



## **Rapport Intern Onderzoek Defensie**

MVV/124343

Concretisering melding vermeende misstanden  
Vliegbasis Eindhoven

Datum                    14 oktober 2016  
Status                    Definitief

## Colofon

Ministerie van Defensie

Vliegbasis Eindhoven  
Flight Forum 1550 Eindhoven  
5657EZ

Versie 1.0 Definitief  
Opdrachtgever Commandant Vliegbasis Eindhoven  
Auteur(s)

Aantal pagina's excl. 44  
bijlage(n)

## Inhoud

<b>Colofon</b> .....	<b>2</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
1.1 Aanleiding .....	4
1.2 Opdracht, onderzoeksvraag en doelstelling van het onderzoek.....	4
1.3 Samenstelling van de onderzoekscommissie .....	4
1.4 Definitie van rollen binnen het onderzoek.....	5
1.5 Inlichten medewerkers.....	5
1.6 Splitsing rapportages melding 1 t/m 8 en 9 t/m 10.....	5
1.7 Duur van het onderzoek.....	5
<b>2 WERKWIJZE EN PROCESVERLOOP</b> .....	<b>6</b>
2.1 Gehanteerd onderzoeksprotocol .....	6
2.2 Gebruikte onderzoeksmethodieken .....	6
2.3 Schematische weergave procesverloop .....	7
2.4 Bijzonderheden in procesverloop .....	14
<b>3 TOETSINGSKADER</b> .....	<b>16</b>
3.1 Militaire Ambtenarenwet (MAW) .....	16
3.2 Algemeen Militair Ambtenarenreglement (AMAR) .....	16
3.3 SG aanwijzing A/984 - Uitvoering van het integriteitsbeleid Defensie .....	16
3.4 SG aanwijzing A/989 - Protocol Interne Onderzoeken Defensie .....	17
3.5 Inkomstenregeling Militairen (IRM).....	17
3.6 Besluit dienstreizen Defensie .....	17
3.7 Regeling dienstreizen defensie .....	18
3.8 Flight Duty Regulations .....	18
3.9 Voorschrift Vastvleugelig Luchttransport .....	18
3.10 Regeling inzet luchttransport .....	18
3.11 Technische Aanwijzing Luchtvervoer .....	19
3.12 Technische Aanwijzing Reisbureau Defensie.....	19
3.13 Werkwijzer onderzoek Centrale Organisatie Integriteit Defensie .....	19
<b>4 BEVINDINGEN</b> .....	<b>20</b>
4.1 Algemene context .....	20
4.2 Bevindingen aangaande concretisering vermeende misstanden .....	21
4.3 Overige bevindingen.....	39
<b>5 CONCLUSIE</b> .....	<b>41</b>
5.1 Onderzoeksvragen .....	41
5.2 Samenvatting van bevindingen .....	41

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****1 INLEIDING****1.1 Aanleiding**

Op 4 juli 2016 werd door een Flight Engineer van een Lockheed C-130 Hercules van het 336 Squadron van Vliegbasis Eindhoven van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) samen met zijn raadsman een schriftelijke melding van tien vermeende misstanden ingediend bij de Commandant Luchtstrijdkrachten (C-LSK) conform artikel 126j lid 1 AMAR. De melding (Melding Van Voorval: 124343) betrof vermeende schendingen van regelgeving, waaronder handelen in strijd met SG-aanwijzing A/984 Uitvoering Integriteitsbeleid Defensie, die plaatsvonden of hadden plaatsgevonden op de Vliegbasis Eindhoven. De melding is opgenomen in het onderzoeksdoossier. Acht van de vermeende misstanden werden gemeld door de Flight Engineer zelf, en twee door zijn raadsman. Omdat de vermeende misstanden die werden gemeld, niet of onvoldoende concreet waren, waarbij bovendien onduidelijk was wat de exacte redenen van wetenschap waren, gaf dit Commandant Vliegbasis Eindhoven (CVB EHV) aanleiding een commissie van onderzoek in te stellen. Deze commissie diende de inhoud van de melding te concretiseren, zodat aan de hand daarvan besloten kon worden of er sprake was van op redelijke gronden gebaseerde vermoedens op basis waarvan aangifte van een strafbaar feit of nader op misstanden gericht (persoonsgericht) onderzoek, zoals bedoeld in artikel 126p lid 1 AMAR, moest volgen. Op 15 juli 2016 heeft Commandant Vliegbasis Eindhoven (CVB EHV) aan een door haar samengestelde onderzoekscommissie hiertoe formeel opdracht gegeven.

**1.2 Opdracht, onderzoeksvraag en doelstelling van het onderzoek**

De onderzoekscommissie had tot opdracht een Intern Onderzoek Defensie uit te voeren en daarbij gemelde vermeende misstanden zoals verwoord in de melding te concretiseren, alsmede om vervolgens per gemelde vermeende misstand te adviseren of aangifte dan wel een specifieke instellingsbeschikking ten behoeve van nader onderzoek moest volgen. Zij diende dit te doen aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

*Zijn er - per genoemde vermeende misstand - feiten en omstandigheden die een voldoende concreet vermoeden ten aanzien van personen rechtvaardigen en daarmee aanleiding geven tot:*

- a) het doen van aangifte*
- b) een specifiek op die misstand gericht (persoonsgericht of ander) onderzoek?*

De commissie diende de onderzoeksbevindingen te beschrijven die tot voornoemde conclusies leidden en deze schriftelijk te rapporteren aan CBV EIH.

**1.3 Samenstelling van de onderzoekscommissie**

De onderzoekscommissie bestond uit:

-

#### 1.4 Definitie van rollen binnen het onderzoek

Het onderzoek kende personen in de onderstaande drie rollen.

Melder:

Deskundige:

Personen die gehoord zijn in verband met hun materiedeskundigheid, en niet vanwege eventuele waarnemingen van situaties.

Getuige:

Alle geïnterviewde personen, niet zijnde melder of deskundige.

Omdat dit onderzoek een concretiseringslag betrof van gemelde vermeende misstanden en geen op personen gericht onderzoek, is de rol van personen "*op wiens/wier handelen of nalaten het onderzoek zich richt*" - zoals bedoeld in SG A/989 -niet van toepassing. Degenen die in algemene zin bij naam zijn genoemd door melder als personen die betrokken zouden zijn geweest, zijn aangemerkt als getuige.

#### 1.5 Inlichten medewerkers

Op 11 juli 2016 is het personeel van Vliegbasis Eindhoven door CVB EHV geïnformeerd dat er een onderzoek werd ingesteld naar vermeende misstanden die waren gemeld. Op 14 juli 2016, 30 augustus 2016 en 5 september 2016 is het 336 Squadron nader voorgelicht over de kwestie. Verder is op 21 juli 2016 op het intranet van Vliegbasis Eindhoven het bericht verschenen dat een onderzoekscommissie was ingesteld die onderzoek deed naar de melding van mogelijke integriteitschendingen op de Vliegbasis en dat medewerkers door de commissie benaderd zouden kunnen worden.

#### 1.6 Splitsing rapportages melding 1 t/m 8 en 9 t/m 10

Omdat de melding door twee individuen was gedaan, waarbij een van deze personen de raadsman van de ander betrof, is het concretiseringsonderzoek en de rapportage per melder opgesplitst. In het kader van een zuivere en zorgvuldige werkwijze mag een belangenbehartiger namelijk niet op een andere wijze bij een onderzoek betrokken zijn. Door het onderzoek op te splitsen kon de raadsman in het onderzoek naar de meldingen van de Flight Engineer als zijn belangenbehartiger blijven fungeren. Deze rapportage betreft de concretisering van de acht meldingen die zijn gedaan door de Flight Engineer. In een separaat rapport zal worden ingegaan op de andere twee meldingen.

#### 1.7 Duur van het onderzoek

Dit Intern Onderzoek Defensie ter concretisering kende een (netto) doorlooptijd van 13 weken. Het onderzoek is gestart op 15 juli 2016 en overdracht van het eindrapport vond plaats op 14 oktober 2016.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****2 WERKWIJZE EN PROCESVERLOOP****2.1 Gehanteerd onderzoeksprotocol**

In de regel dient SG Aanwijzing A/989 "*Protocol Interne Onderzoeken Defensie*" als basis voor de opzet en uitvoering van interne op personen gerichte onderzoeken binnen defensie. In dit geval was sprake van een concretiseringslag om te bepalen of persoonsgericht onderzoek of aangifte noodzakelijk was, nu op redelijke gronden gebaseerde concrete vermoedens jegens personen ontbraken. Wel heeft de commissie door melder in algemene zin genoemde personen gelegenheid geboden tot een eerste reactie en zijn deze personen op de mogelijkheid gewezen van nader persoonsgericht onderzoek, indien uitkomsten daartoe aanleiding zouden geven.

**2.2 Gebruikte onderzoeksmethodieken**

De onderzoekscommissie heeft gesprekken gehouden met verschillende medewerkers. Verder heeft zij schriftelijke documentatie opgevraagd en ontvangen. Er is geen gebruik gemaakt van onderzoeksmethoden die ingrijpen op de persoonlijke levenssfeer.

**2.2.1 Interviews**

De onderzoekscommissie heeft 24 interviews gehouden met in totaal 23 personen. Van ieder interview is een afzonderlijk gespreksverslag gemaakt dat is aangeboden ter correctie en vervolgens ter accordering. De gespreksverslagen zijn inclusief eventueel verstrekte bijlagen in het onderzoeksdossier opgenomen.

In chronologische volgorde zijn de volgende personen gesproken:

- a. Deskundige , geïnterviewd op 5 augustus 2016;
- b. Getuige , geïnterviewd op 9 augustus 2016;
- c. Melder , geïnterviewd op 9 augustus 2016;
- d. Getuige , geïnterviewd op 10 augustus 2016;
- e. Deskundige , geïnterviewd op 26 augustus 2016;
- f. Getuige , geïnterviewd op 2 september 2016;
- g. Getuige , geïnterviewd op 2 september 2016;
- h. Getuige geïnterviewd op 8 september 2016;
- i. Getuige , geïnterviewd op 8 september 2016;
- j. Getuige geïnterviewd op 12 september 2016;
- k. Getuige , geïnterviewd op 12 september 2016
- l. Getuige , geïnterviewd op 12 september 2016;
- m. Getuige geïnterviewd op 12 september 2016;
- n. Getuige , geïnterviewd op 14 september 2016;
- o. Getuige , geïnterviewd op 14 september 2016;
- p. Getuige , geïnterviewd op 15 september 2016;
- q. Getuige , geïnterviewd op 15 september 2016;
- r. Getuige , geïnterviewd op 15 september 2016;
- s. Getuige , geïnterviewd op 16 september 2016;
- t. Getuige , geïnterviewd op 16 september 2016;
- u. Getuige , geïnterviewd op 22 september 2016;
- v. Deskundige , geïnterviewd op 28 september 2016;
- w. Melder , geïnterviewd op 30 september 2016.

## 2.2.2 *Schriftelijke informatie*

De onderzoekscommissie heeft gedurende het onderzoek op verzoek schriftelijke informatie ontvangen, welke in het onderzoeksdossier is opgenomen. Het betreft de volgende informatie:

### 2.2.2.1 Aanloop

- a. Melding van Voorval nr. 124343: klacht en vermeende misstanden VLB EHV;
- b. Melding Misstand d.d. 4 juli 2016 van melders ;
- c. Klacht Ongewenst Gedrag d.d. 4 juli 2016 van klager ;
- d. Transcript hoorzitting -P&O, 27 januari 2016;
- e. Interne emailwisselingen aangaande het doorlopen proces;

### 2.2.2.2 Gemelde misstand 1: Huurauto Florida

- a. Emailwisseling 1 Reisbureau Defensie: casus VLB EIH/RBD;
- b. Emailwisseling 2 Reisbureau Defensie: casus DMO OPS/Reisbureau Defensie;
- c. Emailwisseling 3 Reisbureau Defensie: casus LCW/Reisbureau Defensie;
- d. Informatiebijlage autohuur Reisbureau Defensie
- e. Technische aanwijzing Reisbureau Defensie

### 2.2.2.3 Gemelde misstand 2: Privé reis Italië

- a. Vluchtdocumentatie Flight Operations, #1402845 NAF-71;
- b. Vluchtdocumentatie Flight Operations, #1402844 NAF-75;
- c. Facturen Dedicated Control Vliegbasis Eindhoven, #1402845 NAF-71;
- d. Facturen Dedicated Control Vliegbasis Eindhoven, #1402844 NAF-75;
- e. Emailwisseling: FABK/CvO creditcardgebruik vluchten Perugia.

### 2.2.2.4 Gemelde misstand 4: één of twee declaraties

- a. Dienstreisoverzicht vanaf 2011 verstrekt door

### 2.2.2.5 Gemelde misstand 5: gebruik luchtvervoer privé doeleinden

- a. Vluchtdocumentatie Flight Operations, #1300777 NAF-75;
- b. Vluchtschema Flight Operations, #1102752 NAF-71;
- c. Vluchtschema Flight Operations, #1002939 NAF-35;
- d. Facturen Dedicated Control Vliegbasis Eindhoven, #1300777 NAF-75;
- e. Facturen Dedicated Control Vliegbasis Eindhoven, ##1102752 NAF-75;
- f. Facturen Dedicated Control Vliegbasis Eindhoven, #1002939 NAF-35;
- g. Emailwisseling: FABK/CvO creditcardgebruik Vluchten Oostende;
- h. Emailwisseling: Flight Operations/CvO Vluchten Oostende.

### 2.2.2.6 Gemelde misstand 6: Toekenning Vliegtoelage

- a. Emailwisseling: P&O VLB EHV/CvO vliegtoelage;
- b. Excellsheet vliegtoelage en garantievliegtoelage juli 2016.

## 2.3 **Schematische weergave procesverloop**

Hieronder is schematisch het procesverloop ten aanzien van aanloop en indiening van de melding en het onderzoeksproces weergegeven, evenals eventuele communicatie, zoals bekend is bij de onderzoekscommissie. De commissie benadrukt dat zij gelet op het grote aantal betrokken spelers niet over een uitputtende lijst beschikt. Aan de hand van het schema volgen nadere toelichtingen op onderdelen van het procesverloop.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

<b>DATUM</b>	<b>PROCESVERLOOP</b>
25 augustus 2015	Een P&O Flash wordt intern Defensie gepubliceerd met als een van de onderwerpen "ontslagleeftijd bij wijzigen OPCO", waarbij gewezen wordt op een mogelijk gunstige overgangsbepaling voor personeel dat bij een ander OPCO is ingedeeld.
5 oktober 2015	Een collega wijst ex-marined medewerkers van Vliegbasis Eindhoven op voornoemde P&O flash. In de e-mail licht hij toe een positieve beantwoording van een rekest over vervroegde ontslagleeftijd te hebben gekregen en hij wenst eenieder die dat ook wil succes.
6 oktober 2015	Melder en zijn collega's dienen in navolging van de e-mail van zijn collega een rekest in, waarbij hij verzoekt om zijn datum FLO leeftijd te herstellen naar de FLO-datum die hij als onderofficier bij de CZSK had.
21 oktober 2015	Een andere collega wijst melder er in een e-mail op dat na overleg op de toren in Breda is gebleken dat de informatie uit de P&O Flash foutief was en dat alle reeds ingediende rekesten en rekesten die nog worden ingediend, zullen worden afgekeurd.
22 oktober 2016	Er vindt een gesprek plaats tussen C-336 Squadron, C-334 Squadron, H-FO, CVB EHV en personeel van de Vliegbasis dat een rekest had ingediend, aangaande de P&O flash en de onderliggende regelgeving.
2 november 2015	Er vindt een gesprek plaats met de CVB EHV en medewerkers die een rekest indienden, over de toepasbaarheid van de regelgeving inzake de ontslagleeftijd. De CVB EHV geeft aan dat ingediende rekesten met een negatief advies naar het BG zullen worden gestuurd.
2 november 2015	P&O stuurt een e-mail aan mensen die een rekest hadden ingediend, met de bevestiging dat een negatief advies naar het BG zal worden gestuurd. Eenieder die een rekest had ingediend, maar daarbij refereerde aan de collega die een vervroegde ontslagleeftijd zou hebben gekregen, maar uiteindelijk toch een negatief besluit had gekregen, werd in staat gesteld het rekest aan te passen met deze nieuwe kennis.
3 november 2015	Een P&O Flash wordt intern Defensie gepubliceerd met als een van de onderwerpen een aanvullend bericht over de ontslagleeftijd bij wijzigen OPCO. Vermeld staat dat de ontslagleeftijd moet worden aangepast naar de ontslagleeftijd zoals deze voor het huidige OPCO is vastgesteld.
7 december 2015	Omdat een formeel besluit op zijn rekest uitblijft en de beslissingstermijn op zijn rekest was verlopen, dient melder een ingebrekestelling in.
8 december 2015	Een squadronmedewerker be vraagt de vakbond VBM aangaande het uitblijven van besluiten op de rekesten betreffende de ontslagleeftijd.
9 december 2015	P&O stuurt een e-mail aan mensen die een rekest hadden ingediend, waarin wordt aangegeven dat de besluiten op de rekesten de volgende dag richting het onderdeel zullen worden gestuurd en door tussenkomst van de commandanten uitgereikt zullen worden. In de e-mail wordt eraan gerefereerd dat medewerkers die op het punt staan ingebrekestellingen in te dienen, dit gelet op het feit dat de rekesten die dag worden verzonden, wordt afgeraden om daarmee eenieder energie en tijd te besparen.
10 december 2015	Een VBM-vertegenwoordiger licht het squadronpersoneel dat een rekest had ingediend in dat de kansen op een succesvol beroep op de vroegere ontslagleeftijd is afgenomen, nu de collega die een vervroegde ontslagleeftijd zou hebben gekregen, maar uiteindelijk een negatief besluit kreeg, geen bezwarenprocedure doorzet.
Periode 10-14 december 2015	wil het rekest van melder op zijn huisadres uitreiken, omdat hij met verlof is en Defensie anders kosten zou maken vanwege de ingebrekestelling. constateert bij het zoeken naar het



