Ze worden ook gevolgd door gemeente-ambtenaren die met documenten te maken hebben. De WG-terugkomdagen op 27 juni en 19 december as kunnen gecombineerd worden met deze dagen. 5.1.2.e zegt dat het ECID na de zomer over 4 trainers beschikt. 5.1.2.e meldt dat het van belang is dat bekend is waar behoefte aan bestaat bij de terugkomdagen. Een update van trends is ook heel belangrijk om trainers op de hoogte te houden. Voorgesteld wordt dat eenmaal per kwartaal een pdf- bestand verspreid wordt met de laatste trends van ECID, KMar en KLM. KLM kan ze dan ook intern verspreiden, zodat grondpersoneel voor het inchecken hiervan op de hoogte is. Het ECID zal dit verzorgen. Ieder is het er over eens dat de genoemde train the trainers trainingen in bijlage 7 bij het MoU geschrapt kunnen worden.

- 5.1.2.e vertelt dat er binnenkort meer ILO trainingen gepland staan. Een aantal ILO's wordt over geplaatst naar andere posten.
- 5.1.2.e meldt desgevraagd dat er nog een Doc1 training gegeven kan worden voor de zomer als er minimaal 5 deelnemers zijn. 5.1.2.e gaat hiervoor zorgen.
- 5.1.2.e meldt dat de Nederlandse E-learning trainingsmodule werkt. De engelse is binnenkort beschikbaar. 5.1.2.e zal hier ook naar kijken. De inhoud zal identiek moeten zijn aan de nederlandse versie.
- Er wordt gesproken over de communicatie met het ECID die de laatste tijd te wensen overlaat. Het valt ILO BO op dat er geen reactie komt op mails en telefoontjes en dat 5 trainingsmappen na jaren wachten nog niet geleverd zijn. 5.1.2.e zegt dat dit komt doordat er te weinig formatie is. Binnenkort is er een nieuw afdelingshoofd die werk uit handen gaat nemen. 5.1.2.e zegt dat de

communicatie dan ook beter wordt. Het afdelingshoofd zal ook deel gaan nemen aan de werkgroep MoU KLM/Staat. [5.1.2.e] zal haar/zijn naam doorgeven aan [5.1.2.e]

## 5. Aanpassing bijlage 2 bij het MoU in het kader van de AVG

[5.1.2.e] licht de voorgestelde toevoegingen in het kader van de AVG in bijlage 2 van het MoU toe. De deelnemers gaan akkoord met de volgende aanpassing die in de bijlage wordt verwerkt:

### 4. Informatie uitwisseling

- 4.1 Namens de Minister wordt aan de vervoerder een overzicht van luchthavens verstrekt waar vandaan de vervoerder structureel niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen heeft aangevoerd. *In dit overzicht worden tevens de namen van de betreffende passagiers vermeld. De vervoerder bewaart dit overzicht voor een periode van 2 jaar.*  
*Dit overzicht wordt zonder persoonsgegevens maar met vermelding van nationaliteit aan de leden van het INAD-overleg en aan de leden van de werkgroep verstrekt [5.1.2.e]*
- 4.2 De vervoerder verstrekt de voorzitter van de Werkgroep maandelijks per mail een overzicht dat per luchthaven aangeeft het aantal passagiers dat niet is vervoerd wegens het niet of onjuist gedocumenteerd zijn. De vervoerder verstrekt dit *overzicht per mail aan de IND ILO Back Office met daarbij de persoonsgegevens van de geweigerde passagiers. De ILO Back Office bewaart dit overzicht voor een periode van 4 weken.*

## 6. Update Canadese reisdocumenten

[5.1.2.] heeft vanwege zijn afwezigheid bij het overleg schriftelijk input gegeven ten aanzien van de visumvereisten van Amerikaanse en Canadese reisdocumenten. [5.1.2.e] zegt dat ze de ontwikkelingen zal afwachten voor wat betreft de Canadese documenten zal afwachten. Voor luchtvaartmaatschappijen is het heel lastig om mee te werken. Daarbij is het aantal reisdocumenten ook nog heel erg gegroeid. En passagiers reizen ook met hun eigen paspoort dat het nog lastiger maakt. De Amerikaanse reisdocumenten zijn al visumvrij. Duitsland en België accepteren de Canadese documenten en daar zijn ze visumvrij. De verschillende documenten staan niet in de TIM vermeld. [5.1.2.e] wil graag dat [5.1.2.e] bespreekt dat de Canadese reisdocumenten van de lijst met visumvereisten kan. [5.1.2.e] zullen dit onderwerp opnemen met Buza.  
[5.1.2.] vraagt of er een actuele overzichtslijst met visumplichtige nationaliteiten bestaat. De bestaande lijst is aanwezig bij het LTC van de KMar. [5.1.2] zal deze opvragen en ook een kopie naar [5.1.2.e] sturen.

### Rondvraag

[5.1.2.e] merkt op dat het jammer is dat telkens dezelfde personen afwezig zijn bij het overleg. Het is juist van belang dat Buiza, OM en Staf KMar aanwezig zijn. [5.1.2.e] zal op verzoek van de aanwezigen de betreffende personen vragen de volgende keren weer aanwezig te zijn.  
[5.1.] vertelt dat hij door de rechtbank Haarlem als getuige is gehoord bij het proces tegen Turkish Airlines. Hij was hier niet goed op voorbereid door het OM. Afgesproken wordt dat hij of andere werkgroepleden bij een eventuele volgende keer contact opnemen met [5.1.2]. Zij kan dan navraag doen bij het OM. Zij is zelf door het OM uitvoerig bevraagd over de contacten in het verleden met Turkish Airlines over een eventueel MoU. Ook heeft ze vragen beantwoord over de voorwaarden die gelden voor een MoU.  
[5.1.2.e] vraagt of het OM weer een art.4 overleg kan organiseren, omdat dit al een tijd niet heeft plaatsgevonden. [5.1.2.] zal dit bij het OM navragen.

### Volgende vergaderdata 2019

Donderdag, 13 juni, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 19 september, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 12 december, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

### Actiepuntenlijst

| Nr | Actiepunt | Wie | Svz | wanneer |
|----|-----------|-----|-----|---------|
|----|-----------|-----|-----|---------|

|     |                                                                                                      |                      |                                                                                                                     |      |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1.  | Uitnodigen <span>5.1.2.e</span> voor volgende WG                                                     | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> h is de opvolger van <span>5.1.2.e</span> op het ILO-dossier                                   | zsm  |
| 2.  | <span>5.1.2.e</span> vraagt aan ILO Lagos om nieuwe KLM manager Accra in whatsapp-groep op te nemen. | <span>5.1.2.e</span> | Verzoek van <span>5.1.2.e</span>                                                                                    | zsm  |
| 3.  | Nieuw afdelingshoofd ECID uitnodigen voor WG                                                         | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> geeft naam nieuw afdelingshoofd door aan <span>5.1.2.e</span>                                  | zsm  |
| 4.  | Terugkoppeling hick-ups E-learningmodule engels                                                      | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> neemt hierover contact op met <span>5.1.2.e</span>                                             | zsm  |
| 5.  | Organiseren van DOC1 training voor zomervakantie                                                     | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> gaat er voor zorgdragen dat er 5 deelnemers zijn                                               | zsm  |
| 6.  | Organiseren van 2 terugkomdagen in 2019                                                              | <span>5.1.2.e</span> | Voorgestelde terugkomdagen 27 juni en 19 december.                                                                  | zsm  |
| 7.  | Sets valse/vervalste documenten distribueren en bruikleenovkt aanpassen.                             | <span>5.1.2.e</span> | Bruikleenovereenkomst is aangepast. Set ligt klaar. KLM komt tekenen.                                               | zsm  |
| 8.  | Aanpassen overzicht trainingen in bijlage 7 bij het MoU                                              | <span>5.1.2.e</span> | Train the trainer trainingen worden geschrapt                                                                       | zsm  |
| 9.  | Organiseren van art.4 overleg met OM, IND GK, SUA en Art.4 zaken KMar                                | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> vraagt <span>5.1.2.e</span> (OM) om dit overleg weer te organiseren                            | zsm  |
| 10  | Verzenden van Alerts met trends over valse/vervalste documenten impostors etc                        | <span>5.1.2.e</span> | Het ECID zal deze trends 4x per jaar in een PDF bestand mailen aan ILO BO en KLM.                                   | juni |
| 11  | <span>5.1.2.d</span>                                                                                 | <span>5.1.2.e</span> | Zoeken naar juridische dekking voor KLM om deze pax te weigeren.                                                    | zsm  |
| 12. | Aanwezigheid OM, Buiza en Staf Kmar bij het overleg gewenst                                          | <span>5.1.2.e</span> | De betreffende instanties zijn vaak afwezig. <span>5.1.2.e</span> zal vragen of zij weer deelnemen aan het overleg. | zsm  |
| 13. | Lijst visumplichtige nationaliteiten voor Afd.art.4 zaken                                            | <span>5.1.2.e</span> | <span>5.1.2.e</span> vraagt deze lijst op bij het Ecid en verstuurt deze ook aan <span>5.1.2.e</span>               | zsm  |

## Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

13 juni 2019  
IND-Grenskantoor Schiphol

### Aanwezig:

5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND, voorzitter), 5.1.2.e (OM), 5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (IND) en 5.1.2.e (IND, secretaris)

### Afwezig:

5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (ECID), 5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (IND)

## 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. Er volgt een korte voorstelronde.

5.1.2.e is een nieuwe medewerker ILO-BO en 5.1.2.e wordt de nieuwe ILO in Johannesburg.

5.1.2.e is medewerker op het IND-Grenskantoor.

## 2. Verslag + actiepunten

In tegenstelling tot hetgeen in het verslag van 22 maart 2019 is gemeld zal het afdelingshoofd van ECID niet deelnemen aan de werkgroep, dat blijven 5.1.2.e meldt dat zij de voorgestelde aanvullingen in bijlage 2 (par.5 van het verslag) heeft voorgelegd aan de afdeling juridische zaken van de KMar. Voor het overige is het verslag goedgekeurd en zijn de actiepunten geactualiseerd. Naar aanleiding van het verslag wordt gesproken over het getuigenverhoor.

5.1.2.e meldt dat het OM geen contact op mag nemen met een getuige en zij een getuige zeker niet mag voorbereiden voor een getuigenverhoor. Dit zou tot ongewenste beïnvloeding kunnen leiden. Er zal voorafgaand aan een getuigenverhoor geen overleg met het OM kunnen plaatsvinden.

5.1.2.e meldt dat steeds meer advocaten verweer voeren met een beroep op het gelijkheidsbeginsel. Zij vinden de overeenkomst tussen de Staat en de KLM (en de daarmee gepaard gaande marge waarbinnen het OM niet tot vervolging overgaat) onrechtvaardig en hebben allerlei onderzoekswensen. Het is vervelend, maar dat kan inderdaad betekenen dat er een oproep voor een getuigenverhoor komt of andere informatie moet worden opgevraagd. Er wordt afgesproken dat in het geval van toekomstige oproepen 5.1.2.e worden geïnformeerd en diegene zal bijpraten. Er bestaat ook de mogelijkheid dat de voorzitter stand-by staat in het geval van vragen over de geschiedenis en voorwaarden van het MoU. 5.1.2.e kan dat voorstellen aan de rechtbank. 5.1.2.e vertelt dat de rechter de betreffende zaak waarin 5.1.2.e moest getuigen ongegrond heeft verklaard, maar de advocaat is in beroep is gegaan. Op 11 juli is er een themaregiezitting bij het Hof in Amsterdam. Mogelijk worden er dan weer getuigen gehoord naar aanleiding van de onderzoekswensen van de advocaat. Gelijke zaken worden in afwachting van de uitspraak van het Hof aangehouden.

De verzending van de Alerts wordt besproken naar aanleiding van het verslag 5.1.2.e en ILO BO ontvangen deze wel. Soms zijn in de Alerts trends opgenomen. Het is niet duidelijk of 5.1.2.e op de verzendlijst staat. Marleen kijkt dit na.

