

Onderwereld boven water?

Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit
in de Noordelijke zeehavens

N. Struiksma, C. Boxum, S.J. Hollenberg, N.O.M. Woestenburg



Onderwereld boven water?

Onderwereld boven water?

Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens

N. Struiksmā

C. Boxum

S.J. Hollenberg

N.O.M. Woestenburg

Meer informatie over deze en andere uitgaven kunt u verkrijgen bij:
Sdu Klantenservice
Postbus 20025
2500 EA Den Haag
tel.: (070) 378 98 80
website: www.sdu.nl

Omslagontwerp: Imago Mediabuilders, Amersfoort
Afbeelding omslag: Shutterstock/Patrick Snitjer

ISBN: 9789012406291
NUR: 600

© 2020 Sdu Uitgevers, Den Haag; Politie & Wetenschap, Den Haag; Pro Facto, Groningen

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Behoudens de in of krachtens de Auteurswet gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16h Auteurswet, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet) dient men zich te wenden tot de Stichting PRO, Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp www.cedar.nl/pro. Voor het overnemen van een gedeelte van deze uitgave ten behoeve van commerciële doeleinden dient men zich te wenden tot de uitgever.

Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s), redacteur(en) en uitgever deswege geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden. No part of this publication may be reproduced in any form, by print, photo print or other means without written permission from the authors.

Inhoudsopgave

Ten geleide / 9

1.	Inleiding / 11
1.1	Aanleiding onderzoek / 11
1.2	Onderzoeksvragen / 12
1.3	Onderzoeksmethoden / 12
1.4	Juridisch kader voor gegevensuitwisseling en relevant beleid / 14
1.4.1	Gegevensuitwisseling politieorganisaties / 14
1.4.2	Convenanten / 16
1.4.3	Dreigingsbeeld en beleid over zeehavens en georganiseerde criminaliteit / 17
1.5	Afbakening / 17
1.6	Leeswijzer / 18
2.	Georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens / 19
2.1	Inleiding / 19
2.2	Onderzochte havens / 19
2.2.1	De vier havens / 19
2.2.2	Lauwersoog / 19
2.2.3	Groningen Seaports / 20
2.2.4	Harlingen / 22
2.3	Criminogene factoren in de havens / 23
2.3.1	Inleiding / 23
2.3.2	Afwezigheid van toezicht / 23
2.3.3	Openbare karakter van de zeehavens / 23
2.3.4	Type goederen / 25
2.4	Kwetsbaarheden in de zeevaart / 25
2.4.1	Inleiding / 25
2.4.2	Beroepsvaart / 25
2.4.3	Visserij / 26
2.4.4	Pleziervaart / 27
2.5	Vormen van criminaliteit in de zeehavens / 28
2.6	Georganiseerde criminaliteit in de vier havens / 30
2.6.1	Inleiding / 30
2.6.2	Kwantitatieve informatie / 30

2.6.3	Signalen, incidenten en vermoedens / 33
2.7	Conclusie / 38
3.	Uitdagingen voor de politie bij het opbouwen van een informatiepositie / 39
3.1	Inleiding / 39
3.2	Structuur van de Nationale Politie / 39
3.2.1	Inleiding / 39
3.2.2	Landelijke Eenheid / 39
3.2.3	Regionale Eenheden / 40
3.3	Ontwikkelingen binnen de politieorganisatie / 41
3.4	Veredelen van informatie / 44
3.5	Thematische versus nodale oriëntatie / 45
3.5.1	Nodale oriëntatie / 45
3.5.2	Thematische oriëntatie / 46
3.6	Nationale samenwerking informatieorganisaties / 47
3.7	Prioriteit en urgentie van onderop / 48
3.8	Quadriviumcontroles / 50
3.9	Conclusie / 52
4.	Andere organisaties / 53
4.1	Netwerkpartners / 53
4.2	Belastingdienst – Douane, FIOD en HARC / 54
4.2.1	Inleiding / 54
4.2.2	Douane / 54
4.2.3	FIOD / 57
4.2.4	HARC-team / 58
4.3	De Koninklijke Marechaussee / 58
4.3.1	Organisatie / 58
4.3.2	Toezicht in de havens / 59
4.3.3	Samenwerking en informatie-uitwisseling / 60
4.4	Gemeenten / 61
4.4.1	Organisatie / 61
4.4.2	Toezicht in de havens / 61
4.4.3	Samenwerking en informatie-uitwisseling / 61
4.5	Omgevingsdiensten / 62
4.5.1	Organisatie / 62
4.5.2	Toezicht in de havens / 62
4.5.3	Samenwerking en informatie-uitwisseling / 62
4.6	Regionaal Informatie- en Expertise Centrum / 63
4.6.1	Organisatie / 63
4.6.2	Samenwerking en informatie-uitwisseling / 63
4.7	De havenbedrijven / 64

4.7.1	Inleiding /	64
4.7.2	Toezicht /	64
4.7.3	Samenwerking en informatie-uitwisseling /	64
4.8	Conclusie /	65
5.	Private partijen /	67
5.1	Inleiding /	67
5.2	Aard en omvang /	67
5.3	Maatregelen tegen criminaliteit /	70
5.4	Contacten met de politie /	72
5.4.1	Meldingsbereidheid /	72
5.4.2	Contacten met de politie /	72
5.5	Conclusie /	73
6.	Conclusies, analyse en beantwoording deelvragen /	75
 Bijlage 1: Bestudeerde bronnen /		
81		
 Bijlage 2: Gesprekspartners /		
85		
 Bijlage 3: Topiclijst /		
87		
 Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap /		
89		
 Uitgaven in de reeks Politiekunde /		
91		

Ten geleide

Onderzoeksteam Pro Facto:

Niko Struiksma (projectleider)

Christian Boxum

Stephan Hollenberg

Nicolette Woestenburg

Projectbegeleiding Politie en Wetenschap

Adriaan Rottenberg

Kees Loef

Procesbegeleider en eerste aanspreekpunt binnen politie

Sander Tulp (DRIO, Team Business Intelligence, Operationeel Specialist B)

Begeleidingscommissie

Wina Hoekstra (District Fryslân, Team Noordwest Fryslân, Operationeel Specialist A)

Radmer de Jong (DRR, Team Opsporing, Operationeel Specialist C)

Martijn Krijnsen (DROS, Team Nodale Oriëntatie, Operationeel Specialist C)

Henriëtte Louwes (Officier van Justitie)

Erna Mezach (DRIO, Sectorleiding, Operationeel Specialist E)

Hielke Praamstra (DRIO, Team Analyse en Onderzoek, Operationeel Specialist B)

Marc Rundervoort (District Fryslân, Sectorleiding, Operationeel Specialist E)

Wendy Scholten (RIEC Noord Nederland, hoofd)

Willem Schutte (DRR, Sectorleiding, Operationeel Specialist D)

Sander Tulp (DRIO, Team Business Intelligence, Operationeel Specialist B)

Leescommissie

Yarin Eski (Vrije Universiteit)

Wim Huisman (Vrije Universiteit)

Marc Rundervoort (politie Noord-Nederland)

Willem Schutte (politie Noord-Nederland)

Toine Spapens (Tilburg University)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

Uit mediaberichtgeving blijkt dat er de laatste jaren incidenten met georganiseerde criminaliteit zijn geweest bij kleinere lucht- en zeehavens. Zo wordt melding gemaakt van drugshandel in de Zeeuwse havens¹, mensensmokkel in de haven van Zeebrugge², twee miljoen euro witgewassen in de haven van Vlissingen³, drugstransport in de haven van Harlingen⁴ en mensensmokkel in de haven van IJmuiden⁵.

In de literatuur komt criminaliteit in havengebieden weinig aan de orde. Eski is daarop een uitzondering, hij beschrijft onveiligheid in havengebieden en stelt dat sprake is van 'security bubbles' waar verschillende soevereine machten een rol spelen en de havenautoriteit de veiligheid beheert.⁶ In de haven van Rotterdam is door Marks⁷ onderzoek gedaan naar nodale oriëntatie in de haven en de daarmee samenhangende netwerkpositie van de politie ten opzichte van andere partners. Over deze netwerkpositie en veiligheidsdenken is wel meer geschreven, door onder meer Boutellier⁸, echter niet in relatie tot de havengebieden. Om die reden wordt hier verder niet op ingegaan.

Aanleiding voor dit onderzoek is de masterthesis voor de Politieacademie van De Jong waarin hij heeft onderzocht in hoeverre sprake zou kunnen zijn van georganiseerde criminaliteit in de zeehaven van Delfzijl en de Eemshaven (gezamenlijk Groningen Seaports). In deze masterthesis wordt gesteld dat het aannemelijk is dat sprake is van vormen van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens.⁹ Een belangrijke aanbeveling van dat onderzoek is dat meer wetenschappelijk onderzoek naar (Nederlandse) zeehavens en georganiseerde criminaliteit op gang komt, omdat er weinig bekend is over wat er daadwerkelijk plaatsvindt. Dit vormde voor Pro Facto en de politie Noord-Nederland aanleiding om hierover een (gehonoreerd) onderzoeksvoorstel in te dienen bij de Politie en Wetenschap.

1 NRC, 15 maart 2016.

2 ANP, 31 mei 2016.

3 Nu.nl, 6 oktober 2016.

4 Financieel Dagblad, 11 juni 2017.

5 Nu.nl, 16 juni 2016 en 21 april 2017.

6 Eski 2011, p. 417-420.

7 Marks e.a. 2012.

8 Boutellier 2007.

9 De Jong 2017.

Er zijn zowel binnen als buiten de politie veel betrokkenen die allemaal een deel (zouden kunnen) kennen van de informatiepuzzel, zoals de Douane, de Koninklijke Marechaussee, het Openbaar Ministerie, de Landelijke Eenheid, de basisteams van de Regionale Eenheden, de Belastingdienst, de gemeenten, de havenmeester en bedrijven, zoals rederijen, vissers en brancheorganisaties. Bij de politie Noord-Nederland bestaat behoefte om de informatiepositie over zeehavens structureel te verbeteren zodat de georganiseerde criminaliteit beter bestreden kan worden.

Pro Facto heeft samen met de politie-eenheid Noord-Nederland een voorstel ingediend bij Politie en Wetenschap om onderzoek te doen naar de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens en naar de informatiepositie van de politie hierover. Dit rapport doet verslag van dit onderzoek.

1.2 Onderzoeksvragen

De centrale onderzoeksvraag luidt:

Wat is de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de vier grootste Noordelijke zeehavens en hoe kan de informatiepositie gericht op een effectieve aanpak daarvan verbeterd worden?

De deelvragen luiden als volgt:

1. Welke actoren binnen en buiten de politie houden zich in de praktijk bezig met de aanpak van de georganiseerde criminaliteit in de vier zeehavens? Zijn dat alle relevante actoren?
2. Welke vormen van georganiseerde criminaliteit doen zich volgens stakeholders binnen en buiten de politie voor in de zeehavens en wat is volgens hen de aard en omvang ervan?
3. Welke informatiebronnen zijn beschikbaar over de havens en op welke manier worden deze ingezet door de politie om de informatiepositie te verbeteren?
4. Hoe komt de politie aan informatie over criminaliteit in het havengebied en hoe vindt informatie-uitwisseling met andere partners plaats?
5. Welke lessen (do's en don'ts) kunnen geleerd worden wat betreft de informatiepositie van de politie?

1.3 Onderzoeksmethoden

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is gebruikgemaakt van een triangulatie van onderzoeksmethoden, bestaande uit literatuurstudie, interviews, kwantitatief onderzoek en observatie van quadriviumcontroles in Harlingen en Lauwersoog.

Literatuurstudie

Het onderzoek is gestart met het verzamelen en bestuderen van de literatuur over georganiseerde criminaliteit in de havengebieden. Eerst is de literatuur die in de master-scriptie van De Jong aan de orde is gekomen bestudeerd. Vervolgens is met behulp van de sneeuwbalmethode meer literatuur verzameld, door verwijzingen in de literatuur maar ook door suggesties van gesprekspartners. Het onderhavige onderzoek is een fenomenestudie en heeft als doel om een beschrijving te geven van de praktijk. De desk-research had daarom als doel om meer inzicht te krijgen in de context en de verschijningsvormen van de georganiseerde criminaliteit in de havengebieden en niet om een uitputtend overzicht van de literatuur weer te geven. Meer algemene literatuur over de politie en veiligheidsdenken is daarom niet aan de orde gekomen.

Interviews

We hebben 57 mensen gesproken binnen en buiten de politie (zie bijlage 2 voor meer informatie hierover). De medewerking aan het onderzoek was optimaal, alle beoogde gesprekspartners wilden meewerken en waren openhartig. Tijdens elk interview is gebruikgemaakt van een topiclijst die telkens is toegesneden op de aard van de gesprekspartner, maar in de kern steeds dezelfde thema's bevat. De ervaringen en observaties van de gesprekspartners zelf stonden centraal tijdens het interview. Een voorbeeld van zo'n topiclijst is opgenomen in bijlage 3.

Het doel van de interviews was dat de geïnterviewden op basis van vertrouwelijkheid hun meningen en ervaringen delen over de verschijningsvormen van georganiseerde criminaliteit in de zeehavens en wat de omvang daarvan is. Daarnaast is ingegaan op de informatie die de desbetreffende partij over georganiseerde criminaliteit heeft of kan hebben, in hoeverre deze informatie binnen en met de politie wordt gedeeld en welke mogelijkheden er voor de politie zijn om de eigen informatiepositie te verbeteren.

Kwantitatief onderzoek

We hebben een uitdraai in Excel gekregen van alle meldingen, incidenten en mutaties die in de periode van 2014 tot en met 2019 in het handhavingssysteem Basisvoorziening Handhaving (BVH) zijn opgenomen in de postcodegebieden van de vier havens. Hierin was alleen het type criminaliteit gecodeerd. De meldingen die een link zouden kunnen hebben met georganiseerde criminaliteit zijn nader onderzocht in BVH op verdere kenmerken van het incident. Daarnaast is informatie bestudeerd die is aangeleverd uit het registratiesysteem van de Koninklijke Marechaussee (Basisregistratie Personen, BRP). Informatie uit SUMM-IT en informantgegevens konden in het kader van dit onderzoek niet bestudeerd worden. Wel is navraag gedaan in hoeverre in deze systemen informatie over georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens beschikbaar is. Over SUMM-IT is gezegd dat geen informatie in de systemen beschikbaar is, voor informantgegevens hebben we geen toestemming gekregen.

Observaties

Tijdens het onderzoek is op verschillende momenten de samenwerking tussen politie en andere organisaties geobserveerd. De politie heeft in 2019 met een aantal partners zogenoemde quadriviumcontroles gehouden in de Noordelijke zeehavens. Dat zijn acties waarbij de politie samen met andere partners zoals de Douane en de Koninklijke Marechaussee op het water en in de havengebieden controles uitvoert. Bij drie van deze controles hebben een of twee leden van ons onderzoeksteam meegelopen en geobserveerd. Tijdens het meelopen met de controleteams was er ruim tijd en gelegenheid om de toezichthouders/handhavers te spreken en te vragen naar hun meningen en ervaringen met de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Ook heeft een lid van het onderzoeksteam een dag meegelopen tijdens een patrouille/surveillance van de Koninklijke Marechaussee in de Eemshaven. Ten slotte is twee keer een lid van het onderzoeksteam aanwezig geweest bij het Tactisch Overleg Zeehavens waar sinds 2019 eens per drie maanden in algemene zin afstemming plaatsvindt tussen politie, Koninklijke Marechaussee, RIEC, Douane, gemeenten en havenmeester over de havengebieden.

Triangulatie

De onderzoeksmethode is in meerdere opzichten een ‘all sources analysis’.¹⁰ De informatie uit de verschillende bronnen die zijn bevraagd, levert een triangulatie (driehoeksmeting) van onderzoeksresultaten op. Dat wil zeggen dat een combinatie van onderzoekstechnieken wordt gebruikt waarvan de resultaten in samenhang zullen worden geanalyseerd. In dit onderzoek is gebruikgemaakt van literatuur en beleidsdocumenten, gegevens uit interviews, politiegegevens en observaties. Het toepassen van verschillende methoden en technieken heeft tot doel de interne validiteit te vergroten. De meerwaarde is de conclusies die uit de ene bron zijn verkregen aan te vullen en te ondersteunen door conclusies uit een andere bron. De informatie uit de verschillende bronnen is in eerste instantie apart geanalyseerd en pas daarna gerelateerd. De methode van triangulatie past bij exploratief onderzoek, waarbij het beeld van de werkelijkheid geleidelijk wordt opgebouwd.

1.4 Juridisch kader voor gegevensuitwisseling en relevant beleid

1.4.1 Gegevensuitwisseling politieorganisaties

De uitwisseling van persoonsgegevens tussen en binnen politieorganisaties is geregeld in de Wet politiegegevens (Wpg).¹¹ Het gaat om de politieorganisaties (Regionale Eenheden van de politie, Landelijke Eenheid en Koninklijke Marechaussee), bijzondere

¹⁰ Maso & Smaling 1998.

¹¹ Een aantal onderwerpen is nader uitgewerkt in het Besluit politiegegevens (Bpg), het Besluit politiegegevens bijzondere opsporingsdiensten en het Besluit politiegegevens buitengewoon opsporingsambtenaren.

opsporingsdiensten en (sinds 1 januari 2019) buitengewoon opsporingsambtenaren.¹² In de Wpg is geregeld dat gegevens slechts mogen worden uitgewisseld als de Wpg of andere wetgeving daar uitdrukkelijk in voorziet, als de verwerking voor dat doel noodzakelijk is en in verhouding staat tot dat doel (beginselen van noodzakelijkheid, rechtmatigheid en doelbinding).¹³ De Wpg onderscheidt een aantal categorieën, de belangrijkste zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 1: Artikelen Wpg over gegevensuitwisseling

Artikel	Strekking/doel	Tijdsduur
Art. 8	Verwerking vanwege uitvoering van de dagelijkse politietaak; vastleggen van handhavings- en onderzoeksbevindingen.	Eén jaar na de datum van de eerste verwerking. Na één jaar: alleen geautomatiseerd vergelijken en analyse.
Art. 9	Gerichte verwerking ten behoeve van een onderzoek, zoals verwerking door de recherche voor een concreet onderzoeksdoel.	Zolang noodzakelijk voor het doel van het onderzoek. Of gedurende een half jaar teneinde te bezien of de gegevens aanleiding geven tot een nieuw onderzoek.
Art. 10	Gerichte verwerking om betrokkenheid van personen bij ernstige bedreigingen van de rechtsorde vast te stellen.	Zolang noodzakelijk voor het verwerkingsdoel. Uiterlijk vijf jaar na de datum van de laatste verwerking.
Art. 12	Verwerking van informantgegevens (door TCI).	Zolang noodzakelijk voor het verwerkingsdoel. Uiterlijk tien jaar na de datum van de laatste verwerking.

Gegevens kunnen van de ene categorie naar de andere categorie worden overgeheveld, als dat nodig is voor het doel (zoals concreet onderzoek of vaststellen betrokkenheid bij ernstige bedreigingen van de rechtstaat). Ook kunnen gegevens uit art. 9 en 10 worden teruggekoppeld naar het niveau van art. 8 ter uitvoering van het politiewerk, zolang dat noodzakelijk is. Gegevens uit art. 12 kunnen geautomatiseerd worden vergeleken met informatie uit art. 8, 9 of 10.

De Wpg verstaat onder gegevensuitwisseling binnen de politie naast de regionale politie en de Landelijke Eenheid ook de Koninklijke Marechaussee. Deze vallen allen onder het Besluit politiegegevens, waarin specifieke regels aangaande de gegevensuitwisseling zijn uitgewerkt. De systematiek van de Wpg gaat uit van een ‘free flow of information’ tussen de politieorganisaties, de bijzondere opsporingsdiensten en buitengewoon opsporingsambtenaren, zodat een effectieve en efficiënte uitvoering van politietaken mogelijk is. Uitgangspunt bij het uitwisselen van informatie uit de catego-

¹² De Wpg biedt verder ruimte om politiegegevens te verstrekken aan derden, zoals de IND en luchtvaartmaatschappijen, art. 4.1 Bpg.

¹³ Art. 3 Wpg.

riëen art. 8 en 9 is ‘ja, tenzij...’; zolang geen sprake is van een weigeringsgrond kunnen gegeven worden uitgewisseld.¹⁴

1.4.2 *Convenanten*

Waar de uitwisseling van gegevens voor politieorganisaties geregeld is in de Wpg en wordt uitgegaan van een ‘free flow of information’, geldt voor de gegevensuitwisseling met andere organisaties dat ook andere wetgeving van toepassing is. Voor gegevensuitwisseling met de Douane moeten bijvoorbeeld ook de regels van het Douanewetboek van de Unie worden nageleefd. Afspraken over de gegevensuitwisseling en samenwerking kunnen worden vastgelegd in een convenant. Daarin kan niet worden afgeweken van de wet, maar een praktische uitwerking van de wettelijke mogelijkheden in het convenant kan de samenwerking en gegevensuitwisseling wel ten goede komen. Hieronder zijn drie voorbeelden opgesomd van convenanten¹⁵ tussen politie en andere organisaties:

- Het convenant ten behoeve van Bestuurlijke en Geïntegreerde Aanpak Georganiseerde Criminaliteit, Bestrijding Handhavingsknelpunten en Bevordering Integriteitsbeoordelingen¹⁶ vormt de basis voor de samenwerking tussen LIEC/RIEC’s en partners.¹⁷ De RIEC’s vormen voor partners een informatieknooppunt voor casuïstiek. Het RIEC stelt integrale handhavingsadviezen op en stemt projectmatig bestuursrechtelijke, strafrechtelijke en fiscale interventies af.
- Het convenant van de Kustwacht zorgt voor samenwerking ten behoeve van een verantwoord gebruik van de Noordzee, veiligheid en toezien op naleving van (inter)nationale wetgeving en verplichtingen. Aangesloten zijn Rijkswaterstaat, politie, Koninklijke Marine, Koninklijke Luchtmacht, Douane, Koninklijke Marechaussee, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en de Inspectie Leefomgeving & Transport. Onderdeel is een Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) dat verantwoordelijk is voor de informatiepositie van de Kustwacht.
- De Samenwerkingsovereenkomst Zuidwest (SOZ) is een overeenkomst tussen OM, politie, Koninklijke Marechaussee en Douane in de havens van Vlissingen/Borsele, Terneuzen en Moerdijk. De SOZ kwam tot stand op initiatief van de burgemeesters van Goes en Middelburg in 2015.

14 Voor de bijzondere opsporingsdiensten en de buitengewoon opsporingsambtenaren geldt dat zij hun gegevens niet uit hoeven te wisselen indien dit noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de taak die hen in de wet is gegeven. Art. 4 Besluit politiegegevens bijzondere opsporingsdiensten en art. 4 Besluit politiegegevens buitengewoon opsporingsambtenaren.

15 De begrippen convenant en samenwerkingsovereenkomst worden in de praktijk afgewisseld. Een convenant is in principe een overeenkomst waarbij zowel private als publieke partijen betrokken zijn. Een samenwerkingsovereenkomst kan ook louter tussen publieke of private partijen zijn afgesproken. Elk convenant is ook een samenwerkingsovereenkomst.

16 Ondertekend september 2014.

17 Convenantpartners zijn landelijke partners zoals politie, Douane en Koninklijke Marechaussee en lokale partners zoals gemeenten en lokale belastingkantoren.