**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

	woonadres in het personeelssysteem dat melder een woonadres in voert, dat niet matcht met zijn woonadres in nabijheid van de Vliegbasis Eindhoven.
14 december 2015	De CVB EHV reikt melder het besluit op zijn rekest uit op diens adres in , en krijgt daarmee de bevestiging dat melder in woont.
Periode 14 december 2015 – 7 januari 2016	doet nader onderzoek in het personeelssysteem aangaande het voeren van een ander adres in het personeelssysteem dan in werkelijkheid het geval is. ontdekt dat dit reeds over een langere periode het geval is geweest en constateert tevens dat er sprake moet zijn geweest van opzet, omdat ook switches hebben plaatsgevonden bij eerdere plaatsingen/detacheringen, waarmee een grotere reisafstand kon worden opgevoerd ten aanzien van de plaats van tewerkstelling, dan in werkelijkheid mocht worden opgevoerd.
8 januari 2016	confronteert melder met de bevindingen aangaande het reeds voor meerdere jaren vermoedelijk frauduleus voeren van een ander woonadres dan zijn werkelijke woonadres, en de op grond daarvan onrechtmatige vergoeding voor woon-werkverkeer en dienstreizen. Melder erkent fout te zitten.
27 januari 2016	Er vindt een hoorzitting plaats door de CVB EHV met melder in verband met voornoemde fraude. De CVB EHV geeft aan voornemens te zijn hem te ontslaan, omdat hij gelet op de welbewuste jarenlange malversaties geen andere uitkomst ziet dan ontslag, schorsing en aangifte bij de KMAR. Melder wil er op een andere manier uitkomen met de CVB EHV. Ook verklaart hij ter plekke aan de CVB dat er meer mensen op Eindhoven zouden zijn die meer reiskosten krijgen dan waar ze aanspraak op maakten, omdat ze een ander adres opgegeven hadden dan waar ze zouden wonen. Melder wil op dat moment echter verder geen namen noemen.
27 januari 2016	Met ingang van 27 januari 2016 schorst de CVB EHV melder in zijn ambt, omdat hij in aanmerking zal worden gebracht voor ontslag.
3 februari 2016	De CVB EHV doet aangifte van fraude door melder.
29 februari 2016	Raadsman stuurt een e-mail naar de CVB EHV. Hij vindt dat melder als enige geslachtefferd wordt. Hij wijst erop dat in een omgeving werkt, waarin al diverse jaren van hoog tot laag in de organisatie van 336 Sq én de vliegbasis Eindhoven vindingrijk met diverse regelgevingen wordt omgesprongen. Verder stelt hij dat melder moest verdwijnen, omdat hij de FLO regeling bij oud-CZSK-collega's onder aandacht had gebracht. Over het voornemen tot ontslag zegt hij letterlijk: <i>"Door het vinden van een andere meer passende oplossing in plaats van ontslag blijft de schade én voor én voor de vliegbasis Eindhoven inclusief 336 Squadron beperkt."</i>
10 maart 2016	De CVB EHV e-mailt raadsman dat hij niet inhoudelijk kan ingaan op de mail van 29 februari 2016, omdat hij geen toestemming heeft voor een intern onderzoek en daarom melder nog niet kan horen. Zodra er toestemming is, zullen beiden worden uitgenodigd voor een hoorzitting.
10 mei 2016	Er vindt een gesprek plaats tussen raadsman en de Directeur Personeel (D-Pers) van CLSK over de situatie op Vliegbasis Eindhoven.
25 mei 2016	Raadsman tracht telefonisch contact te hebben met de D-Pers om teruggekoppeld te krijgen of deze de zaak inmiddels heeft voorgelegd aan PC-LSK. Hij krijgt geen contact.
26 mei 2016	Raadsman legt contact met het meldpunt van de Centrale

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

	Organisatie Integriteit Defensie (COID) en mailt dat een cliënt van hem werkzaam is bij het ministerie van Defensie en overweegt om gebruik te maken van de bescherming van de klokkenluidersregeling. Het verzoek aan de COID is om aan te geven op welke wijze hij een verzoek daartoe moet doen.
30 mei 2016	De D-PERS CLSK e-mailt raadsman en zegt contact opgenomen te hebben met Eindhoven en de zaak te hebben besproken, dat wil zeggen over de uitlatingen over het gedrag van anderen.
30 mei 2016	Het meldpunt van de COID reageert dat een klacht bij een van de adviseurs van de COID kan worden neergelegd. Voor verdere verduidelijking verwijst zij naar intranet en het Algemeen Militair Ambtenarenreglement (AMAR).
3 juni 2016	Raadsman heeft telefonisch contact met D-COID. Hij licht dat hij iemand bijstaat van CLSK die overweegt melding te doen van onveilige situaties en de klokkenluidersstatus wilde. D-COID licht toe dat het in een dergelijk geval om concrete situaties moet gaan en het niet mag gaan om van horen zeggen. De raadsman licht toe dat zijn cliënt in een juridische procedure zit. D-COID licht toe dat de status van klokkenluider toeziet op toekomstige besluiten. Raadsman licht verder niet toe wat er aan de hand was en wat de onveiligheid betrof. Hij gaf verder aan dat hij niet wilde dat iemand binnen CLSK geïnformeerd werd en dat hij eerst met zijn cliënt zou besluiten wat te doen. Toegelicht werd dat een melding in de lijn of bij de COID gedaan kon worden.
8 juni 2016	De verbindingsofficier van de Krijgsmacht licht namens het Openbaar Ministerie de afdeling Rechtspositie van Defensie in dat men mag beginnen met het intern onderzoek (betreffende de casus van melder).
9 juni 2016	Raadsman mailt de COID dat hij niet de beschikking heeft over intranet en zijn cliënt geschorst is en daarom ook geen toegang heeft. Hij verzoekt daarom de COID om de contactgegevens van de COID adviseur die de CLSK in het pakket heeft.
9 juni 2016	De D-PERS CLSK e-mailt raadsman en de nieuwe CVB van Eindhoven en stelt voor de definitieve tekst van het verslag van de hoorzitting van 27 januari 2016, waarin melder aangaf dat meerdere medewerkers zich schuldig zouden maken aan declaratiefraude, voor te leggen bij de KMAR.
10 juni 2016	Het meldpunt van de COID mailt de contactgegevens van de adviseur van de CLSK naar raadsman .
13-18 juni 2016	De adviseur van de luchtmacht neemt contact op met raadsman over het voornemen tot een klokkenluidersmelding. Een aantal telefonische contacten en mailcontacten volgen. In het contact komt onder meer naar voren dat er sprake zou zijn van een klokkenluider die wil voorkomen dat indien hij meldt zijn naam en toenaam in de media komt, dan wel dat intern Defensie krachten ontstaan die schadelijk voor hem zijn. Hij is derhalve erg voorzichtig om dit te melden. Ook geeft raadsman in een van de e-mails aan dat hij ervan uit gaat dat niemand binnen CLSK op de hoogte wordt gesteld. Verder gaf hij aan in een eerder stadium al contact gehad te hebben met de D-PERS CLSK. Raadsman wil verder graag met de COID praten om de zaak toe te lichten, zonder dat de naam van de klokkenluider hierbij vermeld wordt. De COID komt met een aantal data waarop het gesprek kan plaatsvinden. Er wordt een gesprek gepland met raadsman op 12 juli 2016.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

17 juni 2016	Raadsman heeft telefonisch contact en e-mailcontact met de nieuwe CVB EHV over de situatie ten aanzien van melder. Raadsman geeft aan nog niet geïnformeerd te zijn over toestemming van het Openbaar Ministerie om te starten met het intern onderzoek.
18 juni 2016	CVB EHV legt contact met de afdeling Rechtspositie (REPOS) over het opstellen van een reactie richting raadsman . Daarbij is de vraag van CVB EHV aan REPOS of het OM hem al dan niet had moeten informeren over de toestemming voor een intern onderzoek.
20 juni 2016	De CVB EHV e-mailt na advies te hebben gekregen van REPOS raadsman de toestemming van het Openbaar Ministerie om het bestuursrechtelijke traject voort te zetten. De CVB EHV verzoekt de raadsman en melder tot een hoorzitting op 13 juli 2016.
23 juni 2016	Hoofd Onderzoek en Analyse van de COID heeft contact met raadsman De raadsman wil de betreffende COID-adviseur niet bij het geplande gesprek van 12 juli te willen hebben vanwege diens Luchtmacht-achtergrond. Verder wordt gesproken over de casus die speelt rond zijn cliënt. spreekt de intentie uit om een en ander binnen de eenheid op te willen lossen. Betrokkene zou volgens de raadsman genoeg nemen met negatief ambtsbericht en het betalen van schadevergoeding / terugbetalen van het teveel heeft ontvangen. Raadsman geeft aan dat zijn cliënt voor het dilemma staat zich bij het voorgenomen ontslag te beroepen op 'iedereen dan wel velen doet/doen dit, maar ik word gestraft ( het gelijkheidsbeginsel)'. De COID licht toe dat een klokkenluidersmelding niet gebruikt kan worden in reeds lopende ontslagprocedures, wanneer een melding pas na start van de procedure door deze medewerker gedaan wordt. Raadsman geeft verder aan dat als er sprake is van een snoepreisje naar het buitenland om mensen te bedanken, zoals hem door melder is aangedragen, de politiek en burgers hier iets van vinden als het in de krant zou staan.
27 juni 2016	Hoofd Onderzoek en Analyse van de COID heeft opnieuw telefonisch contact met raadsman en licht toe dat de situatie ten aanzien van de melder twee gescheiden trajecten betreft, namelijk een rechtspositionele procedure voor ontslag en een beroep op de klokkenluidersregeling bij het doen van een melding. Het een sluit het ander niet uit. Raadsman geeft aan voldoende te weten en in contact te zullen treden met de CVB EHV. Hij wil voorafgaand aan de hoorzitting op 13 juli in gesprek met de CVB over het voorgenomen ontslag van melder. Hij wil de commandant voorbereiden op wat aangaande de meldingen ter sprake kan komen. Het gesprek op 12 juli met de COID behoeft van de raadsman geen verdere doorgang.
28 juni 2016	Hoofd Onderzoek en Analyse van de COID e-mailt raadsman Toegelicht wordt dat de COID geen rol heeft in het rechtspositionele traject, maar wel een evt. melding kan aannemen. In overleg met hem en cliënt kan dan bezien worden op welk niveau zij de melding willen neergeleggen. De COID zal dat niveau dan adviseren over hoe te handelen (bijvoorbeeld uitvoeren van onderzoek/cultuuronderzoek of het voorlichten over uitleg van regels). Indien cliënt een klokkenluidersmelding wil doen en de klokkenluiderstatus wil, zal over die status een advies aan de SG worden gegeven. Dat advies betreft onder meer of de melding concreet genoeg is, niet van horen zeggen is en inhoudelijk zwaarwegend genoeg is. Verder wordt toegelicht dat bij een klokkenluidersmelding de SG direct wordt geïnformeerd. Een dergelijke

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

	melding heeft echter geen invloed op de huidige rechtspositie van betrokkene (het voornemen tot ontslag als gevolg van onterechte declaraties).
29 juni 2016	Raadsman e-mailt het Hoofd Onderzoek en Analyse van de COID en geeft aan dat de commandant hem te kennen heeft gegeven dat eventuele misstanden tijdens de hoorzitting konden worden gemeld en dat een vooraankondiging niet nodig werd gevonden.
4 juli 2016	Raadsman dient namens melder conform artikel 126j lid 1 AMAR een schriftelijke melding in van 10 vermeende misstanden die plaatsvinden of hebben plaatsgevonden binnen de vliegbasis Eindhoven. Hij dient de melding in bij PC-LSK door tussenkomst van D-PERS. 8 van meldingen worden door melder gedaan, 2 door raadsman zelf, omdat hij deze naar eigen zeggen zelf had vernomen van een (of meerdere) niet nader genoemde defensiemedewerk(st)er(s).
4 juli 2016	Raadsman dient namens melder een klacht in van ongewenst gedrag in strijd met de gedragscode, dat iedereen met respect dient te worden behandeld. De klacht betreft gedragingen tijdens het gesprek van 22 oktober 2015 op de Vliegbasis en het uitreiken van de rekestbeschikking op het huisadres op 14 december 2015.
5 juli 2016	De CVB EHV ontvangt door tussenkomst van de D-PERS de meldingen die 4 juli 2016 zijn ingediend door raadsman en melder.
5 juli 2016	De CVB EHV legt contact met de Commandant KMAR brigade Brabant-Zuid. Het standpunt van de KMAR is dat de Vliegbasis eerst zelf onderzoek doet en dan op basis van uitkomsten wel of geen aangifte doet van vermeende strafbare feiten.
5 juli 2016	Raadsman mailt de CVB EHV en verzoekt in het kader van het onderzoek de kring van geïnformeerden zeer gecompartmenteerd te houden, de melding als PERSONEELSVERTROUWELIJK te behandelen, en de anonimiteit van de melding voor zover dat binnen de mogelijkheden van C-LSK ligt te garanderen.
8 juli 2016	H-Sie P&O Specialismen CLSK maakt, in lijn met SG A/963, melding in het MVV-systeem onder nummer 124343, namelijk dat door een medewerker in actieve dienst van de Vliegbasis Eindhoven en zijn raadsman een klacht en een melding van vermeende misstanden op de Vliegbasis Eindhoven is ingediend. Het systeem zet de melding automatisch door naar verschillende afdelingen binnen Defensie.
8 Juli 2016	De D-PERS heeft contact met de D-COID over de melding misstanden. De D-COID geeft aan dat haar medewerkers naar de melding zullen kijken.
8 juli 2016	De afdeling Juridische Dienstverlening legt contact met een voorzitter uit hun voorzitterspoule die het onderzoek zou kunnen uitvoeren.
11 juli 2016	De beoogd voorzitter van de onderzoekscommissie heeft een eerste gesprek met CVB EHV
12 juli 2016	Raadsman e-mailt D-PERS CLSK dat de Telegraaf hem uitspraken wilde ontlokken over nieuwe meldingen op Eindhoven waaronder inzet vliegtuig. Hij had naar eigen zeggen aangegeven dat in het belang van zijn cliënt geen enkele uitspraak te doen.
12 juli 2016	De D-PERS e-mailt de raadsman dat ook aan de KMAR vragen zijn gesteld en met DCO de lijn van woordvoering wordt opgelopen.
13 juli 2016	Er vindt een nieuwe hoorzitting plaats met melder aangaande zijn casus en het voornemen tot zijn ontslag.
14 juli 2016	Diverse kranten publiceren artikelen over misstanden op vliegbasis Eindhoven.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

15 juli 2016	De CVB EHV stelt formeel de Commissie van Onderzoek (CvO) in, samengesteld uit medewerkers van buiten Vliegbasis Eindhoven, namelijk van JDV, COID en staf CLSK. De commissie dient de meldingen die onvoldoende concreet zijn, nader te concretiseren, zodat bepaald kan worden of nader persoonsgericht onderzoek naar misstanden of aangifte noodzakelijk is.
15 juli 2016	De SP dient Kamervragen in aangaande misstanden Eindhoven.
15 juli 2016	Het Algemeen Dagblad publiceert een artikel dat de klokkenluider zelf fraudeerde.
15 juli 2016	De CvO nodigt melder en raadsman uit voor een eerste gesprek op 20 juli 2016. Raadsman wordt tevens uitgenodigd voor een nader gesprek op 20 juli 2016 over zijn eigen twee meldingen. In de uitnodiging staat vermeld dat een belangenbehartiger niet op andere wijze betrokken mag zijn bij het onderzoek.
17 juli 2016	Raadsman verzoekt de CVB EHV om het gesprek met melder uit te stellen in verband met medisch/psychische redenen, waardoor hij niet in staat is te verschijnen op een gesprek. Tevens licht hij toe dat hij als raadsman van melder zal blijven optreden en hij zijn meldingen (misstand 9 & 10) daarom intrekt, omdat hij als belangenbehartiger niet op andere wijze betrokken mag zijn bij het onderzoek.
19 juli 2016	De CvO beraadt zich over intrekking van meldingen door in verband met diens rol als belangenbehartiger van melder. De CvO is bereid de twee meldingen separaat te adresseren. Over de twee meldingen van en de acht meldingen van zal afzonderlijk worden gerapporteerd en ook als zodanig worden behandeld. Daarmee wordt toegestaan dat belangenbehartiger, melder is in een separaat onderzoek. Het gesprek met zal daarom gewoon doorgang vinden.
20 juli 2016	De CvO houdt een gesprek met over diens meldingen van vermeende misstanden 9 en 10.
21 juli 2016	De medewerkers van de Vliegbasis Eindhoven worden via een bericht op intranet geïnformeerd dat een commissie is geïnstalleerd die onderzoek doet naar meldingen van mogelijke integriteitsschendingen.
26 juli 2016	De minister beantwoordt de Kamervragen van de SP.
5 augustus 2016	De CvO start reeks gesprekken.
9 augustus 2016	De CvO houdt een gesprek met melder over diens melding van vermeende misstanden. Melder wil alleen over twee van de acht misstanden spreken, namelijk de vermeende misstanden onder 2 en 3.
15 augustus 2016	Ontslag melder.
17 augustus 2016	Het Algemeen Dagblad publiceert een artikel over ontslag van een klokkenluider.
19 augustus 2016	De Telegraaf publiceert een artikel over ontslag Klokkenluider.
23 augustus 2016	De CvO stuurt een eerste uitnodiging voor een gesprek naar een getuige op Vliegbasis Eindhoven, maar gebruikt daarvoor per ongeluk in de aanhef een naam van een andere getuige. De CvO bemerkt in de reactie dat het vertrouwen in de commissie schade op heeft gelopen, maar ook dat op voorhand weerstand lijkt te bestaan tegen het onderzoek. De commissie besluit daarom gesprekken op de vliegbasis zelf te starten na een stand-down op 5 september 2016 en formalisering van een brief richting te spreken personen.
24 augustus 2016	SP en D66 dienen Kamervragen in aangaande nieuwe onthullingen