## 3. Cijfers & trends

De cijfers en INAD-overleggen worden doorgenomen. 5.1.2.e zegt dat de cijfers laag zijn en KLM het heel goed doet. 5.1.2.e zegt dat er onduidelijkheid is over de definitie van staatloze 5.1.2.d Er wordt nu door de Directie Migratiebeleid naar een definitie gekeken. Alle 5.1.2.d die op Schiphol landen vragen asiel aan. KLM weigert ze tenzij ze een Schengenvisum hebben of ervoor met KLM/AF hebben gevlogen. Er proberen nog veel 5.1.2.d naar 5.1.2.d te reizen vaak met een speciaal paspoort. 5.1.2.d worden ook geweigerd. Dit jaar is er nog maar één Dubbel Schengenzaak geweest. 5.1.2.e licht de lijst geweigerde passagiers toe en er worden nog steeds veel passagiers geweigerd in 5.1.2.d

5.1.2.d In 5.1.2.d is bijna alles op profiel. Aeroflot neemt daar vandaan veel passagiers mee via 5.1.2.d naar 5.1.2.d

## 4. Trainingen

- De bruikleenovereenkomst is nog niet getekend. Eerst moet het OM voor alle in beslag genomen documenten die gebruikt gaan worden een machtiging van de recherche-officier krijgen om ze te onttrekken aan het verkeer. Dit betekent dat de trainingset ook niet zomaar uitgebreid kan worden

met andere documenten. Een machtiging voor het betreffende document is dan nodig. Dit kan snel gedaan worden. Afgesproken wordt dat het ECID bij 5.1.2.e doorgeeft voor welke documenten zij een machtiging nodig heeft en 5.1.2.e deze dan voorlegt aan de recherche-officier.

-Evaluatie train the trainers

5.1.2.e zullen nog kijken naar het voorstel van aanpassing van bijlage 7 waarin het "train the trainers" onderdeel geschrapt wordt.

5.1.2.e vertelt dat er binnenkort meer ILO trainingen gepland staan.

5.1.2.e meldt dat de Engelse versie van de E-learning trainingsmodule bijna klaar is en dan verspreid wordt. 5.1.2.e zal bij 5.1.2 navragen of de themadagen ook voor KLM toegankelijk zijn.

## 5. Gebruik Whatsapp in adviezen aan luchtvaartmaatschappijen

5.1.2.e licht toe dat het gebruik van whatsapp steeds meer problemen geeft in verband met de AVG. In Nederland wordt Signal gepromoot. Maar hoe doen we dit buiten Nederland? De nota hierover is bij de IND de lijn in, maar dit duurt lang. Voorlopig wordt Signal gebruikt. Informatie per mail uitwisselen is veilig. Het knelpunt is ook binnen J&V neergelegd in het kader van de ILO-Verordening. 5.1.2.e zal navragen hoe KLM hiermee omgaat en eventuele informatie hieromtrent delen.

## 6. Agendapunten Stuurgroep MoU/KLM Staat

Er zal in september as weer een bijeenkomst van de Stuurgroep plaatsvinden. 5.1.2.e vraagt of er agendapunten zijn. 5.1.2.e stelt voor de Stuurgroep te informeren over de thema-zitting bij het Hof en over de onderzoekswensen van de rechtbank/Hof en het beroep op gelijkheidsbeginsel waarmee er druk staat op het MoU.

## 7. Rondvraag

5.1.2.e meldt dat de Visumcode is geaccordeerd en dat deze in december inwerking treedt. Voor KLM is deze interessant. 5.1.2.e zal een overzicht met de belangrijkste wijzigingen verspreiden wanneer deze beschikbaar is. Hij zal ook de informatie over de nieuwe Schengenvismasticker binnen de werkgroep verspreiden. 5.1.2.e vertelt verder dat de Brexit grote gevolgen heeft voor Schiphol als hub-luchthaven. Tot op heden zijn derdelanders met een verblijfstitel van het VK vrijgesteld van de transitvisumplicht. Na de Brexit zal deze regel waarschijnlijk verdwijnen. Nederland maakt zich er hard voor dat deze groep derdelanders ook na de Brexit geen transitvisum nodig heeft. Vooral nog heeft Nederland niet genoeg medestanders binnen de EU voor dit standpunt. Voor Frankrijk zal voortdurend van de regel ook interessant zijn zeker gelet op de hub luchthaven Parijs en de belangen van Air France.

## Volgende vergaderdata 2019

Donderdag, 19 september, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 12 december, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

## Actiepuntenlijst

| Nr | Actiepunt                                                                                       | Wie     | Svz                                                                                                              | wanneer |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. | Uitnodigen 5.1.2.e voor volgende WG                                                             | 5.1.2.e | 5.1.2.e is de opvolger van 5.1.2.e op het ILO-dossier, zij wordt uitgenodigd voor overleg van 19 september 2019. | zsm     |
| 2. | Aanpassing bijlage 2 bij het MoU ihk van de AVG                                                 | 5.1.2.e | 5.1.2.e legt deze passage alsnog voor aan juridische zaken KMar                                                  | zsm     |
| 3. | Persoonsgegevens doorgeven per whatsapp wordt lastig ivm schending bescherming persoonsgegevens | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt binnen KLM of naar oplossing wordt gezocht om whatsapp te vervangen door een veiliger app.        | Sept19  |

|     |                                                                               |         |                                                                                                          |     |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.  | Trainingsmappen kunnen eventueel geleverd worden op USB-stick                 | 5.1.2.e | 5.1.2.e vraagt na bij teamleider training ECID of mappen op USB-stick kunnen.                            | zsm |
| 5.  | Deelname door KLM aan themadagen                                              | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt of KLM deel mag nemen aan ECID themadagen in Apeldoorn                                    | zsm |
| 6.  | Organiseren van 2 terugkomdagen in 2019                                       | 5.1.2.e | Voorgestelde terugkomdagen 27 juni en 19 december.                                                       | zsm |
| 7.  | Documenten ihk van bruikleenovk machtigen voor het onttrekken aan het verkeer | 5.1.2.e | 5.1.2.e geven door aan 5.1.2.e voor welke documenten een machtiging nodig is.                            | zsm |
| 8.  | Sets valse/vervalste documenten distribueren en bruikleenovk aanpassen.       | 5.1.2.e | Bruikleenovereenkomst wordt aangepast ter ondertekening. 5.1.2.e neemt contact op met 5.1.2.e (ECID).    | zsm |
| 9.  | Aanpassen overzicht trainingen in bijlage 7 bij het MoU                       | 5.1.2.e | Train the trainer trainingen worden geschrapt. Voorstel moet nog bekeken worden door 5.1.2.e             | zsm |
| 10. | Versturen informatie over Schengenvismsticker                                 | 5.1.2.e | 5.1.2.e stuurt informatie aan WG over nieuwe sticker.                                                    | zsm |
| 11. | Verzenden van Alerts met trends over valse/vervalste documenten impostors etc | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt of 5.1.2.e op de verzendlijst staat.                                                      | zsm |
| 12. | 5.1.2.d                                                                       | 5.1.2.e | Zoeken naar juridische dekking voor KLM om deze pax te weigeren. 5.1.2 vraagt bij 5.1.2.e naar follow up | zsm |
| 13. | Stuurgroepbijeenkomst in september. Agendapunten gevraagd.                    | allen   | Eventuele agendapunten mailen naar 5.1.                                                                  | aug |

# JAARRAPPORTAGE CONVENANT STAAT DER NEDERLANDEN EN DE KLM

---

## **2018**

# Inhoudsopgave

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Inhoudsopgave                               | 2  |
| Inleiding                                   | 3  |
| Evaluatie doestellingen KLM                 | 4  |
| Ondernomen acties                           | 6  |
| 3.1 Categorie 1, sub c Dubbel-Schengenzaken | 6  |
| 3.2 Monitoringsmissie                       | 7  |
| 3.3 Trainingen                              | 7  |
| 3.4 Overige acties KLM                      | 9  |
| 3.5 Overzichten                             | 10 |
| 3.6 Overige acties overheid                 | 10 |

## 1. Inleiding

Op 24 januari 2000 is tussen de Staat der Nederlanden en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. een Memorandum of Understanding (MoU) gesloten. De geldigheidsduur van het MoU is begin 2018 voor de zesde maal verlengd voor de duur van drie jaar. Met dit Memorandum wordt beoogd de aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen naar een Nederlandse luchthaven terug te dringen middels een gezamenlijke aanpak, opdat strafrechtelijke handhaving niet aan de orde hoeft te komen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige MoU zijn de volgende:

- De onder- en bovengrens van de aanvoer van ongedocumenteerde en onjuist gedocumenteerde vreemdelingen zijn ten aanzien van alle categorieën met ongeveer 10% verlaagd. Tevens is bepaald dat de Werkgroep jaarlijks bekijkt of deze grenzen aanpassingen behoeven zowel naar beneden als naar boven. Ten aanzien van categorie 1 is tevens artikel 6 van de Schengengrenscore van toepassing waarin is opgenomen dat het reisdocument geldig is tot minstens 3 maanden na de datum van vertrek uit het Schengengebied en is afgegeven in de voorafgaande tien jaar.
- De monitoring missie zal voortaan alleen plaatsvinden als er op grond van diverse trends of ontwikkelingen behoefte is om een luchthaven of meerdere luchthavens te bezoeken.
- In het hoofdstuk trainingen is opgenomen dat het de doelstelling is om te werken met actueel en up to date trainingsmateriaal dat waar mogelijk goed aansluit op de praktijksituatie van de diverse luchthavens.
- Het Protocol verwijtbare cat. 3 zaken is geactualiseerd ten aanzien van het onderkennen van valse en vervalste reisdocumenten en/of valse en vervalste visa, welke bij aankomst op een luchthaven in Nederland door de Falsificaten Schiphol Desk in beslaggenomen zijn.

Hieronder treft u de jaarrapportage over het jaar 2018 aan inzake dit convenant tussen de Staat der Nederlanden en de KLM.

## 2. Evaluatie doelstellingen KLM

In 2018 is de KLM eveneens onder de gestelde targets (ondergrenzen) gebleven en zijn er daarom geen zaken doorgestuurd naar het Openbaar Ministerie.

### Categorie 1 (visumzaken)

5.1.2.f

### Categorie 2 (afschrijfplicht)

5.1.2.f

### Categorie 3 (valse/vervalste documenten)

5.1.2.f

#### Toelichting

Categorie 1: Vreemdelingen die zich voor inreis melden bij een vaste controlebalie van de Koninklijke Marechaussee waarbij wordt geconstateerd dat het (voor het opgegeven reisdoel) benodigde visum (A,C of D) ontbreekt. Hieronder vallen ook de gevallen waarin geconstateerd wordt dat het reisdocument of het visum verlopen is. Sinds 2015 zijn de zogenaamde 'Dubbel-Schengen' zaken niet meer onder categorie 1 ondergebracht maar worden zij apart geregistreerd.

Categorie 2: Ongedocumenteerde vreemdelingen afkomstig van één van de luchthavens waarvoor de afschriftplicht geldt, die hetzij door een ambtenaar belast met de gatecontrole worden begeleid naar een vaste controlebalie hetzij zich melden bij een vaste controlebalie, maar waarvan geen afschrift van het reisdocument kan worden overgelegd. Dit aantal is in heel 2018 laag gebleven.

Categorie 3: Dit is voor het MoU de belangrijkste categorie, omdat het over de volgende vreemdelingen gaat:

- Ongedocumenteerden die afkomstig zijn van een luchthaven waarvoor de afschriftplicht niet geldt;
- Vreemdelingen ten aanzien waarvan op de luchthaven van vertrek door of namens de Nederlandse overheid aan de vervoerder individueel een negatief advies is uitgebracht, maar in weerwil hiervan toch door de vervoerder naar Nederland zijn vervoerd.
- Ongedocumenteerden waarvan een afschrift van de reisdocumenten is overgelegd waaruit blijkt dat het document en/of het visum vals of vervalst is;

- Vreemdelingen die in het bezit zijn van een vals/vervalst reisdocument of een reisdocument voorzien van een vals/vervalst visum, gerelateerd aan de gevolgde reisroute.

Dit zijn ook vaak vreemdelingen die een aanvraag doen tot het verlenen van een verblijfsvergunning asiel voor bepaalde tijd. Ook deze aantallen zijn in 2018 ver onder de quota gebleven.

Categorie 4: Dit betreffen niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen die op een Nederlandse luchthaven arriveren ten aanzien waarvan door de vervoerder onvoldoende voorzorg in acht is genomen, anders dan bedoeld in de categorieën I, II of III. Van onvoldoende voorzorg door de vervoerder wordt gesproken indien namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid de vervoerder schriftelijk aanwijzingen zijn gegeven om extra voorzorgmaatregelen te nemen voor de controle voorafgaand aan het vertrek naar Nederland inzake een bepaalde groep reizigers, die als risicogroep wordt aangemerkt en personen uit deze groep desondanks door vervoerder naar Nederland worden vervoerd, zonder dat deze voorzorgsmaatregelen in acht genomen zijn. Het is nog nooit voorgekomen dat deze aanwijzing is gegeven. Daarom is deze categorie niet in een grafiek weergegeven.