1.4.3 *Dreigingsbeeld en beleid over zeehavens en georganiseerde criminaliteit*

Vierjaarlijks stelt de politie in opdracht van het College van procureurs-generaal een nationaal dreigingsbeeld op ten behoeve van de bestrijding van de georganiseerde criminaliteit.¹⁸ Dit nationaal dreigingsbeeld levert een bijdrage aan het beleidsprogramma van de Minister, die eveneens vierjaarlijks de hoofdlijnen van het beleid op dit gebied vaststelt. Het laatste nationale dreigingsbeeld is vastgesteld in 2017.¹⁹ In het document wordt de huidige stand van zaken van criminele verschijnselen beschreven en wordt daarnaast ingegaan op maatschappelijke factoren die op criminele verschijnselen van invloed (kunnen) zijn. In dit rapport worden onder meer logistieke knooppunten zoals de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen genoemd als toegangspoort tot Europa, onder meer door cocaïne via deze havens binnen te smokkelen. Zeehavens in de rest van Nederland, waaronder de Noordelijke zeehavens, worden in het rapport niet genoemd. Aan mensensmokkel en illegale handel in vuurwapens worden hoofdstukken gewijd, maar niet in relatie tot zeehavens.

In de *Uitwerking Veiligheidsagenda 2019-2022*, het beleidsprogramma van de Minister van J&V (in samenspraak met het College van procureurs-generaal en de regioburgemeesters), wordt eveneens aandacht besteed aan georganiseerde criminaliteit en ondermijning, maar ook hier blijven de regionale zeehavens onbesproken.²⁰

In de Politiewet is opgenomen dat de burgemeesters en de hoofdofficier van justitie ook op regionaal niveau een veiligheidsplan dienen op te stellen. In het *Regionaal Beleidsplan Veiligheid Noord-Nederland 2015-2018*²¹ en het daaropvolgende plan voor 2019 wordt net als in het nationale veiligheidsplan geen aandacht besteed en prioriteit gegeven aan georganiseerde criminaliteit die zich voor zou kunnen doen in de havens.

1.5 *Afbakening*

Dit onderzoek gaat in op georganiseerde criminaliteit. De definitie van georganiseerde criminaliteit zoals die door de onderzoeksgroep Fijnaut wordt gebruikt (1996) luidt:

*‘Er is sprake van georganiseerde criminaliteit indien groepen die primair gericht zijn op illegaal gewin systematisch misdaden plegen met ernstige gevolgen voor de samenleving, en in staat zijn om deze misdaden op betrekkelijk effectieve wijze af te schermen.’*²²

18 Ingevolge het Besluit beheer politie.

19 Boerman e.a. 2017.

20 Uitwerking Veiligheidsagenda 2019-2022.

21 Regionaal beleidsplan Noord-Nederland 2015-2018.

22 Fijnaut e.a. 1996.

Er zijn echter ook andere definities denkbaar. Vanwege de aard van dit onderzoek, namelijk een fenomeenstudie naar de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit, hebben we het onderzoek niet strikt afgebakend. Doel van het onderzoek is om zoveel mogelijk signalen van georganiseerde criminaliteit uit de zeehavens te inventariseren. In dit onderzoek wordt voorts zowel gekeken naar georganiseerde criminaliteit op het water als in de havengebieden (op de kade). Deze afbakening heeft tot gevolg dat ook vormen van organisatiecriminaliteit aan de orde kunnen komen. Daarvan is sprake indien (Fijnaut 1996) 'leden van een legale organisatie participeren in het plegen van strafbare feiten zonder dat de organisatie als zodanig functioneert als een criminele organisatie'.²³

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit in de zeehavens, in dit hoofdstuk zullen we ingaan op de onderzochte haven, kwetsbaarheden, criminogene factoren en concrete signalen in de havens. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 over de uitdagingen voor de politie bij het opbouwen van een informatiepositie. Hoofdstuk 4 beschrijft de samenwerking en informatie-uitwisseling met veiligheidspartners en in hoofdstuk 5 gaan we in op de samenwerking met private partijen in de havengebieden. Hoofdstuk 6 bevat de conclusies.

²³ Fijnaut e.a. 1996.

2. **Georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens**

2.1 **Inleiding**

Een van de doelen van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de vier grotere zeehavens binnen de eenheid Noord-Nederland, met als doel het verbeteren van de informatiepositie van politie en stakeholders.

Alvorens in te gaan op wat bekend is over de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit zal dit hoofdstuk eerst enige relevante achtergrondinformatie geven. Daartoe worden in paragraaf 2.2 eerst de onderzochte havens beschreven. Vervolgens wordt in paragraaf 2.3 ingegaan op een aantal criminogene factoren die deze havens aantrekkelijk kunnen maken voor (bepaalde vormen van) criminaliteit. Vervolgens wordt in paragraaf 2.4 een aantal kwetsbaarheden beschreven die betrekking hebben op de verschillende vormen van vaart. Op grond van de criminogene factoren en literatuuronderzoek wordt in paragraaf 2.5 een aantal vormen van criminaliteit genoemd die in zeehavens kunnen voorkomen.

Nadat de relevante context uiteen is gezet zal in paragrafen 2.6 en 2.7 worden beschreven welke objectieve en subjectieve informatie over de aanwezige georganiseerde criminaliteit in de onderzochte zeehavens dit onderzoek heeft opgeleverd.

2.2 **Onderzochte havens**

2.2.1 ***De vier havens***

De Regionale Eenheid Noord-Nederland van de politie heeft vier zeehavens binnen haar grenzen. Dit zijn de havens van Harlingen, Lauwersoog, Delfzijl en de Eemshaven. Dit zijn in dit rapport de objecten van onderzoek. Hieronder worden de havens kort beschreven, inclusief een aantal specifieke karakteristieken.

2.2.2 ***Lauwersoog***

De haven van Lauwersoog is primair een vissershaven en ligt aan de rand van de provincie Groningen, op de grens met de provincie Friesland. Vanuit de haven vertrekt de

veerboot naar Schiermonnikoog. Achter de zeehaven bevindt zich een jachthaven die ook toegang biedt tot de Waddenzee. Aan het aangrenzende Lauwersmeer bevindt zich nog een aantal jachthavens die toegang hebben tot de Waddenzee.

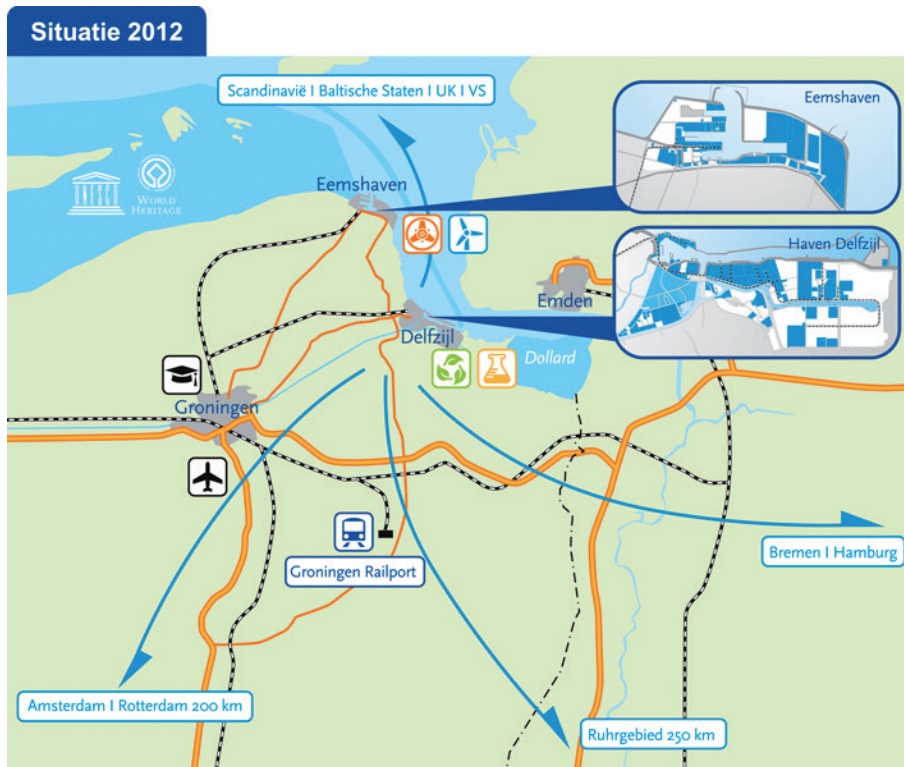
De haven van Lauwersoog valt onder het werkgebied van de Regionale Eenheid en de Landelijke Eenheid die vanuit het bureau in Delfzijl opereren. Het politiebureau in de haven van Lauwersoog is medio 2014 gesloten waardoor de politie meer op afstand is komen te staan. Deze fysieke afstand wordt zowel binnen als buiten de politie als grote belemmering ervaren om zicht te krijgen en te houden op wat er zich in de haven afspeelt. Door respondenten van alle organisaties wordt met name de haven van Lauwersoog als blinde vlek beschouwd.

In de haven van Lauwersoog is slechts in beperkte mate politie aanwezig vanwege de geïsoleerde ligging van deze haven. De organisaties opereren vanuit politiebureaus die verder weg gelegen zijn en de ligging op het grensgebied tussen district Groningen en Friesland zorgt ervoor dat beide districten een gedeelte van het toezicht op zich nemen.

2.2.3 *Groningen Seaports*

De Eemshaven en de haven van Delfzijl vormen samen Groningen Seaports (GSP). Het betreft een gemeenschappelijke regeling tussen de gemeenten Delfzijl en het Hogeland en de provincie Groningen.

De Eemshaven is een overslaghaven in de provincie Groningen en de grootste zeehaven van Noord-Nederland. In het havengebied bevinden zich grote energiecentrales, zoals de RWE Centrale, een olieterminal, een Google datacenter en het grootste windmolenpark van Nederland. In het Eemshavengebied hebben zich de afgelopen twintig jaar steeds meer bedrijven gevestigd en ook de komende jaren zal de haven nog te maken krijgen met groei. De Eemshaven bestaat uit drie grote havens – de Beatrixhaven, Julianahaven en Wilhelminahaven – en de kleinere Emmahaven voor middelgrote schepen. Ook bevindt zich in de Eemshaven een veerverbinding met het Duitse Waddeneiland Borkum.

Figuur 2.1: Havens van Groningen Seaports (Eemshaven en Delfzijl)²⁴

De haven van Delfzijl is een industriehaven met veelal chemische industrie. De haven bestaat uit een buiten- en binnenhaven. De Handelshaven is het logistieke hart van het havengebied, ligt vlak naast het oude centrum van Delfzijl en is een jachthaven. Het oostelijke deel van de haven is bestemd voor de beroepsvaart, het westelijke deel van de haven wordt gebruikt voor de pleziervaart. Aan de zuidzijde van het Zeehavenkanaal liggen diverse laad- en losfaciliteiten ten behoeve van de overslag van chemische producten of grondstoffen voor de chemische industrie. De Zeesluizen verbinden de buitenhaven met de binnenhaven. De binnenhaven bestaat uit twee havens. Aan de ene kant de oostelijk gelegen Oosterhornhaven, een industriële haven. Aan de zuidwestzijde ligt de Farmsumerhaven, gelegen in het aangrenzende dorp Farmsum, die met name gebruikt wordt als tijdelijke ligplaats voor wachtende binnenvaartschepen.

De Regionale Eenheid en Landelijke Eenheid werken beide vanuit het bureau in Delfzijl en bedienen daarmee de havens de Eemshaven en de haven van Delfzijl. De Ko-

²⁴ Figuur ontleend aan Havenvisie GSP 2030.

ninklijke Marechaussee en de Douane zijn gezamenlijk gevestigd in de Eemshaven en voeren gezamenlijk controles uit; de Koninklijke Marechaussee op het gebied van passagierscontrole en de Douane op het gebied van goederen. Het toezicht door beheerder GSP en de havenmeester vindt hoofdzakelijk plaats via cameratoezicht vanuit Delfzijl. De Koninklijke Marechaussee en de Douane zijn 24/7 operationeel. Voor beide organisaties geldt dat hun werkgebied groot is. De Landelijke Eenheid vaart bijna dagelijks vanuit Delfzijl met politiebotten naar de Eemshaven.

De informatiepositie van de regionale politie in Delfzijl en de Eemshaven is op dit moment beperkt, met name doordat de regionale politie zelf nauwelijks in de havengebieden te vinden is. Het afgelopen jaar is met name geïnvesteerd in het opzetten van meer overleg met de samenwerkingspartners die wel in de havengebieden komen. Gestart is met een Regionaal Tactisch Overleg Zeehavens waar eens per drie maanden in algemene zin afstemming plaatsvindt tussen politie, Koninklijke Marechaussee, RIEC, Douane, gemeenten en havenmeester over de havengebieden. Daarnaast vindt op regelmatige basis overleg plaats tussen de Regionale Eenheid, Landelijke Eenheid en Koninklijke Marechaussee, die alle drie gesitueerd zijn in Delfzijl. Door de korte lijnen krijgt de regionale politie nu wel informatie binnen. Voor alle drie partijen geldt echter dat deze sinds 2019 een nieuwe wijkagent hebben die het netwerk nog moet opbouwen.

2.2.4 *Harlingen*

De haven van Harlingen is een regionale haven en de belangrijkste haven van de provincie Friesland. De haven vormt een logistiek knooppunt en biedt passagiersverbindingen met Vlieland en Terschelling. De haven kent zowel industrie als visserij. De havendienst is lange tijd onderdeel geweest van de gemeente Harlingen. Sinds 2018 is de dienst verzelfstandigd en opgegaan in de Port of Harlingen NV die verantwoordelijk is voor het beheer, exploitatie en economische ontwikkeling van de haven. De gemeente Harlingen is enig aandeelhouder van de havendienst.

De Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid, die zich met water bezighoudt, is samen met basisteam Noordwest Fryslân gevestigd in het bureau dat op ongeveer twee minuten rijden van de haven ligt. De samenwerking, de contacten en de informatie-uitwisseling tussen het basisteam en de Landelijke Eenheid verlopen naar tevredenheid. Het feit dat het basisteam en de Landelijke Eenheid vanuit hetzelfde bureau opereren versterkt die samenwerking. Het zorgt voor korte lijnen en laagdrempelig en informeel contact. Zowel de Landelijke Eenheid als het basisteam komen regelmatig in het havengebied om te surveilleren, maar ook om contacten te leggen en te onderhouden met ondernemers. Naast de politie is ook de Koninklijke Marechaussee en de Douane aanwezig in het havengebied in Harlingen om controles uit te voeren in het kader van het grenstoezicht.

Medewerkers van het havenbedrijf hebben nauwe contacten met politie van zowel de landelijke als de Regionale Eenheid. Er zijn afspraken gemaakt over het delen van signalen. Afspraak is dat als gehandeld wordt naar aanleiding van een signaal, dit ook aan de signalerende partij wordt teruggekoppeld omdat daarmee de motivatie om signalen te blijven melden wordt versterkt. Door het havenbedrijf wordt bij bedrijven en ondernemers in het havengebied aangedrongen om signalen te melden. Dit gebeurt tot dusverre sporadisch. Bedoeling is dat hiermee een solide netwerk van partners in en rond de haven wordt gecreëerd. Er wordt aan gedacht om via het havenbedrijf mensen bewust te maken van signalen waarop zij kunnen letten, bijvoorbeeld via een training of een signaallijst met aandachtspunten.

2.3 Criminogene factoren in de havens

2.3.1 *Inleiding*

Uit criminogene factoren kunnen mogelijkheden voor criminaliteit worden afgeleid. Onder criminogene factoren worden kenmerken en omstandigheden verstaan van mensen en hun omgeving die bijdragen aan het plegen en mogelijk maken van delicten. In deze paragraaf is op basis van de gesprekken binnen en buiten de politie weergegeven welke criminogene factoren in de vier Noordelijke zeehavens aanwezig zijn.

2.3.2 *Afwezigheid van toezicht*

Het gebrek aan toezicht is een belangrijke factor die het voor criminelen interessant kan maken om actief te zijn in havengebieden. Hierop gaan we later nader in. Alle organisaties en instanties die actief zijn in de Noordelijke zeehavens en die bij dit onderzoek zijn betrokken hebben te maken met beperkte capaciteit. Dat betekent dat keuzes gemaakt moeten worden. De Noordelijke zeehavens hebben weinig prioriteit en het toezicht is daardoor beperkt. Vijf tot tien jaar geleden waren er al vermoedens van georganiseerde criminaliteit in de haven van Lauwersoog. Illustratief is een door een gesprekspartner genoemd voorbeeld waarbij de Koninklijke Marechaussee met camera-toezicht zicht wilde krijgen op auto's die 's nachts in het havengebied kwamen, maar de actie gestaakt is omdat het niet direct tot resultaat leidde en vanwege de kosten die eraan verbonden waren.

2.3.3 *Openbare karakter van de zeehavens*

In tegenstelling tot bijvoorbeeld de havengebieden van Rotterdam en Amsterdam, zijn de Noordelijke havengebieden vrij toegankelijk; iedereen kan dag en nacht de haven in en uit varen en rijden wat controle voor gemeente en politieorganisaties moeilijker maakt. In de meeste gevallen is het de gemeente die het openbare karakter van de zeehavens zoveel mogelijk faciliteert. Een gesprekspartner zegt over de haven van Harlingen: 'Bewoners van de gemeente vinden het leuk om aan het einde van de dag een

rondje te rijden door de haven, over het water uit te kijken.’ Argument is in de meeste gevallen dat het gaat om openbaar terrein, dat vrij toegankelijk moet zijn voor het publiek. Het is van oudsher gegroeid dat de haven een plek van de hele gemeente is.

De openbaarheid van de zeehavens is door verschillende gesprekspartners als kwetsbaarheid aangewezen, die mogelijk gelegenheid biedt tot criminaliteit. Ook noemen gesprekspartners, zowel bij de politie, ketenpartners en private partijen, in Delfzijl en de Eemshaven dat het type zeehaven gezien de bedrijvigheid zoals chemie- en energiecentrales gevaren (bijvoorbeeld met betrekking tot de brandveiligheid) met zich meebrengt voor bezoekers, waar deze bezoekers zich niet altijd bewust van zijn. De openbaarheid van de havens is in Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven verschillende malen een gesprekspunt geweest, maar heeft niet tot het afsluiten van delen van de haven geleid. In de Eemshaven is momenteel een gesprek gaande tussen de verschillende bedrijven, om door tussenkomst van een beveiligingsbedrijf de Westlob af te sluiten. Hierover zijn gesprekken gaande met de gemeente en met de politie.

Natuurlijke omstandigheden

Een gesprekspartner binnen de politie vertelt dat de natuurlijke omstandigheden Lauwersoog tot een aantrekkelijke haven maken voor criminelen. Tijdens hoog water kan een bootje tot dicht bij de zeedijk komen om spullen over te laden in een auto. Het is vervolgens relatief eenvoudig om ongezien te verdwijnen in het achterland van Groningen en Friesland. Het is voor de politie in zo’n geval lastig om op tijd in te grijpen omdat de politie niet meer standaard in het gebied aanwezig is. Op het moment dat een melding wordt opgevolgd, is de boot alweer weg.

Ook private partijen benoemen dat de afgelegen ligging van bijvoorbeeld de Eemshaven, gecombineerd met het weinige toezicht, mogelijk criminaliteit aantrekt. Daarnaast geven ze aan dat de bootverbinding met Borkum een risico inhoudt, zeker gecombineerd met de nieuwe treinverbinding naar Groningen, waardoor mensen makkelijker in de Eemshaven kunnen komen.

In alle havens, behalve Lauwersoog, beschikt de havenmeester over camera’s in het gebied. Deze zijn vooral gericht op het water en op de kades. Verder zijn de kades in de havens van Harlingen, Eemshaven en Delfzijl onderhavig aan het ISPS-regime (zie voor een toelichting over ISPS het kader in paragraaf 2.4.2). Vanwege de ISPS-code moeten tijdens het laden en lossen van zeeschepen (boven een bepaalde omvang) de kades wel afgesloten worden, maar buiten het laden en lossen is een groot deel nog steeds open voor publiek.

2.3.4 *Type goederen*

Door private partijen is over de Eemshaven en de haven van Delfzijl gezegd dat criminelen mogelijk minder geïnteresseerd zouden zijn in deze havens vanwege het type goederen dat vervoerd wordt. De havens zijn met name gericht op bulkgoederen, chemie en energie. Volgens gesprekspartners is bijvoorbeeld drugssmokkel aannemelijker in een haven waar meer containervracht voorkomt. Dit wordt onderbouwd door onderzoek van Griffith en Jenks naar drugs- en wapensmokkel, waaruit blijkt dat bij de onderzochte schepen met bulkgoederen op slechts 6% drugs of wapens werden gevonden. Ter vergelijking: voor containerschepen geldt een percentage van 25% en voor stukgoed 39,8%.²⁵ Deze criminogene factor geeft dus aan dat in deze twee havens drugs- en wapensmokkel minder voor de hand zou liggen.

2.4 *Kwetsbaarheden in de zeevaart*

2.4.1 *Inleiding*

De zeevaart wordt doorgaans in drie categorieën verdeeld: de beroepsvaart, de visserij en de pleziervaart. Hieronder worden specifieke kwetsbaarheden per vaartsoort besproken.

2.4.2 *Beroepsvaart*

De beroepsvaart is het best in beeld bij de autoriteiten. Schepen melden zich in het kader van ISPS bij de havenmeester met informatie over het schip, bij de Koninklijke Marechaussee met informatie over passagiers en de Douane controleert steekproefgewijs op basis van een risicoanalyse de goederen aan boord. De gezagvoerder van een schip in de beroepsvaart is verplicht vooraf te melden waar het schip vandaan komt, wat het schip vervoert en wie de bemanning is. De informatie wordt digitaal aangeleverd, waardoor de juiste informatie rechtstreeks naar de juiste instantie gaat. De lijst met bemanningsleden wordt geautomatiseerd door de Koninklijke Marechaussee gecontroleerd; er gaat een signaal af op het moment dat een bepaald bemanningslid bijvoorbeeld ergens voor gezocht wordt of nog een boete heeft openstaan. De Koninklijke Marechaussee kan aan de hand van die melding gericht tot actie overgaan en dat gebeurt in de praktijk ook, aldus onze gesprekspartners. Bemanningsleden van buiten de EU, moeten zich altijd melden bij de balie van de Koninklijke Marechaussee.

25 Griffith & Jenks 2012. Onderzoek van een dataset met 2500 schepen. Het percentage genoemd in de tekst moet als volgt gelezen worden; 6% van de 2500 schepen.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-code)

Sinds 2004 moeten in het kader van antiterrorismewetgeving de kades van de terminals waar zeeschepen van boven een bepaald tonnage aanleggen afgesloten en beveiligd worden. Tijdens het laden en lossen van dergelijke schepen, dient het hek gesloten te zijn. Tevens moet per terminal een Port Facility Security Officer (PFSO) worden aangesteld. Dit is een functionaris die zorgdraagt voor de beveiliging van de terminal. Elke onderneming heeft een van de eigen medewerkers aangesteld als PFSO. Dit is een reguliere medewerker van het bedrijf die daarnaast is opgeleid als PFSO.

Verder dienen onder de ISPS-code zogenaamde Port Security Officers (PSO) aangesteld te worden. De havenmeester is via de burgemeester gemandateerd als PSO en is in dat kader verantwoordelijk voor toezicht op naleving van de havenbeheersverordening en veiligheid in bredere zin. De PSO kan alle veiligheidsplannen van de terminals inzien en om die reden wordt de PSO gescreend.