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

	misstanden Eindhoven.
5 september 2016	De voorzitter van de CvO e-mailt raadsman met de vraag of melder bereid is tot een vervolgesprek.
6 september 2016	Vanwege de geconstateerde weerstand en vertrouwensissues ontvangen te spreken personen een brief van CVB EHV, D-OPS, C-LSK, waarin men verzekerd wordt dat indien te goeder trouw een verklaring wordt afgelegd, men hierdoor op geen enkele wijze hiervan nadelige gevolgen mag ondervinden in uw rechtspositie of de uitoefening van functie - dit liet onverlet dat, wanneer sprake zou zijn van een belastende verklaring over eigen gedrag, iemand daarop aangesproken kunt worden.
8 september 2016	De CvO start reeks gesprekken met medewerkers.
8 september 2016	Raadsman e-mailt de voorzitter van de CvO dat melder bezig is een toelichting op papier te zetten over misstand 8. Omdat de melder zich ook moet voorbereiden op de commissie die zijn klacht onderzoekt, stelt de raadsman stelt daarom voor in de week van 19 september 2016 weer contact te hebben.
19 september 2016	De voorzitter van de CvO e-mailt de raadsman wanneer een tweede gesprek met de melder kan plaatsvinden.
19 september 2016	De minister beantwoordt de Kamervragen van de SP en D66.
19 september 2016	De website Follow The Money publiceert een artikel over de situatie op Eindhoven.
20 september 2016	Raadsman e-mailt de voorzitter van de CvO dat het gesprek kan plaatsvinden op 28 september 2016.
21 september 2016	Raadsman e-mailt de voorzitter van de CvO dat het gesprek met het voorstel het gesprek te laten plaatsvinden op 30 september 2016, omdat melder op 28 september ook al een gesprek had over zijn klacht met de KOG.
28 september 2016	De CvO beëindigt reeks gesprekken met medewerkers.
30 september 2016	De CvO houdt tweede gesprek met melder. Melder wil alleen over twee andere (van de acht misstanden) spreken, namelijk de vermeende misstanden onder 7 en 8.
30 september 2016	De Telegraaf publiceert een artikel over meldingen van onveiligheid door nalatigheid, drankmisbruik en een pleziervlucht met de Hercules op Eindhoven en meldt dat het onderzoek al is afgerond, ondeugdelijk is uitgevoerd en niet tot maatregelen leidde.
6 oktober 2016	Raadsman mailt de voorzitter van de CvO aanvullende informatie over de misstanden die nog niet door melder besproken waren, behalve over vermeende misstand onder 1.
14 oktober 2016	De CvO beëindigt de concretisering van de vermeende misstanden en stelt de rapportage op.

**2.4 Bijzonderheden in procesverloop**

De onderzoekscommissie acht het noodzakelijk het procesverloop op een aantal aspecten nader toe te lichten.

**2.4.1 Media-aandacht en politieke aandacht**

De commissie constateert dat zowel bij de start van als gedurende het onderzoek de Vliegbasis Eindhoven en het 336 Squadron uitgebreide landelijke en regionale media-aandacht hebben gekregen. Er zijn diverse artikelen gepubliceerd. De commissie is van mening dat deze media-aandacht een negatieve invloed heeft gehad op het vertrouwelijke karakter dat normaal gesproken van een intern

onderzoek behoort uit te gaan. De aandacht had ook invloed op de houding van personeel dat gesproken moest worden. Bij het horen van personeelsleden was namelijk in bepaalde mate aversie te bemerken tegen de gehele procesgang, omdat zij vanwege de media-aandacht inmiddels ook door hun thuisfont waren geconfronteerd met situaties die op Vliegbasis Eindhoven zouden hebben plaatsgevonden. Zelfs kinderen van medewerkers zouden op school ermee geconfronteerd zijn. Het gevoel van medewerkers daarbij was dat niemand voor hen stond en het squadron of de Vliegbasis naar buiten toe verdedigde. Men moest het over zich heen laten komen, maar mocht niet zelf reageren. De commissie verwijst voor de precieze toonzetting van de artikelen naar het onderzoeksdossier, waarin deze zijn opgenomen. De commissie constateert tevens dat het onderzoek politieke aandacht heeft gekregen. Er zijn meerdere malen Kamervragen gesteld aan de minister, waarop de minister heeft gereageerd. Deze zijn eveneens in het onderzoeksdossier opgenomen.

#### 2.4.2 *Vertrouwen in CvO en doorbreken gesloten karakter*

In de aanloop naar de eerste gesprekken bemerkte de commissie dat het onderzoek een grote impact had op het 336 Squadron. Door negatieve ervaringen van medewerkers in eerdere onderzoeken en de negatieve aandacht over het squadron en de vliegbasis in de media, stuitte de onderzoekscommissie initieel op weerstand om te verschijnen voor een gesprek. Toen door een ongelukkige fout een verkeerde adressering op een uitnodiging was komen te staan, werd deze weerstand vervolgens nog verder versterkt. Daarop besloot de commissie de opdrachtgever te informeren, waarop zij besloot naar de te spreken medewerkers te communiceren omtrent het geven van openheid. De onderzoekscommissie had op grond van de bestaande weerstand de verwachting dat medewerkers - die gesproken moesten worden -terughoudend zouden zijn om openheid van zaken te geven of überhaupt medewerking te verlenen. Om die reden heeft de opdrachtgever CVB EHV met een brief (d.d. 6 september 2016) welke medeondertekend is door C-LSK en D-OPS medewerkers van het squadron verzocht openheid van zaken te geven. Medewerkers zijn er daarbij van verzekerd dat indien zij te goeder trouw een verklaring aflegden, zij hierdoor op geen enkele wijze hiervan nadelige gevolgen mochten ondervinden in rechtspositie of uitoefening van hun functie. Ook zijn medewerkers nadrukkelijk opgeroepen zelf initiatief te nemen om de commissie te informeren, indien zij over relevante informatie beschikten.

#### 2.4.3 *Contacten met OM/KMAR*

Op 3 februari 2016 is door toenmalig CVB EHV aangifte gedaan bij de KMAR ten aanzien van het vermoeden van een strafbare feit in de casus van de zelf. Daarop werd in lijn met hetgeen is voorgeschreven in SG A/989 verder onderzoek naar deze casus en datgene wat door de en diens raadsman in die procedure was aangekaart bij de CVB EHV, geschorst. Op 8 juni 2016 werd de afdeling REPOS door het Openbaar Ministerie ingelicht dat Defensie toestemming had te starten met een intern onderzoek en werd door de huidige CVB EHV een vervolghoorzitting gepland met de op 13 juli 2016. Toen op 4 juli 2016 door de de melding misstanden werd ingediend, is door de CVB EHV opnieuw contact opgenomen met de KMAR. De KMAR heeft toen bepaald dat de Vliegbasis eerst zelf onderzoek diende te doen en dan op basis van uitkomsten moest bepalen of er al dan niet aangifte van strafbare feiten diende te volgen.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****3 TOETSINGSKADER**

De onderzoekscommissie acht onderstaande regelgeving relevant bij beoordeling van haar bevindingen. Het betreft geen uitputtende lijst.

**3.1 Militaire Ambtenarenwet (MAW)**

In deze wet staat vermeld aan welke verplichting het bevoegd gezag en de militair ambtenaar gebonden zijn, namelijk: *Het bevoegd gezag en de militair ambtenaar zijn verplicht zich als een goed werkgever en een goed militair ambtenaar te gedragen.*<sup>1</sup>

**3.2 Algemeen Militair Ambtenarenreglement (AMAR)**

In deze regeling staat vermeld hoe er om moet worden gegaan met een melding van vermeende misstanden. Onder vermoeden van een misstand wordt het volgende verstaan:

*"Een op redelijke gronden gebaseerd vermoeden van -*  
*1° een schending van wettelijke voorschriften of beleidsregels;*  
*2° een gevaar voor de gezondheid, de veiligheid of het milieu;*  
*3° een onbehoorlijke wijze van handelen of nalaten, die een gevaar vormt voor het goed functioneren van de openbare dienst;*  
*- bij het Ministerie van Defensie, of bij een andere organisatie indien de militair uit hoofde van zijn ambtenaarschap met die organisatie in aanraking is gekomen en kennis heeft gekregen van de misstand."*<sup>2</sup>

Verder staat het volgende vermeld over het in behandeling nemen van onderzoeken naar misstanden:

*" Het onderzoek en de verdere behandeling van de melding kan in ieder geval achterwege worden gelaten als:*  
*a. geen sprake is van een vermoeden van een misstand als bedoeld in artikel 126g, onderdeel c;*  
*b. de melding niet is gedaan binnen de in artikel 126k genoemde termijn, wanneer de melder niet meer werkzaam is bij de organisatie waarop de melding betrekking heeft;*  
*c. de melding kennelijk onredelijk laat is gedaan."*<sup>3</sup>

**3.3 SG aanwijzing A/984 - Uitvoering van het integriteitsbeleid Defensie**

In deze aanwijzing staan regels omtrent integriteit omschreven, waaronder de 5 basisnormen van de gedragscode van Defensie<sup>4</sup>, namelijk:

1. *Ik maak deel uit van een professionele organisatie*
2. *Ik ben lid van een team met een gemeenschappelijke taak*
3. *Ik ben mij bewust van mijn verantwoordelijkheid*
4. *Ik ben integer en behandel iedereen met respect*

<sup>1</sup> Artikel 12bis MAW.

<sup>2</sup> Artikel 126g, lid 2 AMAR.

<sup>3</sup> Artikel 126p, lid 3 AMAR.

<sup>4</sup> SG aanwijzing A/984 - *Uitvoering van het integriteitsbeleid Defensie*, hoofdstuk 2 p. 5.



### 5. *Ik zorg voor een veilige werkomgeving.*

Tevens is het volgende opgenomen over omgang met defensiegoederen en – faciliteiten:

*Gebruik van defensiegoederen zoals telefoon-, kopieer- en ICT apparatuur zijn voor dienstdoeleinden verstrekt. Incidenteel en sporadisch privé gebruik van deze middelen kan door de Hoofden Defensieonderdelen worden toegestaan, al dan niet tegen en passende vergoeding. Privé gebruik van dienstvoertuigen is niet toegestaan.*

En het volgende over dienstreizen:

*Het verlengen van een buitenlandse dienstreis voor privé doeleinden kan onder voorwaarden worden toegestaan. Alle meerkosten die uit de verlenging voortvloeien, komen voor rekening van de betrokken medewerker. Daaronder worden in ieder geval verstaan hogere ticketkosten en extra kosten voor de reisverzekeringspremie. Het meebrengen van partners of anderen gedurende een dienstreis is in beginsel niet toegestaan. Overleg tussen medewerker en leidinggevende is daarvoor noodzakelijk.*

### **3.4 SG aanwijzing A/989 - Protocol Interne Onderzoeken Defensie**

In deze aanwijzing staan regels omtrent intern onderzoek omschreven. Over de procedure bij vermoedens van strafbare feiten staat vermeld dat in geval van een vermoeden van een strafbaar feit de commandant het onderzoek schorst en aangifte doet bij een opsporingsambtenaar. Verder staat beschreven dat een geschorst onderzoek kan worden hervat indien de commandant daarvoor van het OM - al dan niet door tussenkomst van de KMar - toestemming heeft gekregen.

### **3.5 Inkomstenregeling Militairen (IRM)**

In deze regeling staat de regelgeving over toelages vermeld, waaronder:

#### *2. De luchtvarende die:*

*een functie vervult bij een vliegende eenheid met het doel inzetbaar te zijn als lid van een vliegtuigbemanning of;*

*een functie vervult waarvoor het noodzakelijk is de vaardigheden om op te treden als lid van een vliegtuigbemanning te onderhouden of;*

*door de commandant van het desbetreffende operationeel commando is opgedragen de vaardigheden als lid van een vliegtuigbemanning te onderhouden; en die daadwerkelijk inzetbaar is in een van de in het eerste lid genoemde functies hetgeen blijkt uit het voldoen aan de ter zake vastgestelde vaardigheidseisen alsmede het vliegmedisch goedgekeurd zijn, heeft aanspraak op een vliegtoelage.*

*3. Een overzicht van de functies als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, is opgenomen in tabel 2.6*

### **3.6 Besluit dienstreizen Defensie**

In dit besluit staat vermeld waar defensiemedewerkers recht op hebben aangaande dienstreizen, maaltijden en logies. Zo staat het volgende vermeld over de uitvoering van een dienstreis<sup>7</sup>:

*1 Een dienstreis wordt op de door de commandant aangegeven wijze uitgevoerd.*

<sup>5</sup> SG aanwijzing A/989 - Protocol Interne Onderzoeken Defensie, pagina 6

<sup>6</sup> Inkomstenregeling Militairen (IRM), MP-31 400-1000, art. 10, 11 en 12, versie 4, 09-02-2016

<sup>7</sup> Besluit dienstreizen Defensie, artikel 4. Algemene uitvoering dienstreis

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

*2 Een dienstreis wordt met openbaar vervoer gemaakt, tenzij dienstvervoer beschikbaar en doelmatiger is.*

*3 Indien dienstvervoer niet beschikbaar en de plaats van bestemming doelmatig met openbaar vervoer bereikbaar is, wordt de dienstreis met openbaar vervoer gemaakt. De commandant kan de dienstreiziger toestaan de dienstreis met eigen vervoer te maken.*

*4 Indien dienstvervoer niet beschikbaar en de plaats van bestemming niet of niet doelmatig met openbaar vervoer bereikbaar is, wordt de dienstreis, indien de dienstreiziger hierin toestemt, met eigen vervoer gemaakt.*

**3.7 Regeling dienstreizen defensie**

In deze regeling zijn nadere regels opgenomen over dienstreizen binnen defensie.

**3.8 Flight Duty Regulations**

In deze regeling staan de eisen over onder meer rusttijden voor crews opgenomen.

**3.9 Voorschrift Vastvleugelig Luchttransport**

In dit voorschrift over staat vermeld dat de C-EATC het (European Air Transport Command) de inzet van de onder het beheer van CLSK vallende vliegtuigen bepaalt. Ook staat vermeld dat de mogelijke opdrachten voor deze transportvliegtuigen variëren per vliegtuigtype maar het vervoer behelzen van passagiers en vracht, het transport van troepen en materieel, het in de lucht bijtanken van vliegtuigen (air-to-air refueling of AAR) en het uitwerpen van parachutisten en goederens.

*Verder staat vermeld: "De door het CLSK beheerde luchttransportmiddelen mogen slechts worden ingezet voor die doeleinden waarvoor zij zijn bestemd en ingericht. Passagiers en/of vracht kunnen (uitzonderingen daargelaten) slechts om redenen van dienst worden vervoerd met deze luchttransportmiddelen"<sup>9</sup>.*

*"Aanvragen voor het uitvoeren van vluchten in het kader van opleiding, training, deelname aan oefeningen en beproeving ten behoeve van het 334 en 336 Squadron worden door het OC Vlb Eindhoven bij het EATC ingediend"<sup>10</sup>.*

**3.10 Regeling inzet luchttransport**

In deze regeling staan de taken en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen bij de inzet van de luchttransportmiddelen. Er staat onder meer het volgende vermeld: *Luchtvervoer ten behoeve van het Ministerie van Defensie wordt vanwege de schaarse middelen en hoge kosten zo effectief en efficiënt mogelijk uitgevoerd. Vraag en aanbod van luchttransport moet goed op elkaar worden afgestemd.<sup>11</sup>*

Verder staat opgenomen dat de uitvoering van vluchten is opgedragen aan de Commandant Vlb Eindhoven<sup>12</sup> en dat de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO) van het Commando Dienstcentra binnen Defensie de 'makelaars' functie heeft op het gebied van de luchttransportaanvragen, en verantwoordelijk is voor de planning van alle (strategische) luchttransportbehoeftes voor Defensie. *Alle behoeftes aan vastvleugelig luchttransport, met uitzondering van de AAR, worden bij de DVVO ingediend<sup>13</sup>.*

<sup>8</sup> Voorschrift Vastvleugelig Luchttransport, Commando Luchtstrijdkrachten, d.d. 26-03-2015, p.2.

<sup>9</sup> Voorschrift Vastvleugelig Luchttransport, Commando Luchtstrijdkrachten, d.d. 26-03-2015, p.2.

<sup>10</sup> Voorschrift Vastvleugelig Luchttransport, Commando Luchtstrijdkrachten, d.d. 26-03-2015, onder 1.6.1..

<sup>11</sup> Regeling inzet luchttransport, versie 1, 09-02-2016 onder 2.

<sup>12</sup> Regeling inzet luchttransport, versie 1, 09-02-2016 onder 3.

<sup>13</sup> Regeling inzet luchttransport, versie 1, 09-02-2016 onder 5.

Ook staat vermeld dat na validatie en goedkeuring van de luchttransportbehoefte, de DVVO de behoefte uitzet<sup>14</sup> en dat de DVVO de behoeftestelling beziet, en met name de daarin aangegeven vervoersmodaliteit, op doeltreffendheid en doelmatigheid, en de uitvoering bepaalt. Wanneer de behoeftesteller niet instemt met de door DVVO bepaalde uitvoering van de behoefte, wordt in de lijn geëscaleerd. Deze lijn leidt voor missie gerelateerde vluchten naar de Directie Operaties van de CDS (DOPS/J4 Verpl) en voor bedrijfsvoering, operationele gereedheid en oefeningen naar de Directie Aansturing Operationele Gereedheid van de CDS (DAOG/AOOG/TV3M). *Bij de keuze worden in ogenschouw genomen de geschiktheid en beschikbaarheid van de verschillende alternatieven. Ook worden de kosten van de inzet van militaire vliegtuigen, van civiele inhuur en van de plaatsbewijzen vergeleken.*

### **3.11 Technische Aanwijzing Luchtvervoer**

Deze aanwijzing geeft richtlijnen m.b.t. luchtvervoer in het kader van een (strategische) verplaatsing van personeel en materieel in zowel vreedstijd als onder buitengewone omstandigheden. Zij beschrijft de voorbereidingen die nodig zijn om een verplaatsing door de lucht tot een goed einde te brengen.