### **3. Ondernomen acties**

#### **3.1 Categorie 1, sub c Dubbel-Schengen**

Vanaf 1 januari 2015 is een wijziging doorgevoerd ten aanzien van de categorie 1, sub C zaken. Vreemdelingen waarvan wordt geconstateerd dat het C-visum ontbreekt voor een doorreis over het Schengengrondgebied naar een eindbestemming buiten Schengen, of als het aantal binnenkomsten (of verblijfsdagen) van een verleend C-visum voor verblijf op het Schengengrondgebied is opgebruikt als gevolg van een hierboven genoemde doorreis, worden aangemerkt als Dubbel-Schengen zaken. Dit doet zich bijvoorbeeld voor als een andere vlucht c.q. reisroute wordt afgelegd dan was geboekt. Te denken valt ook aan die gevallen waarin geen visum was aangevraagd en men na aankomst op Schiphol doorreist naar een andere luchthaven en vandaar het Schengengebied weer verlaat. De KLM draagt wél zorg voor het verder reizen van deze vreemdelingen.

Deze specifieke gevallen worden geregistreerd onder categorie I, C II. Deze categorie valt buiten de werking van de quota voor zover de KLM zorgdraagt voor het verder reizen van deze vreemdelingen. Indien deze vreemdelingen niet verder reizen worden deze wel meegerekend voor het quotum. Ook de overige zaken waarin een (geldig) C-visum ontbreekt, worden meegerekend voor het quotum (categorie 1). Er is afgesproken dat deze clause wordt gemonitord. Dit gebeurt in het zogenaamde inadmissibles-overleg tussen KLM, het IND- Grenskantoor en KMar. De bevindingen van het inadmissibles-overleg worden ieder kwartaal besproken in het overleg van de Werkgroep MoU. Uit de monitoring blijkt dat er sprake is van een flinke daling van het aantal Dubbel-Schengenzaken in vergelijking met voorgaande jaren. Dit aantal bedroeg 79 zaken in 2016, 29 zaken in 2017 en is in 2018 verder gedaald naar 16 zaken. De dalende trend van het aantal Dubbel-Schengenzaken is mede te danken aan de introductie door KLM van het Automatic

Documents Check (ADC) systeem begin 2016. Dit systeem is in 2018 verder verfijnd met het er uit filteren van visa die ten tijde van het vertrek nog niet geldig zijn.

### 3.2 Monitoring missie

In 2018 heeft er geen monitoring missie plaatsgevonden, omdat er geen sprake was van één of meerdere specifieke luchthavens met bijzondere knelpunten in het kader van het MoU. Een monitoring missie vindt enkel plaats indien de werkgroep besluit op grond van diverse trends of ontwikkelingen dat er behoefte is om een luchthaven of verschillende luchthavens te bezoeken.

### 3.3 Trainingen

In 2018 is er aandacht geweest voor het trainingsmateriaal dat nog aangevuld moest worden met 5 trainingsmappen. De trainingsmappen bestaan uit opleidingsmateriaal ten aanzien van vervalsingen, profiling, inkt- en echtheidskenmerken en voorbeelden van valse en vervalste documenten. Het ECID heeft in 2018 de ontwikkeling van een E-Learningmodule documenten afgerond. Deze module zal door KLM en IND worden gebruikt voor trainingsdoeleinden gericht op de eerstelijns controle. Er volgt nog een vertaling in het engels en frans.

Het ECID geeft haar ervaringen en de meest recente ontwikkelingen door via de zogenaamde terugkomdagen die een paar keer per jaar worden georganiseerd voor ILO BO en KLM. Deze terugkomdagen hebben in 2018 niet plaatsgevonden. De geplande terugkomdag werd uitgesteld naar 2019.

In 2017 was het plan in gang gezet om ten behoeve van trainingen te kunnen werken met authentieke valse en vervalste reisdocumenten die tenminste 5 jaar uit de roulatie zijn. De KLM en IND hadden hierom verzocht omdat dit heel nuttig is om te gebruiken tijdens de trainingen. ECID heeft de USB-sticks met afbeeldingen van valse en vervalste documenten uitgereikt. Het OM heeft ten aanzien van het gebruik van deze USB-sticks een bruikleenovereenkomst opgesteld ter ondertekening door KLM en ILO Back Office.

De KMar heeft net als in de voorgaande jaren in 2018 geen trainingen verzorgd. KLM heeft zelf in haar trainingen van 2018 voorzien, in combinatie met de trainingen van de Immigration Liaison Officers (ILO's) van de IND. In 2018 heeft KLM de volgende luchthavens getraind op de onderwerpen Schengen-regels, **5.1.2.d** valsheidskenmerken en impostors:

Januari: **5.1.2.d**

Maart:

April:

Mei:

Juli:

Sept :

Nov: 5.1.2.d

In 2018 hebben de ILO's trainingen verzorgd in hun eigen standplaats of in hun regio. Dit betreffen trainingen aan de KLM en trainingen aan de KLM in combinatie met andere partijen. Hieronder een overzicht van de trainingen:

| Locatie            | Wanneer | Wat | Overige |
|--------------------|---------|-----|---------|
| 5.1.2.f en 5.1.2.d |         |     |         |

5.1.2.f en 5.1.2.d

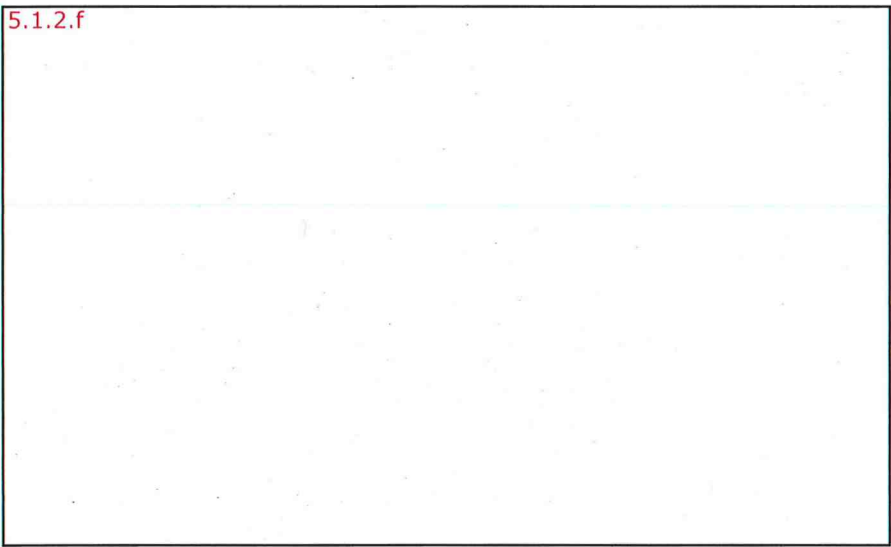
### **3.4 Overige acties KLM**

- KLM en Air France beschikken op verschillende stations over apparatuur om uitvoering en opvolging te geven aan de afschriftplicht, conform de lijst afschriftplichtige luchthavens (categorie 2).
- Er vindt een directe terugkoppeling plaats van KLM Schiphol aan de buitenstations inzake geweigerde passagiers.
- Het in 2016 in gebruik genomen Automatic Documents Check systeem (ADC ) is verder verfijnd. Het systeem filtert er nu ook visa uit die nog niet geldig zijn op het moment van vertrek. Het systeem werpt haar vruchten af hetgeen o.a resulteert in een flinke afname van het aantal Dubbel-Schengen passagiers.

- **3.5 Overzichten**

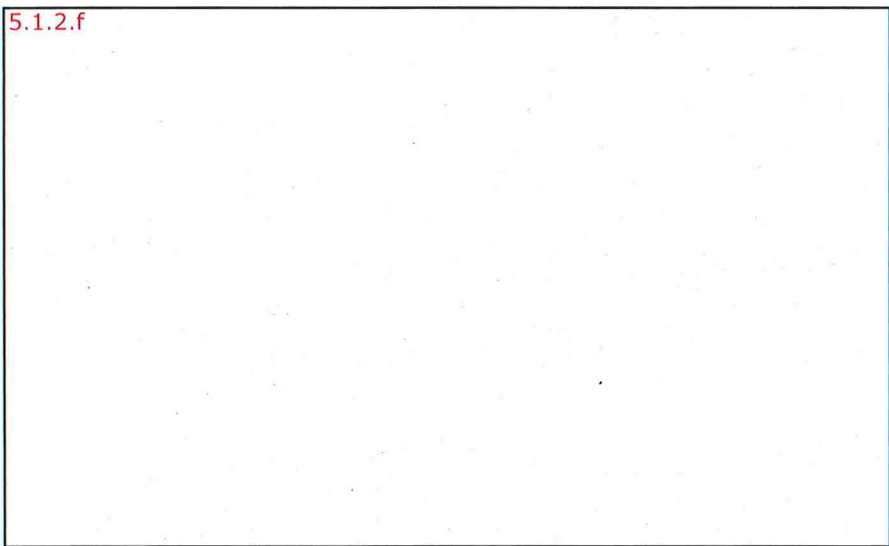
Top 10 KLM stations met de meeste processen verbaal over categorie 1,2 en 3 zaken.

5.1.2.f



Top 10 KLM stations met het hoogste aantal geweigerde passagiers voor de vlucht.

5.1.2.f



## **3.6 Overige acties overheid**

-**De Stuurgroep** is in juni 2018 bijeen geweest om lopende zaken te bespreken en kennis te maken met de nieuwe voorzitter 5.1.2.e De Stuurgroep stond stil bij de historie van het MoU en de goede onderlinge samenwerking de afgelopen jaren. De wijzigingen in de werkbijlagen bij het zesde MoU werden kort besproken (zie onder inleiding). De Stuurgroep was vijf jaar niet bijeen gekomen, omdat de voorgaande keer (september 2013) was besloten om slechts een Stuurgroep te organiseren indien daar noodzaak toe bestaat. Alle aanwezigen waren het echter eens om vaker bijeen te komen en hebben besloten om medio 2019

een volgende Stuurgroep te organiseren. Tijdens deze Stuurgroep zullen lopende ontwikkelingen en mogelijke aanpassingen van de quota in 2019 worden besproken.

Tijdens het agendapunt trainingen gaf KLM aan dat het "train the trainers" concept moeilijk uitvoerbaar is vanwege een gebrek aan trainers en verloop van personeel. In de werkgroep zal verder besproken worden of deze training gehandhaafd blijft.

5.1.2.d

Verder werd er uitvoerig stil gestaan bij de invoering van het luchthaventransitvisum voor Cubanen op 28 januari 2018.

5.1.2.d

De invoering van de maatregel heeft per direct geleid tot een stop in de instroom van Cubaanse asielzoekers op Schiphol. KLM gaf aan dat zij door de maatregel veel (bonafide) Cubaanse passagiers met name uit Mozambique en het Midden-Oosten heeft verloren en het een grote verliespost voor haar is. Er werd afgesproken dat de maatregel wordt geëvalueerd en dat de werkgroep hier het voortouw in neemt. De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de Minister van Buitenlandse Zaken worden over de uitkomsten ingelicht.

**-Het INAD-overleg:** Op operationeel niveau, is er een maandelijks overleg tussen KLM, IND en KMar met betrekking tot de opgemaakte processen verbaal, alsmede trends en opvallende routes. Het INAD-overleg monitort en bespreekt de Dubbel Schengenzaken. Dit aantal is enorm gedaald in 2018.

**-De Werkgroep:** Op beleidsmatig niveau, is er een driemaandelijks overleg van de werkgroep MoU (KLM, IND, KMar, ECID, OM en BZ) o.a. met betrekking tot de effectmeting van het MoU, trainingen en eventuele knelpunten en Europese regelgeving.

Gebruikmakend van de contacten en informatie uit de werkgroep is veel aandacht besteed aan de bezwaren van KLM tegen de invoering van het luchthaventransitvisum voor Cubanen. Het luchthaventransitvisum is eind 2018 conform de afspraak in de Stuurgroep door BZ en de IND in samenwerking met de Directie Migratiebeleid van het Ministerie van Justitie en Veiligheid geëvalueerd. De bevindingen waren dat deze visumplicht de instroom van asielzoekers heeft gestopt en dat het nu om verschillende redenen niet opportuun is om deze nu op te heffen. De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de Minister van Buitenlandse Zaken zijn over de uitkomsten ingelicht en geadviseerd om deze visumplicht voorlopig te handhaven. Dit advies is overgenomen. De werkgroep is over de uitkomsten van de evaluatie op de hoogte gesteld.