De ISPS-code regelt dat op zeeschepen een daartoe opgeleide Ship Security Officer (SSO) aanwezig is, dat het schip een installatie heeft om alarm te slaan op zee als het schip gekaapt wordt en dat er een zoekplan is bij verstekelingen. Aan wal zijn de terminals verantwoordelijk voor toegangscontrole. Voordat een schip een haven bezoekt, wordt een pre-arrival formulier ingevuld. Deze wordt beoordeeld door de Port Security Officer (PSO).

De Douane voert controles uit op de goederen van de beroepsvaart. Deze controles worden uitgevoerd op basis van risicoanalyses en ingepland aan de hand van de *Estimated Time of Arrival* (ETA) die vooraf door de gezagvoerder wordt aangeleverd. Met een marge van dertig minuten moet worden aangegeven hoe laat het schip in de haven zal arriveren, zodat de Douane controle kan uitvoeren. Uit een interview blijkt dat bijna de helft van de schepen in de Eemshaven/Delfzijl zich niet aan deze ETA houdt. Daar staat echter geen sanctie op. GSP streeft ernaar dit percentage te verhogen naar 90%.

Zoals in het hier bovenstaande kader over ISPS al werd vermeld geldt voor de aanstelling van de PFSO geen wettelijke screeningsprocedure, terwijl de beveiliging van de terminals volledig in handen is van deze functionaris. Hij of zij bepaalt wie er wel en wie er niet het terrein op mag. De manier waarop deze functie geregeld is, houdt een kwetsbaarheid in.

2.4.3 Visserij

Diverse instanties hebben een rol bij het toezicht op de visserij, onder meer de Koninklijke Marechaussee (bij verstekelingen), de Douane (goederen), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA, kwaliteit van de goederen) en de Inspectie SZW (ar-

beidsuitbuiting). Ze hebben allen maar beperkt zicht op de visserij. Voor de visserij geldt namelijk geen meldplicht. Wel dienen viskotters verplicht zichtbaar te zijn via een *Automatic Identification System* (AIS). Een AIS verzendt informatie over de scheepsnaam, de radioroepnaam, het soort vaartuig, de positie, koers en snelheid. Een AIS kan echter uitgeschakeld worden zodat het schip letterlijk en figuurlijk uit het zicht verdwijnt. Hoewel dit verboden is, gaan vissersboten in sommige gevallen ver de zee op waardoor het directe zicht van de Kustwacht wegvalt. Gesprekspartners benoemen dat vissersschepen vervolgens ongemerkt met een verboden lading de haven weer kunnen binnenvaren.

De laatste jaren ziet de Koninklijke Marechaussee tijdens controles veel buitenlanders aan boord van Nederlandse vissersschepen. Het gaat dan met name om bemanningsleden uit de Baltische staten en het Oostblok. Omdat het EU-lidstaten zijn kunnen zij zonder verplichte controle aan land komen. Voor hen geldt geen meldplicht. Er is dus geen zicht op wie dit zijn. De Koninklijke Marechaussee voert steekproefgewijs controles uit op bemanningsleden van viskotters, maar in veel gevallen komen deze schepen 's nachts de haven binnen. Als de havenmeester melding doet bij de Koninklijke Marechaussee van een viskotter die 's nachts binnenvaart is men niet altijd op tijd om de bemanning te controleren. De Koninklijke Marechaussee heeft 's nachts bijvoorbeeld maar één patrouilleboot beschikbaar voor de hele Groningse kustlijn.

Een geïnterviewde politiemedewerker vertelt over een voorval dat zij meemaakte rondom een grote politiecontrole in een van de vier onderzochte havens:

‘De visserijvloot vaart doorgaans allemaal op dezelfde dagen en rond hetzelfde tijdstip uit. Maar op de dag dat wij een politiecontrole hielden in de haven bleef de volledige vloot opeens binnen liggen. Dat is natuurlijk vreemd, maar je kan vinger er niet achter krijgen wat het is.’

2.4.4 Pleziervaart

Uit gesprekken met de politie blijkt dat er weinig zicht is op de pleziervaart, de bruine vloot²⁶ en de zeiljachten. Dit vormt daarom voor criminelen een aantrekkelijke manier om goederen of mensen te smokkelen. Zeiljachten hoeven in tegenstelling tot de beroepsvaart en visserskotters geen AIS-responder aan boord te hebben waarmee de locatie van het schip kan worden bepaald. Daarnaast is er slechts beperkte controle op zeiljachten, met name op drukke zomerse dagen. Voor de pleziervaart geldt bovendien in tegenstelling tot de beroepsvaart geen meldplicht bij de Koninklijke Marechaussee, omdat geen sprake is van een grenspassage. Zeiljachten varen doorgaans vanuit een Nederlandse haven de zee op – bijvoorbeeld richting de Waddeneilanden – en keren vervolgens weer in een Nederlandse haven terug. Gesprekspartners benoemen dat het

26 De bruine vloot is de professionele passagiersvaart (chartervaart) met traditionele zeilschepen.

ontbreken van controlemogelijkheden voor criminelen mogelijkheden biedt om via de pleziervaart smokkelwaar naar het vaste land te vervoeren.

Contacten met lokale bootverhuurbedrijven

De Landelijke Eenheid en de Koninklijke Marechaussee hebben in Friesland alle verhuurbedrijven van zeilschepen bezocht. Daar is verteld over de wijze waarop criminelen gebruikmaken van gehuurde zeilschepen voor bijvoorbeeld mensen- of drugs-smokkel. De verhuurbedrijven is gevraagd om een melding te doen bij de politie wanneer zij verdachte of ongewone zaken opmerken. Daarbij is tevens verteld waarop gelet kan worden zoals het op zeer korte termijn willen huren van een zeilboot, wanneer een zeilboot wordt gehuurd om richting Engeland te varen, het aantal personen waarvoor de boot wordt gehuurd, de vraag om extra reddingsvesten etc. Uit de rondgang van de politieorganisaties langs de verhuurbedrijven blijkt dat zij bereid zijn om hieraan mee te werken. Weinig zeilboten die verhuurd worden hebben bovendien een track-and-tracesysteem. Daarom is tevens geadviseerd om dit aan te schaffen.

Om zicht te krijgen op personen die met de pleziervaart vervoerd worden is de Koninklijke Marechaussee mede afhankelijk van de havenmeesters, ook die van de Waddeneilanden. In de praktijk wordt niet in alle gevallen melding gemaakt van binnenkomende schepen, ook niet indien deze meldingsplichtig zijn als er personen van buiten de EU aan boord zijn.

Een politieagent vertelt over de complexiteit van controles op vaartuigen:

‘Het is door de omvang lastig om naar verboden goederen te zoeken op grote zeeschepen. Zeilboten zijn ook lastig te controleren. De politie mag niet zomaar in het ruim kijken omdat dit gedeelte wettelijk wordt aangemerkt als woning. Criminelen weten dat en kunnen daar goederen verstoppen die moeilijk gepakt kunnen worden. De politie heeft daarom informatie nodig om gericht te kunnen zoeken.’

2.5 Vormen van criminaliteit in de zeehavens

Uit literatuuronderzoek is gebleken dat maar weinig onderzoek is gedaan naar de daadwerkelijke aard en omvang van georganiseerde criminaliteit in specifieke zeehavens. Om toch een eerste beeld te kunnen vormen is gebruikgemaakt van het onderzoek door Eski. In een algemene uiteenzetting, niet specifiek gericht op een bepaalde haven, onderscheidt hij vijf vormen van criminaliteit die zich in havens zouden kunnen voordoen.²⁷

- Terrorisme, waarbij kan worden gedacht aan aanslagen op schepen met explosieve of nucleaire lading.

²⁷ Eski 2011, p. 417-420.

- Drugssmokkel, waarbij handelaren een voorkeur hebben voor grotere havens vanwege de lagere pakkans en commerciële handelsroutes volgen om daarmee te kunnen samenvallen. Ook het verlagen van drempels voor de commerciële handel zoals minder controles, spelen drugsmokkelaars in de kaart.
- Mensenhandel, waarbij mensen worden gesmokkeld in containers. Net als bij drugssmokkel worden de havens door criminelen gezien als zwakke punten in het beveiligingsnetwerk. Er kan ook overlap met drugssmokkel ontstaan als verstekelingen met onvoldoende geld voor een overtocht worden gedwongen mee te helpen aan de smokkel van drugs door dezelfde criminele organisatie.
- Vervuiling. Dit kan de vorm aannemen van het dumpen van afval in het water of het gevaar van ongelukken met schepen die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoeren.
- Corruptie. Dit is een indirecte variant die andere vormen van criminaliteit faciliteert. Corruptie vindt overigens niet alleen plaats onder de zogenaamde ‘lagere’ rangen, ook hooggeplaatste functionarissen kunnen er gevoelig voor zijn.

Er is geen literatuur beschikbaar die specifiek ingaat op de Noordelijke zeehavens. Wel is een scriptie van de Politieacademie, door De Jong, beschikbaar. Hij onderscheidt diverse vormen van criminaliteit die op basis van literatuuronderzoek en gesprekken in de haven van GSP en vergelijkbare havens zouden kunnen voorkomen. Hij heeft deze vormen ingedeeld aan de hand van de mate van aannemelijkheid dat ze voorkomen.²⁸ Zie hiervoor de onderstaande tabel.

Tabel 2: Mate van waarschijnlijkheid van vormen van criminaliteit

mate van aannemelijkheid voor GSP	vorm van georganiseerde criminaliteit			
	Indirect	Milieu	Vermogen	Smokkel
Meest aannemelijk	Cybercrime, indirecte fraude	Illegale visserij		Drugssmokkel, mensen-smokkel
Meer aannemelijk		Smokkel van (elektronisch) afval, wildlife		
Aannemelijk	Private corruptie (bedrijfsleven)	Blenden	Diefstal van (edel)metaal, witwassen	
Minder aannemelijk	Publieke corruptie (overheids-functionarissen)	Houtsmokkel		Smokkel van voertuigen

Met betrekking tot de door De Jong genoemde milieucriminaliteit moet worden opgemerkt dat het bij die vorm van criminaliteit vaak gaat om organisatiecriminaliteit. Deze vorm van criminaliteit moet worden onderscheiden van georganiseerde criminaliteit. Bij organisatiecriminaliteit gaat het om een onderneming die zich naast de regu-

28 De Jong 2017, p. 4.

liere bedrijfsvoering tevens (deels) inlaat met criminele activiteiten. Een voorbeeld van milieucriminaliteit is een bedrijf dat op een zo goedkoop mogelijke manier van afval wil afkomen. Een ander voorbeeld zijn vissers die kleine hoeveelheden vis op de zwarte markt verkopen. Bij georganiseerde criminaliteit gaat het om een samenwerkingsverband met een crimineel oogmerk. Het plegen van misdrijven vormt in dat geval de basis van de activiteiten.

2.6 Georganiseerde criminaliteit in de vier havens

2.6.1 *Inleiding*

Uit onderzoek van Marks uit 2012 naar samenwerking in de Rotterdamse haven blijkt dat het opbouwen van een strategische informatiepositie een noodzakelijke voorwaarde is voor de aanpak van de georganiseerde criminaliteit in de zeehavens. Dit kan volgens Marks aan de hand van het vergaren van zachte (subjectieve) en harde (objectieve) informatie.²⁹ Door informatie uit databases van verschillende handhavende instanties met elkaar te combineren kunnen kwetsbaarheden en kansen in de veiligheidsketen worden opgespoord. Tevens kunnen risicoprofielen worden opgesteld aan de hand waarvan informatiegestuurde opsporing kan plaatsvinden.³⁰ Daarvoor is het noodzakelijk dat de vergaarde informatie van voldoende kwaliteit is, dat duidelijk is bij welke partner welke informatie beschikbaar is en dat alle partners bereid en bevoegd zijn om de benodigde informatie onderling te delen.³¹ Of deze informatie over de Noordelijke zeehavens beschikbaar is wordt in deze paragraaf besproken.

2.6.2 *Kwantitatieve informatie*

Bij de politie blijkt een zeer beperkte hoeveelheid kwantitatieve informatie beschikbaar over de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. In het zoekstelsel BlueView (waarin informatie uit de handhavingssystemen van de politie en de Koninklijke Marechaussee is verzameld over de regio's heen) en in het researchstelsel SUMM-IT ('art. 9-gegevens'³²) zit, zo wordt ons verzekerd door iedereen die het weten kan, geen specifieke casus over de Noordelijke zeehavens. In het handhavingssysteem BVH (gegevens verzameld tijdens de dagelijkse politietaak, 'art. 8-gegevens') is wel een behoorlijk aantal mutaties opgenomen. Wanneer bijvoorbeeld gezocht wordt op de postcodegebieden waarin de zeehavens liggen, betrof het in de afgelopen vijf jaar meer dan 5.300 mutaties over diverse onderwerpen, maar na het scannen van al deze mutaties bleken deze in veruit de meeste gevallen geen betrekking te hebben op georganiseerde criminaliteit. Bij alle mutaties is namelijk gekeken of de omschrijving ervan op

29 Marks e.a. 2012, p. 24.

30 Marks e.a. 2012, p. 24; Bekkers, Van Sluis & Sliep 2006, p. 112.

31 Bekkers, Van Sluis & Sliep 2006, p. 112.

32 Art. 9 Wpg: politiegegevens kunnen gericht worden verwerkt ten behoeve van een onderzoek met het oog op de handhaving van de rechtsorde in een bepaald geval.

enige wijze hierop zou kunnen duiden. Bij een aantal meldingen zou dat wel het geval kunnen zijn, namelijk bij meldingen over het aantreffen van drugs zonder verdachte (16x), explosieven (28x), afval drugslab (1x), afvaltransport (45x), cybercrime (6x), flora en fauna (11x), mensenhandel (4x), mensensmokkel (1x), milieucriminaliteit (15x), transport gevaarlijke stoffen over zee (17x) en over de weg (7x) en het vervaardigen van softdrugs (12x). De onderzoekers hebben samen met een politiemedewerker BVH geraadpleegd en alle op het oog relevante registraties (mutaties) die een relatie kunnen hebben met georganiseerde criminaliteit in de zeehavens bij langsgelopen. Daaruit blijkt dat sommige registraties die op het eerste oog ernstig lijken dat feitelijk helemaal niet zijn. Daarentegen blijken andere onschuldige registraties na betere bestudering van de beschrijving van de mutatie juist wel te kunnen duiden op georganiseerde criminaliteit. Feit is dat het systeem en de wijze van registreren in BVH het onmogelijk maken om op eenvoudige wijze een beeld te vormen over bepaalde fenomenen in een bepaald gebied. Bovendien laat de kwaliteit van de mutaties nogal eens te wensen over vanwege spel- en typfouten. Dat maakt het zoeken op trefwoorden onnodig lastig. Een geïnterviewde politiemedewerker vertelt dat de kwaliteit van de mutaties nogal eens te wensen overlaat, waardoor bij het analyseren van de mutaties problemen ontstaan. Dat gebeurt bijvoorbeeld wanneer er typ- of spelfouten in de mutatie zitten waardoor bij het gebruiken van zoekwoorden of -query's relevante informatie wordt gemist.

De Koninklijke Marechaussee registreert in BRP. Daar is eenzelfde beeld zichtbaar als bij het systeem van de politie; in de afgelopen vijf jaar zijn in het waddengebied ruim 8.600 mutaties gedaan, die in de meeste gevallen geen betrekking hebben op georganiseerde criminaliteit. Bij een aantal meldingen zou dat wel het geval kunnen zijn, namelijk bedreiging (22x), chantage (3x), computercriminaliteit (1x), controle drugs (1x), controle milieuwetgeving (2x), controle vreemdelingenzaak (11x), diefstal (32x), drugszaak (41x), geweld met letsel met wapen (4x), geweld zonder letsel met wapen (7x), mensenhandel (2x), mensensmokkel (6x), milieuverontreiniging (9x), verdachte situatie (260x) en wapenbezit (18x).

Voorbeeld van een mutatie 'drugszaak':

Tijdens de nachtdienst rijdt de Koninklijke Marechaussee door de Eemshaven. Een auto wordt gecontroleerd, er hangt een sterke wietlucht. De auto heeft een Duits kenteken, inzittenden zijn Turks en Marokkaans. De inzittenden worden gefouilleerd. Aangetroffen worden een gebruikershoeveelheid drugs en een paar duizend euro. Verhaal van de inzittenden is dat ze in Groningen drugs hebben gekocht en dat aan het strand wilden oproken, daarom zijn ze naar de Eemshaven gegaan. Het verhaal is de volgende dag verder geanalyseerd; de inzittenden bleken zware delicten te hebben gepleegd. De informatie is gedeeld met de politie.

Al met al is onze conclusie dat objectieve informatie in de politiesystemen gerelateerd aan georganiseerde criminaliteit niet voorhanden is en de informatiepositie op dit punt nihil is. Dit wil overigens niet zeggen dat objectieve informatie niet bestaat.

Een agent van de Landelijke Eenheid vertelt over relevante informatie die mogelijk in de systemen zit.

‘Ik denk dat er veel informatie in de systemen te vinden is, maar dat het niet “kant en klaar” is. Agenten leggen van alles vast, maar daarna moet de informatie gekoppeld worden zodat het waarde krijgt. Daar ontbreekt het denk ik aan.’

De afwezigheid van objectieve informatie betekent dat bevindingen over de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit in dit onderzoek gebaseerd zijn op subjectieve informatie in de vorm van persoonlijke ervaringen, vermoedens en aannames van betrokkenen. Dit wil overigens niet zeggen dat objectieve informatie niet bestaat.

Fenomeenaanpak maritieme smokkel Noord-Holland

Niet alleen in Noord-Nederland is weinig inzicht in de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit, ook in andere Regionale Eenheden is daar sprake van. Voor dit onderzoek hebben we daarom ook gekeken in andere eenheden. In de eenheid Noord-Holland is sinds een aantal jaren meer aandacht voor dit thema onder de noemer ‘Fenomeenaanpak maritieme smokkel’. Voorafgaand aan deze nieuwe aanpak is door de politie-eenheid onderzoek gedaan naar de aard en omvang van maritieme criminaliteit in Noord-Holland. Het onderzoek bestond uit twee delen, een verbredend onderzoek onder politie en andere (opsporings)partners dat in kaart bracht welke verschijningsvormen er zijn binnen maritieme criminaliteit en welke daarin het meest prangend zijn en een verdiepend onderzoek dat zich richtte op informatie uit de politiesystemen.

Er is informatie onderzocht en geanalyseerd uit 28 rechercheonderzoeken, alle met een maritieme component, uit een periode van ongeveer tien jaar. Daarbij werden niet de volledige mutaties gebruikt maar alleen de stukjes die relevant zijn. Deze stukjes informatie werden vervolgens geordend en chronologisch in de tijd geplaatst. Ook is bij andere teams geïnformeerd naar bruikbare informatie. Het bleek dat er veel informatie over cocaïne was, maar dat deze informatie verder niet gebruikt werd. Uit het eerste deel kwam naar voren dat de grootste, gedeelde zorg de smokkel is (drugs- en mensensmokkel) en het daarmee verdiende vermogen. In het tweede deel, het verdiepende onderzoek, kwam naar voren dat veel criminaliteitsvormen uit Noord-Holland te maken hebben met smokkel van verdovende middelen. Bovendien zou er sinds enkele jaren een toename zijn van aanwijzingen voor mensensmokkel (het gaat om honderd subjecten en tachtig vaartuigen).

Op basis van de twee hierboven genoemde oriënterende onderzoeken is een beslissing geschreven waarin de vraag centraal stond of verdere prioriteit aan het onderwerp gegeven zou moeten worden. Het beeld dat uit de onderzoeken naar voren kwam was dusdanig overtuigend dat vervolgstappen zijn gezet in de vorm van meerdere projecten om maritieme smokkel op gerichte wijze vorm te geven. Zo zijn er integrale teams opgezet om de voedingsbodems van maritieme smokkel aan te pakken en is een project gestart om aan de hand van (big) data betere keuzes te maken in het totale palet aan interventies (project Datagestuurde werken in maritieme smokkel). Deze projecten lopen nu en leveren de eerste resultaten op.

2.6.3 Signalen, incidenten en vermoedens

Algemene bevindingen

In deze paragraaf beschrijven we voorvallen, signalen en incidenten omtrent georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens die gebaseerd zijn op persoonlijke ervaringen en vermoedens van de gesprekspartners van binnen en buiten de politie, inclusief private partijen. Specifiek over deze laatste groep gaat hoofdstuk 5. Voor zover de vertrouwelijkheid het toelaat wordt in deze paragraaf ook gebruikgemaakt van informatie uit de ondermijningsbeelden.³³

In de gesprekken is slechts een beperkt aantal concrete voorvallen genoemd. Het Openbaar Ministerie geeft aan dat vervolgingen waarbij een van de Noordelijke zeehavens betrokken was in de afgelopen jaren niet is voorgekomen. Bij de voorbeelden die wel genoemd zijn gaat het om voorvallen die door meerdere gesprekspartners zijn genoemd en derhalve breder bekend zijn bij de politie en samenwerkingspartners. Daarnaast valt op dat voorbeelden vaak over onderbuikgevoelens gaan en situaties die volgens gesprekspartners moeilijk anders te verklaren zijn dan dat er criminele activiteiten plaatsvinden. De voorbeelden die door private partijen genoemd worden hebben overlap met de voorbeelden die door politie en ketenpartners worden genoemd. Aanvullend noemen zij enkele voorbeelden van kleinere criminaliteit, zoals vandalisme, diefstal, inbraken en drugsgebruik.

De gesprekken hebben geleid tot weinig concrete voorbeelden, wel hebben vrijwel alle gesprekspartners signalen opgevangen die mogelijk duiden op de aanwezigheid van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Een respondent van de Landelijke Eenheid zegt hierover:

‘Wij kregen meldingen dat er ’s avonds om negen uur een rubberboot naar de haven ging en vervolgens weer vertrok. Er werd daarop wel gepost, maar juist op die momenten gebeurde er niets. Dan houdt het voor de politie op. We wilden er wel wat mee, maar capaciteit staat eraan in de weg lang door te gaan.’

33 Het RIEC heeft een ondermijningsbeeld Ommelanden-Noord uitgebracht.

Hieronder wordt per vorm van criminaliteit, gebaseerd op het onderzoek van De Jong (zie tabel 2 in paragraaf 2.5), beschreven welke voorbeelden en signalen van criminaliteit zijn genoemd in de gesprekken.

Drugsmokkel

Op 10 juni 2017 werd in Harlingen 261 kilo cocaïne onderschept op een Urker viskotter. De pakketten werden door Joegoslaven in containerschepen naar West-Europa gesmokkeld en overboord gegooid. De opvarenden van viskotter Z181 moesten de cocaïne vervolgens opvissen en aan land brengen. Volgens officier van justitie Koos Plooi kwam in deze zaak de verwevenheid van de legale visserij met de illegale invoer van cocaïne duidelijk in beeld.³⁴

In de interviews keert een aantal voorvallen en signalen van drugsmokkel regelmatig terug. Bijna alle gesprekspartners noemen bovenstaande Urker drugskotter als voorbeeld van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Uit gesprekken met direct betrokkenen blijkt dat de vondst geen toevalstreffer is geweest maar dat het de uitkomst was van een zorgvuldig voorbereide actie. Zoals een van de gesprekspartners aangaf kan een dergelijke vondst ook bijna niet per toeval worden gedaan. Het volledig doorzoeken van een viskotter vergt, in tegenstelling tot een container of vrachtwagen, zeer veel tijd. Om aan een dergelijke actie te beginnen moeten er dus al sterke aanwijzingen zijn van mogelijke aanwezigheid van smokkelwaar.

