

# INHOUDSOPGAVE

---

OPERATIONELE INFORMATIESTROMEN OP DE LUCHTHAVENS	1
<b>1. PROBLEEMSTELLING</b>	<b>1</b>
<b>2. ONDERZOEKSVERRICHTINGEN EN - METHODE</b>	<b>1</b>
<b>3. ANALYSE</b>	<b>2</b>
3.1. Analyse van de ontvangen antwoorden	2
3.1.1. AIK ASSE	2
3.1.2. LPA BRUNAT	3
3.1.3. LPA OOSTENDE	7
3.1.4. LPA DEURNE	10
3.1.5. LPA GOSELIES	12
3.1.6. LPA BIERSET	14
3.1.7. FGP/OA Airport	15
3.2. CAF-evaluatie door DGA	19
3.3. Terreinfase	20
3.3.1. LPA BruNat	20
3.3.2. FGP/OA Airport	23
3.3.3. LPA GOSELIES	24
3.4. Tendensen met betrekking tot de gestelde vragen	25
3.4.1. Werden de informatiebehoefte voldoende bepaald?	25
3.4.2. Zijn de informatiebehoefte gekend door de andere diensten?	25
3.4.3. Bestaat er hier een duidelijke procesbeschrijving van? Zijn er (kwalitatieve) structuren die dit opvolgen en/of bijsturen?	25
3.4.4. Wat doet men uiteindelijk met deze informatie: nice to know, need to know, is er capaciteit om hiermee aan de slag te gaan, ...?	26
<b>4. CONCLUSIE(S)</b>	<b>26</b>
<b>5. AANBEVELINGEN</b>	<b>27</b>
<b>6. BIJLAGEN</b>	<b>28</b>

## OPERATIONELE INFORMATIESTROMEN OP DE LUCHTHAVENS<sup>1</sup>

### 1. PROBLEEMSTELLING

1. Dit thematisch onderzoek werd opgestart in 2005 naar aanleiding van spanningen tussen de luchtvaartpolitie BRUSSEL NATIONAAL (LPA BRUNAT) en de federale gerechtelijke politie, onderzoeksafdeling op de nationale luchthaven (FGP/OA Airport) op de luchthaven van ZAVENTEM.

2. In het raam van dit toezichtsonderzoek luchtvaartpolitie kwam regelmatig het onderwerp informatie(stromen) aan bod. Hoewel dit niet de kern van ons onderzoek betrof, konden we met betrekking tot informatie(stromen) stellen dat de politiehervorming gezorgd had voor een verslechtering van de werkomstandigheden voor sommige afdelingen als het erop aankomt om vragen om informatie over te maken aan andere diensten omdat bijkomende hiërarchische niveaus werden ingebouwd.

Dergelijke toestanden scheppen wantrouwen en verwarring, niet alleen intern de politiediensten maar ook bij de diverse partners die dan bijvoorbeeld “partij (moeten) kiezen” voor de ene of de andere politiedienst op de nationale luchthaven, zijnde LPA BRUNAT of FGP/OA Airport.

3. Diverse onderzoeken hebben uitgewezen dat het niet mogelijk is om de kwaliteit van informatiestromen te meten en dat we hiervoor eigenlijk dienen terug te vallen op “tweedelijsindicatoren”.

### 2. ONDERZOEKSVERRICHTINGEN EN - METHODE

4. Op 7 mei 2010 werd door de commissaris-auditor een stand van zaken gegeven met betrekking tot dit dossier aan de dossierbeheerder en tevens vast lid van het Vast Comité P (VCP).

Naar aanleiding van dat onderhoud besliste de dossierbeheerder het toezichtsonderzoek te heroriënteren naar de kwaliteit en effectiviteit van de informatiestromen op de luchthavens.

5. Volgend onderzoeksvoorstel werd door ons geformuleerd<sup>2</sup> en goedgekeurd door de dossierbeheerder:

*“Voortbouwend op ons eerder onderzoek, nagaan in welke mate al stappen ondernomen werden om een soort “intelligence center luchthaven” op te richten en of hierbij garantie is op een continue, kwalitatieve opvolging van de processen binnen de informatiestromen.*

*Concreet kunnen wij ons de vraag stellen:*

*1) werden de informatiebehoeften voldoende bepaald?*

*2) zijn deze gekend door de andere diensten?*

*3) bestaat er hier een duidelijke procesbeschrijving van? Zijn er (kwalitatieve) structuren die dit opvolgen en/of bijsturen?*

*4) wat doet men uiteindelijk met deze informatie: nice to know, need to know, is er capaciteit om hiermee aan de slag te gaan, ...?”*

6. In een eerste fase werd in oktober 2010 een “verkennende” vragenlijst gestuurd naar zeven betrokken diensten, met name naar LPA BRUNAT, LPA OOSTENDE, LPA DEURNE,

<sup>1</sup> Dossiernr. 77352/2005.

<sup>2</sup> Zie verslag 66242/2010 d.d. 26 juli 2010.

LPA BIERSET, LPA GOSSELIES, AIK ASSE en FGP/OA Airport. De bedoeling van die vragenlijst is om de bestaande processen en hun opvolging inzake informatiebeheer in kaart te brengen en zo te zien of deze garanties bieden voor de kwaliteit van de informatiestromen.

7. Volgende vragen werden gesteld aan deze zeven diensten van de federale politie:

- 1) werden de informatiebehoeften van uw dienst bepaald en verspreid?  
*(hoe werden die bepaald, geoperationaliseerd, beschreven, verspreid, nationaal en internationaal, t.a.v. regionale luchthavens, t.a.v. externe partners, gebeurde dit per taak (grenscontrole, recherche)?)*
- 2) krijgt u de informatie binnen die u nodig/gevraagd heeft?  
*(waarom wel, waarom niet, van wie wel, van wie niet, in hoeverre is dit een gevolg van eigen initiatief, heb je voorbeelden van recente incidenten, welke gevolgen had dit voor de efficiëntie van uw dienst, welk concreet effect had dit op de veiligheid van/op de luchthaven?)*
- 3) wat zijn voor u de kritieke processen die er binnen uw organisatie zouden moeten voor zorgen dat de juiste informatie, in de juiste vorm, bij de juiste mensen, op het juiste ogenblik, beschikbaar is?  
*(hoe gebeurt de vertaling van de binnengekomen informatie intern uw dienst, hoe bewaakt u deze processen, wat doet men uiteindelijk met deze informatie (nice to know, need to know), bestaan er uitgeschreven procedures?)*
- 4) zijn er structuren/procesindicatoren die dit opvolgen en/of bijsturen?
- 5) zijn de informatiebehoeften van de andere diensten (zowel intern als extern) waarmee u samenwerkt duidelijk? (graag het antwoord opsplitsen per dienst waarmee u samenwerkt)  
*(hoe werden die concreet vertaald binnen uw organisatie, hoe volgt u die op, hoe garandeert u de kwaliteit, deden zich ter zake recent incidenten voor, zo ja, dewelke?)*
- 6) wat zijn voor u in de nabije toekomst de voornaamste uitdagingen en/of prioriteiten op het vlak van de organisatie van het informatiebeheer met betrekking tot luchthavenmateries?

8. Pas na veel aandringen van zowel de Dienst Enquêtes P als de dossierbeheerder VCP beantwoordt de FGP/OA Airport de vragenlijst.

9. Na ontvangst van de vragenlijsten werd – ter verduidelijking en aanvulling van de ontvangen antwoorden – nog een bezoek gebracht aan de volgende diensten: LPA BRUNAT, FGP/OA Airport en LPA GOSSELIES.

### 3. ANALYSE

#### 3.1. Analyse van de ontvangen antwoorden

10. Per dienst formuleren we hieronder de meest relevante antwoordelementen, positieve punten, verbeterpunten en opportuniteiten zoals door hen aangegeven.

##### 3.1.1. AIK ASSE

11. In de eerste plaats wil het diensthoofd AIK ASSE een onderscheid maken tussen de voorschriften op het vlak van het informatiebeheer (MFO-3, MFO-6, artikel 44 1/11 WPA, PLP 1-5, PLP 5bis en eventuele arrondissementele parketrichtlijnen) en de effectieve procedures inzake informatiedoorstroming. Het ene is volgens hem niet noodzakelijk gekoppeld aan het andere.

**12.** Het diensthoofd stelt dat zijn AIK als voorbeeld kan dienen voor andere AIK's.

**13.** De informatiebehoefte van de dienst worden, naast de aspecten hiervan opgenomen in de bestaande en reeds vermelde wetteksten en richtlijnen, voortdurend nader toegelicht ten aanzien van alle partners. Dit gebeurt vaak schriftelijk, maar vooral mondeling op tal van overlegfora zoals het begeleidingscomité van het AIK, het ARO, het OKAHV, het overlegplatform radicalisme, ... De contacten van het AIK ASSE met de politiediensten op de luchthaven zijn goed tot perfect te noemen. De communicatie verloopt vlot en de informatie die deze dienst aanbelangt (basiswerking zowel als fenomeenwerking) wordt zonder problemen aangereikt. Voor LPA BRUNAT gebeurt dit via de dienst CIT, voor de onderafdeling Airport van de FGP gebeurt dit rechtstreeks via het programma FEEDIS. Vanuit de controlefunctie als verantwoordelijke eenheid worden eventuele onvolledigheden op het vlak van functioneel beheer zonder enig probleem opgevangen.

**14.** De kritieke processen voor het AIK zijn een kwaliteitsvolle basiswerking (informatie in -verrijkte informatie uit), een 100% kwaliteitscontrole op alle formulieren van het informatiebeheer (MFO-3), het voldoen aan de basisfunctionaliteiten omschreven in de MFO-6 (momenteel voldoet het AIK ASSE aan alle basisfunctionaliteiten), een correct en kwaliteitsvol functioneel beheer met strikte naleving van de MFO-3 en het vademecum en een vlotte interne en externe communicatie. Dit alles met aandacht voor de gevoeligheid van bepaalde informatie (gebruikscodes) en met een voldoende personeelsbestand (momenteel 9 personeelsleden te kort). Binnen het AIK ASSE is elke functie en elke taak binnen deze functie duidelijk omschreven en zijn quasi alle processen uitgewerkt.

**15.** Regelmatig doet het AIK ASSE aan zelfevaluatie en wordt er bijgestuurd waar nodig. Als procesindicatoren gelden de cijfers en tabellen die voorbereid worden voor het begeleidingscomité waarin het AIK op een transparante manier rekenschap moet afleggen over de werking aan alle partners en waarbij het AIK zelf ook de werking op het vlak van het informatiebeheer van zijn partners onder de loep neemt. Op dit laatste vlak heeft het AIK uiteraard enkel een indicatieve en adviserende functie.

**16.** Op gezette tijdstippen worden de partners bevraagd over hun informatiebehoefte naar het AIK toe. Daar het AIK zeer dicht bij zijn verschillende partners staat, zijn er echter op dit vlak zelden verrassingen en wordt er dikwijls al op behoeften ingespeeld alvorens de partners erop kunnen wijzen (het AIK heeft immers een signaalfunctie). Komt het toch voor dat een partner bijkomende informatiebehoefte heeft, dan wordt onmiddellijk gekeken hoe deze nieuwe behoeften ingepast kunnen worden binnen het AIK. Incidenten hieromtrent zijn er niet te melden.

**17.** Kritieke succesfactoren voor het informatiebeheer in de nabije toekomst op het vlak van luchthavenmateries zijn volgens het diensthoofd AIK: een voldoende personeelscapaciteit van de dienst CIT en een volwaardige aandacht voor een kwaliteitsvol informatiebeheer. Het diensthoofd voegt eraan toe dat men ervoor moet opletten dat men vanuit de aandacht voor het puur operationele het informatiebeheer niet stiefmoederlijk gaat behandelen en dat men de personeelsleden die werkzaam zijn binnen deze materie de nodige ondersteuning blijft bieden.

### *3.1.2. LPA BRUNAT*

**18.** LPA/BRUNAT/Comd/CIT/AIK is een antenne van het AIK ASSE en is gebonden aan de wettelijke bepalingen zoals omschreven in MFO-3, MFO-6, artikel 44 1/11 WPA, e.a. wat de effectieve procedures inzake de informatiedoorstroming betreft.

**19.** Naast de door de wet bepaalde infostromen krijgt LPA BRUNAT via verschillende andere bronnen operationele informatie zoals: ‘profiling’ (sectie van FGP/OA Airport), de badgecommissie, het OCAD, de Sectie Terrorisme van de FGP BRUSSEL, het communicatiecentrum LPA BRUNAT, het CIVLA, BAC Security, BAC brandweer, BAC Airsafety, ‘Early Warning’ in samenwerking met GLONS (luchtbewaking Defensie), verschillende databases in de schoot van LPA BRUNAT, PNR<sup>1</sup>, SIS<sup>2</sup>, B2B<sup>3</sup>, FIND<sup>4</sup>, EIS-databank<sup>5</sup>, cameratoezicht, enz.

**20.** Naast de wettelijke bepalingen zijn er door de jaren heen informele contacten gegroeid met interne en externe partners. Deze contacten zijn gegroeid uit de nood aan informatiebehoefte op verschillende niveaus en domeinen: beleidsmatige ondersteuning, tactische voorbereiding operaties, operationele ondersteuning voor politiezorg en grenscontrole in de dagelijkse uitoefeningen van hun kerntaken, voor de uitvoering van onderzoeken en ter ondersteuning van externe en interne partners. Sommige informele contacten werden in de loop der jaren geformaliseerd in regelgeving, protocolakkoorden.