### **3.12 Technische Aanwijzing Reisbureau Defensie**

Deze aanwijzing geeft richtlijnen m.b.t. tot de ondersteuning van dienstreizen door het reisbureau Defensie. De aanwijzing beschrijft onder meer waar medewerkers aan moeten voldoen bij de huur van een auto in het buitenland, en bij de aanvraag van vliegtickets.<sup>15</sup>

### **3.13 Werkwijzer onderzoek Centrale Organisatie Integriteit Defensie**

Deze werkwijze schetst min of meer het gebruikelijk verloop van een Intern Onderzoek Defensie en kan dienen als handvat of als toets voor het onderzoekswerk. Hier wordt onder andere aandacht besteed aan het onderwerp concreet vermoeden van een integriteitsschending. Hierover wordt onder andere vermeld:

*"Persoonsgericht onderzoek kan een goed instrument zijn om de waarheid aan de dag te brengen en zodoende een wezenlijke bijdrage leveren aan het verhogen van het integriteitspeil van de organisatie. Als dat instrument echter oneigenlijk of onjuist wordt gebruikt, is de kans groot dat het middel erger is dan de kwaal. Dit maakt de weging van een melding van een vermoeden van een integriteitsschending van wezenlijk belang. Daarvoor is een zo duidelijk en concreet mogelijke melding nodig."*

<sup>14</sup> Regeling inzet luchttransport, versie 1, 09-02-2016 onder 6.

<sup>15</sup> Technische Aanwijzing Reisbureau Defensie – 20-10-2015

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****4 BEVINDINGEN****4.1 Algemene context**

Alvorens wordt overgegaan tot de concrete bevindingen aangaande de gemelde vermeende misstanden, zal eerst een algemene context worden geschetst. De algemene context is onderverdeeld in een aantal subthema's die de onderzoekscommissie van belang acht. Het betreffen onder meer een beschrijving van de Vliegbasis en het Squadron, eerdere meldingen en onderzoeken, en een toelichtingen op bestaande onrust op de Vliegbasis.

**4.1.1 Beschrijving Vliegbasis Eindhoven**

Zoals op de intranetpagina van de Vliegbasis Eindhoven staat vermeld, is de missie van de Vliegbasis om waar en wanneer dat wordt verlangd een bijdrage te leveren aan land-, sea- en airpower door middel van luchttransport en air-to-air refueling. Daarnaast stelt de Vliegbasis haar platform beschikbaar voor de tweede Luchthaven van Nederland en voert zij kustwachttaken uit. Verder levert zij wereldwijd militair luchttransport, kustwachttaken en tankoperaties wanneer de klant dit van haar verlangt en draagt zij zorg voor voldoende inzet gerede vliegtuigen<sup>16</sup>.

**4.1.2 Beschrijving 336 Squadron**

Op de intranetpagina van 336 Squadron valt te lezen dat het squadron haar thuisbasis heeft op de Vliegbasis Eindhoven. Zij bestaat uit 2 C-130H en 2 C-130H-30 vliegtuigen. De afgelopen jaren hebben deze vliegtuigen een zeer uitgebreid modificatie programma ondergaan en zij zijn voorzien van o.a. een 'glass cockpit'. Door deze modificatie voldoen de vliegtuigen aan de strenge civiele luchtvaartseisen en kunnen ze wereldwijd opereren. Het squadron kent een lange historie en is op 23 oktober 2007 voor de tweede maal opgericht. Nadat de laatste 2 vliegtuigen in 2012 hun modificatie programma hebben afgerond, ligt de nadruk op het opleiden van nieuwe vliegers en het introduceren van nieuwe tactische taken zoals het opereren met Night Vision Goggles en airdroppen van personeel en materieel<sup>17</sup>. De taak van het Squadron bestaat voor 50% Air logistic en 50% Air logistic/Airland/Airdrop betreft. De helft van de vluchten wordt gevlogen in opdracht van het EATC (European Air Transport Command) voor algemeen militair transport van personeel en materieel. De andere helft wordt besteedt aan het trainen en uitvoeren van tactische vluchten in internationale samenwerking alsmede voor de eigen krijgsmachtonderdelen. In het kader van het Verbreedt Operationeel Concept wordt er veelvuldig samengewerkt met de Luchtmobiele Brigade en het Korps Commando Troepen<sup>18</sup>.

**4.1.3 Eerdere onderzoeken en meldingen 336 Squadron**

In de afgelopen jaren is Vliegbasis Eindhoven en het 336 Squadron in het bijzonder meermalen negatief in het nieuws gekomen. Allereerst was er de zaak rondom de klokkenluider . Op 24 oktober 2011 is er door een melding vermeende misstanden bij de Secretaris Generaal (SG) ingediend. Op 7 februari 2013 is door de SG aan de Onderzoeksraad Integriteit Overheid (OIO) verzocht om naar deze melding een onderzoek in te stellen. Twee jaar later, namelijk op 5 februari 2015, werd door de OIO het rapport werd opgeleverd. Omdat de

<sup>16</sup> [http://intranet.mindef.nl/klu/vlb\\_eindhoven/organisatie/profiel/index.aspx](http://intranet.mindef.nl/klu/vlb_eindhoven/organisatie/profiel/index.aspx)

<sup>17</sup> [http://intranet.mindef.nl/klu/vlb\\_eindhoven/squadrons/336\\_Squadron/woord\\_van\\_de\\_commandant.aspx](http://intranet.mindef.nl/klu/vlb_eindhoven/squadrons/336_Squadron/woord_van_de_commandant.aspx)

<sup>18</sup> [http://intranet.mindef.nl/klu/vlb\\_eindhoven/squadrons/336\\_Squadron/taak.aspx](http://intranet.mindef.nl/klu/vlb_eindhoven/squadrons/336_Squadron/taak.aspx)

betreffende melding vermeende misstanden op het gebied van vliegveiligheid betref, is door de OIO aan de Onderzoekraad Voor Vliegveiligheid (OVV) verzocht om de kwesties op vliegveiligheid te onderzoeken. De OVV leverde haar rapport in juli 2014 op. Uiteindelijk werd de klokkenluider op vrijdag 15 april 2016 geherintroduceerd. Deze langslpende zaak rondom klokkenluider heeft veel losgemaakt bij de C-130 community. Tijdens de verschillende gesprekken kreeg de commissie regelmatig te horen dat mensen zich in deze zaak niet of slecht gehoord voelden. Ook gaf een groot deel van de personen die door de commissie gehoord waren, het erg zwaar te ervaren dat de vliegbasis en het 336 Squadron in het bijzonder telkens zo slecht in de media terecht komt. Men voelde zich bij deze media-aandacht niet beschermd door de hogere Defensieleiding en had er veel moeite mee geen weerwoord te mogen geven op allerhande beschuldigingen aan het adres van het 336 Squadron.

## **4.2 Bevindingen aangaande concretisering vermeende misstanden**

### *4.2.1 Gemelde misstand 1: Huurauto Florida*

#### 4.2.1.1 Melding

Door melder is verklaard dat militairen van CLSK aansluitend aan een opleiding in Florida enkele dagen verlof opnamen om nog langer aldaar te kunnen verblijven. Zonder verder in detail te treden werd, volgens melder, voor het privégebruik van de door defensie gehuurde auto door deze militairen niet aanvullend betaald. De melder refereerde er verder aan dat het verlengen van een buitenlandse dienstreis voor privédoeleinden overeenkomstig SG- Aanwijzing SG A/984 onder voorwaarden kon worden toegestaan. In dat geval dienden alle meerkosten die uit de verlenging voortvloeiden voor rekening te komen van de betrokken medewerker. De melder heeft niet willen verduidelijken in welk jaar of welke jaren deze misstand zich zou hebben voorgedaan. Ook werd niet verhelderd welke cursus het betref, om welke militairen het ging en hoe melder had kunnen vaststellen dat het privé deel van de huurauto door defensie zou zijn bekostigd.

#### 4.2.1.2 Bevindingen

Zonder nadere concretisering door de melder bestaat onvoldoende basis voor het persoonsgericht opvragen van declaraties en verlofaanvragen uit de afgelopen jaren van het squadronpersoneel aangaande dienstreizen naar Florida. De commissie heeft – in lijn met de gegeven onderzoeksopdracht – daarom getracht te achterhalen of op alternatieve wijze deze melding te concretiseren zou zijn. Zij heeft getracht inzicht te verkrijgen of en op welke wijze, gegeven de regelgeving en controlemechanismen, een dergelijke handelwijze mogelijk zou kunnen worden uitgevoerd. Zij heeft zich daartoe in verbinding gesteld met materiedeskundigen van bijvoorbeeld DVVO Reisbureau Defensie die zich onder meer belasten met dienstreizen buitenland en personeel van 336 Squadron bevraagd.

Ten aanzien van dienstreizen naar Florida komt uit de verschillende gesprekken naar voren dat de bemanningen van de C-130 voor opleiding en training tot 2012 twee keer per jaar gedurende twee weken gebruik hebben gemaakt van de faciliteiten in Tampa, Florida. In 2012 kreeg CLSK zelf de beschikking over een simulator en vonden deze reizen niet meer plaatst. Wel is na 2012 nog een keer een team van instructeurs van de CLSK naar Florida geweest om vast te stellen of de Nederlandse simulator aan de gestelde eisen voldeed. Uit de gesprekken kwam verder naar voren dat een enkeling van de regeling gebruik heeft gemaakt om ter

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

plekke aanvullend verlof op te nemen na afloop van de dienstreis in het buitenland. Daarbij werd expliciet aangegeven dat men in die gevallen zelf de kosten voor zijn rekening heeft genomen. De commissie heeft dit niet verder kunnen controleren, omdat er vooralsnog onvoldoende concrete basis was om persoonsgericht onderzoek uit te voeren. De meeste functionarissen deelden mede dat een verlenging van de dienstreis om bekende redenen, zoals schoolgaande kinderen en werkende partners, voor hen geen optie was.

Verschillende functionarissen hebben aan de commissie toegelicht hoe een aanvraag voor een Dienstreis Buitenland in zijn werk gaat. De betreffende dienstreisaanvraag wordt zowel door de squadroncommandant als de basiscommandant geaccordeerd. Additionele wensen, zoals een verzoek om het verblijf voor privédoeleinden te verlengen, kunnen in dezelfde aanvraag in een daarvoor bestemde paragraaf van DIDO, het declaratiesysteem, worden vermeld. De verlofaanvraag dient echter ook separaat ingediend te worden en op de planning worden vermeld. Men dient immers aan te geven waar men zich ophoudt. Wanneer de dienstreis is geaccordeerd, wordt de aanvraag in behandeling genomen door het Reisbureau Defensie (RBD) van de Defensie Vervoersorganisatie (DVVO).

Het RBD heeft toegelicht dat zij zorgdragen voor het vervoer bij buitenlandse dienstreizen, i.c. vliegtickets en vouchers voor een huurauto. Sinds oktober 2015 is de periode dat men een dienstreis in het buitenland mag verlengen met een privéverblijf, op grond van fiscale wetgeving, ingekort naar 72 uur. Voor oktober 2015 bestond deze beperking niet en konden medewerkers een willekeurige periode aanvullend verlof opnemen. Alle emolumenten worden in geval van een verlenging ten behoeve van privéverlof automatisch stopgezet. Voor wat betreft de aanvraag van autohuur werd (en wordt) een voucher afgegeven met begin- en einddatum van de huur inclusief alle noodzakelijke verzekeringen. De autohuur wordt door Defensie vooraf aan de verhuurder betaald. In feite zouden daarmee alle kosten voldaan zijn. In de praktijk blijkt echter dat medewerkers Defensiebreed in sommige gevallen toch extra kosten maken, bijvoorbeeld voor het niet aftanken bij inlevering, het afsluiten van onnodige verzekeringen, of het wijzigen van het type auto. Dergelijke kosten worden door de verhuurder nadien aan Defensie gefactureerd. Het RBD communiceert richting medewerkers die een aanvraag indienen, dat dergelijke extra kosten voor hun eigen rekening komen. Medewerkers worden er tevens op gewezen dat het niet toegestaan is om de huurauto op het defensiecontract te verlengen voor 'privé ter plaatse'. Omdat er echter sprake is van een "open voucher", kan de auto later ingeleverd worden dan op de voucher vermeld staat. De kosten van het later inleveren worden dan aan Defensie doorbelast. Wanneer iemand dit, zonder dit aan het RBD te melden, doet, kan het RBD dit niet direct zien. Het RBD voert wel controles uit op nadien doorbelaste kosten ten aanzien van autohuur. Zij kan echter gelet op de hoeveelheid dienstreisaanvragen, 33.000 per maand, alleen steekproefsgewijs controleren. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat medewerkers die hun huurauto later inleverden, niet met de daarvoor aan Defensie doorbelaste kosten zijn geconfronteerd.

Het RBD beschikte over een aantal concrete voorbeelden Defensiebreed, waarin medewerkers poogden zich niet aan voornoemde regels te houden. Zo had een medewerker van DMO recentelijk eigenhandig zijn ticket gewijzigd om de reisduur met een maand te verlengen, terwijl hij vooraf was geïnformeerd dat de privéverlenging niet langer mocht zijn dan 72 uur. In deze casus heeft het RBD het bevoegd gezag van de medewerker in kennis gesteld. Een medewerker van

Vliegbasis Eindhoven had recentelijk aan het RBD voorgesteld om een gehuurde auto in bezit te houden gedurende het privéverlof en de kosten voor deze aanvullende autohuur te verrekenen met zijn hoteldeclaraties. Een soortgelijke verrekening had hij naar eigen zeggen al eerder toegepast. Zulke voorstellen wijst het RBD structureel af. Het RBD benadrukte geregeld in discussies te belanden met medewerkers Defensiebreed over pogingen tot het omzeilen van regelgeving en niet te beschikken over de benodigde controlecapaciteit om alle huurautokosten achteraf te controleren.

#### 4.2.1.3 Beoordeling

De commissie concludeert dat er vooralsnog geen nadere concrete aanwijzingen zijn die de melding onderbouwen en waaruit blijkt dat er sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of enig strafbaar feit. De commissie kan echter niet uitsluiten dat op enig moment in het verleden een medewerker gedurende het privédeel van een dienstreis naar Florida een huurauto is blijven gebruiken, en daarbij achteraf geen verrekening heeft plaatsgevonden. De melder heeft echter alleen in algemene zin willen verklaren en geen concrete informatie of redenen van wetenschap willen geven. Daarom bestaat onvoldoende basis voor persoonsgerichte controle. Bovendien concludeert de commissie dat de periode waarin dienstreizen van C-130 personeel naar Florida plaatsvonden, meerdere jaren teruggaat. Zij kan zich dan ook niet aan de indruk onttrekken dat deze melding – indien voorstaande het geval is – onredelijk laat is gedaan.

#### 4.2.2 *Gemelde misstand 2: Privé reis Italië*

##### 4.2.2.1 Melding

Door melder is aangegeven dat een \_\_\_\_\_ van een C-130 Hercules, \_\_\_\_\_, in \_\_\_\_\_, in plaats van een vlucht in Nederland de leden van het project een lang weekend in zijn zomerhuis in Italië zou hebben aangeboden. Hierbij zou gebruik gemaakt zijn van een C-130 Hercules, die op vrijdag 21 november 2014 naar Aeroporto dell'Umbria (LIRZ) zou zijn gevlogen, een groep van 5 personen daar zou hebben afgezet, waarna het vliegtuig weer naar Nederland was teruggevlogen. Op maandag 24 november 2014 is zou het vliegtuig wederom leeg naar Italië zijn gevlogen om de 5 personen weer op te halen. Hierbij zou sprake zijn geweest van een overmatig gebruik van dienstmiddelen voor privégebruik. Verder zouden volgens de melder loadmasters van de gezagvoerder niet mee hebben gemogen, omdat zij niet gezellig waren. Ook werd volgens hem over de vlucht geheimzinnig gedaan.

##### 4.2.2.2 Bevindingen

Uit de vluchtdocumentatie en gesprekken blijkt dat er in de afgelopen jaren in totaal 2 keer naar Perugia is gevlogen. Er vond een vlucht plaats op 21 november 2014 met een Lockheed C-130H Hercules met registratienummer \_\_\_\_\_, onder vluchtnummer \_\_\_\_\_ van Eindhoven Airport (EIN/EHEH) naar San Egidio, Perugia in Italië (PEG/LIRZ) en weer terug. Deze vluchten stonden onder leiding van gezagvoerder \_\_\_\_\_. Toenmalig \_\_\_\_\_, vervulde die dag de rol van copiloot. Het beoogde doel van voornoemde vluchten was tweërlei. Het betrof zowel een trainingsvlucht als een vlucht ten behoeve van het afleveren van personen op de airport van Perugia. De personen die afgeleverd werden, maakten deel uit van een projectteam dat zich bezig had gehouden met de verbetering van de C-130, welke vanwege een teambuilding een weekend zouden verblijven in Italië. Voor het vervoer ter plaatse was op kosten van Defensie een

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

huurauto geregeld. De commissie stelt verder vast dat op 24 november 2014 een Lockheed C-130H Hercules met registratienummer \_\_\_\_\_, vluchtnummer \_\_\_\_\_, onder leiding van \_\_\_\_\_ eveneens van Eindhoven Airport (EIN/EHEH) naar San Egidio, Perugia in Italië (PEG/LIRZ) is gevlogen en weer terug. Aan boord waren die dag enkele KMA-cadetten waarover was afgesproken dat zij ter oriëntatie mee mochten vliegen. Deze vlucht vond plaats in het kader van het Jaarlijks Oefenprogramma. De personen die waren afgeleverd op 21 november, vlogen met deze vlucht terug naar Nederland. De vluchten naar Perugia zijn van tevoren behandeld voor wat betreft aanvraag, planning en vaststelling van bemanning. Van enige geheimzinnigheid, kon volgens medewerkers niet gesproken worden. De commissie constateert dat de gegevens over deze vluchten voor haar volledig toegankelijk waren. Dat loadmasters geweigerd zouden zijn, omdat zij "niet gezellig" zouden zijn, werd door diverse functionarissen ontkend. Verschillende functionarissen bevestigden dat loadmasters helemaal geen deel uitmaakten van \_\_\_\_\_. Een van de loadmasters gaf zelfs aan dat \_\_\_\_\_ juist een persoon was die altijd met zijn personeel rekening hield.