Een ander voorbeeld is een situatie waarbij smokkel via zeiljachten werd ontdekt. Drugsmokkelaars huurden drie zeiljachten aan het IJsselmeer waarmee vervolgens de Noordzee werd opgevaaren. Op open zee werd hasj overgeladen vanaf een ander schip op de drie zeiljachten waarna deze de smokkelwaar aan land brachten.

‘Twee jaar geleden spoelden er allerlei pakketjes [cocaïne] aan in het gebied waarin ik werkzaam ben. Dit betrof vier kilo in de Eemshaven, negen op Borkum en vijftien op Rottumeroog. Dit is waarschijnlijk gekomen door een gedropte sporttas die opengescheurd is. De sporttas had vermoedelijk boven de eilanden opgepikt moeten worden. Dan kom je het tegen en denk je: het gebeurt dus wel. De pakkans is gewoon heel klein.’

Meerdere gesprekspartners vertellen over het aanspoelen van pakketjes cocaïne aan de Noordelijke kust. Volgens deze gesprekspartners is de werkwijze van criminelen om pakketjes cocaïne vanaf grotere vrachtschepen – met name varende vanuit Zuid-Amerika – in zee te gooien, waarna deze door viskotters of zeiljachten aan land worden gebracht. Wanneer netten scheurden of het pakket niet gevonden werd, spoelde het

³⁴ <https://www.telegraaf.nl/nieuws/2602066/om-14-jaar-voor-kopstuk-cokekotter>

vaak later aan op het strand. Een andere mogelijkheid volgens gesprekspartners is dat het om 'proefpakketjes' ging om te kijken wat de beste route was om ze te vervoeren.

De laatste keer dat pakketjes werden gevonden was in 2018. Gesprekspartners noemen als mogelijke redenen dat er minder drugsmokkel via de Noordelijke zeehavens plaatsvindt, dat het vaker succesvol verloopt (en er dus geen pakketjes verloren gaan of gevonden worden) of dat de modus operandi van de smokkelaars is veranderd, bijvoorbeeld dat men andere methoden heeft gevonden om de drugs aan land te brengen. Volgens gesprekspartners binnen en buiten de politie veranderen criminelen hun aanpak vaker, zeker als blijkt dat de opsporingsdiensten weten welke aanpak zij hebben. Door de veranderlijke modus operandi is het moeilijk in te schatten wat er momenteel precies speelt. De pakketjes worden niet meer gesignaleerd, maar er zijn ook geen andere vergelijkbare signalen van drugsmokkel binnengekomen. De grote vraag is: betekent het dat het niet meer gebeurt, of betekent het dat het niet meer wordt gezien?

Wapensmokkel

*Op 2 maart 2017 hebben Douane en politie gezamenlijk meerdere wapens met munitie op een jacht uit Schotland aangetroffen. Het jacht werd vervoerd op een zeeschip. De eigenaar van het jacht had geen vergunning voor de wapens. Drie mannen zijn aangehouden. Onbekend is of de wapens onrechtmatig zijn ingevoerd.*³⁵

Meerdere gesprekspartners hebben het bovenstaande voorbeeld benoemd. Aanleiding voor de controle van het schip was dat de Douane een verhoogd risico op smokkel zag bij het vervoeren van jachten op een zeeschip. Na een steekproef door de Douane troffen zij inderdaad illegale wapens aan op het schip dat werd gecontroleerd.

Een ander voorbeeld dat genoemd is door een gesprekspartner is dat tijdens de bouw van de Eemshaven busjes met wapens over de grens met Duitsland gereden zijn. Hoewel deze aanwijzingen er waren, is geen onderzoek gestart naar deze mogelijke wapenhandel, waardoor onduidelijk is of hiervan daadwerkelijk sprake was.

Mensensmokkel

Een zeiljacht is een haven van een Waddeneiland binnengevaren met vijf Oost-Europelingen aan boord. Bij een eerste controle op het Waddeneiland zijn alle personalia gecontroleerd. Bij een tweede controle door de Koninklijke Marechaussee waren vier personen al van boord gegaan. De vijfde persoon kon (wilde) niet vertellen waar de personen naartoe waren gegaan. Vermoeden is dat de personen op het Waddeneiland zijn achtergebleven om met een ander jacht naar Engeland vervoerd te worden. Van de vier ontbreekt echter ieder spoor, waardoor het niet meer na is te gaan.

35 <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1331163/wapens-gevonden-op-jacht-in-eemshaven>

De ontdekking van het schip is mede aanleiding geweest voor de politie om de focus op de (Wadden)zee en de Noordelijke zeehavens te versterken. Ook zijn de quadriviumcontroles (zie verder paragraaf 3.8) naar aanleiding van dit incident gestart.

De Koninklijke Marechaussee heeft mensensmokkel als belangrijk aandachtspunt, omdat dit onderdeel is van de grenspolitietaken. De Koninklijke Marechaussee heeft in dit concrete voorbeeld met verschillende partijen contact gehad, zoals met de Kustwacht.

Mensenhandel

Tijdens de bouw van twee grote centrales in de Eemshaven werden op grote schaal werknemers vanuit Oost- en Zuid-Europa ingehuurd: Portugezen, Italianen, Roemenen, Polen, Duitsers, Slowaken en Turken. Bij de bouw werden veel internationale bedrijven ingeschakeld en bestond een keten van onderaannemerschap, waardoor de arbeiders uiteindelijk onder het minimumloon uitbetaald kregen. FNV Eemshaven stelde dat de aannemers van Nuon stelselmatig minder gunstige arbeidsvoorwaarden hanteerden voor de werknemers die op de bouwplaats waren te werk gesteld dan in de Nederlandse regeling zijn vastgelegd. Uiteindelijk heeft de Inspectie SZW onderzoek gedaan en zijn twee rechterlijke uitspraken gedaan hierover, de eerste ging over de hoogte van het loon (te laag) en de tweede over de arbeidsduur (te veel uren).³⁶

Het bovenstaande is onderwerp geweest van een langdurende discussie, waarbij uiteindelijk de Inspectie SZW extra onderzoek heeft uitgevoerd.³⁷ Ook bij de bouw van het Google datacenter jaren later komt eenzelfde type discussie weer op gang.³⁸

Uit gesprekken blijkt dat signalen van mensenhandel zich met name in de Eemshaven hebben voorgedaan. Vooral tijdens de bouw van de twee energiecentrales zijn meerdere signalen van arbeidsuitbuiting opgevangen. Het ging bijvoorbeeld om buitenlandse werknemers die onder slechte en gevaarlijke omstandigheden moesten werken en bovendien onderbetaald werden of delen van hun salaris moesten afstaan. Uit de gesprekken komen ook signalen van illegale prostitutie in de havens naar voren.

Milieucriminaliteit

Schelpenwinningsbedrijven hebben in Harlingen zonder geldige vergunning schelpen uit de Waddenzee gehaald. Bedrijven worden verdacht van fraude en valsheid in geschriften. Een bedrijf zou tussen 2010 en 2013 zonder vergunning lege schelpen hebben opgezogen in de zeegeulen tussen de Waddeneilanden. 'In veel gevallen gaf de eigenaar waarschijnlijk

36 Helena van der Ven, Casus Bouw/Eemshaven, bijlage 3. <https://docplayer.nl/23017839-Casus-bouw-eemshaven-inhoudsopgave.html>.

37 <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/121436/Minister-Asscher-pakt-misstanden-Eemshaven-aan>

38 <https://www.telegraaf.nl/nieuws/671255/fnv-sleept-uitzender-voor-rechter-om-uitbuiting>

lijk ten onrechte op dat de schelpen waren gewonnen in het Noordzeegebied', schrijft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in een persverklaring.³⁹

Op het gebied van milieucriminaliteit doen zich volgens gesprekspartners verschillende soorten overtredingen en misdrijven voor in de Noordelijke zeehavens. Het gaat bijvoorbeeld om handel in beschermde dier- en plantensoorten of gesjoemel met afvalstromen of asbest.

Met betrekking tot milieucriminaliteit vormt de toezichthoudende rol van gemeenten en provincies een complicerende factor. Milieucriminaliteit ziet veelal op overtredingen van vergunningsvoorwaarden die worden gecontroleerd door toezichthouders van de omgevingsdienst. Daarom vormen deze controles in opdracht van provincies en gemeente vaak het startpunt voor strafrechtelijk onderzoek. Een gesprekspartner sluit niet uit dat omgevingsdiensten overtredingen in sommige gevallen zelf afhandelen terwijl een strafrechtelijke afhandeling door de politie aangewezen zou zijn. De politie acht het niet ondenkbaar dat zij niet wordt betrokken vanwege de grote economische belangen die een bedrijf voor de gemeente of regio heeft. Gemeenten of provincies zouden het wellicht liever zelf oplossen zonder tussenkomst van de politie, is het vermoeden bij de politie. Het is volgens gesprekspartners bij de politie aannemelijk dat deze vorm van criminaliteit ook voorkomt in de Noordelijke zeehavens, gezien het landelijk aantal strafrechtelijke onderzoeken in verband met milieucriminaliteit. Volgens het Openbaar Ministerie heeft in de afgelopen vijf jaar echter geen milieugerelateerd strafrechtelijk onderzoek plaatsgevonden.

Andere vormen van criminaliteit

Het schema van De Jong noemt voorts nog indirecte vormen van criminaliteit, vermogenscriminaliteit en cybercrime. Deze onderwerpen kwamen niet of nauwelijks aan bod tijdens de interviews.

Indirecte vormen van criminaliteit zijn ondersteunend aan andere vormen, zoals corruptie van toezichthouders die het mogelijk maakt om verboden activiteiten te ontplooiën. Het gaat hierbij vooral om het gelegenheid bieden aan criminelen. In De Jong wordt zijdelings verwezen naar de betrokkenheid van medewerker(s) bij diefstal van metalen. In een van de gesprekken is naar voren gekomen dat een medewerker de poort van de terminal opende om een gestolen vrachtwagen naar buiten te laten.

Bij vermogenscriminaliteit kan gedacht worden aan witwassen. Door automatisering binnen zeehavens worden havens ook kwetsbaarder voor cybercriminaliteit. Dat we hierover weinig voorbeelden hebben gehoord, kan komen doordat bij de politie weinig

39 <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/schelpenvissers-verdacht-van-illegale-visserij-op-wadden-zee~bdfa2668/>

meldingen en aangiftes binnenkomen over deze vorm van criminaliteit; cyberaanval-
len lijken vooral intern bij bedrijven te worden opgelost.⁴⁰

Volgens meerdere gesprekspartners bieden vooral zeiljachten een goede mogelijkheid om geld wit te wassen. Wie de eigenaar is van een zeiljacht hoeft, in tegenstelling tot bijvoorbeeld auto's of vastgoed, niet formeel te worden geregistreerd.

2.7 Conclusie

Uit ons onderzoek naar de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens blijkt dat in de politiesystemen nauwelijks informatie beschikbaar is over activiteiten die zich afspelen in de havengebieden. Er kan dan ook geen uitspraak worden gedaan over de mate van georganiseerde criminaliteit op basis van kwantitatieve data. Objectieve informatie ontbreekt nagenoeg. In BVH zijn wel meldingen opgenomen die zien op de postcodegebieden waar de havens binnen vallen, maar deze informatie is niet verder geanalyseerd of verrijkt waardoor onduidelijk is in hoeverre deze meldingen informatie opleveren over georganiseerde criminaliteit in de zeehavens.

Aan de andere kant geven nagenoeg alle gesprekspartners, zowel binnen als buiten de politie, aan dat zij het zeer aannemelijk achten dat er georganiseerde criminaliteit is in de Noordelijke zeehavens. Hun inschattingen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op incidenten, signalen, onderbuikgevoelens en veronderstellingen. Tegelijkertijd zijn er diverse criminogene factoren, zoals gebrekkig toezicht en de openbare toegankelijkheid van de havens, die de Noordelijke zeehavens een aantrekkelijke locatie voor de georganiseerde misdaad maken. Verder ontbreekt op de pleziervaart en de visserij vrijwel elke controle, terwijl deze twee vormen van zeevaart als risicovol worden gezien in de context van drugs- of mensensmokkel.

Concluderend moet worden vastgesteld dat het niet mogelijk is om te beoordelen of er momenteel simpelweg geen of weinig georganiseerde criminaliteit plaatsvindt in de Noordelijke zeehavens of dat het allemaal ongezien blijft. Dit uitgangspunt maakt het voor de politie niet eenvoudig om een eenduidige keuze te maken voor meer inzet op de Noordelijke zeehavens en de noodzakelijke investeringen te doen om de informatiepositie te versterken. De vraag is wat de oorzaak is van deze geringe informatiepositie van de politie. Daarop gaan we in het volgende hoofdstuk in.

⁴⁰ Van der Werf, Mulder & Geerts 2019.

3. **Uitdagingen voor de politie bij het opbouwen van een informatiepositie**

3.1 **Inleiding**

Uit het voorgaande hoofdstuk blijkt dat bij gesprekspartners weinig informatie is over en zicht is op de Noordelijke zeehavens. Daarvoor zijn verschillende oorzaken en verklaringen aan te wijzen die in dit hoofdstuk aan bod komen. Dit hoofdstuk begint met een korte uiteenzetting van de structuur van de politieorganisatie en de ontwikkeling die het heeft doorgemaakt als gevolg van de reorganisatie naar de Nationale Politie. Vervolgens komt de rol van de DRIO, het thema nodale oriëntatie en het ontstaan van prioriteit en urgentie voor de aanpak van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens aan bod.

3.2 **Structuur van de Nationale Politie**

3.2.1 ***Inleiding***

Na de ingrijpende reorganisatie van de politieorganisatie in de richting van een Nationale Politie is de politie verdeeld in tien Regionale Eenheden en een Landelijke Eenheid. De voor ons onderzoek relevante aspecten van de reorganisatie worden hieronder kort toegelicht.

3.2.2 ***Landelijke Eenheid***

De Landelijke Eenheid is landelijk actief en kent geen geografisch maar een thematisch onderscheid. De Landelijke Eenheid ondersteunt vanuit haar specifieke kennis en expertise op bepaalde gebieden de Regionale Eenheden en heeft daarnaast diverse zelfstandige taken. Voorbeelden hiervan zijn de aanpak van zware, georganiseerde criminaliteit en terrorisme, het bewaken en beveiligen van leden van het Koninklijk Huis of andere hoogwaardigheidsbekleders en de opsporing op snelwegen, spoor, water en in de luchtvaart. De eenheid ondersteunt andere politie-eenheden met specialisten op het gebied van recherche en forensische opsporing, maar ook met politiehonden, politiepaarden en helikopters. De Landelijke Eenheid heeft zeven diensten. Een daarvan is de Dienst Infrastructuur die verantwoordelijk is voor de bestrijding van onveiligheid en criminaliteit op Nederlandse hoofdinfrastructuur waaronder de grote doorgaande waterverbindingen en de Waddenzee.

Op de Waddenzee is namens de politie alleen de Landelijke Eenheid actief. Zij varen gemiddeld één à twee keer per dag uit om te patrouilleren en surveilleren. Vaker is niet mogelijk vanwege een gebrek aan personeel; een boot moet namelijk verplicht twee medewerkers met een groot vaarbewijs aan boord hebben en nog eens twee die de controles uitvoeren.

‘Iedereen heeft een puzzelstukje aan informatie. De havendienst ziet soms een vreemde boot en de Landelijke Eenheid ziet vissersboten op onlogische plaatsen. Als we daar als politie iets aan willen doen, dan moet je ook materieel en mensen hebben en daar schort het aan. Door het beperkte beschikbare materieel kan de controle eigenlijk alleen in de haven plaatsvinden. Boten die iets te verbergen hebben zijn dan allang gewaarschuwd, dus controle op zee zou meer uitrichten. Er is wel een grotere boot waarmee op zee gecontroleerd kan worden, maar de Landelijke Eenheid heeft ook maar beperkte capaciteit. Eenmalige acties zetten geen zoden aan de dijk.’

3.2.3 Regionale Eenheden

Naast de Landelijke Eenheid is de organisatie van de politie in Nederland verdeeld over tien Regionale Eenheden. De havens binnen het onderzoek vallen allen onder de Eenheid Noord-Nederland, die de provincies Groningen, Drenthe en Friesland omvat. Deze eenheid bestaat uit 42 gemeenten en heeft drie districten, waarvan de gebiedsgrenzen overeenkomen met de grenzen van de veiligheidsregio's (die samenvallen met de drie provinciegrenzen). Deze drie districten worden gevormd door zestien basisteams. De haven van Delfzijl en de Eemshaven vallen binnen hetzelfde basisteam, de twee andere havens in twee andere basisteams.

Basisteams

Een basisteam werkt voor een hele gemeente, een deel van een (grote) gemeente of voor meerdere (kleinere) gemeenten. Het team voert de kerntaken van de politie uit: de basispolitiezorg. Wijkagenten vervullen daarin een hoofdrol. Zij weten immers goed wat er in hun wijk speelt en welke kwesties aandacht van de politie vragen. Volgens ongeschreven regels houdt 10% van de medewerkers van een basisteam zich bezig met de ondersteuning van de aanpak van veelvoorkomende criminaliteit. Waar nodig werkt het robuuste basisteam samen met andere teams binnen het district, met de districtsrecherche en met externe partners op lokaal niveau, zoals gemeentes, reclassering en jeugdzorg.

Toezicht en handhaving door de politie in de havens valt onder de bevoegdheid van de desbetreffende basisteams. Daaronder valt ook handhaving en opsporing op het water, het onderwerp van dit onderzoek. De basisteams houden zich vooral bezig met handhaving van de pleziervaart terwijl de Dienst Infrastructuur, onderdeel van Landelijke Eenheid, zich vooral richt op de grote doorgaande waterverbindingen en de professionele vaart. Hoewel de Landelijke Eenheid ook regionaal georganiseerd is opereren zij

veelal thematisch. De basisteams van de Regionale Eenheden kunnen een beroep doen op de expertise van het onderdeel van de Landelijke Eenheid dat zich met water bezighoudt. Zo zijn er sinds de invoering van de Nationale Politie gebiedsagenten actief van de Landelijke Eenheid die zich met opsporing en handhaving op het water bezighouden. Deze gebiedsagenten nemen een bepaalde regio voor hun rekening gericht op water.

Dienst Regionale Recherche

De Regionale Eenheid omvat ook de Dienst Regionale Recherche (DRR). De DRR onderzoekt criminele samenwerkingsverbanden en delicten met een hoge impact op het slachtoffer. De dienst richt zich op thema's zoals milieu, fraude, zeden, kinderporno, mensenhandel, cybercrime en drugscriminaliteit. Verder is de DRR verantwoordelijk voor toezicht en handhaving met betrekking tot de vreemdelingenwetgeving en ondersteunt de dienst de eenheidsopsporing op het gebied van observatie, interceptie en forensische, financiële en digitale opsporing.

Dienst Regionale Informatie Organisatie

Voor het opbouwen van een informatiepositie is een belangrijke rol weggelegd voor de Dienst Regionale Informatie Organisatie (DRIO). De DRIO heeft tot taak het inwinnen van criminele inlichtingen en openbare orde-inlichtingen en het coördineren, analyseren, veredelen en verstrekken van informatie ten behoeve van de sturing op en de ondersteuning van de uitvoering van het politiewerk.⁴¹ Informatie van de DRIO kan leiden tot het starten van een opsporingsonderzoek door de recherche of tot een handhavingsactie door een basisteam. Doel van de DRIO is het mogelijk maken van intelligence- of informatiegestuurd werken.

3.3 Ontwikkelingen binnen de politieorganisatie

Aanwezigheid in havens is een belangrijke randvoorwaarde om zicht te krijgen op mogelijke criminele activiteiten en netwerken in die gebieden, zo geven gesprekspartners aan. De politie is niet (meer) structureel in deze gebieden aanwezig. Met de invoering van de Nationale Politie is de waterpolitie opgegaan in de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid, waarbij politiemedewerkers afwisselend op het water, spoor en de weg worden geplaatst.

De waterpolitie was voor de reorganisatie in 2013 veelvuldig op het water en in de vier onderzochte havens actief. De medewerkers beschikten bovendien over specifieke nautische kennis en kwaliteiten die nodig zijn om politietaken op het water en in havens uit te kunnen voeren. Verschillende gesprekspartners geven aan dat de positionering van de politie toen beter was. Dat betekent niet automatisch dat de informatiepositie en aanpak van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens daardoor

41 Art. 21 Besluit beheer politie.

veel groter was. De waterpolitie hield zich namelijk primair bezig met het bieden van noodhulp en handhaving van wet- en regelgeving op het water. De aanpak van georganiseerde criminaliteit vormde geen wezenlijk onderdeel van het werk omdat daar geen focus op was. Van een sterk en uitgebreid netwerk met bedrijven en ondernemers was niet in alle havens sprake.

Die focus veranderde met het oprichten van het Waddeninformatieknooppunt (Wik) medio 2012. Met dit initiatief werd een begin gemaakt met het versterken van de informatiepositie gericht op de aanpak van georganiseerde criminaliteit in het Waddenzeegebied. In een gebouw van het havenbedrijf van Harlingen zaten politie, Koninklijke Marechaussee en Douane gezamenlijk. Zij hielden zich bezig met het op grond van een convenant verzamelen en veredelen van informatie omtrent georganiseerde criminaliteit met als doel informatiegestuurde opsporing. Het Wik moest aanvankelijk het hele Waddenzeegebied bedienen, maar die opdracht bleek te ambitieus. De focus werd daarom beperkt tot Harlingen. Ondanks alle goede bedoelingen bleek het Wik geen lang leven beschoren en is het vrij kort na de oprichting alweer opgeheven. Het Wik was onvoldoende geborgd om toekomstbestendig te zijn. Desondanks spreken verschillende gesprekspartners positief over het Wik en vinden het een gemiste kans dat een dergelijk knooppunt niet meer bestaat. Het onderliggende idee en de bedoeling van Wik worden namelijk gedeeld. Eenzelfde initiatief zou worden toegejuicht.

Maritiem Informatie Knooppunt

Een vergelijkbaar initiatief dat wél succesvol lijkt, wat betreft samenwerking en informatiedeling, is de wijze waarop het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) van de Nederlandse Kustwacht is georganiseerd. De Nederlandse Kustwacht is een netwerkorganisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden met drie hoofd-doelstellingen:

- een verantwoord gebruik van de Noordzee;
- de veiligheid op zee, zowel op het gebied van dienstverlening als van handhaving;
- het toezien op de naleving van (inter)nationale wetgeving en verplichtingen.

De volgende organisaties werken samen (op handhavingsgebied) onder de vlag van de Kustwacht: Rijkswaterstaat, politie, Koninklijke Marine, Koninklijke Luchtmacht, Douane, FIOD, Koninklijke Marechaussee, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en de Inspectie Leefomgeving & Transport.