**21.** De informatie zoals beschreven in de WPA en MFO-3 krijgt LPA BRUNAT binnen zoals voorzien. Sommige informatiestromen lopen gespreid en fragmentarisch. Een gestructureerde geïntegreerde informatiestroom ontbreekt, waardoor een reëel gevaar bestaat dat relevante informatie (luchtvaartgebonden materie) verloren gaat. Bij eurotops bijvoorbeeld zijn er diverse bronnen die informatie verschaffen met betrekking tot de aankomst van de VIP's. Deze informatie is veelvuldig onjuist en wordt niet centraal aangestuurd.

**22.** Buiten de bestaande contacten zijn er nog tal van externe informatiebronnen die tot op heden punctueel geraadpleegd worden. Deze bronnen (bijvoorbeeld de militaire luchtbewaking (GLONS), Belgocontrol, Eurocontrol) zouden volgens respondent geïntegreerd moeten worden in de informatiestroom binnen LPA en zullen dan ongetwijfeld een politionele meerwaarde bieden.

---

<sup>1</sup> De zogenaamde Passenger Name Records (PNR) zijn gegevenselementen afkomstig van passagiers, beheerd voor luchtvaartmaatschappijen voor hun commerciële doeleinden. Deze PNR-gegevens bevatten verschillende gegevensparameters zoals reisdata, reisweg, ticketinformatie, contactgegevens, reisagent, betaalmodaliteiten, zetelnummer en bagage-informatie. Dergelijke gegevens worden van oudsher manueel geëxploiteerd door politie- en douanediensdiensten. De huidige technologie maakt een meer systematische, geautomatiseerde en gestructureerde analyse van deze data mogelijk.

Momenteel wordt er gewerkt aan een voorstel van EU-richtlijn die de lidstaten zou toelaten om gebruik te maken van deze PNR-gegevens ter bestrijding van terrorisme en ernstige misdrijven (‘serious crime’: in principe alle misdrijven waarop in de individuele lidstaten een strafrechterlijke sanctie staat van ten minste 3 jaar gevangenisstraf).

Binnen elke lidstaat dient een Passenger Information Unit (PIU) opgericht te worden. Deze Unit dient binnen een bepaalde overheid opgericht te worden en zal verantwoordelijk zijn voor het verzamelen van PNR-data bij de luchtvaartmaatschappijen, evenals voor het opslaan, het analyseren en het overmaken van de resultaten ervan aan de bevoegde overheden.

<sup>2</sup> Schengen Informatie Systeem: de Europese databank die gehanteerd wordt bij de bewaking van de Europese buitengrenzen door de Schengenlanden; deze databank wordt afgetoetst bij de overschrijding van de buitengrenzen (systematisch voor alle niet-EU-onderdanen en steekproefsgewijs /gericht voor de EU-onderdanen). De voeding van het SIS gebeurt door de lidstaten afzonderlijk.

<sup>3</sup> Applicatie die automatische bevraging (via een nationaal contactpunt) van de Interpoldatabank toelaat.

<sup>4</sup> Interpoldatabank van verloren en gestolen identiteitsdocumenten; in de toekomst zou deze applicatie ook bij de grenscontrole op BRUNAT geïmplementeerd moeten worden en zou er een automatische raadpleging van de FIND-databank gebeuren wanneer de grensdocumenten gecontroleerd worden.

<sup>5</sup> Europol Information System, databank van Europol.

23. LPA BRUNAT stelt ook vast dat sommige relevante luchthavengebonden informatie (RIR, RAR, DOS, ACT, dreigingsanalyse OCAD, ...), niettegenstaande ze in de politionele informatiecycclus zit en beschikbaar is, haar laattijdig of helemaal niet bereikt.

24. LPA BRUNAT stelt ook vast dat de informatie waarover de sectie opsporingen van het CIT<sup>1</sup> 'in realtime' of binnen een bepaalde tijdspanne dient te beschikken via de FGP/OA Airport opgevraagd dient te worden. Een voorbeeld daarvan zijn de opvragingen van passagiersgegevens (cf. parentale ontvoeringen) die via de 'profiling' FGP/OA Airport opgevraagd moet worden. Het CIT heeft weinig contact met de luchtvaartmaatschappijen waardoor alle essentiële informatie opgevraagd moet worden via de 'profiling' van de FGP/OA Airport. Een dergelijke omweg om aan essentiële informatie te raken voor de 'pre-boarding analysis' is niet altijd efficiënt.

25. In aansluiting hierop en rekening houdend met de recente evolutie van de passagiersgegevens in de luchtvaartsector, lijkt het voor respondent onontbeerlijk dat LPA BRUNAT in de toekomst ook toegang heeft tot PNR en APIS<sup>2</sup>-gegevens.


Een van de kritieke processen voor LPA BRUNAT is telkens nieuwe bronnen van informatie detecteren en de door hen aangeleverde informatie exploiteren (kwaliteitsvolle verwerking). Het is tevens een uitdaging om de exploitatieprocessen voortdurend bij te sturen in functie van de finaliteit van de doelgroepen en te streven naar transparante communicatieprocessen.

26. LPA BRUNAT heeft een algemeen invalspunt (CIT). Dit zou kunnen uitgroeien tot een expertisecentrum voor alle LPA-secties, in het bijzonder voor gespecialiseerde luchthavengebonden materies. Meer nog, een luchtvaartgebonden expertisecentrum zou ook een reële meerwaarde kunnen bieden voor alle politiediensten en interne/externe partners, en dit conform onderstaand schema:

---

<sup>1</sup> Contact- & Informatie Team: onderdeel van de overhead ('Comdo')LPA/BruNat, verantwoordelijk voor onder meer informatie-inwinning, info & contacten in het kader van bestuurlijke politie, verrichten van opzoekingen ten voordele van andere politiediensten, ...

<sup>2</sup> Advance Passenger Information System: de Advance Passenger Information-gegevens zijn de gegevens die zich bevinden in de zogenaamde "machine readable" zone van paspoorten. De EU-richtlijn 2004/82/EG van 29 april 2004 verplicht de luchtvaartmaatschappijen om, indien de met grenscontrole belaste autoriteiten van de lidstaten hierom vragen, de API-gegevens over te maken ten laatste bij de check-in van de passagiers. Het gaat om volgende informatie: nummer en aard van het reisdocument, nationaliteit Pax, volledige naam, geboortedatum, grensdoorlaatpost, vervoermiddel (vliegtuig), tijdstip van vertrek en aankomst van het vervoermiddel (vliegtuig). België maakt nog geen gebruik van deze mogelijkheid. De richtlijn heeft als finaliteit de grensbewaking te faciliteren.

BRONNEN	EXPLOITATIE	FINALITEIT	DOELGROEP EN
LOKAAL (APIS, PNR, ...).		STRATEGISCH BELEID	FEDERALE POLITIE
NATIONAAL (ANG, PGP, ...)		TACTISCHE VOORBEREIDING OPERATIES	LOKALE POLITIE
INTERNATIONAAL (B2B, SIS, FIND, ...)		OPERATIONELE ONDERSTEUNING EN LEIDING OP HET TERREIN	INTERNE EN EXTERNE PARTNERS BAC, INTER- NATIONALE PARTNERS
GESPECIALISEERDE INFORMATIE (GLONS, BELGOCONTROL, ...)		ONDERSTEUNEN- DE TAKEN GESPECIALISEER- DE INFO & EXPERTISE)	

27. Op gezette tijdstippen levert LPA BRUNAT cijfergegevens aan het AIK ASSE. De opvolging gebeurt onder meer via het COC<sup>1</sup>-stuurbord.

Binnen LPA BRUNAT worden door de verschillende entiteiten cijfergegevens aangeleverd als opvolgingsinstrument. Het zou volgens onze respondent nuttig zijn deze informatiegaring (cijfergegevens, tabellen, ...) uit te breiden naar alle luchthavens en te centraliseren in een 'algemeen invalspunt', zoals een AIK voor zijn arrondissement.

28. In specifieke domeinen zijn de informatiebehoeften van onze doelgroepen niet altijd duidelijk en is er nood aan inventarisering van de informatiebehoefte.

29. Aangezien er tot op heden een gebrek is aan een overkoepelend organisatiebeleid en informatiebeheer binnen de structuren van LPA, ziet respondent als grootste uitdaging voor de toekomst de oprichting van een 'algemeen invalspunt' voor de luchthavens en een gestructureerde informatiestroom naar de interne/externe partners toe vanuit het 'algemeen invalspunt' (24 uur op 24 en 7 dagen op 7). Het 'algemeen invalspunt' zou een drieledige invulling kunnen hebben: expertisecentrum, een centrum voor operationele coördinatie en ondersteuning en een 'informatie en intelligence'-centrum.

30. Voor LPA BRUNAT zou ook de oprichting van een geïntegreerde dispatching (24/7) met de luchthavenpartners een meerwaarde zijn voor de dagelijkse werking van alle betrokken

<sup>1</sup> Dit is het overzichtsbord van het Controleorgaan van het Politie Informatiebeheer; bevat het overzicht van de input van alle AIK's; kan online geraadpleegd worden via Portal.

diensten. Over deze materie werden reeds gesprekken gevoerd met BRUSSEL Airport Security en de NV ASTRID. Het idee van een ‘centrale dispatching’ kreeg veel bijval van de verschillende externe partners. De informatiestroom ‘in realtime’ zou volgens onze respondent een meerwaarde zijn voor alle partners op de luchthaven en zou toelaten op een gestructureerde en gecoördineerde manier de problematiek op de luchthaven beter te beheersen.

### 3.1.3. LPA OOSTENDE

**31.** Sinds jaren ijvert het sectiehoofd tevergeefs voor de oprichting van een centraal informatiepunt binnen LPA.

**32.** De kerntaak op de luchthaven bestaat uit de grenscontrole (hierna GC). Dus richt de informatiebehoefte zich voornamelijk naar de extra-Schengenvluchten en hun passagiers. De EEI zijn: wanneer gaan de extra-Schengenvluchten door? Wat zijn de bestemmingen? Welke zijn de risicobestemmingen? Met welke soort passagiers hebben we te maken?, ... Aan deze informatiebehoefte wordt lokaal voldaan door de lokale luchthavendirectie; eventueel aangevuld met andere bronnen. Zonder de tussenkomst van het LPA-commando, organiseert LPA OOSTENDE (LPAO) zich om alles correct binnen te krijgen. Af en toe loopt er, volgens de respondent, in verband met de onderlinge gegevensuitwisseling tussen de LPA-secties iets fout en kan een en ander beter georganiseerd worden.

**33. Voorbeeld 1.** Griekse charters: sinds jaar en dag wordt LPA BRUNAT geconfronteerd met een probleem van illegalen op Griekse charters. Aangezien dit over intra-Schengenvluchten gaat, worden deze vluchten in principe niet aan een GC onderworpen. Niettemin onderschept LPA BRUNAT talrijke illegalen op deze vluchten. Door deze LPA-actie zoeken de mensenhandelaars andere passagemogelijkheden en aangezien er ook te OOSTENDE Griekse charters georganiseerd worden, duurde het niet lang of illegalen kwamen met een goedkoop Jetair Fly-ticket op de luchthaven van OOSTENDE aan. Dit fenomeen kwam eerder toevallig aan het licht. Het sectiehoofd nam onmiddellijk na de vaststelling contact met LPA BRUNAT teneinde bij de collega's uit ZAVENTEM meer te weten te komen over deze praktijk. Het sectiehoofd stuurde aan op een vergadering te ZAVENTEM, doch deze heeft nooit plaatsgevonden. Aangezien er ook te BIERSET Griekse charters aankomen, heeft het sectiehoofd tevens zelf het initiatief genomen om zijn collega uit LUIK op de hoogte te brengen. In dit dossier was er aldus duidelijk nood aan een centrale sturing, welke in de praktijk nooit tot stand kwam. Gelukkig verdween het fenomeen vanzelf.

**34. Voorbeeld 2.** Valse en vervalste reisdocumenten (VVR): ten gevolge van de hervorming bleken alle personeelsleden LPA inzake VVR ooit wel eens een basisvorming te hebben genoten; doch inzake de voortgezette vorming (VV) was de toestand echt bedroevend. Ondanks veelvuldig aandringen bleek een centrale opstart van de VV niet van de grond te komen. Daarom organiseerde het sectiehoofd binnen de eigen eenheid een grondige VV VVR. De verworven kennis wordt heden verder op peil gehouden door de eigen VVR-cel. Af en toe organiseert DAO/IMMI wel een informatiesessie ten behoeve van alle grenscontroleurs van het land, doch niet op regelmatige basis. Bovendien is deze VV facultatief te volgen.

**35.** Naast deze noodzakelijke vorming is er uiteraard ook nog het aspect van infodoorstroming van de documentatie inzake VVR. Heden verloopt dit aspect van de VVR gelukkig veel beter. Niettemin komt de informatie uit verschillende bronnen, waardoor er sprake kan zijn van dubbel gebruik en versnippering van de inspanningen.



36. In het kader van het Avia-project<sup>1</sup> en het Avia.be-project<sup>2</sup>, had LPA graag beschikt over een rechtstreekse datalijn met Belgocontrol of Eurocontrol teneinde de vluchtplannen van General Aviation te kunnen monitoren. Via het uitgebouwde netwerk worden heden tussen de deelnemende landen aan het Avia.be-project 'alerts' en/of zachte info uitgewisseld.