5.1.2.d

5.1.2.d

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:**  
**Onderwerp:** FW: Art 4 VW WJSG  
**Datum:** maandag 25 november 2019 11:22:41

Hoi 5.1.2.e ti, ik houd je op de hoogte, gr 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e  
**Verzonden:** maandag 25 november 2019 9:16

**Aan:** 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e

5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Art 4 VW WJSG

Hoi 5.1.2.e, ik blijf ook graag op de hoogte. 5.2.1

5.2.1

5.2.1 De usp in de zaak WJ zal van invloed zijn in het appel. Wanneer wordt deze usp verwacht? Gr 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 22 november 2019 12:37

**Aan:** 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e

5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Art 4 VW WJSG

Hallo 5.1.2.e,

Bedankt voor je bericht. Ben benieuwd hoe dit zich verder ontwikkelt, ik hou je op de hoogte als ik wat hoor of als er nieuwe zaken zijn.

Groeten 5.1.2.e.

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 22 november 2019 10:34

**Aan:** 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Art 4 VW WJSG

Dag 5.1.2.e

Het is zeker zorgelijk dat het OM niet ontvankelijk is verklaard vanwege schending van het gelijkheidsbeginsel.

Zojuist heb ik deze ontwikkeling doorgegeven aan mijn contactpersoon bij het PAG, 5.1.2.e

5.1.2.e aan de beleidsofficier van Noord-Holland, 5.1.2.e en aan mijn collega in Brabant, 5.1.2.e. Appel lijkt mij nodig. Wij zullen binnen het OM afstemmen hoe en door wie deze ontwikkeling wordt opgepakt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Openbaar Ministerie

Arrondissementsparket Noord-Holland

Afdeling Interventies en Onderzoeken

Simon de Vrieshof 1, 2019 HA Haarlem

Postbus 601, 2003 RP Haarlem

5.1.2.e

[www.om.nl](http://www.om.nl)

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** vrijdag 22 november 2019 9:50

**Aan:** 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** FW: Art 4 VW WJSG

Hallo 5.1.2.e

Opvallende uitspraak bij Eindhoven Airport. Dit is wel iets om te bespreken in het landelijk overleg maar is er een landelijk OM-vertegenwoordiger bij met wie we het hier over kunnen hebben? De uitspraak vormt een risico voor Nederland.

Groeten 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: vrijdag 22 november 2019 09:43

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

CC: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: Art 4 VW WJSG

Dag allen,

WJSG

WJSG

WJSG, De verdediging heeft hierbij aangehaald dat er sprake is van rechtsongelijkheid omdat de KLM niet vervolgd wordt voor de art 4 VW zaken i.v.m. de MOU die de KLM heeft. WJSG heeft de mogelijkheid van een MOU (nog) niet gehad.

Uitspraak: OM Niet ontvankelijk wegens gelijkheidsbeginsel

Het OM gaat zich beraden of hoger beroep wordt aangetekend.

Aangezien dit mogelijk consequenties voor de KMar kan hebben voor wat betreft de art 4 VW zaken wil ik dit onder de aandacht brengen.

Wij blijven uiteraard deze zaak op de voet volgen en houden jullie op de hoogte.

**Met vriendelijke groet,**

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

## Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

19 september 2019  
IND-Grenskantoor Schiphol

### Aanwezig:

5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND, voorzitter), 5.1.2.e (OM), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (IND, voorzitter) en 5.1.2.e (IND, secretaris)

### Afwezig:

5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (ECID),

## 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. 5.1.2.e meldt dat 5.1.2.e Directie Migratiebeleid was uitgenodigd voor de werkgroep, maar zich helaas weer heeft afgemeld. 5.1.2.e geeft een terugkoppeling van de Stuurgroep die op 4 september 2019 plaatsvond. Er is onder meer gesproken over 5.1.2.d de nieuwe Schengenvismastickers, gevolgen van de Brexit en de reden van afzeggen van de terugkomdagen door het ECID. Tijdens de Stuurgroep meldde de KMar dat de reden hiervan was dat er niet voldaan werd aan het minimum deelnemersaantal van 7 personen. Dit aantal is nodig in verband met het uitnodigen van externe sprekers. 5.1.2.e merken op dat zij niet bekend zijn met dit minimumvereiste. Het doel van de terugkomdagen is om kennis te vergroten en onderling trends uit te wisselen. Dit kan ook gebeuren door gezamenlijk een dag te plannen bij Buro Falsificaten. Er behoeven dan geen externe sprekers uitgenodigd te worden en is er geen minimaal aantal personen nodig. 5.1.2.e stelt dit voor aan het ECID. Het verslag van de Stuurgroep wordt binnenkort ter informatie verzonden aan de werkgroep na akkoord van het verslag door alle Stuurgroepleden.

## 2. Verslag 13 juni 2019 en actiepunten

5.1.2.e heeft een aantal (tekstuele) opmerkingen bij het verslag die worden verwerkt. 5.1.2.e vraagt of er een kans bestaat dat hij nogmaals wordt opgeroepen voor een getuigenverhoor. 5.1.2.e geeft aan dat de verdediging meer beleidsmatig informatie wil hebben en dat zij de naam van 5.1.2.e heeft doorgegeven als voorzitter van de Werkgroep. Zij verwacht niet dat 5.1.2.e weer wordt opgeroepen. Naar aanleiding van de actiepunten merkt 5.1.2.e op dat het hem bevreemdt dat er nog geen specimen is van de nieuwe visumsticker. 5.1.2.e merkt op dat de eerste vervalsingen hiervan al ontdekt zijn. Er is een specimen nodig van de visumsticker met specifieke Nederlandse kenmerken. 5.1.2.e zal navraag doen bij 5.1.2.e meldt dat KLM nu naar Signal kijkt voor onderlinge communicatie. ILO BO heeft aan het ministerie van J&V nagevraagd of AVG ook geldt voor lokale bedrijven buiten EU die persoonsgegevens verzenden. 5.1.2.e zegt dat het zonder appberichten heel lastig wordt. Een mogelijkheid is om iedere avond appberichten te verwijderen. Voor het overige is het verslag goedgekeurd en zijn de actiepunten geactualiseerd.

## 3. Cijfers & trends

De cijfers en INAD-overleggen worden doorgenomen. 5.1.2.e zegt dat de cijfers laag zijn en KLM het heel goed doet. Er zijn geen bijzonderheden. Indien er incidenten zijn met categorie 3 zaken neemt KLM direct actie om herhaling te voorkomen. Bij categorie 1 zaken is er vooral sprake van dat passagiers te vroeg inreizen en het visum nog niet geldig is. 5.1.2.e zegt dat het afhandelingspersoneel wel getraind wordt op het checken van ingangsdatum van visa. Dit rolt niet uit het ADC. 5.1.2.e merkt op dat het opmerkelijk is dat de KMar de artikel 4 processen-verbaal per passagier bijhoudt en het OM de transacties per vlucht oplegt. 5.1.2.e zegt dat het beter uit te leggen is naar andere luchtvaartmaatschappijen als tbv het MoU per passagier de proces-verbalen worden bijgehouden. De quota in de bijlagen bij het MoU zijn heel duidelijk bedoeld als telraam voor INAD-passagiers waarvoor KLM een proces-verbaal krijgt. 5.1.2.e gaat de OM-richtlijnen voor vervolging bekijken. 5.1.2.e stelt voor dat we hier goed naar kijken bij de verlenging van het volgende MoU.

#### 4. Trainingen

De lijst trainingen van de ILO's wordt doorgenomen. 5.1.2.e zegt dat er wat vaker getraind wordt in 5.1.2.d KLM heeft daar ook getraind. 5.1.2.e meldt dat er wat vacatures zijn bij de ILO-posten. Volgend jaar worden er 6 vacatures opgevuld op ILO-locaties waaronder 5.1.2.d. De ILO-post van 5.1.2.d wordt mogelijk 1 post, waarmee er een ILO vrijkomt voor een nieuwe locatie, mogelijk 5.1.2.d. 5.1.2.e stelt daarom in 2020 een monitoringsmissie voor naar 5.1.2.d. 5.1.2.d KMar heeft een functionaris geplaatst in 5.1.2.d waar veel asielzoekers vandaan komen.

5.1.2.e vraagt bij 5.1.2.e naar de Engelse en Nederlandse versie van de E-learningmodule.

#### 5. WJSG

WJSG

#### 6. Rondvraag

5.1.2.e vraagt of er een andere regel geldt bij een negatief advies aan een luchtvaartmaatschappij om een passagier mee te nemen voor de twee maal twee weken reactietermijn op een proces verbaal? Het antwoord is dat in dat geval ook gewoon een tweede reactietermijn wordt gegeven.

#### Volgende vergaderdata 2019

Donderdag, 12 december, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

#### Actiepuntenlijst

| Nr | Actiepunt                                                                | Wie     | Svz                                                                                                             | wanneer |
|----|--------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. | Uitnodigen 5.1.2.e                                                       | 5.1.2.e | 5.1.2.e is de opvolger van 5.1. op het ILO-dossier, zij wordt uitgenodigd voor het overleg van 12 december 2019 | zsm     |
| 2. | Deelname door KLM aan themadagen                                         | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt of KLM deel mag nemen aan ECID thema-dagen in Apeldoorn                                          | zsm     |
| 3. | Organiseren van 1 terugkomdag in 2019                                    | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt bij het ECID of een informele dag bij Buro Falsificaten mogelijk is.                             | zsm     |
| 4. | Een machtiging krijgen van het Landelijke Beslag Autoriteit.             | 5.1.2.e | Het ECID heeft doorgegeven voor welke documenten een machtiging nodig is. 5.1.2.e checkt svz.                   | zsm     |
| 5. | Sets valse/vervalste documenten distribueren en bruikleenovkt aanpassen. | 5.1.2.e | Bruikleenovereenkomst wordt aangepast ter ondertekening. 5.1.2.e neemt contact op met 5.1.2.e (ECID).           | zsm     |

|    |                                                                |         |                                                                                                         |     |
|----|----------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6. | Versturen informatie over nwe Schengenvisumsticker             | 5.1.2.e | 5.1. checkt bij 5.1. of specimen van (Nederlandse) visumsticker gereed is.                              | zsm |
| 7. | 5.1.2.d                                                        | IND/KLM | Zoeken naar juridische dekking voor KLM om deze pax te weigeren. JZ KLM en IND plannen een bijeenkomst. | zsm |
| 8. | Richtlijnen strafvervolgning luchtvaartmaatschappijen checken. | 5.1.2.e | OM legt transacties op aan luchtvaartmaatschappijen per vlucht en waarom niet per passagier?            | zsm |
| 9. | E-learningmodules Nederlands en Engelse versie gereed          | 5.1.2.e | 5.1. vraagt beschikbaarheid op bij 5.1.                                                                 | zsm |

## Concept-verslag van de Stuurgroep MOU KLM/Staat dd. 4 september 2019

Aanwezig: [5.1.2.e] (KLM), [5.1.2.e] (KLM), [5.1.2.e] (BZ), [5.1.2.e] (BZ), [5.1.2.e] (KMar), [5.1.2.e] (voorzitter, IND), [5.1.2.e] (IND) en [5.1.2.e] (secretaris, IND)

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter heet alle aanwezigen welkom. Er volgt een korte voorstelronde. De aanwezigen hebben geen mededelingen en hebben geen aanvullingen voor de agenda. Het verslag van de Stuurgroep van 28 juni 2018 wordt vastgesteld waarbij de voorzitter de secretaris dankt voor de goede wijze van voorbereiding van deze Stuurgroep en de diverse werkgroepen die door het jaar heen plaatsvinden.

### 2. Jaarrapportage 2018

De secretaris licht de jaarrapportage 2018 toe. Zij benadrukt dat KLM ook dit jaar weer ver beneden de gestelde quota is gebleven. Ook het aantal Dubbel-Schengenzaken is fors afgenomen. Ze stipt de actuele onderwerpen aan die in de Werkgroep zijn besproken waaronder profiling en de ATV-plicht voor Cubanen. Ook wordt stil gestaan bij het feit dat de terugkomdagen vorig jaar niet hebben plaatsgevonden. [5.1.2.e] zegt dat andere luchtvaartmaatschappijen moeite hebben met het MoU en de ruime marges. De indruk bestaat dat de KLM wordt ontzien. [5.1.2.e] zegt dat KLM veel investeert ten behoeve van het MoU en het belangrijk is om een buffer in de marges van de quota te houden. Dhr. [5.1.2.e] zegt dat hier bij de onderhandelingen over de volgende verlenging van het MoU zeker op terug zal worden gekomen. De jaarrapportage van 2018 wordt vastgesteld.