De Kustwacht, gehuisvest op het marineterrein in Den Helder, heeft naast een operationele 24 uursorganisatie het MIK dat verantwoordelijk is voor de informatiepositie van de Kustwacht. Alle deelnemende organisaties maken met een of meerdere personen deel uit van de dagelijkse bezetting van het MIK. Het MIK heeft een kantoorruimte die gedeeld wordt door de medewerkers van de verschillende organisaties. Dat zorgt voor korte lijnen en continue afstemming. Over concrete situaties vindt doorlopend

afstemming plaats tussen de medewerkers van de verschillende organisaties. Deze uitwisseling van informatie vindt plaats op grond van een *Overeenkomst in het kader van informatiedeling Kustwacht* (juli 2012). Als de ene organisatie informatie heeft of wil over bijvoorbeeld een bepaald schip, kan die ter plekke bevraagd worden bij een vertegenwoordiger van een andere organisatie ('heb jij informatie over schip X?'). De informatie van bijvoorbeeld de marechaussee die wordt gedeeld met bijvoorbeeld de politie wordt door de politie niet zonder toestemming van de eigenaar van de informatie als mutatie in het eigen systeem verwerkt. Ook kan de politie in zo'n geval aan de Koninklijke Marechaussee vragen of het de registratiecode van de Koninklijke Marechaussee van de betreffende mutatie in het eigen systeem mag zetten.

Iedere ochtend heeft het MIK een gemeenschappelijk overleg waarin onder meer verdachte schepen of situaties worden gedeeld en besproken en wordt bekeken wie van de samenwerkingspartners ook informatie hierover in de systemen heeft staan. Indien aanwezig wordt die informatie direct gedeeld. Dit alles zorgt voor een optimale samenwerking en informatiedeling ten behoeve van de informatiepositie van het MIK als geheel. De medewerkers van het MIK, die dus vertegenwoordigers zijn van diverse organisaties, zijn hiërarchisch ondergeschikt aan het hoofd van het MIK. Hij is in dienst van de Kustwacht en dus niet verbonden aan een van de samenwerkingspartners.

Op 1 januari 2013 was de reorganisatie naar de Nationale Politie een feit. Daarmee hield de waterpolitie als zodanig op te bestaan. Medewerkers met nautische kennis en expertise werden overgeplaatst naar spoor of weg. De Landelijke Eenheid die zich met water bezighield moest het met beperktere capaciteit doen. Mocht de politie vanaf dat moment al iets aan de aanpak van georganiseerde criminaliteit in de zeehavens doen, dan was daar de kennis en capaciteit ook niet toereikend voor. De Regionale Eenheden die verantwoordelijk zouden worden voor de havens ontbeerden bovendien kennis en expertise op dat gebied.

'Er zou een lampje moeten gaan branden als op zondagmiddag of een ander vreemd tijdstip een kotter uitvaart, maar dat wordt niet opgemerkt. Agenten van het basisteam zijn over het algemeen landmensen en hebben geen "waterbril".'

Met de inzet van gebiedsagenten van de Landelijke Eenheid in de havens lijkt de politie terug te keren in de havens. Gezien hun taak en opdracht en de grootte van het gebied dat zij beslaan, is de capaciteit echter nog steeds gering. Met name voldoende gekwalificeerd personeel op zowel boot als land voor patrouilles en controles is moeilijk realiseerbaar. De Dienst Infrastructuur zit nog in de opbouwfase. Het kost tijd om nieuw personeel op te leiden, (groot)vaarbewijzen te behalen en nieuwe mensen ervaring op te laten doen om het kennisniveau weer op peil te brengen.

De zeehavens vallen onder verantwoordelijkheid van de Regionale politie. De Landelijke Eenheid heeft daar vooral een ondersteunende rol. Met name in de havens van Harlingen is de politie weer vrijwel dagelijks fysiek aanwezig voor patrouille, surveillance en het leggen en onderhouden van contacten. Dit geldt voor zowel de Landelijke Eenheid als het basisteam. In Delfzijl, de Eemshaven en Lauwersoog gebeurt dit niet in die mate terwijl de Regionale Eenheid daar wel een taak heeft.

‘De havens maken onderdeel uit van de gebiedsgebonden politiezorg van de Regionale Eenheden. De politie hoort daar dus feitelijk aanwezig te zijn. Het is onderdeel van ons werk.’

Gezien de beperkte capaciteit is dit niet altijd mogelijk en is de Regionale Eenheid steeds meer op afstand komen te staan. Wijkagenten die de havens in hun portefeuille hadden, zijn daar niet meer zoveel aanwezig als voorheen. Dat gaat ten koste van het opgebouwde netwerk.

‘De wijkagent stond voorheen beter in contact met de mensen. Als mensen de wijkagent vertrouwen, dan hoor je wel eens wat.’

‘We krijgen tegenwoordig niet veel meldingen meer vanuit de haven van Groningen Seaports over verdachte situaties. Ik denk dat dit komt omdat er tegenwoordig geen duidelijk aanspreekpunt meer is. Voorheen zat er één dag in de week een agent in de haven. Die agent had daar veel contacten in. Diegene deed daar ook de Port Security. Dan hoor je nog wel eens wat, maar nu moet je geluk hebben dat iemand je belt. Het netwerk binnen Groningen Seaports is minder goed dan voorheen. Ook dat heeft alles met capaciteit te maken.’

3.4 Veredelen van informatie

In de ideale situatie leveren de verschillende onderdelen binnen de politie informatie aan de DRIO die op zijn beurt de informatie samenbrengt en analyseert en de verschillende politieonderdelen weer van nieuwe informatie voorziet op basis waarvan gericht actie kan worden ondernomen. Voorwaarde is wel dat met name de basisteams juist en volledig registreren in het incidentregistratiesysteem BVH en geen signalen onbenut laten. Uit de politiesystemen blijkt dat er over de zeehavens tot dusver weinig geregistreerd wordt door de basisteams (zie paragraaf 3.2). De DRIO wordt daarmee onvoldoende gevoed met bruikbare informatie. Het gevolg is dat de DRIO op zijn beurt weinig concrete geanalyseerde en verdelde informatie kan leveren aan de basisteams en de Dienst Regionale Recherche (DRR) op basis waarvan concrete interventies of onderzoeken gedaan kunnen worden.

DRIO Noord-Nederland heeft de afgelopen jaren een misdaadkaart ontwikkeld waarmee criminele netwerken in kaart kunnen worden gebracht door verbanden te leggen tussen verschillende criminele actoren en voorvallen. De misdaadkaart betrof alleen de zwaardere criminele feiten en was daarmee dienend aan een klein deel van de organisatie, namelijk de DRR. Uiteindelijk is besloten om deze misdaadkaart niet verder te ontwikkelen maar over te stappen op de ontwikkeling van een Veiligheidsbeeld. Hiertoe is besloten omdat die beter aansluit bij de brede taakstelling van de politie, zij moeten meer kunnen leveren en duiden dan enkel de zware criminaliteit. Het Veiligheidsbeeld wordt doorontwikkeld tot een regionaal beeld, waar zowel de openbare orde problematiek, veel voorkomende criminaliteit, als de high impact crimes in beeld worden gebracht.

3.5 Thematische versus nodale oriëntatie

3.5.1 Nodale oriëntatie

De term ‘nodale oriëntatie’ verwijst naar een strategie die werd geïntroduceerd in het in 2005 verschenen visiedocument van de Raad van Hoofdcommissarissen: *Politie in ontwikkeling – Visie op de politiefunctie*.⁴² Bij nodale oriëntatie gaat het, in tegenstelling tot de traditionele lokale oriëntatie, om ‘het toezicht houden op de infrastructuur en de stromen van mensen, goederen en geld die zich over deze infrastructuur verplaatsen’.⁴³ In deze benadering wordt de onderverdeling in specialismen en thema’s minder relevant, ten gunste van controles gericht op de breedte van het vakgebied.⁴⁴ Het idee van nodale oriëntatie is dat georganiseerde criminaliteit op die knooppunten aan de oppervlakte komt en daarmee zichtbaar wordt. Havens kunnen worden gezien als een van de knooppunten waar de verschillende stromen samenkomen. Daarmee bieden zij, volgens het idee van de nodale oriëntatie, een goede mogelijkheid om inzicht te verwerven in de anders onzichtbare onderwereld.

Het in 2005 verschenen visiedocument onderscheidt dertien kenmerken waaraan noodal politiewerk moet voldoen.⁴⁵

42 Welten e.a. 2005.

43 Bekkers, Van Sluis & Sliep 2006, p. 90. Zie ook Marks e.a. 2012, p. 23.

44 Bekkers Van Sluis & Sliep 2006, p. 90.

45 Welten e.a. 2005.

Tabel 3: Kenmerken waaraan nodaal politiewerk zou moeten voldoen

Focus op stromen: mensen, goederen, geld of informatie.

- Focus op infrastructuur: intrastedelijk, interstedelijk, internationaal of virtueel (bijvoorbeeld computernetwerken).
- Focus op infrastructurele 'nodes': knoop- en kruispunten, dus plaatsen waar de verschillende stromen bijeenkomen.
- Het bereiken van indirecte, positieve effecten op woongebieden.
- Het vergroten van de mogelijkheden tot interregionale en nationale samenwerking.
- Het verbeteren en beter benutten van de samenwerking met niet-politiële opsporingsdiensten.
- De controles richten zich op ontanonimiseren, identificeren, ontmobiliseren en tegenhouden.
- Het realiseren van een toenemende intensiteit van controles op plaatsen met een hoge infrastructurele dichtheid.
- Controles op basis van informatie, kennis en analyse.
- Gerichtheid op groepen en personen in plaats van op delicten.
- Het organiseren van minder specialistische (een bepaald delict of een bepaalde categorie) en dus meer generalistische controles, die zijn gericht op verschillende groepen en personen. Daarbij worden relatief zware bevoegdheden ingezet. Dit houdt onder meer in dat veel voorgenomen controles in meer of mindere mate selectief zullen zijn en gericht op personen die niet als verdachte kunnen worden aangemerkt.
- Toenemend gebruik technologische mogelijkheden bij controles.
- Het invoeren van routinematige (frequente) vormen van controles.

Nodale oriëntatie zoals omschreven in het hiervoor genoemde visiedocument van de politie is gebaseerd op de netwerktheorie van Castells.⁴⁶ Hierboven is enkel de achterliggende veronderstelling opgenomen en is niet ingegaan op kritische literatuur ten aanzien van deze theorie. Dat voert te ver voor deze fenomeenstudie. We verwijzen hier wel naar een overzichtsstudie uit 2009 waarin deze literatuur wordt besproken.⁴⁷

3.5.2 *Thematische oriëntatie*

Uit onze gesprekken blijkt dat veel onderdelen binnen de politie thematisch zijn georganiseerd, zoals drugssmokkel en mensenhandel. Dat bepaalde feiten zich in de havens afspelen wordt in de huidige structuur niet als zodanig als een relevant kenmerk beoordeeld. Dit wordt dan ook nergens separaat geregistreerd. Het potentieel dat een focus op de knooppunten zou kunnen bieden wordt niet of nauwelijks benut. Het idee van nodale oriëntatie is dat georganiseerde criminaliteit op die knooppunten aan de oppervlakte komt en daarmee zichtbaar wordt. Bij de uitvoering van deze strategie wordt de onderverdeling in specialismen en thema's minder relevant, ten gunste van controles gericht op de breedte van het vakgebied.⁴⁸

Ook het hierboven besproken Veiligheidsbeeld biedt geen mogelijkheid om middels een 'vinkje' aan te geven dat bepaalde voorvallen zich in een haven hebben afgespeeld. Het is technisch zeker niet onmogelijk om dat in de toekomst in het systeem in te bouwen, maar vooralsnog liggen de prioriteiten ergens anders, bijvoorbeeld bij de geografische visualisatie. Deze thematische focus verklaart wellicht waarom binnen bepaalde delen van de politieorganisatie geen prioriteit wordt gegeven aan een focus de havens. Illustratief is dat de informatiecoördinatie Waddenzee, die belast is met het opbouwen

⁴⁶ Castells 1996.

⁴⁷ WODC 2009.

⁴⁸ Bekkers, Van Sluis & Sliep 2006, p. 90.

van een informatiepositie ten aanzien van alle Noordelijke zeehavens, inclusief die op de Waddeneilanden, slechts uit één enkele persoon bestaat.

3.6 Nationale samenwerking informatieorganisaties

De opvattingen over de samenwerking tussen de DRIO en de DLIO lopen uiteen. Sommige gesprekspartners geven aan dat sprake is van een zeer beperkte samenwerking, anderen zien een goede verbinding. Met betrekking tot het onderwerp van maritieme smokkel wordt in ieder geval vanuit de DLIO aangegeven dat op regelmatige basis overleg plaatsvindt met de informatiecoördinator Waddenzee van de DRIO Noord-Nederland. Middels het CAHOOT-overleg worden recente signalen met betrekking tot maritieme smokkel gedeeld.

Waar de meningen minder over uiteenlopen is dat de informatie-uitwisseling en samenwerking momenteel niet op het niveau is dat kan worden gesproken van een landelijke informatieorganisatie. De informatie in de politiesystemen is wel voor de DLIO en alle DRIO's gelijk toegankelijk, maar de verdelde informatie, oftewel de analyses, moeten onderling apart worden uitgewisseld. Dat betekent dat intelligence niet automatisch landelijk beschikbaar is en dat het dus ook voorkomt dat die niet wordt gedeeld. Het is ook niet zo dat de DLIO daar een centrale coördinerende rol in speelt. Er is eerder sprake van een onderlinge horizontale samenwerking tussen de DRIO's en een betrokkenheid van de DLIO op bepaalde thema's. Het kan volgens gesprekspartners daarbij voorkomen dat de DLIO bepaalde activiteiten onderneemt binnen een regio, waarvan de DRIO binnen de betrokken Regionale Eenheid niets afweet.

Onderzoek naar informatievergaring en samenwerking in kleine zeehavens

Het beeld van een beperkte informatiepositie en gebrekkige samenwerking rondom kleine zeehavens komt ook naar voren uit de masterthesis Recherchekunde van De Graaf.⁴⁹ Uit haar onderzoek naar informatievergaring en samenwerking in kleine zeehavens omtrent cocaïnesmokkel, blijkt dat de wijzen van informatievergaring per haven uiteenlopen en niet systematisch worden ingezet. Geen van de in de havens actieve diensten verzamelt actief informatie over cocaïnehandel in de zeehavens. Bovendien worden opsporingsonderzoeken vaak niet opgepakt, ook niet als daar wel aanleiding toe bestaat. Samenwerking is vooral reactief en niet proactief, wat de informatiepositie verslechterd er ervoor zorgt dat niet informatiegestuurd kan worden gewerkt. Belangrijkste redenen die De Graaf hiervoor geeft zijn een onduidelijke taakverdeling tussen diensten en een gebrek aan capaciteit en prioriteit.

49 De Graaf 2019. In dit onderzoek zijn de havens Den Helder, Vlissingen, IJmuiden en Harlingen onderzocht.

3.7 Prioriteit en urgentie van onderop

Vrijwel alle door ons gesproken organisaties en personen stellen dat het van belang is dat beter zicht komt op de aanwezigheid van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Om die reden zijn de afgelopen twee jaar verschillende initiatieven en overlegstructuren op initiatief van de regionale politie en de Landelijke Eenheid tot stand gebracht waaraan zowel interne als externe partners meedoen om het zicht op de havengebieden te verbeteren. Deze hebben geresulteerd in lokale én regionale samenwerking. Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat deze initiatieven pas recentelijk tot stand zijn gekomen en nog in de ontwikkelfase zitten. De samenwerkingsverbanden en nieuwe overlegstructuren hebben nog niet geleid tot concreet zicht op georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens maar zijn wel een noodzakelijke eerste stap op weg hier naartoe. De eerste stappen zijn hierin inmiddels gezet, maar tot concrete resultaten heeft dit nog niet geleid.

De recent ontstane overlegstructuren en soortgelijke ontwikkelingen zijn vooral tot stand gebracht door persoonlijke initiatieven. Het zijn betrokken individuen geweest die de urgentie voor dit onderwerp hebben gevoeld en bepaalde ontwikkelingen in gang hebben gezet. Door persoonlijk initiatief zijn mensen binnen de politie voor de verschillende havens interne en externe partners gaan mobiliseren om meer samenwerking en gegevensuitwisseling tot stand te brengen. Een medewerker van de Landelijke Eenheid zegt hierover:

‘Alles hangt samen met informatie delen. Dit is heel lang niet gebeurd, nu gebeurt het wel en komen er veel dingen naar buiten. Iedereen weet wel wat. Vijf tot zes jaar geleden was er een eilandcultuur van de organisaties. Sinds anderhalf jaar is er echt een grote verbetering in. Mensen komen bij informele overleggen bij elkaar en delen informatie. Van daaruit kan je een actie maken of een onderzoek opstarten. Zo vindt in de haven van Harlingen elke week informeel overleg plaats tussen agenten van de Landelijke Eenheid, de Regionale Eenheid (basisteam en DLIO) en de Koninklijke Marechaussee. In Delfzijl is sinds kort gestart met een Tactisch Overleg Zeehavens waar eens per drie maanden in algemene zin afstemming plaatsvindt tussen politie, Koninklijke Marechaussee, RIEC, Douane, gemeenten en havenmeester over de havengebieden. Partijen hebben gezamenlijk een opdracht vastgesteld, maar zijn ook nog zoekende naar de concrete invulling daarvan.’

Doordat de samenwerkingsverbanden en overlegstructuren veelal niet vanaf een hoger niveau worden aangestuurd en gecoördineerd ontstaan risico's op wildgroei en overlap. Tevens zou het voortbestaan van dergelijke vormen van samenwerking en overleg bedreigd kunnen worden als de aanjagers ervan wegvallen.

Samenwerking in de Rotterdamse haven

Het onderzoek naar de situatie in de haven van Rotterdam levert soortgelijke bevindingen op: ‘Onderlinge contacten worden vooral op persoonlijke basis ontwikkeld door heel veel tijdsinvestering, zonder dat dat altijd door de overkoepelende organisaties wordt ondersteund.’⁵⁰ Volgens de onderzoekers zou extra tijd vrijgemaakt moeten worden speciaal voor het samenwerken. In de praktijk komt dit namelijk gewoon bovenop het al bestaande werk. Samenwerking zou op zichzelf een van de doelstellingen van de betrokken organisaties moeten zijn.

Het beeld dat uit ons onderzoek naar voren komt is dat de urgentie die gevoeld wordt door individuele medewerkers van de politie niet altijd wordt ondersteund door het hogere management binnen de organisatie. Zo is er niet altijd voldoende capaciteit beschikbaar om op basis van relevant materiaal complexe opsporingsonderzoeken op te zetten en wordt eerder gekozen voor de korte klap.⁵¹ Een agent van de Landelijke Eenheid trekt een soortgelijke conclusie.

‘Ik merk dat de politie vaak vanuit een kortetermijnvisie werkt. Om zicht en vat te krijgen op deze problematiek moet het een onderwerp van de lange adem worden. Het Wik is een goed voorbeeld van een project dat te kort gelopen heeft. Als je echt iets wil neerzetten, dan moet je dat voor de langere termijn doen. Op het moment dat de politie na een jaar weer met een project stopt, dan krijgen partners ook het idee dat de politie een onbetrouwbare partner is. Het zou goed zijn als de politie een langeretermijnvisie zou formuleren met betrekking tot zeehavens.’

Het is opvallend dat individuele medewerkers van de politie ervan overtuigd zijn dat meer prioriteit voor het onderwerp noodzakelijk is, terwijl deze urgentie op hoger niveau in de organisatie niet altijd gevoeld wordt. Het is mogelijk dat bij medewerkers sprake is van een kokervisie wat leidt tot de veronderstelling ‘er moet iets aan de hand zijn’, wat mogelijk leidt tot meer signalen en vermoedens. In hoeverre daarvan sprake is, is in het kader van dit onderzoek niet bekend.

Zeehavenoverleg Groningen Seaports

In het kader van dit onderzoek hebben de onderzoekers twee keer als toehoorder aangesloten bij het zeehavenoverleg Groningen Seaports. Het zeehavenoverleg is een gezamenlijk initiatief van de teamchef van het basisteam Ommelanden Noord en de havenmeester van GSP. Uit het ondermijningsbeeld blijkt dat Groningen Seaports een blinde vlek is en de informatiepositie beperkt. Om die reden is besloten om verschillende partners bij elkaar aan tafel te krijgen om de informatiepositie te versterken en om

50 Staring e.a. 2019, p. 178.

51 Zie ook De Graaf 2019.

meer in gezamenlijkheid op te treden in Groningen Seaports. Het overlegplatform is begin 2019 in het leven geroepen waarin de Regionale Eenheid en de Landelijke Eenheid van de politie, de Douane, de Koninklijke Marechaussee, gemeenten en het RIEC vertegenwoordigd zijn.

Het overleg is in eerste instantie bedoeld om kennis te maken, te vertellen en te leren over elkaars bevoegdheden en om te verkennen welke mogelijkheden er zijn om gezamenlijk in de havengebieden op te trekken. Ook worden er direct al concrete plannen en acties op touw gezet en actielijstjes gemaakt. Er is veel commitment van alle partijen om de doelen van het zeehavenoverleg te realiseren en iedereen lijkt daaraan te willen bijdragen vanuit de eigen mogelijkheden en bevoegdheden. Opvallend is wel dat de verschillende partijen niet precies van elkaar op de hoogte zijn van de taken en bevoegdheden en welke mogelijkheden en onmogelijkheden dit zeehavenoverleg met zich meebrengt. Aan het slot van de bijeenkomst krijgt iedereen concrete taken en opdrachten mee waarmee men aan slag zal gaan.

3.8 **Quadriviumcontroles**

Sinds 2017 vindt in de eenheid Noord-Nederland een aantal keer per jaar een quadriviumcontrole plaats. Dit is een grootschalige controle op land en op zee georganiseerd vanuit een van de Noordelijke zeehavens, waarbij de Regionale Eenheid, de Landelijke Eenheid, de Douane, de Koninklijke Marechaussee en Agentschap Telecom zijn vertegenwoordigd.

Tijdens de quadriviumcontroles worden in een of twee dagen tijd zoveel mogelijk schepen en voertuigen gecontroleerd. Het gaat dan om algemene routinecontroles die niet specifiek gericht zijn op mogelijke aanwijzingen of signalen van georganiseerde criminaliteit. Het is dus geen risicogericht toezicht. De quadriviumcontroles leveren informatie op over welke schepen er zich op het Wad begeven en welke bemanning aan boord is en of deze personen voorkomen in opsporingsonderzoeken. Datzelfde geldt voor de tegelijkertijd uitgevoerde controles op het land. Dan wordt gekeken welke voertuigen en personen zich in de havengebieden begeven. Zo bleek na controle van kentekenplaten dat bepaalde auto's die gesignaleerd waren in havengebieden voorkomen in strafrechtelijke onderzoeken.

Risicogericht toezicht

Van risicogericht toezicht is sprake indien de aard en omvang van de toezichts- en controleactiviteiten afhangen van een risicoanalyse waar in het algemeen of in concrete gevallen de grootste kans is op overtreding van normen en regels. Als het gaat om georganiseerde criminaliteit in de zeehavens kan gedacht worden aan het houden van gerichte controles van bepaalde schepen (of opvarenden of eigenaren) waarvan bekend is dat ze criminele antecedenten hebben of die voldoen aan bepaalde indicatoren (lan-

den van herkomst of eerdere bestemmingen, vergeelde zeilen die op aanwezigheid in het Caribisch gebied kunnen duiden, etc.). Daarbij moet uiteraard voorkomen worden dat sprake is van etnisch profileren.