37. Verder staat LPAO in voor de basispolitiezorg (BPZ) en de gespecialiseerde politiezorg (GPZ) op de luchthavens van OOSTENDE en WEVELGEM.

38. De bevoegdheidszone van LPAO (*ratione loci*) is door middel van respectieve protocolakkoorden met de PZ GRENSLEIE en met de PZ OOSTENDE door een afsluiting op het terrein gematerialiseerd. Binnen die zone functioneert LPAO als een "mini"-politiezone en zijn alle informatiebehoefte gelijk aan deze van de lokale politiezone. Het sectiehoofd heeft het hier zowel over de gerechtelijke opdrachten, deze inzake HHOO en ten slotte over de verkeersopdrachten. De bestaande richtlijnen en structuren (MFO's) bieden een voldoende antwoord op de gestelde vragen.

39. De wijkwerking is op beide luchthavens een belangrijke bron van informatie. LPAO neemt deel aan alle vergaderingen en overlegfora van de respectieve CSD BRUGGE & KORTRIJK en is aldus lokaal verankerd.

40. Teneinde de contacten met de respectieve parketten te optimaliseren, werkt het sectiehoofd zowel te BRUGGE als te KORTRIJK met een referentiemagistraat; wat de informatie-uitwisseling en de relatie in het algemeen aanzienlijk bevordert.

41. De samenwerkingsvormen tussen alle actoren in de luchtvaart waren tot voor het Avia-project totaal onbestaande. Het sectiehoofd heeft het over DAFA, het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart (DGLV), Belgocontrol, Eurocontrol, FOD Defensie, Douane, OCAD, VSSE, ADIV, buitenlandse partners. Ondanks de huidige voorzichtige stappen, kan alles nog veel beter.

42. Flagante luchtvaartinbreuken en eventuele inbreuken op de Schengencode worden door de luchtmachtbasis van GLONS gemeld, waarna LPAO eventueel overgaat tot het opstellen van een proces-verbaal.

43. Het sectiehoofd ziet ook een duidelijke rol voor het LPA-coördinatiecentrum en dit onder andere met betrekking tot de vraag van een magistraat in geval van een onrustwekkende verdwijning, het instellen van een vliegverbod, de klachten van burgers en de functie van internationaal invalspunt.

44. Inmiddels verstrekt LPAO ondersteuning aan de politiezones die te maken krijgen met vliegtuigcrashes. LPAO heeft ter zake een syllabus samengesteld, welke voor elkeen vrij

---

<sup>1</sup> Met het AVIA-project beoogt de luchtvaartpolitie OOSTENDE om alle gebeurlijke extra-Schengenbewegingen door General Aviation (GA) op de 103 kleinere luchthavens (50 kleinere vliegvelden en 53 heliports) die niet als Schengendoorlaatpost erkend zijn, te monitoren. We hebben het hier over grensbewaking die perfect past in de filosofie van het Schengenacquis.

<sup>2</sup> Vanaf 2010 tot en met 2012 wordt het AVIA-project, met de ondersteuning van het Europese Fonds voor de Buitengrenzen, uitgebreid naar onze buurlanden. Immers, het AVIA.be-project loopt de komende jaren in samenwerking met de Franse Gendarmerie, de Franse Police aux Frontières (PAF), de Franse Douane, de Koninklijke Nederlandse Marechaussee (KMar) en de UK Kent Police. Al deze diensten wilden maar wat graag op de LPAO-uitnodiging ingaan. De opzet is om simultane controleacties uit te voeren op de niet-erkende doorlaatposten; dit door gedurende enkele weekends minstens een viertal uur fysiek aanwezig te zijn op enkele zogenaamde risicoluchthavens. Tegelijkertijd wordt door middel van nationale invalspunten een onderling informatienetwerk tot stand gebracht.

beschikbaar is. Ook in verband met de controle van een vliegveld/vliegtuig beschikt LPAO over een syllabus. Daarenboven kan tal van luchtvaartgebonden informatie worden teruggevonden op de website [www.luchtvaartpolitie-oostende.be](http://www.luchtvaartpolitie-oostende.be) van het sectiehoofd LPAO. Het is de bedoeling om deze luchtvaartgebonden informatie zo veel mogelijk ook op de Portalsite te plaatsen.

**45.** De nochtans verplichte LOVECO<sup>1</sup>-vergaderingen worden te OOSTENDE uiterst zelden en slechts ten gevolge van incidenten georganiseerd. De uitwisseling van informatie met de directie is bijwijlen bedroevend te noemen. LPAO wordt heel zelden betrokken bij de organisatie van bepaalde activiteiten op de luchthaven. Bijvoorbeeld: het bezoek van een minister waartegen een actiegroep actie zou kunnen voeren.

**46.** Opdrachten inzake de badgecommissie: een vertegenwoordiger van LPAO zetelt, zoals alle collega's van de andere LPA's, in de lokale badgecommissie. LPAO dient alle badgeaanvragers aan een ANG-controle te onderwerpen. Er is geen uniforme benadering en/of beoordeling inzake de adviezen die elke LPA binnen deze respectieve commissies verstrekt. LPAO heeft het initiatief genomen om, ten behoeve van de andere secties, alle wettelijke referenties op te zoeken en te verspreiden. In één bepaald geval was bepaalde essentiële informatie over een badgeaanvrager voor de nationale luchthaven wel degelijk in het bezit van de FGP/OA Airport; doch deze informatie werd afgeschermd en niet aan de collega LPA BRUNAT, die in de badgecommissie zetelt, doorgegeven. Diezelfde persoon met een heel dubieus (terro)verleden schreef zich inmiddels te WEVELGEM in voor een cursus piloot. De zorgvuldig afgeschermd informatie heeft LPAO slechts na veel moeite kunnen bereiken.

**47.** De informatie-uitwisseling met OCAD, VSSE en ADIV kan beter. Bepaalde dreigingen terro en de eventuele verhoogde waakzaamheid op de luchthavens moet het sectiehoofd soms via de media vernemen. De verhoogde waakzaamheid, zodra afgekondigd, wordt naderhand zelden afgemeld.

**48.** Uiteindelijk beschikt LPA over een wettelijke bevoegdheid inzake de luchtvaartwetgeving, doch 10 jaar na de hervorming wordt er binnen LPA nog steeds geen functionele opleiding georganiseerd.

**49.** Met de directie DGLV blijkt het niet zo goed te vlotten. Dit is te wijten aan de discussie die momenteel nog steeds aan de gang is omtrent de vrijstelling van de veiligheidsfouillering van het politiepersoneel.

**50.** De informatiestroom die LPAO binnenkrijgt, is vooreerst aan de zeer magere kant en daarenboven is deze weinig georganiseerd en gestructureerd. Er is dringend nood aan een centraal invalspunt.

**51.** De ingebruikname van zowel functionele als persoonlijke Teamware-mailboxen staat garant voor een snelle en accurate infodoorstroming binnen LPAO. Deze tool laat bovendien toe om na te gaan welk personeelslid, op welk tijdstip kennis heeft genomen van bepaalde informatie.

**52.** Het effectief van LPAO bestaat uit 23 personeelsleden. Er zijn tal van deelverantwoordelijkheden aan elkeen toegekend, zodat iedereen zich beter betrokken en geëngageerd voelt. De respectieve verantwoordelijken zorgen elk in hun deeldomein voor het

---

<sup>1</sup> Inzake veiligheid is er op elke luchthaven een lokaal veiligheidscomité (LOVECO). Dit wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van het Directoraat-generaal voor de luchtvaart (DGLV). In het LOVECO zijn ook de federale politie, de staatsveiligheid, de vliegtuigmaatschappijen, de luchthavenuitbater, de luchthaveninspectie en het parket vertegenwoordigd.

voldoen aan de gestelde behoeften. Er deed zich in dit verband nog geen enkel probleem voor. Bijvoorbeeld: één middenkader (hierna MK) is verantwoordelijk voor het opvolgen van het gerechtelijk werk, één MK is verantwoordelijk voor verkeer en milieu, één MK voor VVR en één MK voor personeel en logistiek. Andere verantwoordelijkheidsdomeinen zijn: geweldsbeheersing, badgecommissie, rampenplanning, Avia-project, wijkwerking, ....

**53.** Als voornaamste uitdaging ziet het sectiehoofd de “dringende” oprichting van een centraal invalspunt binnen de structuur van LPA BRUNAT, de eventuele samensmelting van LPA BRUNAT met het commando LPA en zelfs met DAFA (*cf.* Nederland). Wat LPA betreft, moet de infodoorstroming misschien ook eens ruimer bekeken worden. Het diensthoofd denkt hierbij aan het uitwerken van een infocycclus voor de zachte info welke strikt luchthavengebonden is.

#### 3.1.4. LPA DEURNE

**54.** Naar aanleiding van de nationale vergadering van de sectiehoofden LPA 2009 werden strategische en operationele doelstellingen geherformuleerd. Op het vlak van de informatiegestuurde politiezorg werden bijvoorbeeld de drugscontroles beschreven: per semester één drugscontrole organiseren, eventueel in samenwerking met andere diensten zoals de federale hondenschool, de opsporingsdienst van de douane en de douanecel van de luchthaven. Het belangrijkste doel hierbij: informatievergaring met betrekking tot drugssmokkel via regionale luchthavens, het verkrijgen van een zicht op zaken.

**55.** Plaatselijk wordt de regionale luchthaven DEURNE geconfronteerd met diverse informatiestromen:

##### 1) bestuurlijk – gebeurtenissen

Zoals voorgeschreven in de MFO-3 en afgesproken in de protocolakkoorden met de lokale politie, worden bestuurlijke gegevens bijgehouden, bijgewerkt en in functie van de gebeurtenissen wordt een RAR opgesteld. De inzameling gebeurt lokaal door LPA DEURNE en wordt met een informatierapport aan het AIK bezorgd. De directie LPA-Operaties krijgt tevens een afschrift van alle belangrijke evenementen die van belang kunnen zijn voor andere luchthavens;

##### 2) bestuurlijk – grenscontrole

De richtlijnen worden in hoofdzaak verspreid door de Dienst Vreemdelingenzaken. De instructies worden schriftelijk overgemaakt en kunnen tevens worden geraadpleegd op de websites, beschikbaar op intranet en internet. Prioritair is de immigratie op het Belgische grondgebied en ondergeschikt de illegale stroom van personen naar het Verenigd Koninkrijk.

Bijkomend worden gedetailleerde richtlijnen verstrekt door de federale politie DAO-IMMI. Deze dienst beschikt ook over een website. DAO-IMMI krijgt maandelijks een statistisch overzicht van het aantal passagiers intra- en extra-Schengen (aankomend en vertrekkend gebundeld). Deze informatie wordt aangeleverd door een externe partner, de navigatie (DGLV) en de “generale verklaringen” met betrekking tot de privévluchten. Het maandoverzicht vermeldt ook het aantal illegalen dat aan de grens werd onderschept, de ‘imposters’, de nationaliteiten;

##### 3) bestuurlijk – veiligheidsonderzoeken in het kader van toegangsbadges

Alle aanvragen worden ingediend bij de Luchthavenbeveiliging. Alle aanvragers worden via ANG nagegaan door de LPA. Voor alle gekende personen wordt een schriftelijke communicatie gevoerd met de betrokken parketten teneinde na te gaan of het gebruik van de gekende gegevens toegelaten is of niet. Deze infostromen verlopen via fax en betreffen zowel “harde” als “zachte” informatie. Van aanvragers van wie antecedenten gekend zijn, bespreekt de lokaal zetelende badgecommissie iedere aanvraag afzonderlijk en oordeelt

ze op basis van de informatie verstrekt door de Staatsveiligheid, LPA, DGLV en de Luchthavendirectie;

4) recherche – fenomenen

*Sensu stricto* bestaat er geen researchedienst in de regionale luchthaven. De afwezigheid van protocolakkoorden met FGP belet de samenwerking met laatstgenoemde dienst niet. Binnen de fenomenen mensenhandel en -smokkel, drugs en terrorisme bestaan er goede contacten voor overname van het gerechtelijk onderzoek;

5) documentaire uitwisseling op het vlak van valse en vervalste identiteits- en reisdocumenten

Het CDBV-D ontvangt van de regionale luchthaven de aangetroffen of aangeboden documenten. De contacten met deze dienst zijn intens en goed.

**56.** LPA DEURNE krijgt alle gegevens die ze nodig heeft. Ook de informele uitwisseling met bijvoorbeeld buitenlandse diensten gebeurt vlot en zonder onnodig tijdverlies. De belangrijkste buitenlandse politie- en veiligheidsdiensten bevinden zich in het Verenigd Koninkrijk en Nederland.

**57.** Inzake processen bestaat er binnen LPA DEURNE een taakverdeling gerelateerd aan specialisatie: VVR, documentatie grenscontrole, bestuurlijk informatiebeheer, gerechtelijk informatiebeheer (APO-officier), Feedismanager, veiligheidsonderzoeken, ... De specialisten krijgen hun informatie via verschillende kanalen aangeleverd: elektronisch via website, openbare mail, Teamware, papieren versie, fax, opdrachten directie LPA, van het sectiehoofd, personeelsvergaderingen, ... De voorschriften ter zake worden geregeld geüpdatet en worden dan via dezelfde genoemde kanalen aan alle personeelsleden bekendgemaakt. Specifieke en grondige wijzigingen worden steeds via het sectiehoofd per mail en op papier aan alle collega's bezorgd. Dikwijls volgt er een doorgedreven uiteenzetting ter gelegenheid van een personeelsvergadering. LPA BRUNAT stuurt met de openbare mail recente informatie door met betrekking tot VVR en bezorgt tweemaandelijks het boekje grenscontrole vademecum.