### 3. Trainingen in het kader van MoU KLM/Staat

[5.1.2.e] zegt dat de ILO's en KLM ook in 2018 veel trainingen hebben gegeven. De samenwerking loopt goed. ILO's geven soms ook trainingen aan BZ-personeel op de posten. De Secretaris licht toe dat tijdens de vorige Stuurgroep onduidelijkheid bestond over het door het Expertisecentrum Identiteitsfraude en Documenten en ID-desks (ECID) geleverde trainingsmateriaal. Inmiddels is duidelijk dat er nog 5 trainingsmappen geleverd moeten worden die een aantal jaren geleden bovenop het afgesproken aantal waren opgevraagd door ILO-BO. Onlangs is door het ECID toegezegd dat deze tijdens de volgende werkgroep worden geleverd op USB-stick.

- In de bijlage bij het MoU is vastgelegd dat het ECID terugkomdagen organiseert voor Werkgroepleden om kennis te delen over actuele trends en technieken in valse en vervalste documenten. Vorig jaar zijn er helaas geen terugkomdagen geweest. Het ECID heeft ook dit jaar de geplande terugkomdag op 27 juni jl geannuleerd omdat er te weinig deelnemers zouden zijn. Er waren echter net zoveel opgaven van deelnemers (4) als vorige jaren. [5.1.2.e] merkt op dat de terugkomdag is afgezegd omdat het minimaal aantal van 7 deelnemers niet gehaald werd. Bij een kleiner aantal deelnemers zijn volgens [5.1.2.e] [5.1.2.] bepaalde activiteiten, zoals het uitnodigen van externe sprekers, eigenlijk niet te realiseren. Dit vereiste minimum aantal was bij KLM en IND niet eerder bekend. Afgesproken wordt dat de volgende geplande terugkomdag in december 2019 doorgaat en dat IND en KLM zorgen voor deelname van minimaal 7 personen.

[5.1.2.e] vraagt aan BZ of zij een voorbeeld van de nieuwe Schengenvismasticker kan krijgen om personeel te trainen. [5.1.2.e] zegt dit toe en meldt dat posten met nog een voorraad van oude stickers deze eerst opmaken. [5.1.2.e] vraagt hierop ook een schema van welke post nog oude stickers uitgeeft en welke al overgegaan is tot het plaatsen van nieuwe stickers. [5.1.2.e] zal KLM hierover informeren. [5.1.2.e] merkt op dat ook de mogelijkheid bestaat dat vreemdelingen met oude stickers nog even wachten met reizen en dit pas gaan doen nadat de post al overgegaan is op de nieuwe stickers. [5.1.2.e] [5.1.2.] vertelt dat er nu al vervalsingen zijn gezien van de nieuwe sticker.

#### **4. Beroep op gelijkheidsbeginsel door luchtvaartmaatschappijen met verwijzing naar MoU KLM/Staat**

De secretaris meldt dat het OM de Werkgroep heeft geïnformeerd dat steeds meer advocaten namens luchtvaartmaatschappijen verweer voeren in boetezaken met een beroep op het gelijkheidsbeginsel. Zij beargumenteren dat de overeenkomst tussen de Staat en KLM (en de daarmee gepaard gaande marge waarbinnen het OM niet tot vervolging overgaat) onrechtvaardig is. Zij leggen bij de rechtbank allerlei onderzoekswensen neer. Dit betekent dat de rechtbank oproepen doet voor getuigenverhoren of dat andere informatie wordt opgevraagd. Begin dit jaar is een medewerker van de KMar-afdeling artikel 4 zaken (de afdeling die oa processen verbaal voor luchtvaartmaatschappijen opstelt) als getuige opgeroepen door de rechtbank Haarlem. Recentelijk is met het OM afgesproken dat dhr. [5.1.2.e] [5.1.2.e] als voorzitter van de Werkgroep stand-by kan staan bij een rechtszaak mochten er vragen gesteld worden over het MoU en de geschiedenis ervan. De rechtbank heeft de zaak van [WJSG] ongegrond verklaard. [WJSG] is nu in beroep gegaan bij het Gerechtshof in Amsterdam. Soortgelijke zaken worden in afwachting van de uitspraak van het Hof door het OM aangehouden. De uitspraak wordt binnenkort verwacht. Gesteld wordt dat in beginsel iedere luchtvaartmaatschappij haar interesse kan tonen voor een MoU en dat er een oriënterend gesprek mee wordt gevoerd. De voorzitter benadrukt dat de uitspraak belangrijk is voor het MoU en de daarin vast te leggen quota. Het OM neemt deel aan de Werkgroep en houdt de leden op de hoogte van de ontwikkelingen.

#### **5. Quota**

Dhr. [5.1.2.e] vertelt dat ten behoeve van de verlenging van het MoU per 1 januari 2021 weer naar de quota wordt gekeken. Vorige keer is per categorie gekeken in hoeverre verlaagd kon worden in plaats van een bepaald percentage te nemen voor alle categorieën. Hij ziet de besprekingen met vertrouwen tegemoet. Het onderwerp zal begin 2020 op de agenda van de Werkgroep worden geplaatst. De voorzitter spreekt de wens uit dat zij het addendum met de verlenging uiterlijk 1 januari 2012 ondertekent.

#### **6. Wijzigingen in de bijlagen bij het MoU**

De secretaris licht toe dat sinds de inwerkingtreding van het huidige MoU enkele wijzigingen in de bijlagen van het MoU zijn aangebracht. De belangrijkste zijn:

In bijlage 2 is de informatie-uitwisseling van (geanonimiseerde) passagiersgegevens tussen KMar, KLM en IND nauwkeurig vastgelegd in het kader van de AVG.

Voor bijlage 7 is aan de Werkgroep een voorstel voorgelegd om de tekst over het 'train the trainersconcept' te schrappen. Naar aanleiding van de discussie in de vorige Stuurgroep

hierover is dit concept uitvoerig besproken in de Werkgroep en is hiertoe besloten. Een tekstvoorstel is besproken maar nog niet goedgekeurd.

**5.1.2.e** merkt op dat KLM ook druk bezig is met de AVG mede in het kader van de afschriftplicht. Passagiers vragen wat er met de fotokopie van hun persoonsgegevens wordt gedaan? Zij zijn zich meer bewust van het delen en bewaren van hun persoonsgegevens. KLM en Air France trekken nu samen op in de bescherming van persoonsgegevens in het kader van de AVG.

**5.1.2.d**

## **8. Rondvraag en sluiting**

De voorzitter vraagt of er nog opmerkingen zijn. **5.1.2.e** meldt dat met de Brexit heel wat op KLM afkomt. De Fransen hebben KLM onvoldoende gesteund in pogingen de transitvisumplicht voor de betreffende vreemdelingen die in de UK wonen na de Brexit te omzeilen. In tegenstelling tot Amsterdam is Parijs geen hub- luchthaven. De percentages liggen omgekeerd, 30 % transit en 70% bestemming Parijs. Voor Amsterdam geldt 70% transit en 30% bestemming Amsterdam. British Airways gaat hiervan profiteren met het uitvoeren van directe vluchten met Dreamliners naar London. **5.1.2.e** meldt dat het goed is dat Nederland hierin heel harmonieus is opgetreden. Een aantal landen heeft ons hierin gesteund en de gevolgen van een harde Brexit zijn tijdig onderkend. **5.1.2.e** deelt mee dat de gevolgen en aandachtspunten hiervan al naar alle KLM luchthavens zijn gestuurd.

-Er wordt afgesproken dat de volgende Stuurgroep gepland wordt in november 2020 voorafgaand aan de 7<sup>de</sup> verlenging van het MoU. De voorzitter onderstreept het streven dat

er op gericht is dat dit keer het addendum bij het MoU vóór 1 januari 2021 ondertekend is. Dit in tegenstelling tot alle eerdere verlengingen waar het addendum pas ruim na de ingangsdatum werd ondertekend. De voorzitter sluit de vergadering af.

## Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

12 december 2019  
IND-Grenskantoor Schiphol

### Aanwezig:

5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (ECID), 5.1.2.e (IND, voorzitter), 5.1.2.e (OM), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (J&V) en 5.1.2.e (IND, secretaris)

### Afwezig:

5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND)

## 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. 5.1.2.e (buiten reikwijdte verzoek). Er zijn een aantal gasten bij deze werkgroep die zich kort voorstellen:

5.1.2.e Ministerie Justitie&Veiligheid.

5.1.2.e

5.1.2.e Bureau Advies&Ontwikkeling van het ECID. 5.1.2.e vervangt voortaan 5.1.2.e

5.1.2.e bij de werkgroep.

5.1.2.d

5.1.2.e meldt dat aan de stukken ook het verslag van Stuurgroep van 4 september 2019 is toegevoegd. Eventuele vragen kunnen aan de secretaris gesteld worden.

## 2. Verslag 13 juni 2019 en actiepunten

Het verslag wordt goedgekeurd en de actiepunten geactualiseerd. 5.1.2.e merkt op dat ze de vervolgingsrichtlijnen heeft nagekeken en dat het inderdaad klopt dat het OM transacties per vlucht oplegt en niet per passagier. 5.1.2.e merkt op dat dit een belangrijk punt is voor de Schengenevaluatie in 2020. Temeer hier bij de vorige evaluatie veel onduidelijkheid over was. 5.1.2.e merkt op dat hier aandacht aan wordt besteed in het zogenaamde "artikel 4 overleg". 5.1.2.e zegt dat ze overzichten kan sturen aan de KMar van de pakketnummers maar niet per proces-verbaal kan terugkoppelen. 5.1.2.e zegt dat ze overzichten hebben van het aantal pv's.

5.1.2.e zal rappelleren bij de Landelijke Beslag Autoriteit of er al akkoord is voor vrijgave van de gewenste valse/vervalste documenten.

## 3. Cijfers & trends

De cijfers en INAD-overleggen worden doorgenomen. 5.1.2.e zegt dat de cijfers laag zijn en KLM het heel goed doet. Er zijn geen bijzonderheden en geen trends. Er wordt wel een toename van

5.1.2.d waargenomen. 5.1.2.d

5.1.2.d Er zijn bijna geen Dubbel Schengenzaken meer.

5.1.2.e meldt dat er geen bijzonderheden uit de INAD overleggen naar voren zijn gekomen.

5.1.2.e zegt dat het aantal geweigerde passagiers altijd hoog ligt bij dezelfde luchthavens, al wordt

5.1.2.d wat minder. Dit komt doordat 5.1.2.d een visumplicht heeft ingesteld voor 5.1.2.d

#### 4. Trainingen

De lijst trainingen van de ILO's wordt doorgenomen. 5.1.2.e zegt dat er aardig wat ILO- trainingen hebben plaatsgevonden. 5.1.2.e zegt dat er in februari weer trainers beschikbaar zijn, maar op dit moment niet. Voor de resterende 5 trainingsmappen wordt nog bekeken of deze op USB sticks geleverd kunnen worden. De E-learningsovereenkomst kan getekend worden. KLM en IND vinden het fijn dat de training per internet toegankelijk is. De overeenkomst wordt door het ECID getekend door Hoofd OTC of Hoofd Media. Voor de ILO's zal 5.1.2.e het contract tekenen en bij KLM 5.1.2.e zal het contract om te ondertekenen direct aanvragen. De afdeling Media zal zsm het contract naar 5.1.2.e en 5.1.2.e sturen. De module is gebruikersvriendelijk en lijkt op DOC.I. Verder wordt afgesproken dat de terugkomdagen 3 maal per jaar plaatsvinden. 5.1.2.e vindt het vreemd dat KLM niet mag deelnemen aan de themadagen in Apeldoorn zoals 5.1.2.e had bericht, terwijl KLM wel Doc 2 en Doc3 cursussen kan volgen. 5.1.2.e gaat dit nogmaals na. ILO BO gaat wel naar de themadagen en 5.1.2.e pleit ervoor dat KLM ook uitgenodigd wordt. KLM geeft immers ook de Frontex cursus samen met ILO-BO.

#### 5. WJSG

WJSG

#### 6. Rondvraag

5.1.2.e vraagt naar de stand van zaken van de Canadese reisdocumenten. Dit betreft het beleid voor visumvrijstelling van reisdocumenten van vluchtelingen en staatlozen gevestigd in Canada. Luxemburg is akkoord. België moet nog beslissen. In januari is hier meer informatie over beschikbaar.

