

# **Ondermijning langs zijpaden. Een verkennend onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland. (2021)**

S. van Nimwegen, T. Spapens, R. Ceulen (Universiteit Tilburg i.s.m. Politie)  
Politiekunde 110

*Thema: 1.1 georganiseerde criminaliteit. Themareeks: havens*

## **Doelstelling**

De doelstelling van het onderzoek is om de beschikbare kennis over de aard en omvang en de aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, en het railtransport en de binnenvaart, te bundelen en te analyseren. Het gaat daarbij om drie hoofdzaken: smokkel via deze infrastructuur, de beveiliging ervan, zowel door de exploitanten als door middel van controle door verantwoordelijke overheidsinstanties en de kwetsbaarheid van deze infrastructuur voor criminele infiltratie.

## **Onderzoeksvragen:**

1. Welke indicaties van ondermijnende criminaliteit in relatie tot de voornoemde infrastructuur zijn er en wat kan worden gezegd over de aard en omvang daarvan?
2. Welke maatregelen worden genomen om deze infrastructuur te beschermen tegen vormen van ondermijnende criminaliteit?
3. Hoe kwetsbaar is deze infrastructuur voor criminele infiltratie en het, onbewust of bewust, faciliteren van ondermijnende criminaliteit?

## **Methoden van onderzoek**

- Literatuurstudie
- Interviews
- Analyse van door de politie geregistreerde feiten

## **Samenvatting**

Dit onderzoek maakt deel uit van een reeks P&W onderzoeken naar ondermijnende criminaliteit in de havens en richt zich tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland. Het doel is om van deze plekken met de beschikbare kennis de aard en omvang en de aanpak van ondermijnende criminaliteit te bundelen en te analyseren. Het gaat daarbij om drie hoofdzaken: smokkel via deze infrastructuur; de beveiliging ervan, zowel door de exploitanten als door middel van controle door verantwoordelijke overheidsinstanties; en de kwetsbaarheid van deze infrastructuur voor criminele infiltratie.

Voor de uitvoering van het onderzoek is eerst een brede verkenning uitgevoerd, waarna drie casussen - een klein vliegveld, een railterminal en een binnenvaarthaven - diepgaander zijn onderzocht. De brede verkenning omvatte drie onderdelen: een analyse van wetenschappelijke) documenten en mediaberichten, gesprekken met materiedeskundigen en een analyse van informatie die is vastgelegd in de politieke registratiesystemen. Tot slot werden enkele dossiers van opsporingsonderzoeken bestudeerd.

## **Bevindingen**

De onderzochte locaties kunnen in eerste instantie worden gerelateerd aan vormen van 'handelscriminaliteit', met name drugssmokkel en in mindere mate mensensmokkel, en daarnaast aan vormen van uitbuiting. Op de zeehavens en jachthavens speelt ook drugsproductie een rol. Verder is er soms sprake van grootschalige diefstallen en cybercrime.

Het is echter vooral de gebrekkige aandacht voor ondermijnende criminaliteit op of via zijpaden, die opvalt. Dit kenmerkt zich onder meer door de weinige opsporingsonderzoeken

en het lage aantal treffers in de politieregistratiesystemen die in categorieën vallen die (mogelijk) gerelateerd zijn aan ondermijnende criminaliteit. Op het vlak van toezicht, handhaving, respectievelijk beveiliging vallen de gebieden onder de (deel)verantwoordelijkheid van vele publieke en private partijen. Structurele uitwisseling van gegevens met private partijen wordt beperkt door wettelijke voorschriften, met name als het gevoelige of opsporingsinformatie betreft. Het organiseren van ad-hoc samenwerking rondom concrete casuïstiek of het uitvoeren van integrale controles gaat makkelijker. Het niveau van (technische) beveiligingsmaatregelen die private actoren nemen, wisselt sterk per locatie. Het kunnen onderscheppen van verdachte transporten, is in belangrijke mate afhankelijk van inzicht in de goederenstromen en de mogelijkheid om te selecteren op basis van risicoanalyses. Dat proces verloopt nog niet in alle opzichten optimaal. Zo zijn op de onderzochte locaties de toezichts- en handhavingsorganisaties niet, of beperkt, permanent aanwezig, waardoor rekening moet worden gehouden met aanrijtijden.

De afgelopen jaren zijn er projecten gestart om met name de informatiepositie te verbeteren, met inbegrip van het verkrijgen van anonieme meldingen vanuit het publiek, het organiseren van integrale samenwerking en overleg, alsmede het experimenteren met technopreventieve maatregelen. Die projecten worden door de onderzoekers over het algemeen als positief beoordeeld, maar vragen om doorontwikkeling. De kwetsbaarheid van de onderzochte infrastructuur voor ondermijnende criminaliteit manifesteert zich onder andere door de lage pakkans. Het is op de locaties betrekkelijk eenvoudig om lange tijd anoniem te blijven. De locaties liggen vaak afgelegen in het buitengebied. Wat de zeehavens extra aantrekkelijk maakt voor criminele handel is, dat men voor de smokkel kan meeliften op de normale goederenstromen. Het is echter te eenvoudig is om bij het beoordelen van de kwetsbaarheid van specifieke locaties alleen naar de fysieke kenmerken van die plaatsen te kijken. 'Misdaadondernemers' gaan enerzijds opportunistisch te werk en zijn anderzijds afhankelijk van netwerkcontacten. Dit kan verklaren dat juist de ene jachthaven wel en de andere jachthaven niet als criminele ontmoetingsplaats fungeert.