**58.** De structuren/procesindicatoren die dit opvolgen en/of bijsturen:

1) informatiedoorstroming DVZ

Elke maand worden statistieken overgemaakt aan DAO-IMMI betreffende het aantal teruggedreven personen, onderschepte illegalen, mensensmokkelaars, overbrenging naar gesloten centra en uitgeschreven visa. Deze statistieken worden eveneens overgezonden aan DVZ/Grensinspectie. Elk trimester wordt een afschrift van het visumregister overgemaakt aan DVZ/Grensinspectie. Voor alle belangrijke wijzigingen aan de Schengencodex belegt DVZ/Grensinspectie een speciale bijeenkomst;

2) informatiedoorstroming DAO-IMMI

Per trimester worden vergaderingen belegd door DAO-IMMI: de behandelde onderwerpen gaan over nieuw ontdekte routes mensensmokkel, nieuwe praktijken, opfrissing praktische richtlijnen, enz.;

3) informatiedoorstroming naar CDBV-D

Maandelijks krijgt het CDBV-D een verslag van alle uitgevoerde adviezen op echtheid van documenten: reisdocumenten, rijbewijzen, verblijfsdocumenten, stempels in- en uitreis, visa en overige officiële persoonsgebonden documenten. Er wordt steeds een kopie gezonden naar het LPA-commando. Voor bijzondere adviezen (nieuwe vervalsingstechnieken door LPA DEURNE ontdekt) wordt een "Networkflash" opgesteld en verstuurd. Het verslag gaat naar CDBV-D en kan o.a. foto's, veiligheidskenmerken of het ontbreken of namaken ervan bevatten;

4) Informatiedoorstroming van CDBV-D naar LPA DEURNE

Dikwijls wordt de medewerking van CDBV-D gevraagd in verband met de valsheid en vervalsing van documenten. LPA DEURNE krijgt via het kanaal CDBV-D informatie inzake documenten die van allerlei diensten komen: PRADO, IFADO, Schengen, andere

grenseenheden, FRONTEX, ... Vragen van LPA DEURNE aan buitenlandse LO's worden via CDBV-D overgemaakt;

5) informatiedoorstroming terrorisme

Twee medewerkers en het sectiehoofd bekommeren zich om het pakket informatie terrorisme. Minstens één van hen neemt deel aan de vergaderingen terrorisme waar de lokale politiezones, het AIK en de FGP ook vertegenwoordigd zijn. De documentatie wordt up-to-date gehouden en gegevens op het vlak van verdachte handelingen worden uitgewisseld met het AIK en de FGP cel terrorisme. Er bestaan hierover GEEN concrete afspraken;

6) informatiedoorstroming gerechtelijk

De APO-officier en de Feedismangers zorgen voor de tijdige overmaking van alle gerechtelijke data: processen-verbaal, RIR's, foto's, vingerafdrukken, ... Het AIK speelt de rol van vattingseenheid voor de federale politiediensten.

**59.** De informatiebehoefte van de andere diensten (zowel intern als extern) waarmee LPA DEURNE samenwerkt, zijn duidelijk.

**60.** Buiten de reeds opgesomde externe en interne partners, is er (te) weinig samenwerking met de douane. Zeer punctueel, zoals tijdens een drugsactie wordt haar medewerking gevraagd bij ontdekking. Het gaat hier opnieuw over historisch gegroeide afspraken zonder schriftelijke neerslag.

**61.** De voornaamste uitdagingen en/of prioriteiten in de nabije toekomst op het vlak van de organisatie van het informatiebeheer tot luchthavenmateries zijn voor het sectiehoofd LPA DEURNE het beleidsplan LPA dat er staat aan te komen en de opleiding tot het behalen van het brevet luchtvaartpolitie.

Toekomstgericht dient werk te worden gemaakt van een informatiepunt waar alle belangrijke informatie met betrekking tot luchthavens verzameld en intern verspreid zal worden. Dit informatiepunt zal zich ook dienen bezig te houden met de contacten met de externe partners en zal de verkregen informatie doorsturen naar de eenheden.

### 3.1.5. LPA GOSSELIES

**62.** Bij de inplaatsstelling van de luchtvaartpolitie werden de informatiestromen (MFO-3 en ANG) geanalyseerd binnen het gerechtelijk arrondissement CHARLEROI (met de hulp van het AIK).

Er werd echter geen specifieke analyse gemaakt van de behoeften die te maken hebben met de specificiteit van de eenheid (informatie-uitwisseling met andere eenheden van LPA, andere grenseenheden – SPC, SPN). Deze behoeften worden geleidelijk aan geregeld, in functie van de gebeurtenissen.

**63.** Wat de authentieke, valse of vervalste identiteitsdocumenten betreft, werd een zekere verbetering vastgesteld bij de invoering van een portaalsite (site die up-to-date wordt gehouden door DAO-IMMI). Met betrekking tot de specifieke fenomenen beschikt LPA GOSSELIES (LPAG) slechts over zeer weinig informatie over wat er in de andere Belgische luchthavens gebeurt. Voor de buitenlandse luchthavens, zelfs die dicht bij België gelegen, beschikt LPAG helemaal niet over informatie van wat er daar gebeurt, noch over de fenomenen waarmee ze worden geconfronteerd, noch over bijzondere *modus operandi*, ... Slechts punctueel en vaak per toeval ontvangt de dienst dat soort van informatie. *De facto* wordt vastgesteld dat er heel wat informatie naar de hogere echelons wordt gestuurd, maar dat er zeer weinig informatie van boven naar beneden wordt doorgegeven.

**64.** Een deel van de moeilijkheden heeft waarschijnlijk te maken met de structuur van de luchthavens en de behoeften die per luchthaven nogal verschillend zijn.

**65.** Als voorbeeld haalt het diensthoofd LPAG het Nationaal Comité voor de Veiligheid van de Luchthavens aan. Dat komt bijeen op initiatief van de FOD Mobiliteit. LPAG wordt intern niet ingelicht over de geplande vergaderingen, wordt niet geconsulteerd om eventueel punten op de agenda te plaatsen, ontvangt geen notulen van de vergaderingen, ...

**66.** Als ander voorbeeld haalt het diensthoofd LPAG de oprichting van AIRPOL<sup>1</sup> aan. De enige informatie die LPA daarover heeft ontvangen, waren de bulletins Info Nieuws 16, 17 en 20. Volgens het diensthoofd werd er geen enkele regionale luchthaven bij dit project betrokken.

**67.** LPAG wordt ook zeer vaak geconfronteerd met informatie die enkel in het Nederlands is opgesteld. De dringendheid rechtvaardigt slechts zelden de eentalige documentatie.

**68.** De inkomende/uitgaande stromen binnen LPA zouden beter gekanaliseerd moeten worden. Bijvoorbeeld: grenscontrole is een basistaak, waarvoor onder leiding van de Dienst Vreemdelingenzaken gewerkt wordt. Te vaak stuurt die dienst richtlijnen rechtstreeks naar de lijndiensten (sectiehoofden van de diverse LPA's). De interne structuur van DGA zou het invalspunt van deze informatie moeten zijn. Op die manier zouden die richtlijnen kunnen worden bestudeerd, vertaald en geïnterpreteerd op één enkel niveau. Zo zou kunnen worden vermeden dat ze verschillend worden toegepast van de ene plaats tot de andere.

**69.** Binnen LPA Commando werd zopas een ontwerp van "nieuw" driemaandelijks tijdschrift voorgesteld. Het eerste nummer zou moeten verschijnen in de loop van het eerste trimester 2011. Dat is een goed idee maar het komt pas tien jaar na de inplaatsstelling van de organisatie en dan nog, het ziet ernaar uit dat in dat tijdschrift de behoeften aan operationele informatie niet aan bod zullen komen.

**70.** Uit de CAF-evaluatie<sup>2</sup> die begin 2010 binnen LPA werd gerealiseerd, is die behoefte aan een betere informatiedoorstroming nochtans gebleken.

**71.** Binnen de LPAG wordt de inkomende informatie gefilterd. Ze wordt daarna verspreid onder het personeel, onder diverse vormen en via verschillende kanalen (*ad valvas*, dagelijkse briefing, personeelsvergaderingen die jammer genoeg veel te weinig worden gehouden, beschikbaar op informaticadrager, individueel uittreksel, ...). Dagelijks wordt er een verslag opgemaakt en verspreid intern de dienst maar ook naar andere partners (Commando LPA, FGP, AIK, ...). Zo zijn die partners op de hoogte van de activiteiten en kunnen ze eventueel verbanden leggen met andere lopende onderzoeken.

Tussen LPA en de verschillende diensten van de FGP CHARLEROI is er een grote synergie. Dat is het gevolg van het protocolakkoord maar ook (en misschien vooral) van de goede wil die langs beide zijden aanwezig is.

**72.** Er zijn binnen LPA GOSSELIES geen structuren/procesindicatoren die deze processen opvolgen en/of bijsturen.

**73.** De informatiebehoeften van de andere diensten zijn gekend. Er zijn procedures voor informatie-uitwisseling uitgewerkt. Het gaat voornamelijk om uitgaande informatie van LPAG.

---

<sup>1</sup> AIRPOL is een initiatief van de Belgische federale politie in het raam van het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie. De bedoeling van AIRPOL is om de algemene veiligheid op Europese luchthavens en in de burgerluchtvaart te verhogen door intensiever en meer structureel samen te werken.

<sup>2</sup> Zie ook de punten 100 en volgende.

74. De informatie-uitwisseling met de andere partners op de luchthaven (Service Public Wallon, BSCA, BSCA Security, Belgocontrol) en de invoering van procedures maken het voorwerp uit van vergaderingen die vaak maandelijks worden gehouden.

### 3.1.6. LPA BIERSET

75. De problematiek van de informatiegaring werd aangesneden tijdens de diverse vergaderingen naar aanleiding van de verticale evaluatie van de LPA in het kader van het CAF onder leiding van DGA.

Op basis van die evaluatie werd een hele reeks maatregelen voorgesteld om de informatiestromen te verbeteren. LPA BIERSET (LPAB) beschikt niet over de conclusies van die studie maar het sectiehoofd wijst er wel op dat alle maatregelen die werden aanbevolen na afloop van het CAF “dode letter” zijn gebleven.

76. De informatiebehoefte werden ten dele bepaald bij de uitwerking van het CAF. Deze plannen werden niet gerealiseerd op het terrein, hetzij door een gebrek aan tijd of een gebrek aan (menselijke en materiële) middelen, hetzij door een gebrek aan wil op welk niveau dan ook.

77. Daarnaast duiken er geregeld nieuwigheden op internationaal vlak op, meer bepaald binnen EUROPOL, FRONTEX of nog het gloednieuwe AIRPOL. De informatie wordt elektronisch (Portal) of op papier (“Info Nieuws”) overgemaakt maar wel ‘onbewerkt’, dit wil zeggen zonder enige verduidelijking van hun impact op het terrein.

78. Binnen de federale politie beschikt LPAB over kanalen die operationele informatiestromen mogelijk maken om toegang te hebben tot de gegevens die LPAB in staat stelt haar opdracht van “grenscontroleur” te vervullen, namelijk: PORTAL (geeft toegang tot de portal “valse en vervalste identiteitsdocumenten”), IFADO (voor alle Europese documenten), BABIC (opmaak van documentatie tussen luchthavens) en het internet (om in contact te treden met CDBV-D, de Dienst Vreemdelingenzaken).

79. Naast deze documentatie *extra muros*, stelt LPAB documentatie *intra muros* op met betrekking tot de vaststellingen die gedaan worden naar aanleiding van de “authenticiteitsonderzoeken” die LPAB verricht ten bate van andere diensten, hetzij ten bate van de opsporingsdienst van douane en accijnzen, gevestigd op de site van LIEGE/Airport, die zeer actief is in het domein van de koeriersdiensten (TNT), eenheden van diverse lokale politiezones en eenheden van de federale politie (FGP – SPC – SPN – WPR).

80. Wanneer er bij die vaststellingen nieuwigheden opduiken, wordt die informatie naar het CDBV-D gestuurd (op cd-rom) of naar LPA BRUNAT via BABIC. LPAB merkt op dat deze informatie vaak eenrichtingsverkeer is (naar boven, zelden naar beneden).

81. De informatie die bij LPA BIERSET binnenkomt, wordt als volgt ‘vertaald’: de officier met dagdienst filtert de diverse inlichtingen en in functie van het belang of de dringendheid van de informatie, wordt ze als volgt behandeld: hetzij in de map “kennisgenomen” gestoken, map die elk personeelslid voor gezien moet tekenen, hetzij onmiddellijk verwerkt, hetzij geklasseerd in de juiste map, hetzij toegelicht tijdens de personeelsvergaderingen, hetzij toegelicht bij elke ploegwisseling.

82. Er bestaat geen schriftelijke procedure die dit informatiebeheer regelt en er bestaan geen structuren/procesindicatoren die dit opvolgen en/of bijsturen.