Gesprekspartners geven verschillende redenen voor het houden van deze gezamenlijke quadriviumacties. De belangrijkste reden lijkt te zijn dat medewerkers van de verschillende organisaties op een meer structurele wijze met elkaar willen samenwerken. De samenwerking moet bijdragen aan 'korte lijntjes' tussen de medewerkers van de verschillende diensten, kennis van elkaars bevoegdheden en de beperkingen daarvan, en begrip van en voor elkaars werkwijzen. Een ander doel, in ieder geval voor de politie, is om informatie te verzamelen. Ten slotte gaat het ook om zichtbare aanwezigheid van de autoriteiten, waarvan een preventieve werking uit kan gaan. Het organiseren van een quadriviumcontrole is echter lastig. Een controle moet maanden van te voren gepland om de agenda's van de betrokken medewerkers van de verschillende diensten op één lijn te krijgen. Het succes van de controle is bovendien sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en het aanbod van schepen dat op die dag op het water te vinden is. Als de omstandigheden ongunstig zijn gaat dit enorm ten koste van de effectiviteit en efficiëntie van het quadrivium.

Quadriviumcontroles in de praktijk

Gedurende het onderzoek zijn we drie keer mee geweest met een quadriviumcontrole. Twee keer vanuit Harlingen en één keer vanuit Lauwersoog. In briefings wordt door de coördinator van het quadrivium verteld wat het doel is van de actie en wordt een lijst gepresenteerd met zaken waarop specifiek gelet moet worden tijdens de actie. Tijdens het quadrivium wordt gebruikgemaakt van twee grote en drie kleine politiebotten. Op de grote boten zijn medewerkers van het Real Time Intelligence center (RTIC) aanwezig. Dit zijn informatiespecialisten die gespecialiseerd zijn in het raadplegen van politie-informatiesystemen. Zij kunnen de agenten die bezig zijn met een controle op een schip realtime van informatie voorzien. Dat kan gaan om het natrekken van registraties van schepen, personen etc. in de politiesystemen. Vooraf wordt niet al vastgesteld welke schepen gecontroleerd zullen worden. Er wordt wel een lijst met mogelijk interessante bootnummers gedeeld, maar het hangt af van het toeval of die zich ook precies op die dag laten zien. Men is volledig afhankelijk van het aanbod aan schepen wat er die dag op het water is, wat veelal bepaald wordt door de weersomstandigheden. Dat is ook meteen een grote kwetsbaarheid van de operatie. Gedurende een van de dagen werd bijvoorbeeld slechts een zestal schepen gecontroleerd. De schepen worden geselecteerd op basis van ervaring. Bepaalde schepen hebben namelijk een hogere risicofactor op overtredingen. Tijdens het quadrivium houdt men contact via mobiele telefoon. Het bereik op de Waddenzee is echter van dermate slechte kwaliteit dat onderling contact niet altijd mogelijk is. Ook het gebruik van de marifoon laat op sommige momenten te wensen over. Dit komt vanwege de (te) korte antenne op de kleine boten. Het gebrek aan communicatie wordt als grote ergernis ervaren.

Naast het controleren van schepen doet de politie bij een quadrivium ook controles op het land in het havengebied. Hierbij wordt gekeken naar personen en voertuigen die zich bewegen in het havengebied en wordt gevraagd waarom zij zich daar ophouden. Het gaat hierbij niet primair om het zoeken naar bijvoorbeeld verdovende middelen maar vooral om meer informatie te verkrijgen over de activiteiten die zich afspelen in het havengebied. Een van de controles waarbij een van de onderzoekers aanwezig is geweest heeft, naar later bleek, ‘interessante informatie’ opgeleverd. Wat die informatie precies inhoudt werd niet verteld om lopend politiewerk niet in gevaar te brengen.

3.9 Conclusie

De reorganisatie van de politie heeft voor verandering gezorgd. Zo is onder andere de waterpolitie opgegaan in de Dienst Infrastructuur, waardoor een vaste lokale aanwezigheid in de havens en nautische kennis verloren zijn gegaan. Daarnaast is een informatieorganisatie opgericht die tot taak heeft om de rest van de politieorganisatie te voorzien van veredelde informatie, zodat informatie- of intelligencegestuurd kan worden gewerkt. Momenteel kan deze opdracht nog niet goed vervuld worden. Zij bevindt zich dan ook nog in een opbouwfase. Systemen zoals het Veiligheidsbeeld lijken in principe veelbelovend maar zijn nog grotendeels in ontwikkeling. Tegelijkertijd blijkt dat ook in dat systeem geen speciale aandacht is voor de Noordelijke zeehavens. Dit gebrek aan aandacht valt deels te verklaren door de thematische focus, in plaats van een nodale strategie. De beperkte aandacht voor de havens wordt verder gelegitimeerd door het ontbreken van concrete, specifiek daaraan gerelateerde opsporing en vervolging.

De Noordelijke zeehavens hebben dus, als zodanig, geen beleidsmatige prioriteit bij de politie en het zicht op georganiseerde criminaliteit in de havens is beperkt. Dit lijkt het gevolg van een vicieuze cirkel: omdat het geen prioriteit heeft, worden slechts beperkt controles of andere activiteiten ondernomen om zicht te krijgen, waardoor geen zicht is op de criminaliteit, en daardoor krijgt het geen prioriteit. De informatiepositie blijft beperkt zolang geen gerichte activiteiten worden uitgevoerd en er geen structurele aanwezigheid in de havengebieden is. De urgentie wordt door individuele medewerkers wel gevoeld en dat heeft geleid tot meer overleg en kortere lijnen, maar nog niet tot concrete gerichte controles, bijvoorbeeld buiten kantoortijden – samen met de Koninklijke Marechaussee – op verdachte visserskotters.

Het is de stellige overtuiging van veel van onze gesprekspartners dat wie zoekt ook iets zal vinden. Volgens hen kan alleen op die manier de vicieuze cirkel worden doorbroken.

4. Andere organisaties

4.1 Netwerkpartners

Voor het opbouwen van een strategische informatiepositie en het aanpakken van georganiseerde criminaliteit is het van belang dat de politie netwerken opbouwt met organisaties zowel binnen als buiten de overheid. Het onderzoek van Helsloot en Groenendaal naar de positie van de (zeehaven)politie als netwerkpartner geeft een aantal voorbeelden hoe de politie zich manifesteert in netwerken en wat daarvan de opbrengst is. Hieruit blijkt dat de belangrijkste voorwaarde voor het voortbestaan en de effectiviteit van netwerken is dat alle partners de indruk hebben dat ze van het netwerk profiteren en dat alle partners bereid zijn om aan het netwerk te ‘geven en nemen’. Dat laatste element betreft de wederkerigheid van de plichten binnen het netwerk. De inbreng in het netwerk kan bestaan uit informatie of de uitoefening van bepaalde wettelijke bevoegdheden ten behoeve van het netwerk.⁵²

Uit het onderzoek van Helsloot en Groenendaal blijkt dat het opzetten en onderhouden van netwerken niet eenvoudig is. De zeehavenpolitie in Rotterdam heeft bijvoorbeeld moeite met aansluiting krijgen, ‘omdat zich tussen haar en de andere partijen in het netwerk verschillende “barrières” bevinden die eerst geslecht moeten worden.’ In het onderzoek worden zes barrières onderscheiden: bureaucratie, verschillende juridische kaders, tegenstrijdige belangen, verschillende verantwoordelijkheden, diverse handavingsstijlen en cultuurverschillen. De informatie-uitwisseling bij de zeehavenpolitie in Rotterdam wordt gefaciliteerd door op strategisch niveau afspraken te maken en die vast te leggen in convenanten met netwerkpartners. Dit heeft ertoe geleid dat ketenpartners informatie kunnen uitwisselen wat de effectiviteit van de opsporing heeft vergroot.⁵³

Een andere belangrijke voorwaarde die genoemd wordt in het onderzoek van Staring e.a. in de haven van Rotterdam is dat extra tijd vrijgemaakt moet worden speciaal voor het samenwerken. In de praktijk komt dit namelijk gewoon bovenop het al bestaande werk. ‘Onderlinge contacten worden vooral op persoonlijke basis ontwikkeld door heel veel tijdsinvestering, zonder dat dat altijd door de overkoepelende organisaties

52 Helsloot & Groenendaal 2014.

53 Helsloot & Groenendaal 2014.

wordt ondersteund.⁵⁴ Daarmee zou samenwerking op zichzelf een van de doelstellingen van de betrokken organisaties moeten zijn.

Een ander relevant punt dat uit datzelfde rapport naar voren komt is dat het belangrijk is dat organisaties op de hoogte zijn van elkaars taken, bevoegdheden en doelstellingen. Als organisaties willen samenwerken is het van belang dat een gezamenlijke doelstelling wordt geformuleerd, omdat anders alle deelnemende organisaties vooral bezig zijn met het realiseren van hun eigen doelstelling. Dat is ook waar ze op worden afgerekend. De verschillende overheidsdiensten worden afgerekend op verschillende 'productiecijfers'. Zo kan er ook concurrentie ontstaan tussen de verschillende partijen en wordt het ieder voor zich, in plaats van dat men met z'n allen het algemeen belang dient.⁵⁵

In dit hoofdstuk worden de taken, informatiepositie en samenwerking van ketenpartners van de politie beschreven. In dit hoofdstuk wordt geen paragraaf aan het Openbaar Ministerie gewijd, omdat het nog niet tot vervolging is gekomen van zaken in de Noordelijke zeehavens.

4.2 Belastingdienst – Douane, FIOD en HARC

4.2.1 *Inleiding*

Binnen de Belastingdienst kan een onderscheid worden gemaakt tussen de blauwe kant – het toezicht op aangiftes en belastingzaken – en de groene kant – het toezicht op de inning van belastingen bij de invoer van goederen. De blauwe kant van de Belastingdienst wordt in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. De groene kant wordt uitgevoerd door de Douane, de Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst (FIOD) die voor zowel de blauwe als de groene kant de opsporing van strafbare feiten doet, en de binnen de FIOD ten behoeve van het strafrechtelijke onderzoek ingezette Hit and Run Cargo teams (HARC). Hieronder worden achtereenvolgens de positie van de Douane, de FIOD en de HARC beschreven.

4.2.2 *Douane*

Organisatie

De Douane is aangewezen om toezicht en controles uit te voeren bij de in- en doorvoer van goederen. De Douane heeft daarbij drie functies: de bewakingsfunctie, de stopfunctie en het heffen en innen van belastingen. De bewakingsfunctie houdt in dat de Douane controleert of goederen die in- door- of uitgevoerd worden voldoen aan Nederlandse en Europese normen op het gebied van veiligheid, gezondheid, economie

⁵⁴ Staring e.a. 2019, p. 166.

⁵⁵ Staring e.a. 2019, p. 166.

en milieu. De stopfunctie houdt in dat de Douane verantwoordelijk is voor het tegenhouden van in- en uitvoer van bepaalde goederen aan de grens. Ten slotte is de Douane verantwoordelijk voor het heffen en innen van belastingen, zoals invoerrechten.

In het Douanewetboek van de Unie (DWU)⁵⁶ is geregeld dat voor Douaneambtenaren een geheimhoudingsplicht geldt.⁵⁷ Dat betekent dat het doel van informatie verzamelen anders is dan het doel waarmee politiegegevens worden verzameld. De personen die de Douane controleert moeten erop kunnen vertrouwen dat de informatie die zij verstrekken alleen gebruikt wordt voor het uitvoeren van de Douane- en belastingwetgeving. Voor uitzonderingen op de geheimhoudingsplicht zijn specifieke eisen gesteld in nationale wetgeving, deze verlopen bijvoorbeeld altijd via een centraal aanspreekpunt.⁵⁸

Toezicht in de havens

Criminaliteit opsporen en aanpakken is geen primaire taak van de Douane, maar het controleren van goederenstromen. De Douane voert 24 uur per dag controles uit, waaronder in de onderzochte Noordelijke zeehavens. Vijf á tien keer per maand controleren ze ook op het water. Dat kan bijvoorbeeld plaatsvinden na een melding van het Douane Landelijk Tactisch centrum (DLTC). Ook wordt actiematig onderzoek met andere ketenpartners uitgevoerd.

De Douane is gevestigd in de Eemshaven, in een gezamenlijk pand met de Koninklijke Marechaussee. Daardoor zijn de contacten met de Koninklijke Marechaussee laagdrempelig en informeel. Gezamenlijk beschikken zij over twee zeeschepen waarmee patrouilles te water worden gedaan. Op meldingen van het DTLC wordt ook gezamenlijk actie ondernomen.

Samenwerking en informatie-uitwisseling

De Douane participeert in het 'Klein tactisch overleg'. In dit gremium zijn ook de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT), Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Ministerie van LNV) en Rijkswaterstaat vertegenwoordigd. In het overleg wordt geen informatie over concrete personen gedeeld, maar worden afspraken gemaakt over samen optrekken bij de uitvoering van toezicht. Het Klein tactisch

56 Verordening (EU) nr. 952/2013 vaststelling Douanewetboek van de Unie.

57 Art. 12 DWU.

58 Op nationaal niveau zijn de bevoegdheden van de Douane uitgewerkt in de Algemene douanewet. Voor gegevensuitwisseling zijn met name art. 1.1 Adw en art. 1.33 Adw van belang. De inspecteur moet gegevens en inlichtingen verstrekken aan overheids- en semioverheidsinstellingen voor zover deze gegevens noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken van deze instellingen in het kader van o.a. het Douanewetboek van de Unie, interregionaal recht en Koninkrijk verbindende verdragen. Daarnaast zijn regels over geheimhouding verder uitgewerkt in het Handboek Douane (HDU) 5.00.00, hoofdstuk 13. Zie <https://www.belastingdienst.nl/bibliotheek/handboeken/html/boeken/HDU>. In het HDU is verdere uitwerking gegeven aan uitzonderingen op de geheimhouding, bijvoorbeeld bij misdrijven tegen de staat of tegen het leven gericht.

overleg vindt gemiddeld eens per zes weken plaats. Per organisatie is één vertegenwoordiger aanwezig.

Daarnaast participeert de Douane in het 'Regionaal tactisch overleg'. In deze brede overlegvorm zijn alle instanties vertegenwoordigd die op of rond het water actief zijn, waaronder de havendiensten, de provincies, het Openbaar Ministerie, de ILT, de Koninklijke Marechaussee en Rijkswaterstaat; alle instanties die op of rond het water actief zijn. Dit overleg is niet primair gericht op (georganiseerde) criminaliteit, maar het onderwerp kan wel aan bod komen.

Gesprekspartners van de Douane geven aan dat niet alle informatie uit bovengenoemde overleggen voor alle partijen relevant is, maar wel van toegevoegde waarde omdat partijen op deze manier wel op de hoogte zijn van alle zaken die spelen. Daarnaast geeft de Douane aan dat de contacten met de politie zijn verwaterd nadat de waterpolitie is opgegaan in de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid.

De Douane zelf wordt door gesprekspartners van andere ketenpartners gezien als een ambtelijke organisatie met een meer bureaucratische werkwijze. Hierbij wordt bedoeld op de meer terughoudende wijze van informatie delen. Deze kan verklaard worden doordat de wetgeving waar de Douane aan gebonden is (DWU) een andere doelbinding kent dan de wetgeving die geldt voor politieorganisaties (Wpg). De Douane is wat dat betreft een 'vreemde eend' tussen andere organisaties die op basis van de Wpg veel makkelijker informatie kunnen uitwisselen. Informatie kan door de Douane alleen gedeeld worden met de politie wanneer een concreet verzoek daaraan ten grondslag ligt.

We constateren tijdens dit onderzoek dat over de beperking van informatiedeling in de praktijk onbekendheid bestaat. De Douane wordt door andere partners soms als onwelwillend en niet coöperatief gezien, terwijl de hiërarchische cultuur bij de Douane (een verzoek om informatie moet op hoger niveau worden ingediend) vooral is ingegeven door andere wetgeving. Uit de gesprekken blijkt bovendien dat de verschillende diensten die in dit onderzoek zijn betrokken niet altijd precies van elkaars taken en bevoegdheden op de hoogte zijn. Dat leidt tot valse verwachtingen en onbegrip. Gezamenlijke acties kunnen bijdragen aan meer bekendheid over elkaars taken en bevoegdheden.

Convenant met de Douane

In een aantal gesprekken is gesuggereerd dat het sluiten van een convenant tussen verschillende organisaties zoals de Douane een oplossing kan bieden om informatiedeling mogelijk te maken. Daarvan is echter geen sprake. Het sluiten van een convenant kan namelijk geen wettelijke beperking tot informatiedeling omzeilen. Dat betekent dat de Douane binnen het RIEC-convenant evenmin informatie met de andere partners kan delen. De Douane kan daar alleen in algemene zin informatie delen over trends, ont-

wikkelingen. Andersom mag de Douane wel informatie ontvangen van de politie. Daar gelden geen wettelijke beperkingen. Het komt in de praktijk dus ook voor dat de Douane gebruikmaakt van informatie van de politie voor haar taakuitvoering.

4.2.3 *FIOD*

Organisatie

De FIOD is de opsporingsorganisatie van de Belastingdienst. De opsporing richt zich op bestrijding van financiële fraude en belastingfraude. Binnen de FIOD is er een team – Team Criminele Inlichtingen (TCI) – dat gespecialiseerd is in het opsporen en bestrijden van grootschalige fraude en georganiseerde criminaliteit. Witwassen van crimineel vermogen, faillissementsfraude en btw-carrouselfraude zijn daar voorbeelden van.

De Noordelijke zeehavens vormen geen specifiek thema of aandachtspunt voor de FIOD. Onderzoeken van de FIOD in een van de Noordelijke zeehavens komen weinig voor, gemiddeld eens per vijf jaar. Deze onderzoeken zijn meestal drugsgerelateerd. De politie handelt in die gevallen de drugs af, de FIOD de financiële afhandeling.

Samenwerking en informatie-uitwisseling

Soms werken politie en FIOD gezamenlijk aan een onderzoek, bijvoorbeeld als zowel financiële kennis als tactische expertise gewenst is. Gesprekspartners van de FIOD geven aan dat de samenwerking met de politie op operationeel niveau naar tevredenheid verloopt. Als knelpunt in de samenwerking wordt ervaren dat gedurende de samenwerking de capaciteit van de politie onverwacht anders ingezet kan worden als er zich opeens andere prioriteiten voordoen.

De samenwerking op strategisch en tactisch niveau tussen politie en FIOD verloopt moeizamer. De politie Noord-Nederland wordt aangestuurd en werkt samen met het arrondissementsparket Noord-Nederland, maar de FIOD met het functioneel parket in Zwolle. Dat belemmert de afstemming en leidt tot stroperigheid in de processen. Daardoor duurt het soms lang voordat een gezamenlijk onderzoek op gang komt.

De FIOD is voor haar opsporingsonderzoek afhankelijk van de politie, de Belastingdienst en de Douane. Zij verzamelt geen eigen informatie en beschikt alleen over informatie die in het kader van een specifiek opsporingsonderzoek is verzameld. Doordat de FIOD geen eigen informatie heeft, zit zij in overleggen met name om ‘informatie te halen’ of om partijen te informeren bij welke partner mogelijk relevante informatie te vinden is. Informatie die de FIOD van andere organisaties heeft gekregen kan niet zomaar doorgegeven worden. Informatie kan alleen gedeeld worden na een vordering van de officier van justitie in een concreet opsporingsonderzoek.

4.2.4 **HARC-team**

Het zogenaamde Hit and Run Cargo team is een speciale eenheid die kan worden ingezet vanuit Amsterdam, Schiphol of de Rotterdamse haven om interventies te plegen ten behoeve van de FIOD of de Douane. Het team richt zich met name op de smokkel van verdovende middelen. Vanuit het HARC team Amsterdam is aangegeven dat zij maximaal twee keer per jaar worden ingevlogen in de Noordelijke zeehavens om daar een interventie te doen. Ter vergelijking, volgens een onderzoek in de haven van Rotterdam doet het HARC team aldaar circa 75 tot 80 onderscheppingen per jaar.⁵⁹

De HARC-medewerkers zijn in feite Douanerechercheurs die het strafrechtelijk onderzoek doen, vergelijkbaar met rechercheurs bij de politie. De onderzoeken van het HARC zijn over het algemeen kortlopend, van een paar maanden tot maximaal een jaar. Daarbij richten ze zich op de 'eerste lijn' van verdachten, degenen die direct betrokken zijn bij een delict. Zodra er verder gerechercheerd wordt om een grotere groep van betrokkenen in kaart te brengen, inclusief eventuele leidinggevendenden, dan wordt het onderzoek in principe overgedragen aan de politie. Ook als vastgesteld wordt dat er geldstromen vanuit 'een hoog geplaatste pief' uit het buitenland komen, wordt de zaak overgedragen.

Restinformatie wordt in belangrijke mate met de politie gedeeld. Beide organisatie zetten gegevens in SUMM-IT, maar ze zitten niet in hetzelfde datanetwerk. Gegevensuitwisseling kan plaatsvinden wanneer naar aanleiding van een verdenking en melding in SUMM-IT dit ook een zaak van de politie raakt. De databases communiceren op indirecte wijze. Doordat landelijk gewerkt wordt en onderling veelvuldig overleg plaatsvindt is men op de hoogte van elkaars zaken en kan men bespreken wat ze in dat kader gezien hebben. De informatie-uitwisseling werkt twee kanten op en is volgens respondenten gelijkwaardig.

'Het is wel de vraag of iedereen precies van elkaar weet wat ze doen. Je ziet bij de politie heel veel clubjes die allemaal zelfstandig bezig zijn en dat niet van elkaar weten. We hebben een Nationale Politie, maar ik heb er een beetje mijn vraagtekens bij. In woord is het nationaal, maar toch zijn het allemaal regio's en delen die uiteindelijk samen dingen doen.'

4.3 **De Koninklijke Marechaussee**

4.3.1 **Organisatie**

De Koninklijke Marechaussee is een krijgsmachtonderdeel van het Ministerie van Defensie en kent drie hoofdtaken: de grenspolitietaken, bewaken en beveiligen en interna-

⁵⁹ Staring e.a. 2019, p. 50.

tionale en militaire politietaken. Voor dit onderzoek is vooral de eerste taak van de Koninklijke Marechaussee relevant. In het kader van de grenspolitietaken controleert de Koninklijke Marechaussee de Nederlandse buitengrenzen op personen en bestrijdt het grensoverschrijdende criminaliteit. Het bewaken van de Nederlandse zeehavens als toegangspoort naar Nederland behoort daarom tot de taak van de Koninklijke Marechaussee. Rechercheurs van de Koninklijke Marechaussee doen onderzoek naar strafbare feiten die naar voren komen tijdens het uitvoeren van de grenspolitietaken. Zo onderzoeken ze criminele organisaties die zich richten op mensensmokkel en mensenhandel.

4.3.2 *Toezicht in de havens*

De Koninklijke Marechaussee voert controles uit in alle vier zeehavens. De grenspolitietaken bestaan uit grenscontrole en grensbewaking. Grenscontrole vindt plaats op vaste doorlaatposten in de haven van Harlingen en in de Eemshaven. Vaartuigen en bemanningsleden van buiten Europa zijn verplicht zich te melden bij het kantoor van de Koninklijke Marechaussee. In dat pand in de Eemshaven zitten zij gezamenlijk met de Douane, waardoor de contacten met de Douane laagdrempelig en informeel zijn. Gezamenlijk beschikken zij ook over twee zeeschepen waarmee patrouilles te water worden gedaan.