Uit de gesprekken kwam verder naar voren dat het oorspronkelijke idee voor voornoemde vluchten afkomstig was van \_\_\_\_\_ was lid van het \_\_\_\_\_ projectteam dat een jaar lang intensief had gewerkt aan het verhelpen van tekortkomingen in de nieuwe Hercules cockpit. Het project zou een nieuwe fase van implementatie ingaan. Om tot een goede afronding van de huidige projectfase te komen nu de onderlinge verstandhouding op sommige punten te wensen overliet, had hij voorgesteld een teambuilding te laten plaatsvinden. Toen bleek dat daarvoor geen budget beschikbaar was, had hij voorgesteld om hiervoor zijn woning in Italië gedurende een weekend beschikbaar te stellen. Hij had daarop aan \_\_\_\_\_ gevraagd om ten behoeve van dit doel een C-130 in te zetten. \_\_\_\_\_ ging hier niet mee akkoord en stelde voor trainingsvluchten te initiëren, waarop het projectteam mee zou kunnen vliegen. Daarbij heeft \_\_\_\_\_ medegedeeld dat er geen sprake was van een gegarandeerde terugvlucht. Andere opdrachten die via EATC binnen zouden kunnen komen, zouden voorrang krijgen op de trainingsvluchten. In dat geval diende het projectteam zelfstandig thuis te komen. De trainingsvluchten zijn via gangbare wijze ingeboekt met als bestemming de luchthaven van Perugia.

Ten aanzien van trainingsvluchten en bijbehorende bestemmingskeuzen kwam uit de gesprekken het volgende naar voren. Voor de vier C-130 Hercules transportvliegtuigen is jaarlijks budget gereserveerd voor inzet ten behoeve van trainingsdoeleinden. Van het totaal aantal gebudgetteerde inzeturen (2400), is de helft bestemd voor aanvragen die komen vanaf het "European Air Transport Command" (EATC). Verder zijn 600 uren beschikbaar voor aanvragen van andere klanten. De overige 600 uren zijn bedoeld voor trainingen en transitieopleidingen van (toekomstige) bemanningsleden binnen het squadron zelf. Er bestaat een zekere flexibiliteit om een trainingsvlucht met andere doeleinden te combineren, zoals het afleveren van mens en/of materiaal op een bepaalde locatie. De betreffende vliegers staan echter gepland voor training. Het hoofddoel daarbij betreft het maken van vliegers in combinaties met allerhande manoeuvres om currencies bij te houden en te trainen. Omdat vliegend personeel aan een veelheid van kwalificaties moet voldoen, de militair zelf verantwoordelijk is om deze bij te houden en een strak kader voor inzet van trainingsvluchten ontbreekt, hebben het squadron en de gezagvoerder ruimte om de vlucht te matchen met wensen die er leven binnen de crew. Dit betreft een gangbare constructie die sinds jaar en dag



wordt gehanteerd en waarmee ruimte wordt gecreëerd om tegemoet te kunnen komen aan de wensen van klanten en functionele behoeftes van de crew. Zo nu en dan worden daarom passagiers tijdens trainingsvluchten meegenomen, waarvan ook melding wordt gedaan. Medewerkers bevestigden een noodzaak om trainingen te laten plaatsvinden in andere gebieden, waar omgevingsomstandigheden wezenlijk verschillen van die in Nederland. Vluchten, die doorgaans twee uur (circa 1000 mijl) in beslag nemen, kennen voor wat betreft trainingen dan ook meerdere mogelijke operatiegebieden, tussenstops en/of eindbestemmingen in Europa, waaronder militaire als civiele velden in Engeland, België, Duitsland, Italië en Frankrijk. Sinds 2016 dient men zich echter, vanwege bezuinigingen, tot militaire velden te beperken.

#### 4.2.2.3 Beoordeling

De commissie concludeert dat de in de melding genoemde vluchten naar Perugia inderdaad hebben plaatsgevonden en deze vluchten meerdere doelen hebben gediend. Strikt genomen was bij deze vluchten sprake van training, en is gebruik gemaakt van uren die voor training beschikbaar waren, waarbij vliegend personeel is ingezet dat trainingsuren diende te maken. Het andere doel betrof het vervoeren van personen ten behoeve van een teambuilding en een oriëntatie. De commissie concludeert dat daarbij van de mogelijkheid gebruik is gemaakt om naar eigen inzicht een trainingsbestemming te bepalen die aansluit bij bestaande wensen. Met een zekere "can do" mentaliteit heeft men, zoals daarbij gebruikelijk, naar een oplossing gezocht waarmee zowel functionele trainingsbehoeftes van vliegend personeel, als de behoefte van een informele klant, i.c. het meest gediend zou zijn. De commissie moet concluderen dat de wijze waarop uiting is gegeven aan deze vrijheid in besluitvorming en planning van bestemmingen voor trainingsvluchten, de schijn heeft gewekt dat de teambuilding op locatie - ten behoeve van de afronding van het - van doorslaggevende factor is geweest bij de keuze van de bestemming. Perugia is in totaal slechts twee keer aangevlogen, waaruit de commissie afleidt dat deze vluchten als zodanig zijn geplooid. Omdat er echter tevens sprake was van een zekere vrijheid in de keuze voor bestemmingen bij trainingsvluchten, kan de commissie niet anders dan concluderen dat er geen concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit bestaat. Wel heeft het squadron door de vrijheid te nemen die zij had, ruimte gegeven voor een uitleg die schadelijk kon zijn voor de vliegbasis en CLSK. Van ervaren leidinggevendenden zoals squadroncommandanten, gezagvoerders en lijnfunctionarissen mag worden verwacht dat zij zich daarvan te allen tijde bewust zijn. Ogenschijnlijk is dat bewustzijn in dit geval niet aanwezig geweest.

#### 4.2.3 *Gemelde misstand 3 Dagelijks heen en weer reizen bij cursussen (o.a. Hoofddorp)*

##### 4.2.3.1 Melding

Volgens melder declareren militairen bij cursussen en scholingsprogramma's kosten voor dagelijks heen- en weer reizen, terwijl men daadwerkelijk in een hotel in de nabijheid van de cursus- en/of scholingslocatie verbleef. Over deze melding was melder in die zin concreet dat hij namen noemde van functionarissen die zich hieraan zouden hebben schuldig gemaakt, maar ook van medewerkers die daar niet aan meededen. Het was niet duidelijk of het dienstreizen of dagelijks woon-werkverkeer betrof. Tevens was in eerste instantie niet duidelijk hoe melder deze kennis had verkregen. Melder heeft tijdens het gesprek met de commissie daarover nader verklaard, namelijk dat hij over deze methodiek van declareren hoorde na een simulatorsessie zo'n anderhalf jaar geleden. Melder lichtte toe dat hij van een

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

de vraag kreeg voorgelegd, waarom hij geen kamer had geboekt in een hotel tijdens een door hen beiden gevolgde cursus. Melder had al eerder vernomen dat er op het gebied van declaraties tijdens cursussen iets gaande was, maar op dat moment kreeg hij precies beschreven hoe de declaratiemethode in zijn werk ging, namelijk als volgt. Bijna alle cursusdeelnemers boekten een kamer in hotel De Schouwse Hof, maar declareerden reiskosten. Voorts verklaarde melder dat men er aanvankelijk geheimzinnig over deed, maar er later openlijk over gesproken werd. Zelf ging melder naar de MEA in Amsterdam of hij reed dagelijks naar huis. Een enkele keer heeft hij in de Maximakazerne geslapen. Met die legeringen was volgens hem niets mis, en hij begreep dan ook niet dat collega's hiervan geen gebruik maakten.

**4.2.3.2** Bevindingen

De informatie van melder is voor de commissie mede richtinggevend geweest voor haar verdere onderzoek. Wel benadrukt de commissie dat zij gedurende het onderzoek de gehele tijd de proportionaliteit in ogenschouw heeft moeten nemen en niet onnodig inbreuk heeft mogen maken op de privacy van de door melder genoemde personen. De onderzoeksopdracht was om de melding te concretiseren, omdat deze initieel onvoldoende concreet was. Een onderzoek naar declaraties van personen zou een persoonsgericht onderzoek betreffen, en viel daarom buiten de opdracht viel. Voor wat betreft het verstrekken van informatie omtrent overnachtingen in hotels, merkt de commissie verder het volgende op. Gelet op het grondwettelijk recht op privacy hoeven hotels geen gevolg te geven aan een verzoek om informatie te verstrekken ten behoeve van intern onderzoek. Daarvan heeft de commissie dan ook moeten afzien. In het uiteindelijke gesprek met melder gaf hij namen van medewerkers die zich van de methode "overnachten in een hotel maar dagelijks reizen declareren" bedienden en van militairen die dat niet deden. Meerdere functionarissen zagen volgens hem de op deze wijze ingediende declaratie goedgekeurd worden door hun directe chefs. Toen melder naar de juistheid daarvan informeerde, zou hem als antwoord zijn gegeven dat het "in een grijs gebied" lag. De commissie besloot daarop, mede ter concretisering van deze melding, met leidinggevend en medewerkers van 336 Squadron in gesprek te gaan.

Zonder enig voorbehoud verklaarden een aantal functionarissen dienstreezen heen en weer aan te hebben gevraagd, maar uiteindelijk een hotel te hebben geboekt. Zij deden dit met name wanneer de training heel zwaar bleek te zijn of wanneer men vermoeid was. De declaratie werd ingediend, zoals de dienstreis was aangevraagd, namelijk dat men heen- en weer had gereisd. Aan de commissie werd toegelicht dat het aanvankelijk in 2012 voor het personeel toegestaan was om in de periode van simulatortraining in een hotel in de directe omgeving te overnachten. Er is daarover destijds zelfs onderhandeld. Vanwege de aan Defensie opgelegde bezuinigingen werd die mogelijkheid vrij snel afgesloten. Het personeel stond toen voor de keuze om voor de periode van de training dagelijks heen- en weer te reizen of gebruik te maken van defensiefaciliteiten in de buurt van Hoofddorp. Overnachten op het Marine complex te Amsterdam was voor een aantal weinig aantrekkelijk. Enerzijds omdat men aldaar een gereede kans liep van het missen van een warme maaltijd, deze wordt namelijk tussen de middag geserveerd, en anderzijds omdat de rit van- en naar dat complex vanwege filedruk teveel tijd in beslag kon nemen. Het nieuwe onderkomen van de Koninklijke Marechaussee in de nabijheid van Schiphol werd vanwege de geluidshinder als weinig attractief beschouwd. Voor beide situaties, een lange rit van Amsterdam naar Hoofddorp v.v. of een verstoorde nachtrust in de nabijheid van Schiphol, gold dat er een gereede kans was dat men

vermoeid aan de simulatorsessie begon. Crews dienen, zo werd onder andere benadrukt, ook bij de simulatortraining de nodige rusttijd in acht te nemen. Zeker wanneer daaraan een test verbonden is, die mede bepaalt of mijn zijn currencies behoudt, hecht men aan die rustperiodes. Men zocht in deze periode ook rust op om te studeren en zich anderszins voor te bereiden op sessies waarin de bemanning wordt geconfronteerd met incidenten die zich tijdens een vlucht kunnen voordoen. De legeringsfaciliteiten van Defensie voorzien niet altijd in een kamer voor één persoon en het komt voor dat men de ruimte met een ander of meerdere personen moet delen. In dit verband is de commissie erop gewezen dat de eisen van crewrust, zoals vastgelegd in de relevante regelgeving, ook gelden voor de simulatortraining. Volgens de functionarissen bood de keuze voor een hotel meer die garanties terzake en de keuze daarvoor lag volgens hen derhalve voor de hand.

Voor wat betreft de declaraties ging men ervan uit dat de medewerker recht had op de dagelijkse rit van- en naar huis of naar de plaats van tewerkstelling. Omdat men dat recht nu eenmaal had, was men van mening dat (een deel van) de kosten van de hotelovernachting met de tegemoetkoming voor die retourritten konden worden vereffend. Het werd uiteindelijk bij enkele medewerkers een gangbare manier van declareren, zo werd de commissie toevertrouwd. Daarbij werd ook aangegeven dat niemand het oogmerk had om zich te verrijken. Allen beseften dat de tegemoetkoming in de benzinekosten niet of nauwelijks toereikend was om de kosten voor de hotelovernachting te dekken.

De vraag die de commissie zich vervolgens stelde was waarom leidinggevendenden daarover ogenschijnlijk geen standpunt hebben ingenomen. De verklaring die hiervoor werd gegeven, was dat aanvraag voor dienstreizen en accordering van declaraties door de direct leidinggevendenden worden behandeld, de zogenoemde 010 functionarissen. Vaak blijft dat buiten het blikveld van bijvoorbeeld de squadroncommandant, die nu juist degene is die hierover een standpunt zou kunnen innemen en dit kan richten tot het personeel. Uit de gesprekken met het personeel is naar voren gekomen dat tijdens een ochtendbriefing door de squadroncommandant een keer de opmerking is gemaakt dat men op correcte wijze invulling en uitvoering moest geven aan declaraties.

#### 4.2.3.3 Beoordeling

De commissie concludeert dat in een aantal gevallen door betrokkenen is bevestigd dat zij dienstreisdeclaraties met een kilometervergoeding hebben gebruikt ten behoeve van het bekostigen van hotelovernachtingen, zodat op lange werkdagen een bijkomende reisafstand werd voorkomen. Betrokkenen hebben bewust voor de beschreven manier van declareren gekozen en wisten in de meeste gevallen dat dit niet geheel conform geldende regelgeving was. Men sprak over "een grijs gebied". De betreffende declaraties weken daarmee feitelijk af van de daadwerkelijke situatie, waarbij de methode van declareren het kennelijke doel diende om als bemanningslid fit en uitgerust aan de simulatorsessie te beginnen. Er is daarbij gekozen reiskosten die men sowieso zou hebben gemaakt voor de betreffende reis uiteindelijk in te zetten voor een overnachting op een niet-defensielocatie. De commissie heeft geen aanwijzingen dat de constructie is gebruikt om financieel gewin te behalen. Wel constateert zij dat in relatieve nabijheid van de trainingslocatie zich twee defensiefaciliteiten bevinden. Hier kon ook de nacht worden doorgebracht. De commissie concludeert dat, indien sprake is van strikte interpretatie van regelgeving, er in deze casus sprake is van een misstand conform het AMAR. Het gaat de commissie echter te ver om deze methode als een concreet

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

vermoeden van een misstand, dan wel een strafbaar feit te classificeren, omdat er sprake is van specifieke omstandigheden waarbij een redelijke afweging lijkt te zijn gemaakt tussen verschillende belangen.

Alhoewel het de commissie te ver gaat om een "concreet vermoeden van een misstand" aan deze melding te hechten, wil zij wel een andere overweging niet onvermeld laten. Het was bij medewerkers en leidinggevenden bekend dat men met de beschreven wijze van declareren een *grijs gebied* betrad. Daar werd over gesproken. Van medewerkers mag de nodige terughoudendheid worden verwacht bij het geven van eigen interpretaties aan regelgeving en zeker wanneer er sprake is van financiële tegemoetkoming in gemaakte kosten. Door de beschreven wijze van declareren toe te passen – terwijl men onderkent dat daarmee in feite een grens werd overschreden – kan bovendien een verkeerd signaal worden afgegeven aan anderen, waaronder nieuwkomers, op het squadron. Van medewerkers mag worden verwacht dat zij niet te lichtvaardig met regelgeving omgaan, zeker wanneer men zelf opmerkt dat het *grijs* kan zijn. Nu pas begin 2016 daarover in algemene zin een opmerking is gemaakt, meent de commissie te moeten vaststellen dat die lichtvaardigheid geruime tijd wel aanwezig is geweest.

#### 4.2.4 *Gemelde misstand 4: één of twee declaraties*

##### 4.2.4.1 Melding

In de melding vroeg melder zich af of \_\_\_\_\_ tijdens een cursus van vijf maanden één of twee declaraties per week had ingediend en of hij niet alsnog een tegemoetkoming in reiskosten had ontvangen. Genoemde functionaris kwam, volgens melder, op maandag met dienstvervoer aan en zou dan op woensdagavond daarmee naar huis zijn gegaan om vervolgens donderochtend weer op cursus te verschijnen. Vrijdagmiddag volgde dan de rit huiswaarts. In het verlengde daarvan stelde melder de vraag of meer militairen op een dergelijke wijze hun declaraties zouden kunnen hebben opgemaakt. Noch in diens melding, noch in de twee gesprekken zijn door melder details toegelicht, ook niet nadat de voorzitter tijdens het gesprek op 30 september daarnaar vroeg. De commissie wist niet meer dan dat het een cursus in Hoofddorp zou betreffen. De melder is uiteindelijk op 6 oktober 2016 schriftelijk op deze melding ingegaan, waarin hij aangaf dat van eind 2011 tot begin 2012 in opleiding was tot C-130 piloot \_\_\_\_\_ was, volgens melder, daar tijdelijk tewerkgesteld. Hij had volgens melder voor een periode van vijf maanden de beschikking over een dienstauto en had gedurende dat tijdvak daarmee op en neer gereden. Het was raar, volgens melder, dat waar andere cursisten die mogelijkheid niet hadden, \_\_\_\_\_ door het gebruik van die dienstauto niet met reiskosten zat opgescheept. Hij moest daarvoor ook toestemming hebben gekregen en dat betekende volgens melder dat er sprake was van een misstand.