**83.** Teneinde de informatiebehoeften van de andere diensten (zowel intern als extern) beter te kennen, werden er verschillende protocolakkoorden afgesloten met name met: de politiezone GRÂCE-HOLLOGNE/AWANS, de FGP LUIK (LPAB zal met de FGP deelnemen aan het thematisch rechercheoverleg georganiseerd door het parket in alle domeinen die in het protocol zijn opgenomen (mensenhandel – drugssmokkel - terrorisme) en in elk ander domein dat hen aanbelangt), de FGP LUIK met betrekking tot het programma voor de opsporing van informatie van bestuurlijke politie, een stilzwijgend akkoord met de GAD Douane en Accijnzen. LPAB wacht nog altijd op een protocolakkoord dat op federaal vlak wordt ondertekend door de politie en de Administratie der Douane en Accijnzen. LPAB wijst erop dat de relaties met de douanediensdiensten goed zijn en gebaseerd zijn op de wil die bij beide partijen aanwezig is om samen te werken en informatie uit te wisselen.

**84.** LPAB kan meegeven dat er zich in het kader van deze protocolakkoorden nog geen enkel noemenswaardig incident heeft voorgedaan met betrekking tot informatie-uitwisseling.

**85.** De grootste uitdaging volgens LPAB is het uitwerken van de opleiding/voortgezette vorming en het opvullen van het personeelskader en pas dan kan gesproken worden van het optimaliseren van de informatiestromen.

### *3.1.7. FGP/OA Airport*

**86.** Wat de algemene informatiebehoeften van de dienst betreft, verwijst het diensthoofd FGP Brussels Airport naar de bestaande wettelijke en reglementaire bepalingen die de informatiedoorstroming tussen de eenheden op het terrein en de AIK's regelen (MFO-3, WPA, ...). In de kantlijn van deze algemene werking stelt het diensthoofd zich evenwel de vraag in welke mate de delegatie van bepaalde bevoegdheden van het AIK ASSE naar het CIT binnen LPA BRUNAT een formele dan wel informele stap is die expliciet door de wetgever gewenst werd. Belangrijk in deze discussie is volgens hem het aspect van capaciteitsaanwending. Het AIK ASSE is op personeelsvlak nooit naar waarde geschat geweest om efficiënt tegemoet te kunnen komen aan de specifieke behoeften van de luchthaven. Het CIT van LPA BRUNAT werd nooit als een geïntegreerd geheel van de politiediensten op de luchthaven geïnstalleerd doch enkel als een informatieverwerkende dienst binnen LPA BRUNAT, een ondersteuning (vooral naar personeel) van het AIK ASSE voor de behoefte/'workload' van de luchtvaartpolitie.

De specifieke informatiebehoeften die de dienst heeft binnen de luchthaven werden en worden nog steeds in de dagdagelijkse werking bepaald en geoperationaliseerd. Waar nodig, werden de processen om deze informatie in te zamelen en te verwerken beschreven, doch in principe is de inzameling en verwerking conform de algemene richtlijnen.

**87.** Gezien echter de specificiteit van de werking op een luchthaven bestaan er zeer specifieke behoeften om informatie in te zamelen en te verwerken/bewaren. Deze informatiebehoeften werden opgevangen door het opstarten van expertendatabanken. Hierbij dient te worden benadrukt dat de invulling van deze behoefte slechts bijzonder matig werd ondersteund door specifieke aangepaste middelen, zoals federaal ondersteunde softwarepakketten, communicatiekanalen, IT-experts, ... Alle initiatieven zijn en blijven gebaseerd op interne werking, eigen kennis en middelen, waardoor de evolutie in de diverse te doorlopen processen slechts zeer moeizaam en traag kan verlopen. De specifieke behoeften hebben onder meer aanleiding gegeven tot het uitbouwen van databanken in het kader van de internationale drugsbestrijding en in de aanpak van georganiseerde werknemerscriminaliteit. Via de kanalen van de directie-generaal werd ook getracht de regionale luchthavens te betrekken bij sommige projecten. De problematiek van de luchthaven Brussels Airport is echter veel complexer en uitgebreider dan die van sommige regionale luchthavens, waardoor er een verschil is in



informatiebehoefte. De bereidheid/interesse van externe partners om haar lokale behoeften te helpen ondersteunen, is vaak afwezig of wordt miskend bij gebrek aan specifieke kennis en begrip voor de lokale behoeften van een politiedienst op een internationale luchthaven. De informatiebehoefte ten opzichte van externe partners wordt, binnen de perken van de wettelijkheid, maximaal ter kennis gebracht van alle externe partners. Deze processen zijn complex en bijzonder delicaat, doch kennen een positieve evolutie.

**88.** Met betrekking tot de vraag of de benodigde informatie de FGP/OA Airport bereikt, dient volgens het diensthoofd een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de informatie in het kader van de bestuurlijke politie en de gerechtelijke informatiestromen. Het voldoen aan specifieke behoeften is in grote mate het gevolg van lokaal genomen initiatieven, die waar mogelijk wel vanuit het AIK worden ondersteund.

- *Gerechtelijke informatie*

**89.** Met betrekking tot de gerechtelijke informatiestromen kan globaal gesteld worden dat de werking via het AIK naar behoren verloopt. Er is een degelijke samenwerking en waar mogelijk feedback. Op dit vlak wil het diensthoofd echter enkele opmerkingen formuleren met betrekking tot de fenomeenwerking en de dadergerichte informatie:

- 1) de luchthaven kent zijn eigen specifieke fenomenen die hoofdzakelijk gevoed worden door informatie die lokaal of internationaal gegenereerd wordt. De inzameling van de internationale informatie en de verwerking/vertaling ervan naar het terrein is zeker voor verbetering vatbaar. Het is echter een lokale behoefte die ook lokaal moet ingepast worden en waarvoor nooit enige capaciteit werd voorzien. In een omgeving waarin vooral 'intelligence based' gewerkt moet kunnen worden, diende deze behoefte derhalve te worden ingevuld ten koste van pure researchcapaciteit;
- 2) de luchthaven kent alleen werknemers doch heeft geen inwoners. Dit heeft voor gevolg dat politiediensten op de luchthaven verstoken blijven van vooral de zachte informatie die gegenereerd wordt rond werknemers op de luchthaven. De eenheid van de plaats van tewerkstelling van een "verdachte" werknemer is nooit bestemming van bv. een RIR. Door dit gebrek in de informatiestroom blijft het AIK ASSE (annex CIT) verstoken van dergelijke belangrijke inlichtingen. Een en ander heeft dus tot gevolg dat deze essentiële behoefte aan informatie via andere kanalen, nieuwe wettelijke processen, moet ingevuld worden. Ook dit is nooit voorzien geweest in de capaciteitsberekening en deze invulling van intelligencebehoefte verloopt derhalve ten koste van researchcapaciteit.

- *Bestuurlijke informatie*

**90.** De luchtvaartpolitie genereert in haar dagdagelijkse werking een bijzonder grote hoeveelheid bestuurlijke informatie. Een bijzonder belangrijk deel van deze informatie is echter niet opgenomen in de bestuurlijke informatiecyclus omdat het een specifieke rapportering/verslaggeving betreft tussen de afdeling grenscontrole en de Dienst Vreemdelingenzaken. In het kader van de aanpak van mensensmokkel worden enkel de zeer duidelijke gevallen van mensensmokkel op de voorziene gerechtelijke informatiedragers verwerkt. De dagelijkse rapporteringen betreffende de aankomst en het vertrek van illegalen wordt verder onvoldoende in de politionele keten verwerkt, met het oog op analyse ter bestrijding van mensensmokkel/mensenhandel. De verzuiling van de geïntegreerde politie in bestuurlijke en gerechtelijke politie geeft het diensthoofd de indruk dat binnen sommige entiteiten uiteindelijk nog alleen in het raam van bestuurlijke politie wordt gedacht en geageerd en de koppeling naar gerechtelijke activiteiten wordt vergeten. Volgens het diensthoofd is dit eerder een gevolg van werklast/capaciteitsgebrek/opleiding en vooral structuur. Zo ontbreekt op

de luchthaven in zeer belangrijke mate de invulling van de functionaliteit van de wijkagenten, waardoor de informatie-inwinning behoorlijk tekortschiet en er andere informele kanalen ontstaan die niet het gewenste resultaat bereiken en/of beogen. Informatie in het kader van terrorisme/radicalisme wordt nauwelijks gegenereerd en kan vaak toegeschreven worden aan enkelingen die zich op deze materie hebben toegelegd.

Samenwerking en informatie-uitwisseling in dit kader met de diensten van de Staatsveiligheid blijft zeer problematisch, ondanks hun betrokkenheid in het overlegplatform 'radicalisme' dat werd opgestart vanuit het AIK ASSE.

Er dient tevens nog een bijzondere bemerking te worden geformuleerd met betrekking tot de informatiestromen die initieel 'security'-gerelateerd zijn. Het diensthoofd verwijst hier naar aspecten van 'aviation' en 'airport security' en in mindere mate naar aspecten van 'safety'. De bevoegdheden in de domeinen 'aviation' en 'airport security' liggen in handen van het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart, dat er in deze een zeer rigide visie op na houdt. Ondanks de bestaande samenwerkingsprotocollen is er vaak discussie als gevolg van bevoegdheidsconflicten. Het ontbreekt DGLV vaak aan "soepelheid" om samen te werken en vooral om informatie te delen (zowel strategische als operationele informatie). De visie van op EU-reglementering gebaseerde standpunten die stellen dat 'aviation security' en 'airport security' een exclusieve bevoegdheid zijn van DGLV maakt informatie-uitwisseling bijzonder moeilijk. Hoewel hierop binnen de 'security' van de luchthavenexploitant een duidelijk andere visie groeit, blijft deze situatie problematisch gezien de bevoegdheid van DGLV en de ondergeschiktheid van 'aviation security' aan DGLV. Ten slotte is ook de informatie-uitwisseling met securityverantwoordelijken van private partners op de luchthaven een probleem wegens aspecten van beroepsgeheim, wederkerigheid in de informatiestroom, informatiebehoefte, vertrouwen en een gebrek aan bescherming van het statuut van securityverantwoordelijke.

**91.** Kritiek proces binnen de organisatie om de juiste informatie tijdig en op een correcte manier op de juiste plek te krijgen, is momenteel nog steeds de inplaatsstelling van een aangepaste structuur die in staat is om aan informatiebeheer te doen. Om een volledige informatiecyclus die alle behoeften aan informatie voor de luchthavens dekt, te kunnen rondmaken, is een grondige aanpassing van alle bestaande structuren onontbeerlijk. De FGP op de luchthaven heeft zich als gevolg van de politiehervorming (om diverse redenen) slechts zeer traag en moeizaam kunnen ontwikkelen tot een entiteit van de federale gerechtelijke politie die geheel in staat is te werken binnen de door de directie generaal uitgestippelde visie en beleid. Niet alleen heeft de politiehervorming op zich een vertraging veroorzaakt om tot duidelijk vertaalde krachtlijnen te komen binnen het geheel van de gerechtelijke politie, ook de vertaling ervan op lokaal vlak heeft tijd geveerd. De principes van informatiegestuurde politiezorg werden slechts sinds de laatste vijf jaar geleidelijk aan geïmplementeerd, zodat de FGP zich in de afgelopen vijf jaar heeft kunnen ontwikkelen van een eerder eerstelijnsgerichte politiedienst naar een uitsluitend 'intelligence based'-gerichte entiteit. Om dit te bereiken, dienden gespreid in de tijd belangrijke interne reorganisaties te worden doorgevoerd en structuren te worden in plaats gesteld die tegemoetkomen aan de behoeften van de dienst. De interne organisatiestructuur maakt dat de dagdagelijkse werking binnen de eenheid gestructureerd en quasi op routine verloopt. Het uitschrijven van processen is echter een noodzakelijke taak die slechts in de huidige fase nuttig opgestart kan worden, doch vooral wegens capaciteitsgebrek niet terdege gerealiseerd kan worden.

**92.** Capaciteitsgebrek heeft er door de evolutie van de politiehervorming op de luchthaven echter eveneens voor gezorgd dat een aantal basisfunctionaliteiten van de gemeenschapsgerichte politiezorg gedeeltelijk of geheel ontbreken op de luchthaven. Ook dit heeft gevolgen voor de informatiehuishouding.

**93.** Naast de klassieke/bestaande eerder algemene procesindicatoren werden er, gezien het ontbreken van algemene procesbeschrijvingen, nog geen specifieke procesindicatoren bepaald in dit domein.

**94.** Een van de doelstellingen van de FGP/OA Airport is het bieden van ondersteuning aan alle (politie- of gerechtelijke) diensten in binnen- en buitenland voor hun behoeften op politieeel, hoofdzakelijk gerechtelijk vlak op de luchthaven. De in plaats gestelde structuren en processen lijken het diensthoofd, afgaand op de ter zake ontvangen feedback, voldoende efficiënt. Deze ondersteuning zou gevoelig kunnen verhogen en efficiënter gemaakt worden mits een verbetering van het wettelijk kader (bijvoorbeeld inzake ‘profiling’) en het beschikbaar stellen van voldoende personeelscapaciteit.

**95.** De behoeften die derden hebben (in hoofdzaak ‘security’- en HRM-verantwoordelijken binnen de diverse bedrijven) zijn hoewel duidelijk, vaak zeer moeilijk of helemaal niet in te lossen. De uitwisseling van informatie rond werknemers, zelfs in het kader van het screeningsproces inzake ‘airport security’, is problematisch.