Grensbewaking vindt langs de gehele buitengrens plaats, vanaf Nieuw Statenzijl (bij de Duitse grens) via Lauwersoog tot Lemmer. De Koninklijke Marechaussee voert dagelijks patrouilles uit in het kader van grensbewaking waarbij alle vier de havens worden aangedaan. Patrouilles en surveillance in de havens zijn primair gericht op het lokaliseren van verdachte omstandigheden en personen. De Koninklijke Marechaussee heeft daarnaast ook een opsporende bevoegdheid. De Koninklijke Marechaussee heeft eigen recherche teams die zich bezighouden met het opsporen en bestrijden van georganiseerde criminaliteit; veelal in de vorm van migratiecriminaliteit. Ook wordt actief onderzoek met andere ketenpartners uitgevoerd.

De Koninklijke Marechaussee werkt met wijkoppers. Deze zijn vergelijkbaar met de wijkagent van de politie en functioneren naast de patrouilles met als voornaamste taak het zorgdragen voor een netwerk in de havens en richting ketenpartners. Er zijn op dit moment drie wijkoppers actief: in Harlingen, nabij Lauwersoog en in Delfzijl/Eemshaven.

Gezamenlijke patrouilles te water

Douane en Koninklijke Marechaussee hebben gezamenlijk een boot: de FRISC. Deze boot ligt in Lauwersoog en in Harlingen. Douane en Koninklijke Marechaussee hebben beiden schippers en navigators opgeleid. Ze hebben piketdienst en als het nodig is worden ze opgeroepen. De boot vaart alleen uit bij minimaal twee personen op de

boot. Als zowel Douane als Koninklijke Marechaussee aanwezig zijn, kan gecontroleerd worden op de bemanning en op goederen.

Het gezamenlijk schip is er nu ongeveer drie jaar. Hiervoor hadden Douane en Koninklijke Marechaussee ieder een eigen boot, maar dat was kostbaar. De controles in samenwerking werken daarnaast ook goed. De Douane zit niet bij Lauwersoog in de buurt, maar komt vanuit de Eemshaven.

4.3.3 *Samenwerking en informatie-uitwisseling*

De Koninklijke Marechaussee participeert net als de Douane in het 'Regionaal tactisch overleg'. In deze brede overlegvorm zijn alle instanties vertegenwoordigd die op of rond het water actief zijn, waaronder de havendiensten, de provincies, het Openbaar Ministerie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat. Dit overleg is niet primair gericht op (georganiseerde) criminaliteit, maar het onderwerp kan wel aan bod komen.

Daarnaast is er maandelijks een havenoverleg met de regionale politie en Landelijke Eenheid. Dit overleg is sinds kort tot stand gekomen, overleg met de Landelijke Eenheid bestond al langer. Tijdens dit overleg kunnen concrete gegevens gedeeld worden, beide instanties vallen onder dezelfde Wet politiegegevens (Wpg). Dit gaat niet zover dat partijen bij elkaar in het systeem kunnen kijken, onder meer omdat beiden van een ander basisregistratiesysteem gebruikmaken, bij de overgang van de politie naar BVH is de Koninklijke Marechaussee BPS blijven gebruiken. SUMM-IT wordt wel door zowel politie als Koninklijke Marechaussee gebruikt. Door de verschillende informatiesystemen en de wijze van het gebruik ervan komt informatie van de Koninklijke Marechaussee en de politie niet automatisch bij elkaar terecht. Via rechtstreeks overleg, telefoon en e-mail worden gegevens wel uitgewisseld. De informatie-uitwisseling kan dus alleen plaatsvinden bij goede onderlinge contacten.

In april 2019 hebben regionale politie, de Landelijke Eenheid en de Koninklijke Marechaussee gezamenlijk een controle uitgevoerd bij de toegangsweg van de haven van Lauwersoog. Zowel op het water als over land is vier dagen in de gaten gehouden welke voertuigen/vaartuigen van en naar de haven gingen, hetgeen behoorlijk wat informatie heeft opgeleverd.

De Koninklijke Marechaussee nabij Lauwersoog ervaart knelpunten bij de samenwerking met de politie, die te maken heeft met de districtsgrenzen. Lauwersoog ligt op de grens van twee districten: Groningen en Friesland. Gevolg is dat beide districten verantwoordelijk zijn voor het gebied. Ook het cultuurverschil tussen de Koninklijke Marechaussee en de politie is een factor die van invloed is op de samenwerking tussen beide organisaties. De sterkere hiërarchie in de defensieorganisatie zorgt ervoor dat deze eenvoudiger centraal aan te sturen is. Deze aansturing kan er echter ook voor

zorgen dat de beperkt beschikbare teams op een andere locatie worden ingezet dan dat van te voren is ingepland. De Koninklijke Marechaussee was bijvoorbeeld tot kort geleden afwezig in de havengebieden, vanwege landelijk prioriteit op Schiphol. Daarmee kan de Koninklijke Marechaussee – in de woorden van een Koninklijke Marechaussee-medewerker – zich soms een onbetrouwbare partner tonen.

4.4 Gemeenten

4.4.1 Organisatie

De gemeente is voor bepaalde taken in de havengebieden het bevoegd gezag. Het gaat om bouw- en woningtoezicht en handhaving van de Algemeen Plaatselijke Verordening. De burgemeester is het bevoegd gezag voor ISPS en heeft deze gemandateerd aan de havenmeester.

4.4.2 Toezicht in de havens

Gemeentelijk toezichthouders zijn slechts beperkt actief in de vier onderzochte havens. In Delfzijl en de Eemshaven vindt toezicht vooral plaats door middel van camera's van het havenbedrijf. Toezichthouders binnen het domein van de fysieke leefomgeving komen zelden in de havengebieden. Langs die weg hebben de gemeenten Delfzijl en het Hogeland geen informatie over wat er zich afspeelt in de havens. In Lauwersoog zijn gemeentelijke toezichthouders zelden tot niet actief.

Illustratief is het voorbeeld dat een gesprekspartner geeft over de 'blauwe zone' in de haven. De gemeente heeft het havengebied van Lauwersoog als blauwe zone aangemerkt wat inhoudt dat auto's op het haventerrein niet langer dan twee uur mogen parkeren. Het toezicht hierop ontbreekt volledig.

4.4.3 Samenwerking en informatie-uitwisseling

In de gemeenten waarin de Noordelijke zeehavens liggen fungeren de ambtenaren openbare orde en veiligheid (OOV) als gesprekspartner namens de gemeenten in de aanpak van georganiseerde criminaliteit in de zeehavens. Uit gesprekken met OOV'ers van deze gemeenten blijkt dat hun informatiepositie beperkt is. De toezichthouders van de gemeenten komen zelden tot nooit in de havengebieden en hebben zodoende geen zicht op wat er zich afspeelt. Voor de havens van Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven geldt dat zij aansluiten bij overlegstructuren met andere partners waar informatie gedeeld wordt en afstemming tussen partijen plaatsvindt. Voor alle drie geldt dat deze overlegstructuur op initiatief van de politie is opgezet.

Vanuit gesprekspartners wordt aangegeven dat de gemeente een belangrijke voorttrekkersrol en regiefunctie zou kunnen hebben in de havens, maar tot op heden gebeurt

dat niet. De gemeente participeert vooral in overlegvormen waar door andere partijen initiatief is genomen.

Een OOV'er vertelt dat de gemeente zelden meldingen binnenkrijgt die mogelijk duiden op de aanwezigheid van georganiseerde criminaliteit. Het lage aantal meldingen wordt door die gesprekspartner met name verklaard vanwege de lage meldingsbereidheid en de geslotenheid van de gemeenschap. Gegevensuitwisseling vindt met name plaats op grond van het RIEC-convenant met de daarbij aangesloten partners.

4.5 Omgevingsdiensten

4.5.1 Organisatie

Omgevingsdiensten zijn uitvoeringsdiensten die namens gemeenten en provincies (deels) verantwoordelijk zijn voor vergunningverlening, toezicht en handhaving op het terrein van het omgevingsrecht. Het uitgangspunt is dat alle milieuzaken namens gemeenten door de omgevingsdiensten worden behandeld. Het werkveld is echter vaak uitgebreid met bouwen, natuur en water. Toezichthouders van de Fryske Utlieferingstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO) en Omgevingsdienst Groningen (ODG) zijn verantwoordelijk voor het toezicht op bepaalde bedrijven in de havengebieden in Harlingen, Lauwersoog en GSP die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vergunningplichtig zijn.

4.5.2 Toezicht in de havens

Toezichthouders van de FUMO en de ODG komen geregeld in de havengebieden. Voor beide omgevingsdiensten geldt dat er opdrachtgestuurd toezicht wordt gehouden op de bedrijven. Dat wil zeggen dat op basis van een vooraf vastgesteld uitvoeringsprogramma bepaalde bedrijven worden bezocht en gecontroleerd. Overige bedrijven die niet op het programma staan worden in beginsel op dat moment niet bezocht. Toezichthouders van de ODG hebben over het algemeen goed zicht op bedrijven die er gevestigd zijn. In de haven van Harlingen is niet volledig zicht op alle bedrijven en waar die zich precies mee bezighouden.

4.5.3 Samenwerking en informatie-uitwisseling

In Harlingen heeft in 2019 een integrale handhavingsactie plaatsgevonden. Daarbij zijn toezichthouders van de FUMO, de gemeente, brandweer en politie gezamenlijk controles gaan uitvoeren bij bedrijven waarover weinig informatie bekend is. Dat geldt bijvoorbeeld voor bedrijven die geen vergunning hebben aangevraagd voor de activiteiten die ze uitvoeren en om die reden bij het bevoegd gezag onder de radar blijven. Bij een gezamenlijke controle kunnen de partijen van elkaars bevoegdheden gebruikmaken. Dat heeft een groot voordeel omdat de politie niet de bevoegdheid heeft om bij

een bedrijf waarover twijfels bestaan zomaar binnen te treden. Een toezichthouder van de gemeente of omgevingsdienst heeft op grond van de Awb die bevoegdheid wel.

Art. 5:15 Awb

1. Een toezichthouder is bevoegd, met medeneming van de benodigde apparatuur, elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner.
2. Zo nodig verschaft hij zich toegang met behulp van de sterke arm.
3. Hij is bevoegd zich te doen vergezellen door personen die daartoe door hem zijn aangewezen

De ervaringen met deze integrale controles worden door de omgevingsdiensten als positief ervaren. Toch gebeurt dit volgens een gesprekspartner nog veel te weinig en worden de mogelijkheden die een integrale controle biedt onvoldoende benut. Het toepassen van integrale controles kan namelijk bijdragen aan het vergroten van het zicht wat er zich op een bedrijventerrein c.q. havengebied afspeelt. Het organiseren van een integrale controle vergt echter wel commitment van de betrokken organisaties voor wat betreft afstemming en het plannen van een controle. In Lauwersoog, de Eemshaven en Delfzijl vinden deze integrale controles niet plaats.

In het uitwisselen van informatie met andere partijen worden door de omgevingsdiensten geen beperkingen of belemmeringen ervaren. De informatie die zij verzamelen op basis van het toezicht dat zij uitvoeren, kan ook relevant zijn in het kader van opsporing door opsporingsdiensten. Om die informatie wordt in de praktijk ook wel eens gevraagd en ook verstrekt.

4.6 Regionaal Informatie- en Expertise Centrum

4.6.1 Organisatie

De tien RIEC's (Regionaal Informatie en Expertise Centrum) en het LIEC (Landelijk Informatie en Expertise Centrum) ondersteunen partners bij de aanpak van georganiseerde criminaliteit. Het RIEC-LIEC-netwerk richt zich met name op het vergroten van bewustwording bij de overheid en private partijen over de problematiek van ondermijning, het ondersteunen en versterken van samenwerking binnen de overheid en met publiek-private partners en het delen van kennis en expertise op het gebied van de aanpak van ondermijning.

4.6.2 Samenwerking en informatie-uitwisseling

De RIEC's vormen voor partners een informatieknoppunt voor casuïstiek. Het RIEC stelt integrale handhavingsadviezen op en stemt projectmatig bestuursrechtelijke,

strafrechtelijke en fiscale interventies af met regionale partners. Van concrete casuïstiek rondom een van de vier onderzochte zeehavens is in dit onderzoek niet gebleken.

Ten aanzien van de haven in Harlingen wordt momenteel in opdracht van de lokale driehoek een integraal ondermijningsbeeld opgesteld (nog niet verschenen). In dit ondermijningsbeeld wordt in kaart gebracht welke signalen er zijn van ondermijnende criminaliteit in het gebied, welke fenomenen dit betreft en van welke gelegenheden en kwetsbaarheden in bijvoorbeeld de fysieke, sociale of bestuurlijke omgeving crimineel misbruik (kunnen) maken.

4.7 De havenbedrijven

4.7.1 *Inleiding*

De Eemshaven en de havens van Delfzijl, Harlingen en Lauwersoog zijn verzelfstandigd en worden beheerd door respectievelijk Groningen Seaports (GSP) en Port of Harlingen en de Exploitatiemaatschappij Havencomplex Lauwersoog BV. De havenmeesters zijn verantwoordelijk voor vlot, veilig, schoon en beveiligd scheepvaartverkeer.

4.7.2 *Toezicht*

De havenmeester is namens het bevoegd gezag (de burgemeester) verantwoordelijk voor de naleving van de havenbeheersverordening. Deze verordening heeft betrekking op openbare orde en veiligheid maar ook op milieubescherming. Daarnaast heeft de havenmeester een belangrijke rol in de beveiliging van de haven, oftewel port security. Deze verantwoordelijkheid vloeit voort uit de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-code), die sinds 2004 van kracht is als onderdeel van de SOLAS-conventie.⁶⁰ Een van de eisen is dat wanneer zeeschepen boven een bepaalde tonnage aanmeren bij een haventerminal, deze wordt afgesloten en beveiligd. De beveiliging van de terminal valt onder de verantwoordelijkheid van de Port Facility Security Officers. Dit zijn vaak medewerkers van de terminal die deze functie naast hun reguliere werk vervullen. Opvallend genoeg hoeven deze medewerkers, die verantwoordelijk zijn voor de toegang tot beveiligde terminals, geen enkele veiligheidsscreening te ondergaan.

4.7.3 *Samenwerking en informatie-uitwisseling*

De havenmeesters hebben een belangrijke oog- en oorfunctie voor de opsporingsdiensten. Zij hebben dagelijks zicht op wat er zich afspeelt in de havengebieden. Via cameratoezicht of fysiek toezicht door medewerkers van het havenbedrijf kunnen signalen worden opgepikt en doorgegeven. Het is daarbij wel van belang dat havenmeesters

60 International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Londen.

weten waaróp zij moeten letten. Een van de geïnterviewde havenmeesters vertelt dat het erg handig en nuttig zou zijn als hij en de medewerkers van het havenbedrijf uitgelegd zouden krijgen wat verdachte signalen zijn en daar bepaalde handvaten bij krijgen. Daarin zou volgens hem de politie een rol van betekenis kunnen spelen. Voor alle havenmeesters geldt dat wanneer zij iets signaleren wat hen een ‘niet pluis-gevoel’ oplevert, zij dit melden aan de politie. De meldingsbereidheid van havenmeesters is over het algemeen groot. Wel is de ervaring dat de lijnen met de politie langer zijn geworden.

‘Als we de waterpolitie nodig hadden belden we de waterpolitie. Na de oprichting van de nationale politie kon dat ineens niet meer, toen moesten we “Driebergen” bellen.’

Ook de waterpolitie was toen niet meer fysiek aanwezig in de havens. De agenten van het BT moesten de inschatting maken of ze de Dienst Infrastructuur erbij wilden halen of niet. Bovendien waren de piketdiensten ingekrompen, soms was er niemand beschikbaar tot de volgende ochtend. Inmiddels is de situatie verbeterd en is er altijd wel iemand van de waterpolitie aanwezig. De lijnen zijn weer korter en zijn het vaak dezelfde mensen die aanwezig zijn. Een gesprekspartner vertelt: ‘Het is fijn dat je iemand kan bellen die gelijk kan acteren.’

Een van de havenmeesters merkt op dat het van belang is dat er een terugkoppeling plaatsvindt op een gemeld signaal. Als uit de terugkoppeling blijkt dat dit signaal (met reden niet) is opgepakt vergroot dit de motivatie om te blijven melden. Andersom geldt ook dat bij het uitblijven van een terugkoppeling de meldingsbereidheid zal afnemen.

4.8 Conclusie

De informatiepositie van de politie kan aangevuld worden door samenwerking met andere organisaties. Echter, niet alleen de informatiepositie van de politie in de Noordelijke zeehavens is beperkt, dat geldt ook voor andere organisaties. Gemeenten hebben bijvoorbeeld geen positie in de havens; OOV'ers noch toezichthouders komen met enige regelmaat in de havens en ze hebben er geen netwerk. Voor een goede informatiepositie zouden ze tot in de haarvaten van de havens moeten zitten door er idealiter dagelijks te komen, de mensen er te kennen, signalen te krijgen en informatie te delen met de politie. Dat alles is niet het geval. Opvallend is ook dat internationale samenwerking, bijvoorbeeld met buurland Duitsland als het gaat om de Eemshaven en Delfzijl, in de interviews niet aan de orde is gekomen.

De Douane beschikt vanuit haar positie over informatie over ondernemingen, goederenstromen binnen ondernemingen en onregelmatigheden daarin. Deze informatie mag echter niet gedeeld worden met derden, dus ook niet met de politie. De Douane

relateert deze informatie zelf ook niet aan georganiseerde criminaliteit.⁶¹ Dat betekent dat het geen primaire taak van de Douane is om georganiseerde criminaliteit op te sporen en aan te pakken.

De Koninklijke Marechaussee is in vergelijking met de politie vaker aanwezig in de Noordelijke zeehavens. Deze versterking van de positie van de Koninklijke Marechaussee is in de afgelopen twee jaar tot stand gekomen. Naast de dagelijkse patrouilles in de haven door de Koninklijke Marechaussee wordt ook gewerkt aan een netwerk binnen de havens, zodat bijvoorbeeld meldingen van ondernemers beter aan elkaar gehaakt kunnen worden. De Koninklijke Marechaussee kan, omdat zij meer activiteiten uitvoert in de havengebieden dan de politie en omdat zij op grond van de Wpg makkelijk informatie kunnen uitwisselen met de politie, van grote waarde zijn voor het opbouwen van de informatiepositie met de politie. Ook hier staat het opbouwen van de informatiepositie nog in de kinderschoenen.

Helsloot en Groenendaal stelden in hun boek dat de belangrijkste voorwaarde voor het voortbestaan en de effectiviteit van netwerken is dat alle partners de indruk hebben dat ze van het netwerk profiteren en dat alle partners bereid zijn om aan het netwerk te 'geven en nemen'. Er moet dus sprake zijn wederkerigheid. Die wederkerigheid wordt nog nauwelijks ervaren door de politie en door de samenwerkingspartners. Netwerken worden de laatste tijd, sinds 2018, pas opgetuigd en men leert elkaar kennen. Dat dat eerder niet gebeurde mag illustratief genoemd worden voor de gescheiden werelden waarin de diverse handhavingsorganisaties leefden als het gaat om de Noordelijke zeehavens. Kenmerkend is ook dat er geen convenanten zijn afgesloten. Dergelijke afspraken kunnen de wettelijke bepalingen vertalen naar duidelijke regels voor in de praktijk. Door de duidelijkheid die zo wordt geschapen kan de koudwatervrees om informatie te delen weg worden genomen. Daarnaast wordt het belang van samenwerking en het delen van informatie er nog eens mee onderstreept.

De samenwerking tussen de verschillende handhavingsorganisaties in de Noordelijke zeehavens staat al met al nog erg in de kinderschoenen en heeft nog geen zichtbare successen opgeleverd in de bestrijding van de georganiseerde criminaliteit aldaar. De gebrekkige informatiepositie van de samenwerkingspartners is daar ook debet aan.

61 Behoudens taken die zijn vastgelegd in het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar Belastingdienst/Douane inzake de opsporing van alle strafbare feiten.

5. Private partijen

5.1 Inleiding

Bij de bestrijding van georganiseerde criminaliteit participeert de politie voornamelijk in netwerken die bestaan uit andere overheidsorganisaties.⁶² Helsloot en Groenendaal concluderen dat binnen de politie een sterke voorkeur lijkt te bestaan voor netwerken met publieke organisaties en een terughoudendheid in het netwerken met private partijen.⁶³ Verschillende gesprekspartners benadrukken echter het belang van samenwerking tussen politie en private partijen voor het opbouwen van de informatiepositie.

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke signalen van (georganiseerde) criminaliteit private partijen zien in de zeehavens, welke maatregelen zij ertegen nemen en welke relatie zij hebben met politie en andere veiligheidspartners. In totaal is met tien personen gesproken in de vier havens. Vier van tien hebben de functie van PFSO (waarvan één met de achtergrond beveiliging). Omdat PFSO's mogelijk met andere ogen kijken dan andere ondernemers, wordt bij citaten van PFSO's deze functie erbij vermeld. De gesprekken geven een beeld van de ervaringen van deze personen en geven beeld van alle ondernemers in de vier havens.

5.2 Aard en omvang

Tijdens de gesprekken geven vrijwel alle gesprekspartners in eerste instantie aan dat zij weinig met (georganiseerde) criminaliteit in aanraking komen en dat het nauwelijks een gespreksonderwerp is binnen de organisatie waar zij werken. Gedurende het gesprek blijkt vervolgens dat wel degelijk signalen en opvallende gebeurtenissen hebben plaatsgevonden, die gesprekspartners wijten aan criminaliteit. Hieruit blijkt al dat niet direct sprake is van zichtbare (georganiseerde) criminaliteit in de zeehavens. De concrete voorbeelden die wel door gesprekspartners zijn genoemd gaan over kleinere criminaliteit, zoals vandalisme, diefstal, inbraken en drugsgebruik. Diefstal is het meest genoemd, het gaat dan bijvoorbeeld om diefstal van stroomkabels, een hogedrukreiniger, hout, metaal en koper. Een gesprekspartner (PFSO) zegt hierover:

62 Helsloot & Groenendaal 2014.

63 Helsloot & Groenendaal 2014.

‘In het verleden is wel eens materiaal in de Eemshaven verdwenen. Hekken zijn geforceerd, vervolgens is een vrachtauto erdoorheen gereden en die heeft aluminium meegenomen. Hetzelfde vond plaats in Delfzijl. Toen ik hier kwam zag ik het hek in een vreemde vorm, het was geforceerd en een vrachtauto had aluminiumlansplaten meegenomen. Deze lagen op een pallet, ze hebben er een trekker voorgezet en ze reden weg. De aanhanger is later leeg teruggevonden in Brabant.’

In Lauwersoog en de Eemshaven zijn (zowel door PFSO's als door niet-PFSO's) voorbeelden genoemd van vrachtwagenchauffeurs die in de haven overnachten of auto's die zijn geparkeerd op afgelegen plekken. Omdat van deze auto's soms niet bekend is wat zij doen in de haven, wordt dit door gesprekspartners als onveilig of verdacht ervaren. Van vrachtwagenchauffeurs is wel bekend waarom zij in de havengebieden zijn, namelijk het weekend overbruggen, maar zij vragen zich af wat de chauffeur het hele weekend op een plek als de Eemshaven doet. In Harlingen speelt dit minder, ook omdat inwoners van de gemeente overdag graag een rondje rijden in het gebied en gesprekspartners dus gewend zijn vreemde auto's in het gebied tegen te komen, maar de aanwezigheid van auto's 's nachts wordt wel als verdacht gezien.