##### 4.2.4.2 Bevindingen

Op basis van de door melder aangedragen gegevens was de commissie niet duidelijk welke vergoeding het precies zou betreffen, en of het überhaupt om dienstreizen ging of dat het over dagelijks woon- en werkverkeer ging. Daarnaast is niet duidelijk over welke andere militairen het ging en in welke periodes zij dan eventueel ook betrokken zouden zijn geweest bij vergelijkbaar foutief declaratiegedrag. In de schriftelijke aanvulling van melder van 6 oktober werd door hem gemeld dat er medestudenten waren geweest die vonden dat het gebruik van de dienstauto door \_\_\_\_\_ een "goede regeling" was. De commissie heeft

ondanks het gebrek aan startinformatie getracht de melding nader te concretiseren om vervolgens te kunnen vaststellen of sprake zou kunnen zijn van een concreet vermoeden van een strafbaar feit of een misstand.

Voor wat betreft de aantijging aan het adres van [redacted] is een gesprek met deze functionaris gevoerd. Hierin kwam naar voren, dat deze cursus van vijf maanden in Hoofddorp de conversiecursus voor de C-130 betrof, die in november 2011 van start was gegaan. In die periode had hij op een zeker moment een dubbele functie vervuld, enerzijds onderging hij als [redacted] en [redacted] de conversie naar C-130 op de flight simulator in Hoofddorp, anderzijds was hij vanaf februari 2013 tevens [redacted]. Bij de start van de cursus was betrokkene werkzaam op de staf van het Commando Luchtstrijdkrachten. De reizen van- en naar Hoofddorp, waar de simulator zich destijds bevond, vonden volgens hem plaats op dienstreisbasis. Waar nodig en noodzakelijk, werd door hem voor een overnachting gebruik gemaakt van de faciliteiten op de Marinekazerne in Amsterdam. Een enkele keer werd door hem met de dienstauto een midweekse reis naar Breda ondernomen, de locatie waar betrokkene destijds werkzaam was. Uit het door hem vrijwillig ter beschikking gestelde overzicht van dienstreizen in de betreffende periode, opgesteld door het Dienstencentrum Human Resources (DCHR), blijkt dat het merendeel in Amsterdam aanving, waar hij zich door de week in de avonduren bevond. Een enkele keer vermeldt het overzicht dat de reis startte in Breda. Er zijn volgens het overzicht geen reiskosten gedeclareerd, hetgeen gebruikelijk is bij reizen met een dienstauto. De commissie heeft uit het overzicht verder geen bijzonderheden kunnen destilleren die, anders dan melder suggereerde, zouden kunnen wijzen op malversaties op het gebied van declaraties van dienstreizen. Het is voor de commissie dan ook aannemelijk dat de betreffende dienstreizen zijn uitgevoerd conform de ingediende aanvragen, zijn goedgekeurd en vervolgens correct zijn gedeclareerd, conform het Besluit dienstreizen Defensie.

Voor wat betreft de vraag van melder aangaande andere functionarissen in soortgelijke situaties, is de commissie door hem niet van verdere namen voorzien. Door het ontbreken van deze essentiële informatie is de commissie voor een schier onmogelijke taak geplaatst. De commissie had geen duidelijkheid over welke militairen het hier betrof en waar deze dan gedurende de periode van conversie of training verbleven. Zonder dergelijk aanknopingspunten was het niet mogelijk om uit te kunnen zoeken of er sprake was van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

#### 4.2.4.3 Beoordeling

De commissie concludeert dat de melder geen concrete redenen heeft gegeven op basis waarvan hij aan kon nemen dat er sprake was van een concreet vermoeden van een misstand ten aanzien van reisgedrag door [redacted]. Vanwege het ontbreken van enige andere indicatie daaromtrent kan de commissie niet anders dan tot de conclusie komen dat ten aanzien van de aantijging aangaande [redacted] geen concreet vermoeden van een misstand of strafbaar feit bestaat. Over de vraag van melder of er misschien ook anderen zijn die niet juist hebben gehandeld, concludeert de commissie dat dit een zodanig algemeen geformuleerde vraag betreft die nadere onderbouwing mist, dat zij ook hierbij niet anders kan dan concluderen dan dat er geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****4.2.5** *Gemelde misstand 5: gebruik luchtvervoer privé doeleinden***4.2.5.1** Melding

De melder gaf aan dat een aantal vluchten zouden zijn ingepland waarbij het geheel voornamelijk een privé karakter zou hebben gehad. Zo zou het van vluchten naar Oostende bekend zijn dat deze enkel werden uitgevoerd om daar mosselen te kunnen eten, waarbij de parkeerkosten voor het vliegtuig werden betaald met de businesscreditcard die de gezagvoerder standaard bij zich heeft. De melder is hier alleen in zijn aanvullende schriftelijke verklaringen van 6 oktober in zeer beperkte zin verder op ingegaan. Volgens hem was er door de gezagvoerder misbruik gemaakt van de creditcard door parkeer- en afhandelingskosten te betalen.

**4.2.5.2** Bevindingen

Hoewel de melding weinig concreet was – de melder sprak zich enkel uit over Oostende – en daarbij onduidelijk was hoe hij deze wetenschap had verkregen, was de commissie van mening dat de melding zonder een nadere verklaring van melder toch enigszins kon worden geconcretiseerd. Er kon immers onderzocht worden in hoeverre vluchten naar Oostende hadden plaatsgevonden.

Uit gesprekken en vluchtdocumentatie bleek dat in de afgelopen jaren drie keer naar Oostende is gevlogen t.w. in 2010, 2011 en 2013. Een keer stond de trip als een trainingsvlucht te boek en twee keer (2010 en 2011) als conversievlucht. Tijdens deze vluchten waren volgens de documenten geen andere personen aan boord dan de bemanningsleden. Op alle vluchten was de "pilot in command" geweest en op twee vluchten was de melder zelf als loadmaster aanwezig geweest.

Uit de verstrekte factuur- en vluchtdocumentatie blijkt verder het volgende. Op 22 oktober 2010 stond een Lockheed C-130H Hercules met registratienummer , vluchtnummer en missienummer gepland van Eindhoven Airport, Eindhoven, Nederland (EIN/EHEH) naar Oostende/Brugge, België (OST/EBOS) en weer terug. De gezagvoerder betrof . Het 334 Squadron van Vliegbasis Eindhoven had de aanvraag ingediend ten behoeve van een conversievlucht voor de C-130. Het was een vlucht zonder verdere cargo of passagiers. De geplande aankomst- en vertrektijd in Oostende betrof hier respectievelijk 10:00 uur en 12:00 uur. Er was geen nadere vluchtdocumentatie meer beschikbaar op de Vliegbasis, deze was overgedragen aan het archief in Rijswijk. Voor deze vlucht waren kosten gemaakt op gebied van catering in de vorm van lunchpakketten aan boord.

Op 28 september 2011 stond een Lockheed C-130H Hercules met registratienummer , vluchtnummer en missienummer gepland van Eindhoven Airport, Eindhoven, Nederland (EIN/EHEH) naar Oostende/Brugge, België (OST/EBOS) en weer terug. De gezagvoerder betrof . Het 334 Squadron van Vliegbasis Eindhoven had de aanvraag ingediend ten behoeve van een conversievlucht voor de C-130. Het was een vlucht zonder verdere cargo of passagiers. De geplande aankomst- en vertrektijd in Oostende betrof hier respectievelijk 10:00 uur en 11:00 uur. Er was geen nadere vluchtdocumentatie meer beschikbaar op de Vliegbasis, deze was overgedragen aan het archief in Rijswijk. In de financiële systemen waren verder geen kosten bekend aangaande catering in de vorm van lunchpakketten aan boord.

Op 19 april 2013 vloog een Lockheed C-130H Hercules met registratienummer , vluchtnummer en missienummer van Eindhoven Airport, Eindhoven, Nederland (EIN/EHEH) naar Oostende/Brugge, België (OST/EBOS) en weer terug. De gezagvoerder betrof Het 334 Squadron van Vliegbasis Eindhoven had de aanvraag ingediend voor een trainingsvlucht "Pilot Eather Seat" als onderdeel van het JOP. In de analyse van de vluchtplannen blijkt dat de vlucht oorspronkelijk geboekt stond als trainingsvlucht van Eindhoven naar Eindhoven. Op de dag van vertrek is het vluchtplan gewijzigd en is de route veranderd in Eindhoven naar Oostende/Brugge en terug. Volgens de documentatie was de pilot-captain , de copiloot , de flight engineer en Loadmaster. Het doel van de vlucht betrof een "Trainingflight PES". Op de crewlijst van de heen- en terugreis staan voornoemde vier crewleden. Verder waren er geen mensen, noch was er vracht aan boord. De heenvlucht vertrok uit Eindhoven om 08:06 uur. De daadwerkelijke aankomsttijd in Oostende "on block" betrof 09:43 uur. Het vliegtuig heeft 2 uur en 6 minuten stilgestaan. De uiteindelijke vertrektijd uit Oostende was 11:53 uur. Om 13:42 uur stond het toestel weer op Vliegbasis Eindhoven "on block". Voor deze vlucht waren kosten gemaakt op gebied van catering in de vorm van lunchpakketten aan boord.

In gesprekken is nader toegelicht dat vluchten, zoals voorgeschreven ruim van tevoren (twee weken) worden ingepland, maar op de dag zelf de gezagvoerder vanwege de weersomstandigheden kan beslissen het programma aan te passen. Dat doet hij veelal in overleg met de bemanning, die ook haar trainingswensen heeft, en maakt daarvan melding bij current ops. De commissie is voor wat betreft de planning geen bijzonderheden opgevallen. De commissie heeft verder kunnen achterhalen dat de keuze voor een vliegveld in het kader van training van meerdere factoren afhankelijk kan zijn zoals weersomstandigheden, openstelling van het veld, ervaring van de bemanning en uiteraard het gewenste trainingsprogramma. Bij de training gaat het vanzelfsprekend primair om vliegen, waarbij men onder meer vertrouwd wordt gemaakt met het vliegtuig onder wisselende klimatologische en geografische omstandigheden. Maar er moet ook als crew getraind worden voor meerdere aspecten die verbonden zijn aan de operationele inzet van een C-130.

Ten aanzien van de vluchten naar Oostende is verder verklaard dat de keuze voor dat veld hoogstwaarschijnlijk werd ingegeven door twee feiten. Oostende, overigens bekend bij Nederlandse C-130 vliegers vanuit de periode dat zij in België werden opgeleid, heeft een 24 uren openstelling. Vooral op vrijdagen, wanneer de militaire vliegbases in Nederland op die middagen niet altijd beschikbaar zijn, was Oostende een goed alternatief. Door de commissie is vastgesteld dat inderdaad twee van de drie vluchten op vrijdag plaatsvonden. Een andere reden is dat Oostende de vliegers confronteert met een crosswind uit een heel andere hoek dan zij op de velden in Nederland doorgaans ervaren. Voor de vlieger een heel belangrijke ervaring in zijn opleiding en training.

In de gesprekken is het de commissie opgevallen dat de meeste medewerkers vraagtekens plaatste bij deze melding. Niet in de laatste plaats omdat bij twee van de drie vluchten een lunchpakket is aangeleverd. Men ontkende overigens niet dat het wel eens voorkomt dat (enkele) crewleden ter plekke beslissen om lokaal een lunch te nuttigen, maar dat gaat dan tegen eigen kosten.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

Bij navraag bij het Financieel Administratie en Beheerkantoor (FABK) aangaande uitgereikte zakelijke creditcards aan gezagvoerders van 336 Squadron bleek volgens hun rapportage in de betreffende periode niet over een creditcard van Defensie te beschikken. Eventueel gemaakt creditcardkosten als zodanig zijn de commissie dan ook onbekend gebleven.

**4.2.5.3** Beoordeling

De commissie concludeert dat er in de afgelopen zes jaar een drietal conversie- en trainingsvluchten met een C-130 zijn uitgevoerd naar de luchthaven van Oostende, waarbij de laatste vlucht reeds dateert uit 2013. Bij de keuze van bestemmingen bestaat ruimte voor gezagvoerders om naar eigen professioneel inzicht een trainingsbestemming te bepalen die aansluit bij trainingsbehoeftes van vliegend personeel. Enige indicatie, zoals melder stelt, dat er alleen vanwege mosselen naar Oostende zou zijn gevlogen, zijn door hem niet nader verhelderd en ontbreken anderszins. Dit alles, in samenhang gezien met het feit dat in de laatste zes jaar - van de 600 uren per jaar die voor dergelijke vluchten beschikbaar zijn - drie keer de keuze is gevallen op de bestemming Oostende, leidt niet tot een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit. De commissie kan zich daarbij niet aan de indruk onttrekken dat deze melding kennelijk onredelijk laat is gedaan, nu de laatste vlucht naar Oostende dateert van 2013.

**4.2.6** *Gemelde misstand 6: Toekenning Vliegtoelage***4.2.6.1** Melding

Melder stelt in zijn melding dat er een onderzoek noodzakelijk is ten einde te beziën of een ieder die conform het gestelde in het Inkomstenregeling Militairen (IRM, MP 31-400, 1100) art. 10 punt een vliegtoelage ontvangt ook daadwerkelijk aan de gestelde eisen voldoen. Dit omdat, volgens melder, in ieder geval de schijn wordt gewekt dat bepaalde functionarissen ten onrechte een vliegtoelage ontvangen terwijl die functie niet genoemd wordt of die eisen ook niet in de functietoewijzing staan. In de gesprekken die de commissie met melder heeft gehad, wilde hij hier niet verder op ingaan. Hij is pas in zijn schriftelijke aanvulling van 6 oktober 2016 op de materie verder ingegaan.

**4.2.6.2** Bevindingen

Door de initiële weigering van de melder om concreet in te gaan op de door hem gerapporteerde en vermeende misstand, heeft de commissie gezocht naar alternatieve onderzoeksmethodes om aan vast te kunnen stellen of er al dan niet sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of strafbaar feit.

De commissie heeft zich verdiept in de procedure die leidt tot toekenning van een vliegtoelage en/of een zogenoemde garantievliegtoelage. De Inkomensregeling Militairen (IRM art. 10 en art. 11) beschrijft exact aan welke voorwaarden moet worden voldaan om voor dergelijke toelages in aanmerking te komen. De toekenning daarvan valt niet onder verantwoordelijkheid van Commandant Vliegbasis Eindhoven maar ressorteert onder de Sectie Operaties & Luchtvaardenden (SOL) van de Afdeling Personele Plannen en Ketenbeheer (APPK) van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). In 2008 en 2009 is het hele systeem doorgelicht en geactualiseerd waarbij is vastgesteld dat door frequente en periodieke controles vervuiling moest worden voorkomen.



Ten einde voor vliegtoelage in aanmerking te komen, dient men aan drie voorwaarden te voldoen, men moet zijn gekwalificeerd, met moet *current* zijn en tot slot moet men verdoen aan IRM Art. 10, lid 2 onder a, b of c. In zijn melding betoogt melder er functionarissen op Vliegbasis Eindhoven zijn die vliegtoelage ontvangen, terwijl de functie die zij bekleeden niet in bijlage 2 van het IRM staan genoemd. Dat klopt, in deze bijlage staan alleen die functie benoemd als bedoeld in IRM Art. 10 lid 2 onder b en dus niet die functies / functionarissen als bedoelt onder IRM Art. 10 lid 2 onder a en onder c.

De luchtvaardenden op Vliegbasis Eindhoven vallen, zo bleek, onder IRM Art. 10, lid 2 onder a.: "*een functie vervuld bij een vliegende eenheid met als doel inzetbaar te zijn als lid van een vliegtuigbemanning*". Dat personeel komt dan ook in aanmerking voor een vliegtoelage. Iedere twee a drie maanden wordt door APPK/SOL vanuit het Operationeel Management Informatie Systeem (OMIS) een rapportage gehaald waarin eventueel verlopen "currencies" van luchtvaardenden worden weergegeven. Deze (deel)rapportage wordt voor wat betreft vliegbasis Eindhoven vervolgens door SOL samen met personeel van de Afdeling Luchttransport en Tanker Operaties (ALTO) bekeken, waarna indien nodig aanpassingen in de vliegtoelage worden doorgevoerd. Een functionaris die niet (meer) aan de vereiste kwalificaties voldoet wordt doorgaans de tijd gegeven om binnen 6 maanden weer "current" te worden. Voor deze wijze van aanpak is destijds gekozen om onnodig veel administratieve handelingen te voorkomen. Indien een "currency" meer dan 6 maanden verlopen is, wordt diegene alsnog met terugwerkende kracht in de zogenoemde garantievliegtoelage geplaatst (IRM art. 11). Indien binnen de eerder vermelde "6-maanden periode" duidelijk wordt dat diegene niet tijdig "current" zal worden, wordt indeling in de garantievliegtoelage uiteraard eerder in gang gezet. De commissie heeft vervolgens een overzicht van functionarissen, werkzaam op vliegbasis Eindhoven, met een vliegtoelage en een garantievliegtoelage naast de organisatietabel van het vliegveld gelegd. Daarbij heeft zij niet kunnen vaststellen dat er sprake is van enige discrepantie tussen de beide overzichten.