**96.** Andere diensten waarmee wordt samengewerkt (of zou moeten gewerkt worden) hebben naar de diensten FGP Airport toe geen informatiebehoefte of drukken deze niet uit (Staatsveiligheid/douane). Lokaal wordt samenwerking en impliciet dus ook de informatie-uitwisseling gefnuikt door het ontbreken van samenwerkingsprotocollen of wettelijke bepalingen op federaal niveau. Dit wordt door deze entiteiten op het lokale niveau als alibi gebruikt om geen invulling te moeten geven aan een efficiënte samenwerking. Als voorbeeld kan men de informatie-uitwisseling met de douane nemen. Deze gaat uit van andere wettelijke bepalingen (douanewetgeving) waardoor men bijna afhankelijk wordt van de ‘goodwill’ van de individuele douanier om gegevens uit te kunnen wisselen. Indien deze douanier dit eerder niet wenst te doen kan hij zich perfect verschuilen achter de geldende douaneregeling.

**97.** Wat de informatiebehoefte van de directe politieele partner LPA BRUNAT betreft, meent het diensthoofd te kunnen stellen dat deze naar behoren wordt ingevuld, binnen het voorliggende wettelijke kader. In de loop der jaren hebben beide diensten zich zodanig georganiseerd dat zij in principe vlot elkaars behoeften wederzijds kunnen invullen voor zover hierom gevraagd wordt en rekening houdend met de huidige capaciteit en organisatiestructuur.

**98.** Uitdagingen/prioriteiten

- 1) Een aangepaste organisatiestructuur die geïntegreerde werking toelaat op voet van gelijkheid, onder meer door de inrichting van een AIK van de luchthavens gestuurd volgens de algemene organisatieprincipes van een AIK.
- 2) Een duidelijke ondersteuning en erkenning van de specificiteit van luchthavens binnen deze aangepaste organisatiestructuur die focust op de totale problematiek van de grote verkeersassen.
- 3) Een noodzakelijke implementatie van principes van “nodaal opsporen”<sup>1</sup> en het ter beschikking stellen van de hiertoe noodzakelijke middelen, in het bijzonder ook op het vlak van ‘intelligence’-werking en informatiebeheer, binnen de aangepaste organisatiestructuur.
- 4) Een verruiming van het wettelijk kader om een vlotte samenwerking en informatie-uitwisseling met private partners op de luchthaven mogelijk te maken.
- 5) Internationale informatiestromen (vooral de operationele) tussen luchthavens moeten op basis van de bestaande wetgeving sneller en directer georganiseerd kunnen worden.

---

<sup>1</sup> Bij nodaal opsporen wordt de nadruk gelegd op het identificeren van criminaliteit op basis van de stromen van goederen, geld, mensen en informatie, die zich op de knooppunten en netwerken van de infrastructuur verplaatsen.

- 6) Een politionele organisatiestructuur op de luchthaven met voldoende capaciteit om de volledige rol van de lokale politie op de luchthaven naar behoren te kunnen invullen.

- *Besluit FGP/OA Airport*

**99.** De problematiek van de informatiestromen op luchthavens is bijzonder uitgebreid en complex. Ze moet geëvalueerd worden in een veel ruimer denkkader, waarbij de totale organisatiestructuur (niet alleen die van de politie en haar directe partners) en de interne werking van een internationale luchthaven in aanmerking genomen moet worden.

### **3.2. CAF<sup>1</sup>-evaluatie door DGA**

**100.** Begin 2009 werd binnen de volledige organisatie van DGA overgegaan tot het doorlopen van een dergelijk zelfevaluatie-traject waarbij één zelfevaluatiegroep (hierna ZEG) werd ontwikkeld met vertegenwoordigers van zowel LPA als alle andere gedeconcentreerde entiteiten van LPA. LPA als directie werd hierbij door alle verantwoordelijken en beleidsmedewerkers, inclusief enkele operationele medewerkers, tegen het “evaluatielicht” gehouden.

**101.** Samenvattend kan gesteld worden dat de te verbeteren items zich situeerden en situeren op een drietal vlakken:

- 1) de sterke behoefte aan het ontwikkelen en communiceren van een ‘mission statement’. Uit de zelfevaluatie is gebleken dat er een pertinente vraag is enerzijds naar een duidelijke definiëring m.b.t. de missie, visie en waarden van LPA (mission statement), anderzijds naar een eenduidige aflijning van de uit te voeren taken door LPA en haar partners (wie doet wat, welke taken worden complementair uitgevoerd, ...?);
- 2) een optimalisatie van “het leiderschap LPA”. Uit de zelfevaluatie kon worden opgemaakt dat zowel het “fysiek” aanwezig zijn op de werkvloer als het (bege)leiden en coördineren van de entiteiten binnen LPA vatbaar is voor verbetering, dit zowel op het vlak van stuurborden, behoeften/capaciteitsmeting als algemeen beleid en strategie. Dit vacuüm wordt geïllustreerd door het ontbreken van zowel interne als externe coherentie met als gevolg een (zij het goed bedoelde) versnippering van beleidsopties en gebruikte procedures;
- 3) aansluitend en logischerwijs werd het optimaliseren van de communicatie in de meest brede zin van het woord als één van de grootste pijnpunten naar voor geschoven. Het gebruik van een communicatieplan zou hierbij volgens onze respondent van DGA<sup>2</sup> al soelaas bieden.

---

<sup>1</sup> CAF= Common Assessment Framework. Het CAF-model, inclusief de gebruikte methodologie, vindt zijn oorsprong binnen de Europese publieke sector waar in 2001 op basis van een algemene behoefte voornoemd model werd ontwikkeld voor en door ambtenaren binnen de publieke sector. Momenteel zijn meer dan 2000 gecrediteerde publieke instellingen wereldwijd gebruiker van dit model en methodologie. In België wordt het model zowel federaal als binnen alle gewesten gebruikt en toegepast.

Het model, dat nauwe visuele gelijkenissen vertoont met het EFQM-model, is resultaat- en probleemoplossend georiënteerd en maakt een inventarisering van, in eerste instantie, de sterke punten en, in tweede instantie, alle verbeterpunten en de daaraan gekoppelde verbeteracties. De gebruikte methodologie is gebaseerd op het samenstellen van een zelfevaluatiegroep (ZEG) waarbinnen alle lagen, niveaus, statuten, genders, ... van de organisatie vertegenwoordigd zijn. Binnen deze ZEG heerst een afspraak van gelijkheid en vertrouwelijkheid, waardoor de betrokkenheid en de motivatie worden geoptimaliseerd. Het aantal ZEG's is afhankelijk van de grootte van de organisatie, er worden ongeveer 15 deelnemers per groep voorzien (voor DGA werden 3 ZEG's gevormd).

<sup>2</sup> HINP Pintelon P.

**102.** Algemeen kon op basis van de gegeven scores een eindbeeld worden ontwikkeld waarbij gesteld kan worden dat LPA (directie) als organisatie zich momenteel nog eerder in een plannings- dan in een uitvoeringsfase bevindt. Hierbij kunnen vragen worden gesteld aangezien het hier toch gaat om een eerder "gevestigde" organisatie.

**103.** Deze gedachtegang kan worden doorgetrokken naar ons dossier waarbij dan gesteld kan worden dat er hieromtrent geen procedures bestaan, er weinig centrale sturing is en dat iedere LPA haar eigen informatie zoekt op haar eigen manier. De ontwikkeling van een informatieknooppunt analoog aan de bestaande MIK/LIK zou hier volgens onze respondent soelaas kunnen bieden, waarbij de ontwikkeling van "gedragen" procedures tevens onontbeerlijk is.

### **3.3. Terrein fase**

**104.** Na analyse van de vragenlijsten werd – ter verduidelijking en aanvulling van de ontvangen antwoorden – het opportuun geacht nog een bezoek te brengen aan LPA BRUNAT, FGP/OA AIRPORT en LPA GOSSELIES.

#### *3.3.1. LPA BruNat*

**105.** Op 29 april 2011 vond op de nationale luchthaven ZAVENTEM een onderhoud plaats tussen de commissaris-auditor van de Dienst Enquêtes P en een hoofdcommissaris van het commando LPA BRUNAT. Deze hoofdcommissaris schetste de evoluties met betrekking tot API(S)<sup>1</sup>, PNR<sup>2</sup>, AIRPOL<sup>3</sup> en het LPA-CC.

**106.** API(S): de EU-richtlijn 2004/82/EC behandelt het gebruik van de 'Advance Passenger Information' (API) binnen de EU. Deze richtlijn bespreekt de verplichting van de luchtvaartmaatschappijen om op vraag van de respectieve grensbewakingsdiensten de passagiersdata voor inkomende extra-Schengenvluchten digitaal over te maken en dit ten laatste op het moment van 'boarding' in de luchthaven van vertrek. De finaliteit van deze richtlijn is de grensbewaking te optimaliseren door toe te laten een 'pre-arrival profiling' uit te voeren van de binnenkomende passagiers. De gegevensparameters die overgemaakt dienen te worden, zijn relatief beperkt, namelijk de basisidentiteitsgegevens (naam, voornaam, geboortedatum en -plaats, nummer paspoort) aangevuld met de vluchtgegevens. Hoewel de richtlijn dateert van 2004 maakt slechts een beperkt aantal lidstaten gebruik van de mogelijkheden die API biedt. Onder meer Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Nederland analyseren actief de API-gegevens. Nederland is momenteel bezig een geautomatiseerd systeem te implementeren dat toelaat de API-gegevens te analyseren en af te toetsen aan een aantal interne databanken en 'watchlists'. Frontex startte begin dit jaar een expertenwerkgroep op die de Europese Commissie kan adviseren aangaande mogelijke aanpassingen van de richtlijn. Naar alle verwachting zal er in de toekomst ook in België gebruik worden gemaakt van de API-gegevens. LPA/Brunat zal in de toekomst op basis hiervan ook 'pre-arrival profiling' uitvoeren in het kader van de grensbewaking.

**107.** PNR is niet-geverifieerde door de passagiers verstrekte info, die ingebracht en gebruikt wordt door de luchtvaartmaatschappijen in hun reservatie- en vertrekcontrolesystemen. PNR

---

<sup>1</sup> Zie ook voetnoot 2, p. 5.

<sup>2</sup> Zie ook voetnoot 1, p. 4.

<sup>3</sup> Zie ook punt 3.1.5.

bevat verschillende gegevensparameters: reisdata, routes, ticketinformatie, contactdetails, reisagent waar de vlucht werd geboekt, methode van betaling, zetel in het vliegtuig en bagage-informatie. Daar waar API een beperkt aantal parameters betreft, bevat PNR-data 19 parameters. Politiediensten kunnen PNR gebruiken op verschillende manieren:

- 1) reactief: gebruik in onderzoeken, ontrafelen van netwerken, ...;
- 2) in reële tijd: PNR kan geanalyseerd worden om voor aankomst of vertrek van passagiers, bepaalde 'targets' op te volgen of aan te houden die ervan verdacht worden een misdrijf te plegen of waarvan vermoed wordt dat ze op het punt staan er een te plegen;
- 3) pro-actief: gebruik van de data voor analyse en het uitwerken van assessment criteria die dan gebruikt kunnen worden voor 'pre-arrival'- of 'pre-departure'-analyses van passagiers op bepaalde vluchten.

**108.** Momenteel worden PNR-gegevens in België manueel geanalyseerd ('profiling') door de FGP/OA Airport in het kader van reactief of pro-actief (drugscoeriers) onderzoek. De PNR-gegevens worden opgevraagd bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen op basis van een kantschrift dan wel in het kader van een proactief onderzoek.

De EU werkt actueel aan een richtlijn die het geautomatiseerd gebruik van PNR door politiediensten moet regelen. In tegenstelling tot de API-richtlijn waar de finaliteit beperkt is tot de optimalisatie van de grensbewaking, heeft de toekomstige PNR-richtlijn tot doel de strijd tegen terrorisme en "ernstige criminaliteit" ('serious crime') te ondersteunen. Zodra de PNR-richtlijn in voege zal treden (kan nog een tot twee jaar duren), zal er op een gestructureerde en geautomatiseerde wijze gebruik gemaakt kunnen worden van de PNR-gegevens door alle politiediensten waarvoor de gegevens relevant zouden kunnen zijn.

**109.** AIRPOL: onder het Belgisch voorzitterschap van de EU in de tweede helft van 2010 werd door LPA/Brunat het initiatief genomen om een Europees netwerk op te richten van ordehandhavingdiensten die actief zijn op de Europese luchthavens. Dit in navolging van de reeds bestaande netwerken van andere ordehandhavingdiensten, zoals Aquapol, Railpol, Tispol (wegpolitie) en Atlas (Special Units).

De primaire doelgroep van Airpol bestaat zowel uit politiediensten als uit grensbewakingseenheden op luchthavens. De scope van het netwerk is drieledig, namelijk: 'airport policing', 'airborder security' en 'aviation security'. Het vernieuwende van het netwerk bestaat erin om actief synergieën te exploreren in de drie thema's van de scope.