#### Volgende vergaderdata 2020

Donderdag, 19 maart, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 11 juni, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 17 september, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol  
Donderdag, 10 december, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

#### Actiepuntenlijst

| Nr | Actiepunt                                                               | Wie     | Svz                                                                                  | wanneer                          |
|----|-------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1. | E-learning contract ter ondertekening verzenden naar 5.1.2.e en 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e verzoekt afd. Media van ECID om contract gereed te maken                     | Zsm/uiterlijk medio januari 2020 |
| 2. | Deelname door KLM aan themadagen                                        | 5.1.2.e | 5.1.2.e checkt nogmaals of KLM deel mag nemen aan de ECID themadagen in Apeldoorn    | zsm                              |
| 3. | Organiseren van 3 terugkombijeenkomsten in 2020                         | 5.1.2.e | 5.1.2.e plant deze informele dagdelen met Buro Falsificaten.                         | zsm                              |
| 4. | Een machtiging krijgen van het Landelijke Beslag Autoriteit (LBA).      | 5.1.2.e | Bruikleenovk is opgemaakt en naar LBA verstuurd. 5.1.2.e rappelleert. 5.1.2.e stuurt | zsm                              |

|    |         |         |                                                                                                          |     |
|----|---------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|    |         |         | haar zijn eerdere<br>rappelmails.                                                                        |     |
| 5. | 5.1.2.d | IND/KLM | Zoeken naar juridische<br>dekking voor KLM om pax<br>te weigeren. KLM en IND<br>plannen een bijeenkomst. | zsm |

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:**  
**Onderwerp:** FW: terugkoppeling weekstart Europa / actiepunt MoU's  
**Datum:** donderdag 14 mei 2020 09:57:55  
**Bijlagen:** image001.png

---

Hoi 5.1.2.e

Zie ook deze email van 5.1.2.e aan mij (jij staat er niet bij). Volgens mij met al die ontwikkelingen, zou het goed zijn als er een overzichtelijk email of nota komt met de stand van zaken t.a.v. luma's die boetes niet betalen (dit blijkt dus toch iets genuanceerder te liggen), hofzaak, en evt mogelijkheid om voor het Belgisch model te gaan. Wellicht kan IND daar een aanzet toe doen.

Groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** dinsdag 12 mei 2020 09:24

**Aan:** 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** terugkoppeling weekstart Europa / actiepunt MoU's

Goedemorgen 5.1.2.e

Alles wel? Ik kwam vanmorgen onderstaande terugkoppeling tegen in het verslag van de weekstart met jouw naam erbij:

- *Vliegverkeer: follow-up van discussie vorige week. Sommige luchtvaartmaatschappijen schijnen structureel hun boetes niet te betalen. Dit beeld wordt niet door iedereen herkend. NL heeft MoU met KLM, vraag is of andere maatschappijen ook dergelijk MoU willen hebben. Veranderingen in luchtvaart vanwege COVID-19 kunnen een kans bieden op betere beheersing migratie via vliegverkeer.*
  - *Actie: 5.1.2.e gaat casuïstiek Air Maroc na en of er nog naar anderen maatschappijen wordt gekeken voor een MoU.*

Wellicht is het goed om hier even contact over op te nemen met 5.1.2.e. Er lopen op dit moment een aantal hoger beroep zaken bij het Hof Amsterdam inzake boetebeleid en mogelijke MoU's met andere maatschappijen. Misschien is het goed om die uitspraak / die zaak (waar 5.1.2.e en ik nog voor een getuigenverhoor worden opgeroepen) even af te wachten voordat we nieuwe dingen voor de toekomst aan bezien op dit vlak. Tevens heeft er recent een gesprek plaatsgevonden met 5.1.5 over een mogelijk MoU en wordt er samen met het OM gekeken naar mogelijke andere vormen van MoU's dan de huidige die er momenteel met de KLM is. Ook is er aan verschillende maatschappijen een uitnodiging uitgegaan tot inleidende gesprekken over MoU's maar daar is niet altijd op gereageerd door de maatschappijen. Overigens ligt de bewering dat maatschappijen structureel hun boetes niet betalen iets genuanceerder dan bovenstaande doet vermoeden. Als er pv opgemaakt is gaat de zaak over naar het OM; zij beslissen sowieso of zij boete opleggen en vervolgen. Maatschappijen kiezen er vaak voor om hierover te procederen omdat de ervaring heeft geleerd dat boetes nog wel eens gematigd worden door de rechter.

Er speelt best veel op dit gebied en ik denk dat het verstandig is nauw met de IND te blijven communiceren op dit vlak in verband met de verantwoordelijkheid van 5.1.2.e als voorzitter van de stuurgroep MoU met KLM en alle partijen die daarbij betrokken zijn.

Groet

5.1.2.e

Best regards,

5.1.2.e

Immigration Liaison Office & Border Office  
 Services Department  
 Immigration and Naturalisation Service  
 Ministry of Security and Justice

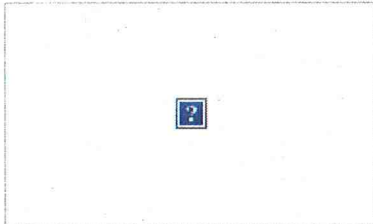
Immigration Liaison Office  
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag  
PO BX: 16275 | 2500 BG | Den Haag  
Borderoffice  
Vertrekpassage 264 | 1118 AW | Luchthaven Schiphol

5.1.2.e

website: <http://www.ind.nl>

**Due to the number of emails I receive I read the ones sent to me cc only once a day  
If the message is urgent, please send it again directly**

**Balancing Security and Mobility**



**EUROPEAN UNION  
Internal Security Fund**

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:**  
**Onderwerp:** RE: Nota terugvoerplicht.pdf  
**Datum:** donderdag 14 mei 2020 10:04:32

Hoi 5.1.2.e

Dank voor de info. Voor de volledigheid zou het nuttig om zijn om te weten hoe het zit met de daadwerkelijke betalingen. Als je dat kunt navragen, graag.

Is er daarnaast nog enig zicht op wanneer uitspraak volgt t.a.v. de zaak?

Heb ook al aan 5.1.2.e aangegeven. Wellicht nuttig als er een korte nota komt met de juiste informatie en vooruitzicht t.a.v. boetes en luma's richting DGM. Dit onderwerp blijft terugkomen.

Groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** donderdag 14 mei 2020 08:37

**Aan:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e even voor de duidelijkheid ieder luma kan een gesprek aangaan met de IND om een MoU te bespreken. Echter wjsg heeft nooit contact gezocht. Nav de conferenties is er wel contact geweest met wjsg maar hebben ze hebben gemailld toch geen interesse te hebben. Ze spannen een zaak aan omdat ze vinden dat er sprake is van rechtsongelijkheid en dat ze ook MoU willen. Ze ontkennen inderdaad dat ze in het verleden gesprekken hebben gehad, maar mailwisselingen etc zijn nu overlegd. Dit komt mss ook doordat er nu andere personen werken voor wjsg en ze geen notie hebben van verleden. In een nota aan SvJ zijn ooit een aantal criteria voor een MoU neergelegd zoals een min. aantal boetes per jaar gerelateerd aan vervalsde/valse documenten, vliegen van airports met migratiedruk, trainingen, boetes betaald hebben. Daar wordt het verzoek van een luma tegen afgezet. Immers het idee van een MoU was om illegale migratie tegen te gaan. Echter te overwegen valt over te gaan tot het Belgische model, waarbij er altijd een boete wordt opgelegd maar deze is lager als een luma goed presteert. Deze loopt op als er meer pvs worden opgemaakt en kan weer opgezegd worden als een luma het te bont maakt. Een voorwaarde blijft trainingen en alle boetes betaald hebben. Dit idee is nu besproken met het OM. België heeft met 33 luma een MoU. Dit model is veel minder intensief dan dat met KLM. De 3 luma zullen hangende de beroepszaak bij het Hof de boetes waar de zaak omdraait niet betalen. Het OM doet de strafvervolgning van de schendingen art.4 zaken en over het daadwerkelijk betalen van de boetes hoor ik nooit iets. Als je wil kan ik dit navragen bij het OM. Als jullie meer vragen hebben, hoor ik het graag.

Gr 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** woensdag 13 mei 2020 17:29

**Aan:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Dag 5.1.2.e

Exact hetzelfde vroeg ik mij af bij onderstaande mails: op basis van wat weigeren de luma's hun boetes te betalen? Kunnen zij alsnog gedwongen worden?

Zoals ik het begrijp van 5.1.2.e hebben de luma's in het verleden wel degelijk een aanbod gehad (conferenties en gesprekken hebben plaatsgevonden), maar zijn zij daar niet op ingegaan. Nu ontkennen zij dat ze een aanbod hebben gehad en hebben ze een zaak aangespannen. Geef ik het zo goed weer 5.1.2.e

En helemaal eens met jouw laatste vraag 5.1.2.e waarom niet alsnog een MoU aanbieden, als ze het zo graag willen?

Groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** woensdag 13 mei 2020 14:52

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: FW: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e

Ik begrijp dus dat de luma's in kwestie hun boetes niet betalen totdat er een uitspraak van het hof komt. Vraag is of dit juridisch ook zo moet zijn. Kunnen ze blijven wachten of tot uitspraak Hof of kunnen we ze dwingen om eerder te betalen?. Hoe lang loop deze zaak overigens?

Begrijp ik het goed dat de Luma's een MoU willen, maar de IND dit weigert omdat zij in het verleden niet in zijn gegaan op de uitnodiging hiervoor?

Daarnaast begrijp ik heel goed dat aan een MoU niet alleen lusten, maar ook een inspanningsverplichting is, namelijk dat de luma zijn personeel moet trainen, alle openstaande boetes moet betalen etc. Maar wat ik nog niet helemaal begrijp is: waarom kunnen we onder deze voorwaarden alsnog niet in gesprek met de luma's die dat willen. Voor wjsg zou je dan nog moeten bezien of aanvullende eisen t.a.v. terugkeer opportuun lijkt.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 14:34

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

CC: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e, nav onderstaande mail van 5.1.2.e en in aanvulling op mail van 5.1.2.e over dit onderwerp, hierbij wat aanvullingen.

- rechtszaak Hof betreft wjsg

-er waren conferencies in 2008 en 2013 om luma voor te lichten over MoU. Er zijn gesprekken geweest met vele luma waaronder wjsg maar alle luma zijn afgehaakt. (Alle luma weten dat ze ons kunnen benaderen met MoU gesprek. Ik heb afgelopen jaren meerdere gesprekken gevoerd). Correspondentie hierover was bewaard door mijn voorgangers op dit dossier en is tbv Beroepszaak Hof Amsterdam doorgestuurd aan het OM. Waaronder mailwisselingen met wjsg Zij waren ook bij conferenties.

- KLM heeft 35 milj pax per jaar en vliegt van vele AirPorts met migratiedruk en is dus niet te vgl met wjsg etc. Indien MoU voor andere luma dan naar andere vorm kijken bijv het Belgische model. Dit hebben 5.1.2. en ik onlangs besproken met OM lid vd WG KLM MoU en die ging het intern bespreken. Ik kan je over dit model bijpraten. Wat iig geldt is dat eerst usp Hof in deze afgewacht moet worden omdat deze zeer bepalend zal zijn hieromtrent.

Tenslotte vind ik dat een MoU niet enkel aangeboden kan worden omdat wjsg niet meewerkt. Dit geeft scheve ogen bij andere luma, er zijn verder eisen aan een MoU zoals trainingen, weinig pv's, informatie uitwisseling en alle openstaande boetes moeten betaald zijn. verder ook afh van type routes. Als niet meewerken beloond wordt met MoU kan dit reden zijn voor andere landen ook niet mee te werken. De winstmarges zijn klein voor luma, dus er is veel aan gelegen om minder boetes te betalen.

Als jullie vragen hebben, hoor ik het graag, groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

Van: 5.1.2.e

Datum: dinsdag 12 mei 2020 5:51 PM

Aan: 5.1.2.e

Kopie: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Daf 5.1.2.e

Dank nog voor je mail en nota. Wat ik heb begrepen van 5.1.2.e is dat wjsg en wjsg een zaak hebben aangespannen. Zij vinden dat zij ook een MoU moeten krijgen. Momenteel heeft alleen KLM dat met de NLse staat. Zolang deze zaak loopt, betalen zij hun boetes niet.

5.1.2.e heeft mij ook verteld dat in 2011 en 2013 conferenties hebben plaatsgevonden voor luma's om het te hebben over een evt. MoU.

wjsg ontkennen dat ze in het verleden een aanbod hebben gehad om een MoU af te sluiten, maar 5.1.2.e heeft hier alle documentatie van bewaard. Dus als ik 5.1.2.e goed begrijp, heeft wjsg wel degelijk een aanbod gehad in het verleden. @ 5.1.2. kun je mij hier zo nodig op aanvullen? Dank!  
e riendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 11 mei 2020 15:54

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e

Fyi: Vandaag heeft 5.1.2.e weer een en ander gezegd over terugvoerplicht en luma's tijdens weekopeing. Hij zei dat mogelijk wjsg geïnteresseerd is in een MoU met NL. Mogelijk dat dit een opening biedt voor meer samenwerking op terugkeer. Hij zij ook dat (info van de IND? Niet echt duidelijk), dat we dat hebben geweigerd. Volgens mij hoe je hier niet meteen iets mee, maar wel nuttig om bij 5.1.2.e te vragen hoe het ziet met wjsq en verzoek om een MoU. Als ze inderdaad geïnteresseerd zijn, zou je kunnen bespreken hoe de samenwerking er uit kan zien. Maar twijfel eerlijk gezegd of dit nieuws echt bestaat.