#### 4.2.6.3 Beoordeling

Gelet op het feit dat functionarissen van Vliegbasis Eindhoven een vliegtoelage conform Art. 10 lid 2 onder a IRM ontvangen en niet zoals door melder gesuggereerd ook op grond van het art. 10 lid 2 onder b IRM in combinatie met de wijze waarop periodiek op de juistheid van toekenning van deze toelages wordt gecontroleerd en de correctieve maatregelen die daaruit voorkomen, concludeert de commissie dat hier geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

#### 4.2.7 *Gemelde misstand 7: nader onderzoek van misstanden niet uitzoeken*

##### 4.2.7.1 Melding

Melder stelt in zijn melding dat de voormalige Commandant Vliegbasis die er vroegtijdig op zou zijn geattendeerd dat er sprake was van militairen die meer reiskosten kregen dan waar zij op basis van regelgeving recht op hadden, bewust niets met deze informatie zou hebben gedaan.

##### 4.2.7.2 Bevindingen

De commissie heeft vastgesteld dat in januari 2016 vanwege een concreet vermoeden van declaratiefraude met woon- werkverkeer een persoonsgericht onderzoek naar melder heeft plaatsgevonden. Vanwege dit onderzoek is melder

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

onder andere op 27 januari 2016 door CVB EHV gehoord. Tijdens deze hoorzitting op 27 januari 2016 heeft melder bij CVB EHV, aangegeven dat er binnen Vliegbasis Eindhoven meer militairen zijn die op dezelfde manier met het declareren van woon- werkverkeer omgingen, waarbij zij allen dus meer reiskosten hebben gekregen dan waar ze op basis van de regelgeving recht op hadden. Melder meent dat een onderzoek naar de personen die deze methode bezigden - buiten hemzelf - ook op zijn plaats is. Volgens melder reageert CVB EHV ter zake met de opmerking dat dat hij er zelf ook achter kan komen. In zijn mail van 29 februari 2016 aan CVB EHV betoogt de , optredend als raadsman van melder, dat zijn cliënt in een omgeving werkt waarin al diverse jaren van hoog tot laag in de organisatie van 336 Squadron en van Vliegbasis Eindhoven vindingrijk en op een voor hen gunstige wijze met diverse regelgevingen op het gebied van declaraties, toelages, werk- en rusttijden en alcoholgebruik wordt omgesprongen. Daarbij stellen zij dat dit door de leiding wordt gedoogd en overtreders niet ter verantwoording worden geroepen. Volgens de melding zou niets met die informatie hebben gedaan en daarmee in strijd hebben gehandeld met Aanwijzing SG A/984, Uitvoering van het Integriteitsbeleid Defensie.

In het tweede gesprek dat melder, met de onderzoekscommissie heeft gevoerd geeft hij aan dat hij op die 27e januari CVB EHV heeft willen informeren dat niet alleen hij maar ook anderen meer hebben gedeclareerd dan waar zij recht op hadden. Melder verklaart dat hij daarmee niet alleen wilde aangeven in welke context en omgeving men de regelgeving op het gebied van declaraties uitlegde en daaraan uitvoering gaf, maar ook hoopte hij te bewerkstelligen dat na onderzoek daarnaar gepaste maatregelen konden worden getroffen. Door een intern onderzoek kon de zaak "klein" worden gehouden. Nu CVB EHV van een dergelijk onderzoek afzag, restte melder geen andere mogelijkheid dan deze misstand aan te kaarten. Het gevolg was dat vervolgens gebeurde wat hij heeft willen voorkomen, namelijk dat het foutieve declaratiegedrag publiekelijk bekend werd. Hij betreurt dit en benadrukt dat hij niet degene is geweest die deze informatie naar de pers heeft gelekt. In het gesprek met de commissie op 30 september jl. verklaart melder dat het niet alleen om declaraties van woon- werkverkeer ging maar om declaraties in het algemeen. Een beeld dat ook door de raadsman van cliënt in zijn e-mail van 29 februari 2016 wordt geschetst.

Als achtergrondinformatie kan de commissie het volgende aangeven. De overtreding waarvan melder werd beschuldigd, betrof foutief declaratiegedrag bij woon- werkverkeer. De regelgeving stelt dat medewerkers ervoor kunnen kiezen bij plaatsing op een onderdeel niet te verhuizen en hun post naar een ander adres dan hun woonadres te laten opsturen. Zij worden dan inwonend en declareren doordeweeks geen reiskosten. Medewerkers kunnen er ook voor kiezen dagelijks te reizen tussen woning en werkplek en zij hebben dan recht op een tegemoetkoming in deze dagelijkse reiskosten. In de zaak van melder ging het erom dat hij aangaf dat zijn woonadres t was, toen hij in Eindhoven geplaatst was. Als postadres heeft hij een woonadres in genoteerd. Op deze wijze kon hij woon- werkverkeer van naar Eindhoven declareren. Echter, hij bleek gebruik te maken van een woonadres in en dus geen recht te hebben op een tegemoetkoming in de kosten van woon- werkverkeer naar

Toen de overtreding van melder werd vastgesteld, diende de vraag zich aan of en in hoeverre dit voor meerdere medewerkers zou gelden. In een gesprek met HP&O van

Vliegbasis Eindhoven, , kwam naar voren dat omstreeks 4 of 5 januari 2016 daarom, op verzoek van CVB EHV, nader onderzoek is uitgevoerd binnen Vliegbasis Eindhoven. Dit betrof onderzoek naar medewerkers die mogelijk ook op onjuiste wijze mutaties hebben aangebracht bij woon- en correspondentieadres en daarmee woon-werkverkeer declareerden welke zij in werkelijkheid niet maakten. De opdracht tot dit onderzoek is, naar mening van , gegeven naar aanleiding van de casus van melder, nog voordat hij hier zelf over gewag maakte tijdens zijn hoorzitting op 27 januari met CVB EHV. De opdracht aan luidde om te inventariseren of er op het vliegveld meer medewerkers waren die een afwijkend woonadres hebben gemuteerd in PeopleSoft ten opzichte van zijn/haar correspondentieadres en/of hierbij bijzonderheden opvallen.

Die gevraagde informatie werd verkregen door gebruik te maken van PeopleSoft. Daarbij werd opgemerkt dat het met de op Eindhoven aanwezige kennis technisch (d.w.z. met gebruikmaking van PS) niet mogelijk bleek om een zoekopdracht te plaatsen naar doorgevoerde mutaties (verandering woonadres of correspondentie adres) over de afgelopen jaren. Met andere woorden, mocht iemand de week voor de onderzoeksdatum zijn afwijkende correspondentieadres toevallig weer hebben aangepast in hetzelfde adres als woonadres, dan is die persoon niet gesignaleerd, omdat er geen sprake is van een historisch overzicht van mutaties.

De zoekopdracht heeft een groep van elf personen opgeleverd waarbij op het moment van onderzoek (eerste werkweek januari 2016) van een afwijkend woon-t.o.v. correspondentieadres sprake was. Hierbij diende voor één persoon nader onderzoek te worden uitgevoerd. Voor de overige personen was de mutatie vrij eenvoudig te verklaren, bijvoorbeeld voor functionarissen waarvan het zonder meer duidelijk was dat die doordeweeks op de Vliegbasis verbleven en hun post hier lieten bezorgen. Van de functionaris waarvoor nader onderzoek was vereist, is in samenwerking met REPOS vast komen te staan dat betrokkene de twijfels die ter zake bestonden heeft kunnen wegnemen, waardoor er daar geen sprake was van overtreding van regelgeving. Daarmee bleek melder de enige persoon waarvan op dat moment een concreet vermoeden bestond van onjuist declaratiegedrag. Van het resultaat is melding gedaan bij de opdrachtgever van het onderzoek, CVB EHV, die daarmee de vraag als afgehandeld beschouwde. Melder heeft in zijn gesprek de commissie niet kunnen overtuigen dat hij op 27 januari ook doelde op andere overtredingen op het gebied van declaraties. Ook uit de vastgestelde transcriptie van de betreffende hoorzitting blijkt dit niet.

De later door raadsman in diens e-mail van 29 februari geschetste context van een omgeving waarin dergelijk gedrag gangbaar was, maken thans deel uit van onderhavig onderzoek. In die e-mail wordt benadrukt dat melder in een omgeving moest functioneren waar men creatief met declaraties en regelgeving omging. CVB EHV heeft blijkens de e-mailwisselingen na aangifte bij de KMAR verder onderzoek naar de casus van melder en de door diens raadsman geschetste context moeten schorsen tot het Openbaar Ministerie toestemming gaf om verder te gaan. Dit is formeel in lijn met hetgeen gesteld is in SG A/989. Deze toestemming werd uiteindelijk op 8 juni 2016 door het Openbaar Ministerie gegeven, waarna een nieuwe hoorzitting met melder is gepland op 13 juli 2016, waar hij die zaken aan de orde zou kunnen brengen. Deze hoorzitting heeft melder niet meer afgewacht, maar hij heeft een en ander in zijn brief van 4 juli 2016 met meldingen van vermeende misstanden aan de orde gebracht bij C-LSK.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK****4.2.7.3** Beoordeling

Het geheel overziende concludeert de commissie het volgende. De voormalige CVB EHV heeft een onderzoek opgedragen naar mogelijk frauduleus declaratiegedrag van andere medewerkers met betrekking tot woon- werkverkeer. Die opdracht is gegeven ruim voordat melder dit op 27 januari 2016 zelf aan de orde bracht. De CVB EHV heeft hij zich vervolgens moeten onthouden van verder onderzoek in de casus van melder en de door zijn raadsman geschetste context, omdat hij daar geen toestemming toe had. Hij diende het onderzoek op te schorten tot het openbaar ministerie daar toestemming toe gaf. Deze toestemming volgde uiteindelijk op 8 juni 2016, waarna de nieuw aangestelde CVB EHV het proces weer heeft opgestart door een hoorzitting met melder te plannen op 13 juli 2016. Deze hoorzitting heeft melder niet afgewacht, maar hij is op 4 juli 2016 over gegaan tot een formele melding. De commissie concludeert dat er in dit geval geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

**4.2.8** *Gemelde misstand 8: toedelen functie***4.2.8.1** Melding

In zijn melding schrijft melder dat op 5 oktober 2015 meldt dat zijn rekest is goedgekeurd en dat hij de dienst vroegtijdig zal verlaten. Vervolgens zou in functie hebben waarbij hij verantwoordelijk is voor het Caribisch Gebied en hij pas in mei 2017 de dienst verlaat. Melder zet grote vraagtekens bij de wijze waarop e.e.a. heeft plaatsgevonden, omdat het er, volgens melder, op lijkt dat zonder slag of stoot heeft geaccepteerd dat hij 18 maanden langer bij Defensie moet blijven werken. Dit maakt dat melder zich afvraagt of er een integriteitsschending heeft plaatsgevonden.

**4.2.8.2** Bevindingen

De commissie constateert het volgende. , als functionaris tewerkgesteld bij de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA), zou na goedkeuring van zijn rekest defensie voortijdig op 1 november 2015 verlaten. Kort daarop bleek hij een functie te hebben aanvaard waarbij hij verantwoordelijk is voor het Caribisch gebied en dientengevolge pas in mei 2017 de militaire dienst zal verlaten. Melder zet grote vraagtekens bij de wijze waarop een en ander heeft plaatsgevonden en vraagt zich af of hier geen sprake is van een integriteitsincident. Ter inleiding wordt opgemerkt dat het personeel van de Koninklijke Marine (KM), nadat het Orion vliegtuig werd afgestoten, voor een deel door de CLSK is overgenomen. Een relatief groot aantal is naar de C-130 overgestapt. Het personeel van de KM heeft een vroegere FLO leeftijd dan het overige defensiepersoneel. Op 5 oktober 2015 deelde de flight engineers mede dat hij, op basis van een P&O Flash, een rekest had ingediend om weer in aanmerking te komen voor de FLO-datum zoals die heeft gegolden voor marinepersoneel. Hij verzocht om met ingang van 1 november 2015 de dienst te mogen verlaten. Niet alleen melder, meerdere collegae met een marine achtergrond hebben daarop eveneens een rekest ingediend om de FLO datum te herstellen naar de datum zoals die destijds was vastgesteld bij indiensttreding bij de Koninklijke Marine. De reactie van het management was, volgens melder, aanvankelijk positief tot het moment dat er vanuit P&O bericht kwam dat de rekesten op het squadron moesten blijven en squadroncommandanten kregen tegelijkertijd te horen binnenkomende rekesten negatief te adviseren. Naar schatting van de melder moeten er destijds circa 45 van dergelijke rekesten zijn ingediend. Eind oktober

2015 werd melder gevraagd om een uiteenzetting te geven over deze kwestie. Melder ging er nog steeds vanuit dat met vervroegd FLO zou gaan. CVB EHV wist hem in te vertellen dat de P&O Dienst binnen afzienbare tijd met een rectificatie op de eerder vermelde P&O Flash zouden komen. Dan zou blijken dat een rekest geen kans van slagen zou hebben. Volgens melder bleek uit die tweede flash dat er in feite niets was veranderd. Volgens hem kon men nog steeds eerder met FLO. Later kregen de verzoekers echter te horen dat hun verzoek niet zou worden ingewilligd.

Melder bleef er nog steeds vanuit gaan dat met FLO was vertrokken, hij had immers al een afscheidsbijeenkomst georganiseerd en had zijn PSU ingeleverd, tot bekend werd dat deze functionaris alsnog in dienst bleef en een functie aangeboden had gekregen in het Caribisch gebied. Door CVB EHV werd verteld dat er een fout was gemaakt in de besluitvorming bij en dat hij het personeel adviseerde om in de ingediende rekest niet meer te refereren aan de casus van . Blijkbaar, aldus melder, mocht er geen verband meer worden gelegd met deze casus. Melder geeft verder aan dat , toen hij vernam dat zijn rekest werd afgewezen, stappen heeft ondernomen om dit besluit voor te leggen aan de rechter. Die procedure heeft hij niet doorgezet. Volgens melder kan het niet anders zijn dan dat een worst is voorgehouden en dat deze functie, die nooit formeel is gepubliceerd, hem in de schoot is geworden. En dan te bedenken dat het maar voor 1,5 jaar is, aldus melder. Naar zijn oordeel is deze oplossing gecreëerd om te voorkomen dat op basis van het gelijkheidsbeginsel ook de andere medewerkers, afkomstig van de marine, met succes zouden kunnen verzoeken om eerder met FLO te kunnen gaan. Melder heeft ernstige twijfels bij deze gehele gang van zaken.

Om vast te kunnen stellen of hier inderdaad sprake zou kunnen zijn van een misstand of strafbaar feit heeft de onderzoekscommissie zich verdiept in de gang van zaken rond deze besluitvorming. Zij heeft daartoe gesprekken gevoerd met melder, de verantwoordelijke functionarissen van De Afdeling Personele Plannen en Ketenbeheer (APPK), zowel het hoofd als de officier toegevoegd, en Directeur MLA. Met melder is pas op 30 september 2016 over dit onderwerp gesproken, omdat hij eerder daarover niets nader heeft verklaard. Daarbij is het volgende vastgesteld. Naar aanleiding van een zogenoemde P&O Flash van het Diensten Centrum Human Resources (DCHR), waarin die mogelijkheid geboden scheen te worden, informeert dit orgaan of het inderdaad mogelijk is om op de eerdere datum, waarop marinepersoneel voor hun overgang naar de CLSK dat toekwam, met functioneel leeftijdsontslag (FLO) te kunnen gaan. Na een bevestigend antwoord van DCHR dient deze functionaris begin september 2015 een verzoek in om per 1 november van datzelfde jaar de dienst te mogen verlaten. Het verzoek bereikt eind september 2015 de verantwoordelijke functionaris bij de CLSK voor personeelsmutaties tot en met de rang van luitenant-kolonel. Mede gelet op de korte termijn waarin het een en ander geregeld moet worden en in overleg met DCHR wordt door deze officier vervolgens een beslissingslijst opgemaakt om de ontslagdatum naar voren te halen en deze ter accordering aan het bevoegd gezag, Hoofd APPK, voor te leggen. De verzoeker krijgt gelijktijdig een overzicht met instructies van te nemen maatregelen in verband met zijn aanstaande FLO. Ook de vakoudste van een potentiële opvolger van wordt benaderd omdat in zijn vervanging moet worden voorzien. Die functionaris wordt gevonden in de persoon van en in de vergadering van de Commissie Functietoewijzing (COFT) op 7 oktober 2015 wordt de voorgestelde opvolging

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

bekrachtigd. De functietoewijzing houdt tevens een bevordering in van

Op of omstreeks 7 oktober 2015 stelt DCHR echter vast dat zij de regelgeving onjuist heeft geïnterpreteerd en herroept haar advies. De beslissingslijst heeft op dat moment ook nog niet de bevoegde instantie, H-APPK, bereikt. Deze functionaris bevestigt desgevraagd dat hij het document ook niet heeft ondertekend. Het verzoek om vervroegde dienstverlating wordt, ook om de precedentwerking die bij toekenning daarvan uit zal en kan gaan, vervolgens formeel afgewezen. Ter zake wordt opgemerkt dat de "casus op Vliegbasis Eindhoven inmiddels reeds was aangegrepen door een aantal collega's om ook een rekest in te dienen voor een vervroegd ontslag. Door H-APPK is het personeel erop gewezen dat dergelijke verzoeken eveneens zouden worden afgewezen.

Zowel als worden over de afwijzing van het rekest en de consequenties geïnformeerd, aldus H-APPK. Daarbij wordt onder meer uitgelegd dat DCHR een adviesinstantie is en niet het bevoegde gezag. De ontslagdatum van blijft 1 mei 2017 en de voorziene opvolging van en bevordering van wordt naar achteren geschoven. Het plaatste de CLSK echter voor een probleem omdat bij zowel (vervroegde FLO) als (bevordering) gereede verwachtingen waren gewekt. Als goed werkgever trad H-APPK in overleg met om in ieder geval de reeds door hem gemaakte kosten, zoals de kosten voor overgang naar een andere zorgverzekering, te restitueren. Vele e-mail wisselingen bewijzen de correcte wijze waarop, ook tot tevredenheid van de CLSK heeft getracht de schade zoveel als mogelijk te beperken.