Tijdens een eerste congres in ZAVENTEM (oktober 2010) werd een Europees besluit uitgewerkt dat in december vorig jaar door de Europese Raad werd aanvaard. In dit besluit wordt het nut en de doelstelling van de oprichting van het Airpol-netwerk formeel goedgekeurd. De nodige financiële middelen voor de verdere uitwerking van het netwerk zullen verstrekt worden via het zogenaamde ISEC-programma van de Europese Commissie. Dit Airpol-project wordt geleid door LPA/Brunat. Bedoeling is om gedurende de looptijd van het project (26 maanden) het Airpolnetwerk effectief gestalte te geven. Finaliteit van het netwerk is de veiligheid in de EU-luchthavens en in de burgerluchtvaart te verhogen door:

- 1) de effectiviteit en efficiëntie van de betrokken ordehandhavingdiensten te optimaliseren;
- 2) bij te dragen tot een meer geharmoniseerde werking in de aanpak van de betrokken diensten.

**110.** Om het netwerk op te richten, worden een aantal concrete activiteiten gepland:

- 1) organiseren van een aantal congressen;
- 2) ontwikkelen van een specifieke website met beveiligd gedeelte voor het uitwisselen van operationele, tactische en strategische informatie;
- 3) uitwerken van een aantal grensoverschrijdende operationele acties met de betrokken diensten in de verschillende lidstaten en
- 4) organiseren van 'core-groupbijeenkomsten' ('management board') die het beleid en de communicatiestrategie van het netwerk zullen bepalen. Het netwerk zal bijdragen tot een

verbeterde informatiepositie van de eigen politiewerking inzake luchthaven- en luchtvaartgebonden aangelegenheden.

**111.** LPA-CC: sinds maart 2011 wordt onder auspiciën van het commando LPA en onder leiding van LPA BRUNAT regelmatig vergaderd met betrekking tot het oprichten van een LPA-CC en dit *cf.* het MIK bij de SPN. LPA-CC zou in de toekomst een centraal invalspunt worden waar alle relevante operationele informatie met betrekking tot LPA-gebonden activiteiten in de meest ruime zin (grensbewaking, luchthavenpolitie en, in beperkte mate, luchtvaartveiligheid) gecentraliseerd en geëxploiteerd zou kunnen worden ten behoeve van enerzijds de entiteiten binnen LPA zelf en anderzijds ook ten voordele van alle partners binnen de geïntegreerde politie (DAFA, DAO, lokale politie, DGJ, FGP's, ...). Het LPA-CC wil als centraal operationeel invalspunt voor alle domeinen die behoren tot de 'core business' van LPA zowel expertise als operationele inlichtingen aanbieden en voor bepaalde evenementen (acties en operaties) tevens als operationeel coördinatieorgaan fungeren. Het LPA-CC zou een drieledige taakstelling hebben, waarbij per taak een aanbod van diensten wordt geformuleerd. Dit aanbod staat in eerste instantie ten behoeve van de entiteiten LPA en andere diensten binnen de geïntegreerde politie. Waar mogelijk en opportuun kan ook ondersteuning geboden worden aan rechtstreeks betrokken externe partners (douane, defensie, DGLV, Belgocontrol, ...).

**112.** Het feit dat relevante luchthavengebonden informatie LPA BRUNAT niet of laattijdig bereikt, heeft het commando LPA BRUNAT ertoe aangezet om meer aan actieve bevraging en info-inwinning te doen. Zo werden onder andere de nodige initiatieven genomen naar het OCAD toe en werden o.a. met die dienst de nodige afspraken gemaakt.

**113.** Ook met betrekking tot het idee van een "geïntegreerde dispatching" werden gesprekken met BAC opgestart en is die dienst akkoord met de finaliteit van het gegeven. De oprichting van een dergelijke dispatching zal vooral een meerwaarde bieden met betrekking tot de 'real time informatie' en dit bijvoorbeeld op het vlak van incidenten, calamiteiten, verkeersongevallen op de toegangswegen naar de luchthaven, verdachte pakketten, ... Ondertussen werd wel reeds een gemeenschappelijke radiopost, 'yellow trunking' genaamd in gebruik genomen door de participerende partners: LPA BRUNAT, Security BAC, Safety BAC, de brandweer en Operations BAC. Bovendien is LPA BRUNAT nu in staat om alle camerabeelden geïnstalleerd op de luchthaven 'in real time' te bekijken vanuit de eigen dispatching.

**114.** In 2004 werd geopperd dat er met betrekking tot de informatie-uitwisseling tussen LPA BRUNAT en de FGP/OA AIRPORT geen algemene transparantie bestond. Nu, zeven jaar later, wordt door onze respondent gesteld dat deze transparantie puur operationeel en op de werkvloer bestaat, doch dat een degelijke structurele tactische informatie-uitwisseling tussen deze twee diensten, die nochtans op hetzelfde terrein werken, nog steeds ontbreekt. Op operationeel niveau (werkvloer) verloopt de samenwerking tussen LPA BRUNAT en FGP/OA AIRPORT zonder significante problemen en werken de ploegen goed samen. Op tactisch niveau is er evenwel geen daadwerkelijke afstemming op elkaars prioriteiten. Er kan gesteld worden dat beide diensten als goede burens op eenzelfde terrein werken, zonder dat er van een echte globale geïntegreerde samenwerking sprake is. Een belangrijk pijnpunt blijft het feit dat 'profiling' (analyse van de verschillende beschikbare passagiersgegevens) volledig in handen is van FGP/OA AIRPORT. Gelet op de recente evoluties in het kader van grenstoezicht, blijkt dat deze analyses meer en meer noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken van LPA BRUNAT. Zo wordt er overal in de EU meer en meer gebruik gemaakt van zogenaamde 'Advance Information' (hetzij 'Advance Passenger Information', hetzij de PNR-gegevens) om 'pre-arrival'-analyses en -controles uit te voeren van de verwachte aankomende vluchten teneinde de grenscontroles efficiënter en vlotter te kunnen laten

verlopen. Deze analyses worden momenteel onder meer gehanteerd voor de vluchten komende vanuit Italië. Op basis hiervan worden de zogenaamde ‘gatecontroles’ naar binnenkomende illegale Noord-Afrikaanse vluchtelingen aangestuurd. Het is dan ook niet logisch dat deze analyses uitgevoerd worden door FGP/OA AIRPORT. In de toekomst wil LPA BRUNAT deze dan ook zelf uitvoeren. Er wordt ook nog aangehaald dat door FGP/OA Airport veel “eerstelijns politiewerk” wordt uitgevoerd dat perfect ook door LPA BRUNAT zou kunnen gebeuren en dat ook veel “dubbel werk” wordt gedaan door beide diensten.

**115.** Met betrekking tot de samenwerking met DAO/IMMI stelt onze respondent dat de Scheval-commissie (Schengen-evaluatiecommissie) van 2009 in haar eindverslag meldde dat de verschillende grensdoorlaatposten in België correct en conform het Schengenacquis functioneren. Op strategisch niveau van de politionele grensbewaking (bepaling van het globale beleid) stelt de Scheval-commissie evenwel een zekere lacune vast. De verschillende grensdoorlaatposten werken immers nagenoeg autonoom (weliswaar onder toezicht van de Dienst Vreemdelingenzaken) en in functie van de lokale behoeften op het gebied van grensbewaking, doch een globaal strategisch politioneel plan van aanpak ontbreekt. Hierdoor kan de lokale aanpak per grensdoorlaatpost nogal eens verschillen. DAO/IMMI werkt momenteel aan een visiedocument dat moet leiden tot de ontwikkeling van een strategisch beleid inzake grenstoezicht. Dit visiedocument zal een evenwicht trachten te vinden tussen enerzijds de lokale behoeften en eigenheden van elke grensdoorlaatpost en anderzijds de visie van de verantwoordelijke overheden, de prioriteiten uit het NVP en het wettelijk referentiekader inzake grenstoezicht.

### 3.3.2. *FGP/OA Airport*

**116.** Op 25 mei 2011 vond op de nationale luchthaven ZAVENTEM een onderhoud plaats tussen twee commissarissen-auditors van de Dienst Enquêtes P en een hoofdcommissaris, diensthoofd FGP/OA Airport.

**117.** Het diensthoofd herhaalt nog eens dat het CIT van LPA BRUNAT niet optimaal functioneert en dat eigenlijk geen enkele dienst specifiek bezig is met het verzamelen van luchthavengebonden informatie. Als voorbeeld geeft hij de verzameling van informatie met betrekking tot de werknemers op de luchthaven: FGP/OA Airport moet deze informatie zelf gaan zoeken, terwijl dit eigenlijk – volgens respondent – de taak van het AIK ASSE is. Hij stelt bovendien dat veel ‘AIK-werk’ door de FGP/OA Airport verricht wordt. Onze respondent is daarom voorstander van een gemeenschappelijk informatiekruispunt, volgens de principes van een AIK, en met een gelijke inbreng van iedere dienst op het vlak van verantwoordelijkheid en bevoegdheden. Het moet een structuur betreffen waarbij alle luchthavens evenals de componenten van zowel gerechtelijke als bestuurlijke politie betrokken zijn.

**118.** Respondent stelt ook nog dat hij de laatste jaren geëvolueerd is van een eerstelijns politie naar een ‘information led police’, hierbij vooral ondersteund door de ‘profiling’. De discussie rond ‘profiling’ dient opengetrokken worden. Er bestaat volgens onze respondent geen enkele wettelijke basis om aan ‘profiling’ te doen (dit wordt nu voorlopig opgelost via kantschriften van het parket) en bovendien moet dit nu bekeken worden in het kader van de Europese regelgeving.

**119.** Verder klaagt respondent over de gebrekkige ondersteuning van het Programma Mensenhandel en Drugs van DGJ en over de eigen hiërarchie die te weinig interesse toont voor luchtvaartgebonden criminaliteit.



**120.** Onze respondent stelt ook dat de laatste twee jaar de samenwerking tussen LPA BRUNAT en FGP/OA Airport sterk verbeterd is op operationeel vlak en dat de ene dienst niet optimaal kan functioneren zonder ondersteuning van de andere. Een verbeterpunt hierbij is het verzamelen van informatie met betrekking tot de behoeften van de andere dienst. Ter illustratie stelt het diensthoofd dat er te weinig RIR's opgemaakt worden door de Afdeling Grenscontrole van LPA BRUNAT en dat de verslagen van de postoverste van die afdeling niet of te weinig geanalyseerd worden.

### 3.3.3. LPA GOSSELIES

**121.** Op 27 april 2011 vond bijkomend een onderhoud plaats tussen het diensthoofd LPA GOSSELIES, een commissaris en twee commissarissen-auditors van de Dienst Enquêtes P. LPA GOSSELIES werd uitgekozen als te bezoeken dienst aangezien het diensthoofd in zijn antwoorden op de vragenlijst nogal wat kritiek geuit had op de operationele informatiestromen, kritiek die hij tijdens het bezoek grotendeels bevestigt.

**122.** Het diensthoofd beklemtoont nogmaals dat het slecht functioneren van de operationele informatiestromen vooral een probleem is van structuur, gebrek aan centrale sturing en het onvoldoende inspelen op de steeds wijzigende behoeften van de LPA GOSSELIES op het vlak van bestuurlijke politie. Als voorbeeld geeft hij de nieuwe verbinding aan tussen Servië (BELGRADO) en GOSSELIES. Er werd een vraag gesteld met betrekking tot deze nieuwe – politieel belangrijke – verbinding aan zowel interne diensten van de federale politie als externe diensten. Het diensthoofd ontving zo goed als geen bruikbare antwoorden op zijn vragen met betrekking tot expertise, ervaringen, fenomenen, ... in verband met deze nieuwe verbinding. Het diensthoofd klaagt ook over de terugkoppeling naar DAO/IMMI. Hierbij stelt hij dat de informatie niet altijd concreet genoeg is en dat er weinig tot geen informatie is met betrekking tot fenomenen (onder andere in het buitenland). Dergelijke informatie bereikt hem slechts sporadisch en zeker niet op gestructureerde wijze. DAO/IMMI is immers ook lid van FRONTEx.

**123.** Als we hem een opsplitsing laten maken naar operationele functionaliteiten toe, dan zegt hij hoofdzakelijk drie functionaliteiten te hebben: grenscontrole, basispolitiezorg op de luchthaven en recherche. Hij zegt ook dat de operationele informatiestroom zwaar problematisch is bij de grenscontrole en minder in de twee andere functionaliteiten. Als reden daarvoor geeft hij aan dat hij een goed partnerschap heeft met de PZ CHARLEROI voor zijn taken basispolitiezorg en met de FGP CHARLEROI voor zijn taken in het kader van de recherche. Het diensthoofd stelt dat de contacten en samenwerking met de FGP en de informatie-uitwisseling inzake gerechtelijk politie vlot verlopen.

**124.** Ook binnen LPA ziet het diensthoofd enkele verbeterpunten:

- 1) er zijn te weinig vergaderingen met de diensthoofden LPA. Op deze vergaderingen wordt bovendien te weinig aandacht besteed aan de operationele informatie en
- 2) het nieuwe tijdschrift uitgegeven door het commando LPA bevat te weinig operationele informatie en is te veel geënt op strategie, missie, waarden, ...

**125.** Er wordt ons een afschrift overhandigd van dit tijdschrift dat onlangs voor het eerst verscheen in het raam van het communicatieplan LPA dat uitgewerkt werd na de CAF-evaluatie. De brochure uitgegeven door DAO/IMMI daarentegen, bevat volgens het diensthoofd wel operationele informatie doch is pas aan zijn achtste editie toe sinds 2001.