Ik heb aangegeven dat voor zover ik weet NL open staat voor MoU ook met andere luma's, maar dat de praktijk is dat ze niet echt geïnteresseerd zijn. Ze moeten namelijk ook iets doen: investeren in training van personeel etc.

Ten slotte: 5.1.2.e wees vooral ook naar het moment: alles is nu anders en langzaam opengaan/opstarten kan ook openingen bieden voor NL belangen op terugkeer. Wellciht ook nuttig voor jou, zie bijlage. Ik heb een tijd terug een nota geschreven over luma's en medewerking aan terugkeer. ER was toen ook het gerucht dat luma's niet zouden meewerken, en of we de luma's hierop kunnen bestraffen. Conclusie was: medewerking luma's is inprincipe ok, landen van herkomst doen moeilijk.

Groet,

5.1.2.e

Van:  
Aan:  
Cc:

5.1.2.e

Onderwerp:

informatie over mogelijkheid van afsluiten MoU met luchtvaartmaatschappijen en zaak Gerechtshof Amsterdam

Datum:

dinsdag 26 mei 2020 17:15:56

Bijlagen:

[Paraaf en min IA.PDF](#)  
[Hoofddlijnen standaard MoU België.docx](#)  
[PAK-NL.docx](#)

Beste 5.1.2.e op verzoek van 5.1.2.e informeer ik jou over de beroepszaak bij het Gerechtshof Amsterdam en over de mogelijkheid van het afsluiten van een MoU door andere luchtvaartmaatschappijen(luma)dan KLM. Het MoU met KLM is in 2000 afgesloten met het doel illegale migratie tegen te gaan. Het wordt per 1 januari as voor de 7<sup>e</sup> keer met 3 jaar verlengd. Het hebben van alleen een MoU met homecarrier KLM staat onder druk, omdat de Staat beticht wordt van het voortrekken van KLM, dus een samenwerking in de vorm van een MoU met andere luma is gewenst. Een MoU zal luma stimuleren meer aan training te doen en zich (nog) meer in te zetten op het checken van niet of onjuist gedocumenteerde passagiers richting Nederland (zorgplicht).

### 1. Beroepszaak Gerechtshof Amsterdam

wjsg zijn in 2019 in beroep gegaan bij het Gerechtshof Amsterdam. Het gaat om een drietal strafzaken van de Staat tegen bovengenoemde maatschappijen in verband met overtreding van art. 4, lid1, Vw (aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde passagiers). Deze luma stellen dat KLM wordt voorgetrokken aangezien de Staat met KLM een MoU heeft waardoor een overtreding van art. 4 Vw niet direct tot een boete leidt. Daarbij is ook aangevoerd dat zij nooit in de gelegenheid zijn gesteld om een soortgelijk MoU af te sluiten. Op verzoek van het Hof heb ik in oktober jl schriftelijk vragen beantwoord en onder meer informatie verstrekt over de twee conferenties die gehouden zijn in 2009 en 2013 om alle op Schiphol vliegende luma op de hoogte te stellen van vervoerdersverplichtingen en de mogelijkheid van een MoU. In de zitting van het Hof van 30 oktober jl. vraagt het Hof om meer informatie zoals de concrete uitnodigingen voor de conferenties voor wjsg. Ze vraagt tevens om presentielijsten en afschriften van overleggen over een MoU met deze maatschappijen. Informatie hierover heb ik via het OM verzonden. Alle luma vliegend op Schiphol waren uitgenodigd. wjsg heeft aan de conferentie deelgenomen met 2 personen. wjsg had daarna desgevraagd per mail meegedeeld dat zij niet geïnteresseerd is in een MoU. Na de eerste conferentie is veelvuldig overleg en contact geweest met wjsg over een MoU. Uiteindelijk heeft wjsg niet meer gereageerd op vragen of zij nog geïnteresseerd is. wjsg heeft niet gereageerd op de uitnodigingen van de conferenties. Tijdens de zitting van 30 oktober jl zijn 5.1.2.e (voorzitter werkgroep MoU KLM/Staat) en ik (secretaris)opgeroepen om als getuige te worden gehoord bij de volgende zitting op 28 januari as. Deze zitting is uitgesteld en wij zijn nog steeds niet gehoord waarschijnlijk vanwege uitstel door de corona crisis. De uiteindelijke uitspraak in deze zaak is van mogelijk belang voor het MoU met KLM maar zeker voor de mogelijkheid/noodzaak van een MoU met andere luma.

### 2. Gesprekken met andere luma over een MoU

Bijgevoegd tref je de geaccordeerde nota aan uit 2012 met geformaliseerde voorwaarden voor een MoU met andere maatschappijen dan KLM. Met de volgende luma zijn onderhandelingen geweest over een MoU:

5.1.5

5.1.5

Turkish Airlines 5.1.5

Delta, 5.1.5 De contacten met het merendeel van deze luma vonden plaats naar aanleiding van een conferentie op 7 mei 2009 georganiseerd door de IND met als doel luma te informeren over het doel en de inhoud van een MoU met de Nederlandse Staat inzake de zorgplicht. De meer recente overleggen met 5.1.5 Delta, 5.1.5 vonden plaats op initiatief van de luma zelf. Deze luma kwamen samen met de IND tot de conclusie dat een MoU voor hen niet interessant is. Met hen was ook samenwerking met KMar (delen info), gebruik netwerk van ILOŚ en

deelname trainingen besproken. Na een informatief gesprek reageerden de maatschappijen niet meer of gaven aan geen interesse te hebben. Begin dit jaar vond een gesprek met 5.1.5 plaats over een MoU. Aan hen is meegedeeld dat er geen verdere afspraken gemaakt kunnen worden tot dat er een uitspraak is van het Hof van Amsterdam.

Recentelijk hebben 5.1.2.e het OM (wg lid MoU KLM) en ik gesproken over vormen van een MoU met andere luma vanwege:

- de op handen zijnde uitspraak van het Hof Amsterdam;
- verzoeken van andere luma om een MoU;
- druk op het OM tijdens zittingen waar wordt verteld dat een MoU voor iedere luma mogelijk is, maar in de praktijk toch lastig is, omdat kleinere luma niet aan het vereiste minimum aantal transacties komen om een MoU aan te gaan. We hebben hierbij de volgende uitgangspunten voor een onderzoek naar vormen van een MoU gehanteerd:
- inhoud uitspraak Hof Amsterdam
- KLM is niet te vergelijken met andere luma qua passagiersaantallen(33 miljoen pax/pj) en grote aantallen risicoluchthavens waar ze vandaan vliegt naar Amsterdam, dus een overweging is om met KLM het huidige MoU te verlengen dat per 1 jan 2021 afloopt
- MoU's met meerdere luma moeten veel minder arbeidsintensief zijn dan het MoU met KLM.

In het gesprek zijn verschillende ideeën de revue gepasseerd, zoals een bepaald percentage pv's niet beboeten afhankelijk van het aantal passagiers/vluchten per jaar, een drempel inbouwen voor het beboeten van aantallen pv's of een trapsgewijs boetesysteem zoals het Belgische model. België heeft momenteel een MoU met 31 luma. Bijgesloten in het kort de uitgangspunten van het standaard MoU van België. Het OM bespreekt momenteel intern de mogelijkheid van aanpassingen in de strafvordering van art. 4 zaken/andere MoU's met oa OM-coördinator Schiphol- zaken.

### **3.Betalen boetes door luma**

Het OM houdt een overzicht bij of er luma zijn die structureel geen transacties betalen. Wanneer dat het geval is, worden er in het daaropvolgende jaar geen transacties aangeboden maar wordt de luma direct gedagvaard. In zo'n geval dient er pas betaald te worden nadat de uitspraak onherroepelijk is geworden.

De executie van een door de rechter opgelegde geldboete loopt net als bij transacties ook via het CJIB. Wanneer een transactie niet wordt betaald, krijgt het OM de zaak teruggemeld van het CJIB (die incasseert). Of er sprake is van maatschappijen die structureel niet betalen wordt nog nagegaan maar was bij de officier waar ik contact mee heb niet bekend. Van de transacties uit 2018 zijn er steekproefsgewijs 15 gecontroleerd en die zijn allemaal betaald. Ik zal je concretere informatie nasturen zodra ik die van het OM ontvang.

Als je nog vragen hebt over bovenstaande, bel mij gerust,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Strategisch Uitvoeringsadvies  
Immigratie-en Naturalisatiedienst  
Rijnstraat 8  
Den Haag

5.1.2.e

5.1.2.e

10.01.12

60289 15.1

2 Min I&amp;A

5.1.2.e

9/1

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

18/1

Aan  
Van

De minister voor I&amp;A

5.1.2.e

DMB  
TR&N

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum  
16 januari 2012Kenmerk  
2012-0000028633Bijlagen  
1

## nota

Memoranda Understanding andere  
luchtvaartmaatschappijen KLM

## Aanleiding/probleemstelling

In de achterliggende nota van de IND wordt voorgesteld om met meerdere luchtvaartmaatschappijen dan alleen de KLM een MoU af te sluiten met als doel het tegengaan van illegale immigratie. Aanleiding hiervoor is een uitspraak van de rechtbank Amsterdam in 2008 waarin staat dat vanuit het oogpunt van een gelijkwaardige behandeling ook andere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid moet worden geboden om een samenwerkingsverband met de Nederlandse overheid aan te gaan.

## Advies/actie

Gaarne adviseer ik u akkoord te gaan met de nota.

## Toelichting

Zie bijgevoegde nota van de IND.

## Opmerking: 5.1.2.e

Bijgevoegde nota van de IND zegt samengevat:  
-I.v.m. gelijkwaardige behandeling mogen luchtvaartmaatschappijen die ongedocumenteerde vreemdelingen vervoeren en zich dus niet aan de Vreemdelingenwet houden, nu niet beboet worden.  
-Oplossing is, in navolging van de KLM, met hen een MoU af te sluiten.  
-Nadeel is dat zo'n MoU voor de IND een forse belasting in personele inzet betekent (wordt in de nota niet uitgewerkt).  
-Om onnodige MoU's te voorkomen, zijn drie criteria opgesteld.  
-Een alternatief, waar de nota evenmin op ingaat, is helemaal geen MoU's, dus ook niet met de KLM. Er is dan geen sprake meer van ongelijke behandeling.  
-Voorwaarde is wel dat de goede samenwerking met de KLM kan worden voortgezet.

Mogelijk wilt u e.e.a. bespreken met 5.1.2.e en 5.1.2.e

1) acc. met criteria  
2) groep t.z.t. 40 over vervolg gesprekken met

lijkt mij goed advies + antw. op opgestelde vragen.

Aan: De minister voor Immigratie, Integratie en Asiel

Visie vooraf:

5.1.2.e

5.1.2.e

OCC. met  
voorstel

nota

Onderwerp: Memoranda of Understanding met andere  
luchtvaartmaatschappijen dan KLM

Afzender

5.1.2.  
e

23/12

## 1. Inleiding

Op 1 april 2000 is een Memorandum of Understanding (MoU) tussen de Staat der Nederlanden en de KLM in werking getreden. Het MoU is bedoeld als uitwerking van artikel 4 van de Vreemdelingenwet 2000 (Vw2000). In dat artikel is een wettelijke verplichting voor vervoerders neergelegd om alle nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat vreemdelingen niet of onjuist gedocumenteerd Nederland binnenreizen. In mei 2008 heeft de rechtbank Amsterdam geconcludeerd<sup>1</sup> dat de Staat der Nederlanden verplicht is om ook met andere luchtvaartmaatschappijen tot afspraken te komen om naleving van artikel 4 van de Vw2000 te verbeteren. Hiertoe is door de IND een conferentie georganiseerd voor andere luchtvaartmaatschappijen in 2009. In afwachting van de beslissing van de Nederlandse Staat of een luchtvaartmaatschappij al dan niet in aanmerking komt voor een MoU, heeft het Openbaar Ministerie (OM) besloten om vervolg van deze maatschappijen tijdelijk uit te stellen.