In de periode dat de perikelen rond het rekest voor een vervroegd FLO speelden, werd bij MLA onder meer een discussie gevoerd met verantwoordelijke instanties over uitbreiding van de inhoud van de functie van toezichthouder op kustwachtoperaties in het Caribisch Gebied. De CLSK doet daar zaken met twee burgerbedrijven, te weten (helikopter, Groot Brittannië) en (Dash-08; eigendom Canada) waarmee de Directie Materieel Organisatie (DMO) een contract heeft afgesloten. Er kwam een verzoek of de CLSK niet naast de rol van toezichthouder op de helikopters, zoals tot op dat moment het geval was, die taak ook voor het zogenoemde vastvleugelige deel van kustwachtoperaties voor haar rekening wilde nemen. En dat op korte termijn. De voorkeur ging uit naar Nederlands- in plaats van Canadees toezicht. Dit zou inhouden dat de op dat moment beschikbare capaciteit van 0,5 VTE bij MLA zou moeten worden uitgebreid tot 1 VTE. Per 1 januari 2016 zou die uitbreiding zijn beslag moeten hebben. De invulling van deze functie omvat drie belangrijke aspecten nl. een maritieme achtergrond, goede kennis van regelgeving en auditervaring. De functionaris gaat daarbij om de 2 maanden voor een week naar vliegveld Hato (Curaçao) om audits uit te voeren.

In november 2015 verneemt D-MLA dat de Plaatsvervangend Secretaris Generaal (PSG), op dringend verzoek van de vakbonden, heeft ingestemd met de uitbreiding tot 1 VTE, waarbij een deel van de financiering voor rekening van derden komt. In december 2015 wordt de mutatie binnen MLA gesteld. Vanwege de gevraagde expertise en ervaring en vanwege het ontbreken van belangstelling bleek het lastig te zijn om deze functie in te vullen. Een gelukkige bijkomstigheid was dat die gevraagde expertise wel heeft. Door hem op deze functie te plaatsen,

in het gros van de functies wordt thans voorzien door verplaatsing van personeel en blijft een vacaturemelding uit, kon ook de functietoewijzing en bevordering van worden gerealiseerd. H-APPK geeft aan dat deze ontwikkeling voor de CLSK op het juiste moment is gekomen en haar van een probleem heeft verlost. Hij benadrukt ook dat er geen sprake is geweest van het creëren van een functie voor

#### 4.2.8.3 Beoordeling

Het geheel overziende stelt de onderzoekscommissie vast dat een onjuist advies van DCHR heeft geleid tot de nodige misverstanden met betrekking tot de mogelijkheden voor personeel met een marine achtergrond om vervroegd met FLO te kunnen gaan. Er zijn tijdens het traject gereede verwachtingen gewekt bij twee direct daarbij betrokken functionarissen en bij een deel van het personeel dat eveneens van oordeel was dat zij onder dezelfde regelgeving zou kunnen vallen. Nadat bij DCHR de onjuistheid van haar advies was onderkend, is dit advies meteen ingetrokken. De bevoegde instantie van de CLSK heeft daarop het rekest van afgewezen en zijn FLO datum nog eens vastgesteld op 1 mei 2017. Gelet op de korte termijn waarin een en ander moest worden gerealiseerd, was inmiddels echter al in opvolging van per 1 november 2015 voorzien. Ook op dat besluit moest worden teruggekomen. Een uitbreiding van een Vte bij MLA waarbij voor toezicht in het Caribisch Gebied met name om een ervaren functionaris met een maritieme achtergrond werd gevraagd, kwam voor de CLSK op het juiste moment. kon tot zijn FLO in mei 2017 een passende functie worden aangeboden en kon alsnog op de hem toegezegde functie worden geplaatst. De commissie heeft uit de gesprekken en de beschikbaar gestelde documenten niet kunnen vaststellen dat er een functie zou zijn gecreëerd om een probleem op te lossen, in tegendeel zelfs. Er is daarom volgens haar geen sprake van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

### 4.3 **Overige bevindingen**

Zoals in het procesverloop geschetst, was er sprake van meerdere procedures rondom melder. De commissie constateert daarbij dat het aankarten van de vermoedelijke misstanden primair onderdeel lijkt te zijn geworden van een verdedigingsstrategie om ontslag van de melder wegens fraude te voorkomen. Vanuit het zichtpunt van melder en raadsman wellicht begrijpelijk. Die strategie blijkt zowel uit het procesverloop als uit mailwisselingen die door de melder zelf zijn overgedragen. Door de raadsman is daarbij aangegeven dat melder in een omgeving functioneerde waarin het handelen van zijn cliënt gebruikelijk zou zijn geweest. De commissie merkt op dat de eerste keer dat melder aandraagt dat er sprake zou zijn van malversaties door anderen dan hijzelf tijdens zijn hoorzitting op 27 januari 2016 is geweest. Vervolgens is door zijn raadsman gezinspeeld op een reactie waarmee voorkomen kan worden dat de CVB EHV melder zal ontslaan. De raadsman stelt in zijn mail van 29 februari 2016 aan de CVB EHV "*dat geslachtofferd wordt*" en "*dat de in een omgeving werkt waarin al diverse jaren van hoog tot laag in de organisatie van 336 Sq. én de vliegbasis Eindhoven vindingrijk met diverse regelgevingen wordt omgesprongen. Door een negatief ambtsbericht in plaats van ontslag blijft de schade én voor én voor vliegbasis Eindhoven inclusief 336 Squadron beperkt.*" In meerder e-mails, ook externe, komt deze strategie naar voren in de hoop dat de CLSK niet zit te wachten op de nodige problemen vlak voor de luchtmachtdagen en de presentatie van de JSF. De vuile was moest binnen blijven.

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

De commissie constateert dat "*de vuile was*" daarmee een machtsmiddel lijkt te zijn geworden in een strijd van een raadsman en een medewerker die met ontslag dreigt te gaan. Blijkens de verschillende mailwisselingen en contacten is getracht medewerkers van Defensie, waaronder tenminste CVB EHV en D-P&BV CLSK, te bewegen niet tot ontslag over te gaan. De commissie moet constateren dat melder niet in een eerder stadium intern melding heeft gedaan van de vermeende misstanden, maar pas toen zijn eigen belang daarmee gediend was en niet het organisatiebelang. De commissie merkt tot slot op dat toen duidelijk werd dat het ontslag werd doorgezet, het proces zodanig is geëscaleerd met schade voor melder, medewerkers van de vliegbasis, het squadron en het imago van Defensie tot gevolg.



## 5 CONCLUSIE

### 5.1 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen luidde:

*Zijn er - per genoemde vermeende misstand - feiten en omstandigheden die een voldoende concreet vermoeden ten aanzien van personen rechtvaardigen en daarmee aanleiding geven tot:*

- a. het doen van aangifte*
- b. een specifiek op die misstand gericht (persoonsgericht of ander) onderzoek?*

### 5.2 Samenvatting van bevindingen

*Samengevat blijken uit het onderzoek het volgende:*

#### 5.2.1 *Gemelde misstand 1: Huurauto Florida*

De commissie concludeert dat er vooralsnog geen nadere concrete aanwijzingen zijn die de melding onderbouwen en waaruit blijkt dat er sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of enig strafbaar feit. De commissie kan echter niet uitsluiten dat op enig moment in het verleden een medewerker gedurende het privédeel van een dienstreis naar Florida een huurauto is blijven gebruiken, en daarbij achteraf geen verrekening heeft plaatsgevonden. De melder heeft echter alleen in algemene zin willen verklaren en geen concrete informatie of redenen van wetenschap willen geven. Daarom bestaat onvoldoende basis voor persoonsgerichte controle. Bovendien concludeert de commissie dat de periode waarin dienstreizen van C-130 personeel naar Florida plaatsvonden, meerdere jaren teruggaat. Zij kan zich dan ook niet aan de indruk onttrekken dat deze melding – indien voorstaande het geval is - onredelijk laat is gedaan.

#### 5.2.2 *Gemelde misstand 2: Privé reis Italië*

De commissie concludeert dat de in de melding genoemde vluchten naar Perugia inderdaad hebben plaatsgevonden en deze vluchten meerdere doelen hebben gediend. Strikt genomen was bij deze vluchten sprake van training, en is gebruik gemaakt van uren die voor training beschikbaar waren, waarbij vliegend personeel is ingezet dat trainingsuren diende te maken. Het andere doel betrof het vervoeren van personen ten behoeve van een teambuilding en een oriëntatie. De commissie concludeert dat daarbij van de mogelijkheid gebruik is gemaakt om naar eigen inzicht een trainingsbestemming te bepalen die aansluit bij bestaande wensen. Met een zekere "can do" mentaliteit heeft men, zoals daarbij gebruikelijk, naar een oplossing gezocht waarmee zowel functionele trainingsbehoefte van vliegend personeel, als de behoefte van een informele klant, i.c. , het meest gediend zou zijn. De commissie moet concluderen dat de wijze waarop uiting is gegeven aan deze vrijheid in besluitvorming en planning van bestemmingen voor trainingsvluchten, de schijn heeft gewekt dat de teambuilding op locatie - ten behoeve van de afronding van het - van doorslaggevend factor is geweest bij de keuze van de bestemming. Perugia is in totaal slechts twee keer aangevlogen, waaruit de commissie afleidt dat deze vluchten als zodanig zijn geplooid. Omdat er echter tevens sprake was van een zekere vrijheid in de keuze voor bestemmingen bij trainingsvluchten, kan de commissie niet anders dan concluderen dat er geen concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit bestaat. Wel heeft het squadron door de vrijheid te nemen die zij had, ruimte

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

gegeven voor een uitleg die schadelijk kon zijn voor de vliegbasis en CLSK. Van ervaren leidinggevendenden zoals squadroncommandanten, gezagvoerders en lijnfunctionarissen mag worden verwacht dat zij zich daarvan te allen tijde bewust zijn. Ogenschijnlijk is dat bewustzijn in dit geval niet aanwezig geweest.

**5.2.3**

*Gemelde misstand 3 Dagelijks heen en weer reizen bij cursussen (o.a. Hoofddorp)*  
De commissie concludeert dat in een aantal gevallen door betrokkenen is bevestigd dat zij dienstreisdeclaraties met een kilometervergoeding hebben gebruikt ten behoeve van het bekostigen van hotelovernachtingen, zodat op lange werkdagen een bijkomende reisafstand werd voorkomen. Betrokkenen hebben bewust voor de beschreven manier van declareren gekozen en wisten in de meeste gevallen dat dit niet geheel conform geldende regelgeving was. Men sprak over "een grijs gebied". De betreffende declaraties weken daarmee feitelijk af van de daadwerkelijke situatie, waarbij de methode van declareren het kennelijke doel diende om als bemanningslid fit en uitgerust aan de simulatorsessie te beginnen. Er is daarbij gekozen reiskosten die men sowieso zou hebben gemaakt voor de betreffende reis uiteindelijk in te zetten voor een overnachting op een niet-defensielocatie. De commissie heeft geen aanwijzingen dat de constructie is gebruikt om financieel gewin te behalen. Wel constateert zij dat in relatieve nabijheid van de trainingslocatie zich twee defensiefaciliteiten bevinden. Hier kon ook de nacht worden doorgebracht. De commissie concludeert dat, indien sprake is van strikte interpretatie van regelgeving, er in deze casus sprake is van een misstand conform het AMAR. Het gaat de commissie echter te ver om deze methode als een concreet vermoeden van een misstand, dan wel een strafbaar feit te classificeren, omdat er sprake is van specifieke omstandigheden waarbij een redelijke afweging lijkt te zijn gemaakt tussen verschillende belangen.

Alhoewel het de commissie te ver gaat om een "concreet vermoeden van een misstand" aan deze melding te hechten, wil zij wel een andere overweging niet onvermeld laten. Het was bij medewerkers en leidinggevendenden bekend dat men met de beschreven wijze van declareren een *grijs gebied* betrad. Daar werd over gesproken. Van medewerkers mag de nodige terughoudendheid worden verwacht bij het geven van eigen interpretaties aan regelgeving en zeker wanneer er sprake is van financiële tegemoetkoming in gemaakte kosten. Door de beschreven wijze van declareren toe te passen – terwijl men onderkent dat daarmee in feite een grens werd overschreden – kan bovendien een verkeerd signaal worden afgegeven aan anderen, waaronder nieuwkomers, op het squadron. Van medewerkers mag worden verwacht dat zij niet te lichtvaardig met regelgeving omgaan, zeker wanneer men zelf opmerkt dat het *grijs* kan zijn. Nu pas begin 2016 daarover in algemene zin een opmerking is gemaakt, meent de commissie te moeten vaststellen dat die lichtvaardigheid geruime tijd wel aanwezig is geweest.

**5.2.4**

*Gemelde misstand 4: één of twee declaraties*  
De commissie concludeert dat de melder geen concrete redenen heeft gegeven op basis waarvan hij aan kon nemen dat er sprake was van een concreet vermoeden van een misstand ten aanzien van reisgedrag door . Vanwege het ontbreken van enige andere indicatie daaromtrent kan de commissie niet anders dan tot de conclusie komen dat ten aanzien van de aantijging aangaande geen concreet vermoeden van een misstand of strafbaar feit bestaat. Over de vraag van melder of er misschien ook anderen zijn die niet juist hebben gehandeld, concludeert de commissie dat dit een zodanig algemeen geformuleerde vraag betreft die nadere onderbouwing mist, dat zij ook hierbij niet anders kan dan

concluderen dan dat er geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

**5.2.5** *Gemelde misstand 5: gebruik luchtvervoer privé doeleinden*

De commissie concludeert dat er in de afgelopen zes jaar een drietal conversie- en trainingsvluchten met een C-130 zijn uitgevoerd naar de luchthaven van Oostende, waarbij de laatste vlucht reeds dateert uit 2013. Bij de keuze van bestemmingen bestaat ruimte voor gezagvoerders om naar eigen professioneel inzicht een trainingsbestemming te bepalen die aansluit bij trainingsbehoeftes van vliegend personeel. Enige indicatie, zoals melder stelt, dat er alleen vanwege mosselen naar Oostende zou zijn gevlogen, zijn door hem niet nader verhelderd en ontbreken anderszins. Dit alles, in samenhang bezien met het feit dat in de laatste zes jaar - van de 600 uren per jaar die voor dergelijke vluchten beschikbaar zijn - drie keer de keuze is gevallen op de bestemming Oostende, leidt niet tot een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit. De commissie kan zich daarbij niet aan de indruk onttrekken dat deze melding kennelijk onredelijk laat is gedaan, nu de laatste vlucht naar Oostende dateert van 2013.

**5.2.6** *Gemelde misstand 6: Toekenning Vliegtoelage*

Gelet op het feit dat functionarissen van Vliegbasis Eindhoven een vliegtoelage conform Art. 10 lid 2 onder a IRM ontvangen en niet zoals door melder gesuggereerd ook op grond van het art. 10 lid 2 onder b IRM in combinatie met de wijze waarop periodiek op de juistheid van toekenning van deze toelages wordt gecontroleerd en de correctieve maatregelen die daaruit voorkomen, concludeert de commissie dat hier geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

**5.2.7** *Gemelde misstand 7: nader onderzoek van misstanden niet uitzoeken*

Het geheel overziende concludeert de commissie het volgende. De voormalige CVB EHV heeft een onderzoek opgedragen naar mogelijk frauduleus declaratiegedrag van andere medewerkers met betrekking tot woon- werkverkeer. Die opdracht is gegeven ruim voordat melder dit op 27 januari 2016 zelf aan de orde bracht. De CVB EHV heeft hij zich vervolgens moeten onthouden van verder onderzoek in de casus van melder en de door zijn raadsman geschetste context, omdat hij daar geen toestemming toe had. Hij diende het onderzoek op te schorten tot het openbaar ministerie daar toestemming toe gaf. Deze toestemming volgde uiteindelijk op 8 juni 2016, waarna de nieuw aangestelde CVB EHV het proces weer heeft opgestart door een hoorzitting met melder te plannen op 13 juli 2016. Deze hoorzitting heeft melder niet afgewacht, maar hij is op 4 juli 2016 over gegaan tot een formele melding. De commissie concludeert dat er in dit geval geen sprake is van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.

**5.2.8** *Gemelde misstand 8: toedelen functie*

Het geheel overziende stelt de onderzoekscommissie vast dat een onjuist advies van DCHR heeft geleid tot de nodige misverstanden met betrekking tot de mogelijkheden voor personeel met een marine achtergrond om vervroegd met FLO te kunnen gaan. Er zijn tijdens het traject gereede verwachtingen gewekt bij twee direct daarbij betrokken functionarissen en bij een deel van het personeel dat eveneens van oordeel was dat zij onder dezelfde regelgeving zou kunnen vallen. Nadat bij DCHR de onjuistheid van haar advies was onderkend, is dit advies meteen ingetrokken. De bevoegde instantie van de CLSK heeft daarop het rekest van afgewezen en zijn FLO datum nog eens vastgesteld op 1 mei 2017. Gelet

**DEPARTEMENTAAL  
VERTROUWELIJK**

op de korte termijn waarin een en ander moest worden gerealiseerd, was inmiddels echter al in opvolging van [redacted] per 1 november 2015 voorzien. Ook op dat besluit moest worden teruggekomen. Een uitbreiding van een Vte bij MLA waarbij voor toezicht in het Caribisch Gebied met name om een ervaren functionaris met een maritieme achtergrond werd gevraagd, kwam voor de CLSK op het juiste moment. [redacted] kon tot zijn FLO in mei 2017 een passende functie worden aangeboden en [redacted] kon alsnog op de hem toegezegde functie worden geplaatst. De commissie heeft uit de gesprekken en de beschikbaar gestelde documenten niet kunnen vaststellen dat er een functie zou zijn gecreëerd om een probleem op te lossen, in tegendeel zelfs. Er is daarom volgens haar geen sprake van een concreet vermoeden van een misstand of een strafbaar feit.