### **3.4. Tendenzen met betrekking tot de gestelde vragen**

#### *3.4.1. Werden de informatiebehoeften voldoende bepaald?*

**126.** *Iedere dienst op zich bepaalt zijn informatiebehoeften in functie van de uit te voeren opdrachten. Deze verlopen echter niet (centraal) gecoördineerd en er is geen (centraal) gestructureerde sturing. Er blijken ook bij de diverse diensten verschillende informele informatiestromen te bestaan.*

**127.** *Bij de informatiebehoeften komt de klacht naar boven dat men binnen de bestaande systemen en benadering te weinig rekening houdt met de specificiteit van elke luchthaven apart.*

**128.** *Naast de wettelijke bepalingen zijn er door de jaren heen bij de meeste diensten informele contacten gegroeid met interne en externe partners. Deze contacten zijn gegroeid uit nood aan informatiebehoeften op verschillende niveaus en domeinen.*

#### *3.4.2. Zijn de informatiebehoeften gekend door de andere diensten?*

**129.** *Elke dienst maakt zijn informatiebehoeften zij het op een niet-identieke en centraal gestuurde wijze over aan de andere zowel interne als externe diensten. Er zijn aanwijzingen dat de informatiestromen intern LPA niet gestructureerd zijn, waardoor er geen garantie bestaat op een systematische en controleerbare informatiedoorstroming.*

**130.** *De informatie-uitwisseling met sommige externe diensten verloopt niet vlot: volgende diensten worden hierbij soms vernoemd: het OCAD, de VSSE, het ADIV, het DGLV, securityverantwoordelijken van private partners (beroepsgeheim).*

*De bereidheid/interesse van externe partners om de lokale behoeften te helpen ondersteunen, is vaak afwezig of wordt miskend bij gebrek aan specifieke kennis en begrip voor de lokale behoeften van een politiedienst op een luchthaven.*

#### *3.4.3. Bestaat er hier een duidelijke procesbeschrijving van? Zijn er (kwalitatieve) structuren die dit opvolgen en/of bijsturen?*

**131.** *Het merendeel van de diensten LPA stelt dat er geen schriftelijke procedure is die dit informatiebeheer regelt en er geen structuren/procesindicatoren bestaan die dit opvolgen en/of bijsturen.*

**132.** *Er wordt bijna uitsluitend verwezen naar de geschreven processen in de MFO-3. Het AIK ASSE stelt als structuur zeer performant te zijn: het beschikt over procesindicatoren en doet op geregelde tijdstippen analyses van de (luchthavengebonden) informatiebehoeften. Er lijkt een samenwerking te zijn als een soort vooruitgeschoven post met het CIT op LPA BruNat.*

**133.** *Sommige diensten klagen over de termijn waarbinnen de informatie beschikbaar is. Als voorbeeld verwijst men naar de niet-rechtstreekse toegang tot bepaalde databanken.*

**134.** *Sommige informatiebehoeften worden opgevangen door expertendatabanken. Met betrekking tot de gerechtelijke informatiestromen kan globaal gesteld worden dat de werking via het AIK naar behoren verloopt. Er is een degelijke samenwerking en waar mogelijk feedback.*

**135.** *De luchtvaartpolitie genereert in haar dagdagelijkse werking een grote hoeveelheid bestuurlijke informatie. Een bijzonder belangrijk deel van deze informatie is echter niet opgenomen in de bestuurlijke informatiecyclus omdat het een specifieke rapportering/verslaggeving betreft en de koppeling naar de gerechtelijke activiteiten hierdoor wordt vergeten.*

**136.** *De FGP/OA Airport stelt dat om alle mogelijke informatiebehoefte op de luchthaven te dekken, het onontbeerlijk is om de bestaande structuren aan te passen. De FGP stelt dit ook uitgevoerd te hebben met als gevolg dat de FGP zich in de afgelopen vijf jaar heeft kunnen ontwikkelen van een eerder eerstelijnsgerichte politiedienst naar een uitsluitend 'intelligence based' gerichte entiteit.*

3.4.4. *Wat doet men uiteindelijk met deze informatie: nice to know, need to know, is er capaciteit om hiermee aan de slag te gaan, ...?*

**137.** *We zien een tendens naar het aansturen van de capaciteit op basis van een 'technology'-en 'intelligence based'-benadering.*

#### **4. CONCLUSIE(S)**

**138.** In oktober 2010 werd een verkennende vragenlijst gestuurd naar zeven betrokken diensten teneinde de bestaande processen en hun opvolging inzake informatiebeheer op de luchthavens in kaart te brengen. Na analyse van deze vragenlijsten – ter verduidelijking en aanvulling van de ontvangen antwoorden – werd bijkomend nog een bezoek gebracht aan LPA BRUNAT, FGP/OA AIRPORT en LPA GOSSELIES.

**139.** Uit deze onderzoeksmethode werden tendenzen<sup>1</sup> met betrekking tot de gestelde vragen en aanbevelingen<sup>2</sup> geformuleerd.

**140.** Als voornaamste conclusies kunnen we stellen dat elke dienst zich bewust is van het bepalen van zijn informatiebehoefte en dit ook doet. Evenwel doen er zich problemen voor bij het bekendmaken van deze behoeften en de structurele opvolging en organisatie van de informatie-inwinning. Inzake de procesbeschrijvingen zien we dat deze voor een bepaald aantal zaken onbestaande zijn en waar ze bestaan, zijn ze niet geüniformiseerd voor de diverse luchthavendiensten.

**141.** Als één van de meest prangende problemen wensen we hier toch de 'profiling' aan te halen, met name de niet-geïntegreerde aanpak en het nog hangend wettelijk kader. Wij merken ook een discrepantie op tussen de Europese (toekomstige) evolutie en de Belgische (ontbrekende) anticiperende aanpak. Als voorbeeld verwijzen we naar de discussies rond de PNR- en toekomstige API-gegevens.

**142.** Bijna alle respondenten halen de nood aan van een luchthavengebonden 'Intelligence Center' conform de MFO-6 (werkingsmodaliteiten AIK) en waarbij alle luchthavens betrokken zijn evenals de diverse diensten van gerechtelijke en bestuurlijke politie (zuil). Voor LPA BRUNAT is deze behoefte zelfs prioritair om de coördinatie met de FGP/OA AIRPORT verder uit te breiden en de 'intelligence based'-benadering van de veiligheid op de luchthaven optimaal en efficiënt te organiseren.

---

<sup>1</sup> Zie *supra* punt 3.4.

<sup>2</sup> Zie *infra* punt 5.

**143.** De door ons gebruikte methodologie en timing heeft er volgens verschillende respondenten toe bijgedragen dat er reeds diverse initiatieven opgestart werden om de informatiedoorstroming en het informatiebeheer op de luchthavens te verbeteren. Algemeen kan gesteld worden dat men zich nu bewust is van de hierboven geciteerde problemen en dat elk op zich deze aanpakt zonder dat er evenwel sprake is van een gecoördineerde oplossing.

**144.** In vergelijking met eerder onderzoek valt het op dat er op de nationale luchthaven een betere samenwerking is en verstandhouding heerst tussen de twee diensten van de federale politie en dit vooral op operationeel vlak.

**145.** De onderlinge gegevensuitwisseling tussen de LPA-secties verloopt niet optimaal.

**146.** Als grootste uitdaging en hoekstenen van een efficiëntere werking zien de LPA-secties dan ook: het (verder) uitwerken van luchthavengebonden ‘intelligence center’ en het uniformiseren van de vorming LPA.

**147.** Informatie in het kader van terrorisme/radicalisme<sup>1</sup> wordt volgens de FGP/OA Airport nauwelijks gegenereerd en kan vaak toegeschreven worden aan enkelingen die zich op deze materie hebben toegelegd. Samenwerking en informatie-uitwisseling in dit kader met de diensten van de Staatsveiligheid zou volgens de diensten van de federale politie problematisch zijn.

## **5. AANBEVELINGEN**

**148.** Er moet voldoende aandacht zijn voor het investeren in de nodige personeelscapaciteit en het competentie management op het vlak van informatiebeheer zowel in de ondersteunende structuren (AIK, CIT) als binnen de operationele diensten LPA en FGP.

**149.** Er is nood aan een duidelijke procesbeschrijving en -opvolging voor de operationele informatiestromen die niet beschreven zijn in de MFO-3.

**150.** Het commando LPA moet de nodige initiatieven nemen teneinde de operationele informatiestromen tussen de verschillende secties LPA vlotter en meer gestructureerd te laten verlopen.

**151.** Nagaan hoe de nood aan een expertisecentrum van luchtvaartgebonden materies kan ingevuld worden, en dit al dan niet gekoppeld aan een centrum voor operationele coördinatie en ondersteuning en een informatie- en ‘intelligence’-centrum.

**152.** Het uitwerken door het commando LPA van de aanbevelingen van de CAF-evaluatie met betrekking tot de informatiestromen.

**153.** Gezien het bijzondere belang van de combinatie van bestuurlijke en gerechtelijke informatie binnen de luchthavenproblematiek dienen beide informatiestromen op een geïntegreerde manier benaderd te worden en minder in een verzuilde benadering “DGJ/DGA”.

**154.** Werk maken van (1) samenwerkingsprotocollen en de noodzakelijke wettelijke bepalingen om de informatie-uitwisseling mogelijk te maken tussen politiediensten en private partners,

---

<sup>1</sup> We verwijzen hier naar de omzendbrief PLP 37 d.d. 20 december 2004.

VSSE, Douane, ... en (2) meer gestructureerde contacten/informatie-uitwisseling met de externe partners met luchtvaartbevoegdheid (DGLV, FOD Defensie, Belgocontrol).

**155.** Er is duidelijk nood aan een allesomvattend opsporingsprogramma voor de volledige luchthavenproblematiek waarbij een kritieke succesfactor zeker het aanduiden is van één eindverantwoordelijke/leidinggevende, zonder hierbij evenwel stelling te nemen op welk niveau dit georganiseerd moet worden.

**156.** Er moet werk gemaakt worden van een functionele opleiding LPA.

## **6. BIJLAGEN**

**157.** Bijlage 1: gebruikte afkortingen.

**GEBRUIKTE AFKORTINGEN**

ACT	Aanmelding van een geplande actie <i>cf.</i> fiche C13 omzendbrief MFO-3
ADIV	Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid van het leger
ANG	Algemene Nationale Gegevensbank
AIK	Arrondissementeel Informatiekruispunt
APIS	Advance Passenger Information System
APO	Autonoom Politieel Onderzoek
ARO	Arrondissementeel Rechercheoverleg
BABIC	Belgian Airborders Information Centre (het betreft een externe harde schijf met daarop alle informatie inzake VVR)
BAC	Brussels Airport Company
BSCA	Brussels South Charleroi Airport
CAF	Common Assessment Framework
CDBV-D	Centrale dienst voor de bestrijding van valsheden
CIT	Contact- & Informatie Team van LPA BUNAT
CIVLA	Het communicatie- en informatiecentrum van de provincie Vlaams-Brabant
CSD	Coördinatie- en Steundienst van de Federale Politie
DAFA	Dienst Luchtsteun van de Federale Politie
DAO-IMMI	Directie van de operaties inzake bestuurlijke politie - Immigratie
DGA	Algemene directie van bestuurlijke politie
DGJ	Algemene directie van gerechtelijke politie
DGLV	Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart
DOS	Formulier voor aanmelding van een lopend onderzoek <i>cf.</i> fiche C13 omzendbrief MFO-3
EEI	Essentiële Elementen van Informatie
FEEDIS	Feeding Information System
FGP	Federale Gerechtelijke Politie
FGP/OA Airport	Federale Gerechtelijke Politie op de luchthaven te ZAVENTEM
FRONTEX	Frontières extérieures / Europees Agentschap voor het beheer van de operationele samenwerking aan de buitengrenzen van de lidstaten van de Europese Unie
IFADO	Intranet - False and Authentic Documents Online
LO	Liaisonofficier of verbindingsofficier

LOVECO	Lokaal Veiligheidscomité van de luchthaven
LPA	Luchtvaartpolitie
LPA BRUNAT	Luchtvaartpolitie ZAVENTEM (BRUSSEL NATIONAAL)
LPAO	Luchtvaartpolitie OOSTENDE
LPAG	Luchtvaartpolitie GOSSELIES
LPAB	Luchtvaartpolitie BIERSET
LPAD	Luchtvaartpolitie DEURNE
MFO-3	Gemeenschappelijke richtlijn van de Ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken betreffende het informatiebeheer inzake gerechtelijke en bestuurlijke politie
MFO-6	Gemeenschappelijke en dwingende richtlijn van de Ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken betreffende de werking en organisatie van de arrondissementele informatiekruispunten (AIK)
MIK	Maritiem Informatie Kruispunt
OCAD	Orgaan voor de Coördinatie en de Analyse van de Dreiging
OKAHV	Overlegplatform korpschefs ASSE-HALLE-VILVOORDE
PLP 1	Omzendbrief PLP 1 - Enig informaticasysteem
PLP 5bis	Omzendbrief PLP 5bis - Verwerking van de informatie van gerechtelijke en bestuurlijke politie - functioneel en technisch beheer in de politiezones
PNR	Passenger Name Records
PRADO	Public Register of Authentic Identity and Travel Documents Online (openbaar register van de authentieke identiteits- en reisdocumenten online)
RAR	Informatierapport bestuurlijke politie
RIR	Informatierapport gerechtelijke politie
SIS	Schengen Informatie Systeem
VSSE	Veiligheid van de Staat
VVR	Valse en Vervalste Reisdocumenten
WPA	Wet op het Politieambt