In deze nota wordt voorgesteld om onder bepaalde voorwaarden met enkele luchtvaartmaatschappijen een vergelijkbaar MoU af te sluiten. Deze nota is op ambtelijk niveau afgestemd met KMar, CZW en DMB.

## 2. Beslispunten

Ik verzoek u in te stemmen met:

1. de onder punt 4 geformuleerde cumulatieve voorwaarden waaraan luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen om aanspraak te kunnen maken op een Memorandum of Understanding met de Nederlandse Staat;
2. de tekst van bijgevoegde nieuwe Memorandum of Understanding, zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze nota;
3. het aanbieden van een vast aanspreekpunt voor luchtvaartmaatschappijen binnen de overheid en deelname aan een jaarlijkse conferentie door luchtvaartmaatschappijen die conform de voorwaarden onder 1 niet in aanmerking komen voor een Memorandum of Understanding;

Stafdirectie  
Uitvoeringsbeleid

Afdeling Uitvoeringsbeleid  
ATT&T

Dr. H. Colijnlaan 341  
2283 XL Rijswijk  
Postbus 5800  
2280 HV Rijswijk

Infolijn 0900 1234561  
(€ 0,10 p.m. op werkdagen van  
9.00 tot 17.00 uur)

www.ind.nl

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

23 december 2011

Onze referentie

INDUIT11- 2940 (AUB)

Conciënt

5.1.2.e

Bijlagen

2

- Lijst met in een MoU  
geïnteresseerde  
luchtvaartmaatschappijen met  
recente cijfers van  
ongedocumenteerde of onjuist  
gedocumenteerde  
vreemdelingen;  
- Tekst Memorandum of  
Understanding.

5.1.2.e

<sup>1</sup> Beslissing van de rechter/beroep op het gelijkheidsbeginsel Zaaknr.: LJN: BD2522 van 27-05-2008

### 3. MoU met de KLM en zorgplicht luchtvaartmaatschappijen

Het MoU dat op 1 april 2000 door de Staat der Nederlanden met KLM is getekend, had aanvankelijk een geldigheidsduur van drie jaar. De geldigheidsduur van het MoU is drie keer verlengd. De derde verlenging geldt tot 1 januari 2012. Recent is een nieuw verlengingsvoorstel aan u voorgelegd.

Doel van het MoU was en is de aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen naar Nederland terug te dringen. Door middel van het MoU vraagt de Nederlandse Staat een extra inspanning aan de KLM om te voorkomen dat niet of onjuist gedocumenteerden aan boord gaan. In ruil voor die extra inspanningen wordt de KLM niet beboet voor de aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen zolang dat binnen het afgesproken quotum van 312 per kwartaal blijft. Sinds het MoU met de KLM in werking is getreden is de aanvoer van KLM van niet of onjuist gedocumenteerden met 92% afgenomen.

Overigens geldt er voor alle vervoerders een wettelijke verplichting om alles in het werk te stellen om te voorkomen dat vreemdelingen niet of onjuist gedocumenteerd Nederland binnenreizen. Luchtvaartmaatschappijen moeten zich immers op grond van artikel 4 Vw2000 houden aan de zorgplicht, die de verplichting met zich meebrengt om alle nodige maatregelen te nemen en toezicht te houden om te voorkomen dat aan vreemdelingen de toegang wordt geweigerd. Het MoU is een nadere invulling van de regelgeving. Op grond van artikel 108 Vw2000 is een vervoerder strafbaar indien hij de zorgplicht onvoldoende naleeft. De door het OM op te leggen boetes kunnen variëren van €3.000 tot €6.000. De reden dat er alleen met de KLM een MoU is afgesloten en niet met andere luchtvervoerders is omdat de KLM destijds veel niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen op Schiphol aanvoerde. Als 'homecarrier' voert KLM verreweg de meeste vluchten naar Schiphol uit. Daarnaast vliegt KLM vanuit veel luchthavens die gelden als risicoluchthavens voor illegale immigratie. Hiermee is de druk die de KLM ervaart veel hoger dan de druk op andere maatschappijen. De positie van de KLM is derhalve niet gelijk aan die van andere luchtvaartmaatschappijen.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank Amsterdam van mei 2008 en de beslissing van het OM om naar aanleiding hiervan niet langer andere luchtvaartmaatschappijen te beboeten indien zij vreemdelingen vervoeren met onjuiste documentatie, heeft de IND in mei 2009 een conferentie georganiseerd. Tijdens de conferentie met geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen is gesproken over de zorgplicht die zij hebben ten aanzien van de Nederlandse overheid en ook is de achtergrond van het MoU met de KLM toegelicht. Vervolgens hebben alle luchtvaartmaatschappijen van de conferentie de mogelijkheid gekregen om middels een officiële reactie te laten weten of zij ook geïnteresseerd zijn in een dergelijk MoU. Na individuele vervolgesprekken met de luchtvaartmaatschappijen en onderzoek naar de type vluchten (intra of extra Schengen?) en nationaliteiten van reizigers (risicolanden?) is de behoefte vanuit de luchtvaartmaatschappijen duidelijk in beeld.

### 4. MoU met andere luchtvaartmaatschappijen

#### 4.1 Voorwaarden Memorandum of Understanding

Een Memorandum of Understanding (MoU) met een luchtvaartmaatschappij wordt afgesloten met het oog op de bestrijding van illegale migratie. Na bestudering van relevante kwantitatieve en kwalitatieve gegevens van geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen worden de volgende cumulatieve voorwaarden voorgesteld:

- voorwaarde 1: de aanvoer van ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen welke te verwijten is aan de betreffende



#### 4.2 Tekst Memorandum of Understanding

Voor de thans voorliggende concepttekst is het huidige MoU tussen KLM en de Nederlandse Staat als basis gekozen. Daarnaast is een vergelijking gemaakt met MoU's die ons omringende staten hebben gesloten met luchtvaartmaatschappijen (waaronder België). Het is van belang om voor ogen te houden, dat bij het aanbieden van een MoU aan een luchtvaartmaatschappij zowel de Staat als de luchtvaartmaatschappij hierbij profijt moeten hebben. Het belang van de Staat is gelegen in het terugdringen van illegale migratie via het luchtverkeer, terwijl het belang van de luchtvaartmaatschappij is gelegen in vermindering van het aantal opgelegde boetes op grond van artikel 4 Vw2000 en sanctieverlichting bij de opgelegde boetes.

Gelet op de afwijkende positie van de KLM en de arbeidsintensiviteit<sup>6</sup> van het MoU met de KLM, is het niet proportioneel om dezelfde soort overeenkomst en mate van samenwerking aan andere luchtvaartmaatschappijen aan te bieden. Om toch tegemoet te komen aan de grieven van de luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot het gelijkheidsbeginsel, en deze maatschappijen te ondersteunen in de preventieve maatregelen die zij ondernemen, is het wenselijk om met hen een lichtere vorm van samenwerking aan te gaan. Voorgesteld wordt om de implementatie van nieuwe MoU's op een andere wijze in te richten, die minder arbeidsintensief is voor de overheidsorganisatie. Dit komt tot uitdrukking in een andere tekst van bijgevoegd concept MoU (bijlage 2) vergeleken met de tekst van het huidige MoU met de KLM. In bijgevoegd concept zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- kwantitatieve afspraken over aangevoerde ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen;
- toepassing van een getrappt boetesysteem voor de luchtvaartmaatschappij;
- verplichting tot intensieve informatie-uitwisseling;
- trainingen aan de hand van de 'train-the-trainer' methode in Nederland georganiseerd door de KMar, of op locatie door liaisons;
- oprichting van een werkgroep ter implementatie van het MoU die éénmaal per jaar bijeenkomt. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) neemt niet deel aan de werkgroep, omdat de betrokkenheid van BZ vooral gericht was op onjuiste visa, wat nu niet meer de hoofdcategorie is.

Voorts verwijs ik u naar de tekst van het concept MoU zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze nota.

Ten aanzien van het boetesysteem geef ik u het volgende mee. Een MoU hoeft niet per definitie te betekenen dat er geen beboeting plaatsvindt. In het MoU met de KLM is gekozen voor een quotum waarbinnen geen beboeting plaatsvindt maar ten aanzien van de andere maatschappijen is gekozen voor een getrappt systeem, waarbij over de invulling hiervan nog een keuze moet worden gemaakt i.o.m. de betrokken partijen. Gedacht kan worden enerzijds aan de mogelijkheid om de eerste trap van het boetesysteem op 0 euro te laten beginnen. Een andere mogelijkheid is om de eerste trap van het boetesysteem een laag bedrag te laten zijn. Het uiteindelijke doel is dat de luchtvaartmaatschappij een prikkel blijft houden om te investeren in de zorgplicht, maar wel een duidelijk voordeel ziet ten opzichte van de huidige situatie.

extra info  
opgenomen  
n.a.v. vlaggen

512e

<sup>6</sup> Het MoU met KLM is met de bijbehorende uitgebreide overlegstructuur erg arbeidsintensief en vergt van de betrokken overheidsorganisaties IND, KMar en BZ veel capaciteit.

De tekst van het bijgevoegde MoU is nog niet finaal afgestemd met het OM, eerdere concept teksten zijn wel besproken. De vertegenwoordiger van het OM heeft de voorkeur uitgesproken eerst uw standpunt te vernemen bij de tekst van het MoU. Mocht uit vervolgbesprekingen met het OM blijken dat de tekst van het MoU nog verder aangepast moet worden, zal ik de eventuele wijzigingsvoorstellen aan u voorleggen.

#### 4.3 Vast aanspreekpunt en jaarlijkse conferentie

Indien u instemt met het hanteren van de voorwaarden zoals hierboven beschreven zullen vermoedelijk alleen 5.1.5 Turkish Airlines en mogelijk Delta Airlines in aanmerking komen voor een MoU met de Staat.

Omdat ook het terugdringen van illegale migratie via het luchtverkeer van andere (geïnteresseerde) luchtvaartmaatschappijen in het belang is van de Nederlandse overheid wordt voorgesteld om een vast aanspreekpunt aan te wijzen voor deze luchtvaartmaatschappijen. Omdat de vragen van de luchtvaartmaatschappijen vooral zien op de praktische implementatie van de zorgplicht conform artikel 4 Vw2000, wordt voorgesteld om dit aanspreekpunt bij het grenskantoor van de IND op Schiphol te beleggen. Voor vragen van luchtvaartmaatschappijen over individuele zaken blijft "Bureau artikel 4" van de KMar, het meest aangewezen aanspreekpunt.

Gelet op de vele positieve reacties van luchtvaartmaatschappijen na de conferentie van 2009 en de behoefte om draagvlak te behouden bij luchtvaartmaatschappijen voor inzet om illegale migratie tegen te gaan, wordt voorgesteld om een dergelijke conferentie jaarlijks te organiseren. De IND zal samen met de KMar deze conferentie organiseren. Tijdens deze conferentie zal voorlichting worden gegeven over de stand van zaken van de relevante wet- en regelgeving en de uitvoeringspraktijk.

#### 5. Vervolgstappen

Indien u instemt met alle drie de hierboven onder punt 2 genoemde beslispunten, stel ik voor dat de IND alle eerder geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen benadert voor een vervolgesprek om te bezien of ze nog steeds interesse hebben in een MoU en om aan de hand van de meest recente cijfers te beoordelen of ze aan de voorwaarden voldoen. Indien ze niet aan de voorwaarden voldoen zal de IND de luchtvaartmaatschappij informeren over de vaste aanspreekpunten en het voornemen voor een jaarlijkse conferentie. Ook zal de IND de betreffende luchtvaartmaatschappij wijzen op de activiteiten van de IND Immigration Liaisons Officers (ILO's) in diverse landen, waarbij ook regelmatig trainingen voor medewerkers van luchtvaartmaatschappijen wordt georganiseerd. In de besprekingen met de luchtvaartmaatschappijen zal een goede uitvoering van de afschrijfplicht betrokken worden bij de onderhandelingen over een MoU.

In een latere fase -na de onderhandelingen met de onder 4.1 genoemde luchtvaartmaatschappijen- zou een MoU ook aan andere luchtvaartmaatschappijen kunnen worden aangeboden die niet betrokken waren bij de conferentie in 2009. Dezelfde voorwaarden blijven dan van toepassing op deze luchtvaartmaatschappijen. Bij deze tweede fase zou dan ook gekeken kunnen worden naar de absolute aantallen van vreemdelingen die door de luchtvaartmaatschappij zijn vervoerd en geweigerd aan de grens, in plaats van alleen naar de aantallen die daadwerkelijk de luchtvaartmaatschappij toe te rekenen zijn (de zogenaamde "verwijtbare zaken").

*ack*  
5.1.2e