Enkele concrete vondsten leiden voor gesprekspartners tot de vraag of dit betekent dat smokkel vaker voorkomt, zoals het voorbeeld waarbij een zeiljacht kwam vast te zitten op zee en er vervolgens drugs werden gevonden. Een ander voorbeeld was een vondst in Harlingen van drugs op een schip dat daarvoor regelmatig in Lauwersoog was gesignaleerd. Ook is een voorbeeld genoemd van een loods met speedboten die voor smokkel werd ingezet. Deze gesprekspartner zegt:

‘Er wordt gegarandeerd gesmokkeld in deze haven. Zo troffen we hier een tijd geleden een verlaten zeilboot aan in de haven. Die was aangelegd maar de bemanning was verdwenen. Er hing een dure motor achter de boot, maar de boot is nooit opgehaald. Ik schat de kans groot in dat smokkelaars die boot hebben achtergelaten.’

Verder worden vooral verschillende criminogene factoren genoemd, waardoor criminaliteit in de vier havens volgens gesprekspartners aannemelijk is. Over de Eemshaven wordt onder meer gezegd (door PFSO's) dat de afgelegen ligging mogelijk criminaliteit aantrekt, gecombineerd met het weinige toezicht dat plaatsvindt. Door de afgelegen ligging wordt de Eemshaven volgens gesprekspartners ook wel eens 'vergeten'. Een persoon zegt: 'Tijdens de atoomtop in Nederland zijn alle grensposten bewaakt door de Koninklijke Marechaussee, maar in de Eemshaven was niemand.'

De bootverbinding met Borkum is door een gesprekspartner (tevens PFSO) genoemd als verbinding waar mogelijk drugssmokkel voorkomt. 'Borkum is niet schoon van verdovende middelen, en aannemelijk is dat het vanuit Nederland [dus Eemshaven] komt.' De recente verbetering in de infrastructuur door de nieuwe treinverbinding

vanuit Groningen, waardoor het makkelijker is voor mensen om in de Eemshaven te komen, wordt daarbij ook als factor genoemd.

Daarnaast wordt door gesprekspartners in de Eemshaven en Delfzijl gezegd dat de haven voor de georganiseerde criminaliteit minder interessant is, omdat het vooral op bulkgoederen en op energie is gericht. Ter vergelijking wordt de haven van Rotterdam genoemd; containervracht is volgens gesprekspartners handiger voor het vervoeren van smokkelwaar. Ook de herkomst van de vracht is in Rotterdam volgens deze gesprekspartners anders; de Eemshaven en Delfzijl hebben vooral een regionale functie en zijn een doorvoerhaven, er zijn minder goederen vanuit risicolanden zoals Zuid-Amerika. Ditzelfde geldt overigens voor Lauwersoog en Harlingen. Ondanks deze criminogene factoren heeft niet elke gesprekspartner de indruk dat criminaliteit grote vormen aanneemt. Er wordt bijvoorbeeld gezegd (door een PFSO):

'Ik denk niet dat smokkel hier veel voorkomt. Het zal vooral één of twee sloffes zijn. Gelegenheid is er natuurlijk altijd, veel wordt niet gecontroleerd en met kleine hoeveelheden zou je de haven kunnen verlaten. Denk aan een zeeman met een rolkoffertje. Iedereen moet zich aanmelden voordat ze binnen de hekken komen, maar er zit geen fysieke controle op. Je kunt dus in je busje of in je zakken wat meenemen. Grote hoeveelheden kan niet.'

De haven van Lauwersoog is door alle gesprekspartners vanwege de locatie gekarakteriseerd als afgelegen. Sommige gesprekspartners zien dat als een kenmerk waardoor weinig criminaliteit plaats kan vinden, anderen zien het als een kenmerk waardoor juist veel criminaliteit plaats kan vinden. Een gesprekspartner die denkt dat door de ligging weinig criminaliteit voorkomt, zegt: 'Lauwersoog heeft maar twee toegangswegen. Mensen die iets kwaads in de zin hebben, hebben weinig vluchtmogelijkheden.' Door een ander wordt Lauwersoog als lokale gemeenschap aangeduid, waardoor criminaliteit minder snel aan de orde zal zijn: 'In het havengebied kent iedereen elkaar.' Een gesprekspartner die het als kenmerk ziet waardoor juist veel criminaliteit kan voorkomen, zegt over de haven in Lauwersoog:

'Er is altijd activiteit in de haven en daarom vallen onregelmatigheden niet direct op. Ook nachtelijke bewegingen zijn niet direct verdacht. Wel weet men in de omgeving van veel auto's wie de eigenaar is, een andere auto valt daarom wel op. (...) De haven zou interessant kunnen zijn voor smokkelaars omdat in- en uitvoer gemakkelijk is en niemand bijhoudt wie wat doet. Er is sociale controle, maar zodra iemand aangeeft dat de goederen aan hem toebehoren kijkt er verder niemand meer naar.'

In het kader van een afstudeeronderzoek heeft een student vijf vissers bevestigd over georganiseerde criminaliteit in de zeehavens. Daaruit komt naar voren dat ook vissers de afgelopen jaren voorvallen hebben gezien die kunnen duiden op drugssmokkel,

bijvoorbeeld het smokkelen van drugs met een viskotter. De viskotter vaart dan uit naar de Noordzee om daar, bij de route waar de vrachtschepen langsvaren, drugs op te pikken. Een visser vermoedt dat dit wordt gedaan met rubberbootjes, een andere visser geeft aan dat hij mensen kent die dergelijke ‘drugsreisjes’ maken. Vissers constateren verder situaties die afwijkend zijn van wat normaal gesproken gebeurt, zoals midden in de nacht wachtende bootjes of juist bootjes die op dat tijdstip snel varen. Andere afwijkende vaarbewegingen volgens vissers zijn het binnenvaren in een haven waar deze boot normaal niet komt, het diep liggen van een boot (mogelijk drugs in de laadruimte) en uitvaren met slecht weer of op zondag. Dit laatste wordt als verdacht ervaren, omdat ‘80% van de vloot op zondag niet uitvaart’ en ‘met slecht weer vang je niets’.

Eén visser vertelt dat hij in een kroeg tijdens de kermis van Volendam benaderd is met de vraag ‘Wil je even een reisje voor ons doen? (...) Je kunt er € 300.000 mee verdienen’. Een medewerker van een bedrijf dat gevestigd is in de haven van Harlingen vertelt dat hij ‘heeft gehoord’ dat de meeste drugs in Harlingen niet via de haven worden binnengebracht maar via de naastgelegen zeedijk. Daar wordt het met snelle bootjes aan land gebracht. Een andere respondent spreekt over een bepaalde groep (jongeren) die zich volgens hem met drugshandel inlaat.

Uit het afstudeeronderzoek komt verder naar voren dat de vissers signalen van criminaliteit liever eerst onderling bespreken, voordat zij naar de politie gaan. Mochten zij zeker weten dat criminele activiteiten plaatsvinden, dan spreken zij eerst de persoon erop aan. Het niet eerder naar de politie gaan heeft mede als oorzaak dat vissers veronderstellen dat er voldoende controle is, waardoor zij het idee hebben dat hun eigen waarnemingen weinig toevoegen.⁶⁴

5.3 Maatregelen tegen criminaliteit

Gesprekspartners geven aan dat criminaliteit niet direct een gespreksonderwerp is voor ondernemingen. In de meeste gevallen zijn zij zelf weinig in aanraking gekomen met criminaliteit. De enkele keer dat zij wel in aanraking kwamen met criminaliteit, ging het om diefstal. Dat is voor verschillende ondernemingen reden geweest om camera’s op te hangen. De camerabeelden kunnen ter beschikking worden gegeven aan de politie; ondernemers staan daarvoor open, maar wachten wel initiatief van de politie af. Een andere maatregel die na een diefstal is genomen is dat het bedrijf materialen niet meer buiten bewaart, maar in de loods, zodat niet zichtbaar is welke dure materialen opgeslagen liggen.

Bedrijven met een kade zijn gebonden aan ISPS-regels. Dat betekent dat bij het laden en lossen de hekken gesloten zijn. Ondernemers ervaren de ISPS-maatregelen als toereikend, personen kunnen alleen het havengebied in als zij staan ingeschreven. Als

64 Bouius 2019.

buitenstaanders onverhoopt toch op het terrein rondlopen, kunnen deze worden aangesproken. Gesprekspartners bij de bedrijven zijn ervan overtuigd dat zij het zien wanneer mensen niet thuishoren op de kade, maar tegelijkertijd wordt ook in gesprekken gezegd dat bemanning ook aan wal gaat om boodschappen te doen. Het is dus maar de vraag in hoeverre buitenstaanders echt opgemerkt en weggestuurd worden.

In het kader van ISPS vergaderen de PFSO's met elkaar. Criminaliteit staat vrijwel nooit op de agenda, maar volgens gesprekspartners zou dit wel de plek zijn waar het aan de orde kan komen. In de haven van Delfzijl en de Eemshaven worden daarnaast elk kwartaal oefeningen georganiseerd. Een voorbeeld van een oefening is dat geprobeerd wordt in hoeverre het mogelijk is om op het bedrijventerrein te komen. De uitkomsten en voorgestelde maatregelen worden op het prikbord van het deelnemende bedrijf gehangen. Door deze oefeningen is in enkele bedrijven de bewustwording toegenomen.

In alle havens bestaat discussie over de openbaarheid van het havengebied. Ondernemers zijn over het algemeen voorstander van het afsluiten van het havengebied, onder meer omdat dan minder jongeren rond kunnen hangen in het gebied, diefstal minder snel zal voorkomen, maar ook vanwege de veiligheid: 'Een havengebied brengt toch gevaarlijke situaties met zich mee.' In de Eemshaven wordt momenteel gesproken over het afsluiten van de Westlob; bedoeling is dat ondernemers een beveiligingsbedrijf gaan inhuren en de kosten gaan delen. Het is echter maar de vraag of iedereen daaraan gaat meebetalen, uit de gesprekken blijkt dat niet voor iedereen de openheid van het havengebied een probleem is.

In Lauwersoog geven gesprekspartners aan dat de sociale controle in de haven groot is en iedereen elkaar in de gaten houdt. Verder worden geen concrete maatregelen genoemd. Een gesprekspartner geeft aan: 'Het contact in de haven is goed; er is sprake van een gemeenschap. De meeste vissers ken ik ook. Wanneer er afwijkende zaken geconstateerd worden, ga ik er vanuit dat het besproken wordt.' Een ondernemer noemt cameratoezicht als maatregel: 'Volgens mij is het niet zo ingewikkeld om zicht te krijgen op wie hier komen. De haven kent maar twee toegangswegen dus met (heimelijk) cameratoezicht zou dat toch mogelijk moeten zijn.'

In de haven van Harlingen hangen overal borden dat het verboden gebied is voor onbevoegden. Iedereen met een bestemming mag er echter komen. Dit is volgens een gesprekspartner meteen het probleem, want 'ook een hobbyvisser kan dus in de haven komen'. De politie kan daardoor niet bekeuren en het gevolg is dat vrijwel iedereen er mag komen. Een andere gesprekspartner zegt hierover:

'Mijn grootste frustratie, die door veel andere bedrijven hier wordt gedeeld, is dat het haventerrein openbaar gebied is. Als je het hebt over veiligheid moet de overheid eerst maar eens dit haventerrein afsluiten voor mensen die hier niets te zoeken hebben. Maar de politiek wil dat blijkbaar niet.'

Ook in Harlingen zijn de laatste jaren extra camera's geplaatst. Tijdens de vergaderingen van de ondernemersvereniging kan criminaliteit aan bod komen, maar dat gebeurt nauwelijks.

5.4 Contacten met de politie

5.4.1 Meldingsbereidheid

Ondernemers kunnen behulpzaam zijn bij het in kaart brengen van signalen van mogelijke criminaliteit. Daarvoor is het wel van belang dat zij kunnen inschatten welke signalen relevant zijn om te melden aan de politie. De ene ondernemer is zich meer bewust van deze signalen dan de andere. In alle vier de havens zijn weinig voorlichtingsactiviteiten geweest op dit vlak, waardoor elke ondernemer hier anders mee om zal gaan. Een gesprekspartner (met functie PFSO) vertelt:

'Je moet weten wat opvallend gedrag is. Tijdens mijn terreinronde zag ik een auto langs het hek van het terrein op meerdere punten stilstaan, continu met de alarmlichten aan. De auto bleef vijf tot tien minuten staan, reed verder en stopte telkens weer. Het kenteken van de auto is geregistreerd en er is een mail naar de politie gestuurd. Bij opvallend gedrag letten we op voertuigen die op afwijkende tijdstippen komen. Daarvoor moet je weten welke "normale" bewegingen er zijn.'

Op het moment dat verdachte situaties worden gesignaleerd, kan gebeld worden met de havendienst of met de politie. Sommige gesprekspartners geven aan dat de havendienst het aanspreekpunt is, anderen bellen de politie. Een gesprekspartner (met functie PFSO):

'Soms rijd je langs een locatie, staat het hek wagenwijd open. Dan bel ik met de havendienst, om te melden dat de poort open staat. GSP heeft ook camera's dus dan kunnen zij grotere delen bekijken.'

Gesprekspartners (die geen PFSO zijn) geven aan signalen die zouden kunnen duiden op criminaliteit, niet snel te zullen melden. Hiervoor noemen ze een aantal redenen: ze weten niet waar ze met de signalen terecht kunnen, ze willen collega's niet verlinken, ze willen zich niet bemoeien met andermans zaken, ze zijn niet 100% overtuigd dat er iets aan de hand is of ze denken dat er niets met hun melding zal gebeuren.

5.4.2 Contacten met de politie

Het contact dat ondernemers hebben met de politie verschilt per ondernemer. In zowel Lauwersoog als Delfzijl en de Eemshaven geldt dat recent een nieuwe wijkagent gestationeerd is, waardoor de meeste gesprekspartners aangeven de wijkagent nauwelijks te kennen. De nieuwe wijkagent in Lauwersoog heeft een groter gebied, waardoor deze

nauwelijks aanwezig is in de havens, en ook de wijkagent in Delfzijl/Eemshaven heeft verschillende andere taken, waardoor voor hem hetzelfde geldt. Het ontbreken van toezicht is een belangrijke criminogene factor. Een ondernemer in de haven van Lauwersoog vertelt hierover:

'In het verleden was er 24/7 controle in de haven. De controle is veel en veel minder geworden, dus voor de smokkel is Lauwersoog ideaal.'

Douane en Koninklijke Marechaussee worden door gesprekspartners vaker gezien in het gebied. In Delfzijl geven ondernemers aan dat zij dagelijks een of meerdere boten en auto's zien varen en rijden, zowel van politie als van Douane en Koninklijke Marechaussee. Verder geven gesprekspartners aan dat soms ineens alle organisaties zichtbaar zijn in de haven, waarschijnlijk naar aanleiding van concrete incidenten.

Bedrijven geven aan dat de Douane en Koninklijke Marechaussee steekproefgewijs aan boord gaan van schepen. Vroeger was bekend wanneer zij kwamen, maar vanwege het digitale systeem is het nu ook voor bedrijven een verrassing wanneer ze komen. Bij schepen vanuit landen die als gevaarlijk worden gezien of zonder reden voor een langere periode op een bepaalde plek blijven dobberen, komt de Douane vrijwel altijd. Schepen die vaker binnenvaren en binnen Europa worden minder vaak gecontroleerd. Geïnterviewden hebben nog nooit meegemaakt dat de Douane wat vond, althans: dat werd hen niet verteld. Af en toe is een boete opgelegd vanwege het onvoldoende aankomen van drank en sigaretten.

Contact met de politie vindt volgens de gesprekspartners vooral plaats op initiatief van de politie. Zij geven aan dat dit niet vaak gebeurt. Vrijwel alle gesprekspartners vinden dat de politie vaker langs mag rijden, omdat het de veiligheid vergroot en een afschrikwekkende werking heeft.

5.5 Conclusie

Private partijen zijn in potentie een belangrijke bron van informatie, omdat zij dagelijks in de zeehavengebieden aanwezig zijn. De bevindingen uit de gesprekken met private partijen ondersteunen de bevindingen die in de eerdere hoofdstukken aan de orde kwamen. Uit de gesprekken komt naar voren dat ook zij signalen van georganiseerde criminaliteit opmerken en dat zij belangrijke criminogene factoren eveneens zien, zoals de openheid van de haven en het gebrek aan toezicht.

Uit de gesprekken met private partijen komt ook naar voren dat zij niet altijd weten waar ze op moeten letten of waar signalen gemeld kunnen worden. Als bij de politie de behoefte bestaat om de informatiepositie te versterken is het belangrijk dat wordt geïnvesteerd in de relatie met ondernemers, zodat deze signalen kunnen worden gecombineerd met andere politiegegevens en geduid. De contacten die door de politie vanuit

Harlingen worden opgebouwd met lokale bootverhuurders, waarbij duidelijk wordt gemaakt op welke signalen van criminaliteit zij kunnen letten, is een goed voorbeeld van het benutten van de 'ogen en oren' van ondernemers.

6. Conclusies, analyse en beantwoording deelvragen

In dit laatste hoofdstuk worden de deelvragen beantwoord die zijn geformuleerd in paragraaf 1.2 en worden de belangrijkste conclusies getrokken van dit onderzoek. Hierbij besteden we achtereenvolgens aandacht aan de thema's die in dit onderzoek centraal staan: de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit in de noordelijke zeehavens, de relevante actoren die betrokken zijn bij de aanpak van georganiseerde criminaliteit, de informatiepositie van deze actoren en de onderlinge informatie-uitwisseling en de lessen die op basis van dit onderzoek getrokken kunnen worden.

Aard en omvang

1. *Welke vormen van georganiseerde criminaliteit doen zich volgens stakeholders binnen en buiten de politie voor in de zeehavens en wat is volgens hen de aard en omvang ervan?*

Het onderzoek naar de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit is in de praktijk vooral kwalitatief van aard gebleken en niet gebaseerd op feiten en cijfers. Die zijn namelijk nauwelijks beschikbaar en voor zover ze beschikbaar zijn bieden ze weinig inzicht. In onze zoektocht naar inzicht in de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens wordt door vrijwel elke gesprekspartner doorverwezen naar anderen, die wel over concrete informatie zouden beschikken. Op hun beurt verwezen ze dan ook weer door anderen. Uiteindelijk bleek geen van de gesprekspartners of de organisaties waarvoor zij werkzaam zijn een goed, laat staan compleet beeld van de aard en omvang te hebben. Tegelijkertijd is op een enkele gesprekspartner na, iedereen ervan overtuigd dat criminele activiteiten plaatsvinden in de Noordelijke zeehavens en dat het naïef zou zijn te veronderstellen dat het niet zo is. Zij baseren zich daarbij voornamelijk op bepaalde signalen, incidenten en veronderstellingen. Tegelijkertijd wijzen sommige gesprekspartners erop dat incidenten, signalen en voorvallen die duiden op georganiseerde criminaliteit niet los van elkaar gezien moeten worden, maar dat deze met elkaar verbonden zijn via netwerken die wijdverbreid zijn en doorgaans verder reiken dan één havengebied.

Actoren

2. *Welke actoren binnen en buiten de politie houden zich in de praktijk bezig met de aanpak van de georganiseerde criminaliteit in de vier zeehavens? Zijn dat alle relevante actoren?*

Er zijn diverse actoren die op papier een taak hebben in de aanpak van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens of daarin een rol kunnen vervullen, bijvoorbeeld door relevante informatie te leveren. Gedacht kan worden aan de politie, Koninklijke Marechaussee, Douane, NVWA, ILT, gemeenten, Omgevingsdiensten, de Belastingdienst en private partijen. In de praktijk is de rol van de meeste van deze actoren beperkt. De onderlinge samenwerking is beperkt. Ook samenwerking met internationale ketenpartners is tijdens dit onderzoek niet genoemd door gesprekspartners.

Binnen de Regionale Eenheden van de politie is te weinig nautische kennis aanwezig voor de adequate handhaving en opsporing in de havengebieden en op het water. De Landelijke Eenheid beschikt over meer kennis en expertise en is daarin ondersteunend aan de Regionale Eenheden. De Regionale Eenheden zijn met uitzondering van de haven van Harlingen echter weinig fysiek in de havens aanwezig. Incidentmeldingen in de systemen komen nauwelijks voor en voor zover deze al aanwezig is in de politiesystemen, is deze niet ontsloten en moeilijk te identificeren. Risicogerichte controleacties vinden niet of nauwelijks plaats. De prioriteit voor het onderwerp is laag. De informatiepositie van de politie in de Noordelijke zeehavens is zeer beperkt.

De Koninklijke Marechaussee is ook actief in de Noordelijke zeehavens. De taak van de Koninklijke Marechaussee is primair gericht op het beschermen van de Nederlandse buitengrenzen waardoor hun focus wat betreft georganiseerde criminaliteit is gericht op mensensmokkel. De Koninklijke Marechaussee patrouilleert dagelijks in alle onderzochte havens en is permanent gevestigd in de Eemshaven vanwege paspoortcontrole. Ook de Douane is actief in alle onderzochte zeehavens. De focus van de Douane is daarbij gericht op goederen die het land in- en uit worden gevoerd. De Douane is echter geen opsporingsorganisatie. De rol van de andere actoren in de Noordelijke zeehavens is zeer beperkt.

De reorganisatie van de politie in 2013 heeft ervoor gezorgd dat veel kennis en expertise van de waterpolitie verloren is gegaan. De Regionale Eenheden die vervolgens verantwoordelijk werden voor de havens zijn onvoldoende geëquipeerd voor deze taak en moeten deze bovendien combineren met een veelheid aan andere taken. Ook de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid, verantwoordelijk voor het onderdeel 'water', moet het sinds 2013 met zeer beperkte capaciteit doen terwijl geografisch een enorm gebied bediend moet worden.

De verschillende actoren kunnen het niet alleen, ze hebben elkaar nodig. Ieder heeft zijn eigen taken, bevoegdheden en aandachtspunten die bijdragen aan een adequate informatiepositie. Het is voor de handhavingsorganisaties dus belangrijk om samenwerking te zoeken met andere organisaties, zodat ze bijvoorbeeld ook een oog- en oorfunctie voor elkaar kunnen vervullen. Dat gebeurt echter, zoals ook uit het bovenstaande blijkt, weinig. Daar zijn allerlei oorzaken voor, zoals ook beschreven, maar dat

die samenwerking zo beperkt was wekt wel verbazing. Een aantal organisaties, zoals de politie, de Koninklijke Marechaussee en de Douane, probeert dat nu van de grond te krijgen door elkaar in eerste instantie (beter) te leren kennen en van daaruit gezamenlijke acties te ondernemen en informatie te delen. Dit gebeurt vooral door persoonlijke initiatieven van een aantal voorlopers. Centrale regie is er daarbij niet. Daardoor is sprake van gelijksoortige initiatieven vanuit diverse hoeken met soms overlap dan wel lacunes in deelnemers. Tevens dreigt het gevaar dat het wiel steeds weer opnieuw moet worden uitgevonden in de zoektocht naar een werkbare samenwerking en de daarvoor te stellen doelen en prioriteiten.

De situatie in de Noordelijke zeehavens kan niet in isolatie worden gezien. Als knooppunten bieden zij, vanuit het oogpunt van de nodale strategie, een mogelijkheid om symptomen van criminaliteit zichtbaar te maken en daarmee kunnen aanknopingspunten worden gevonden voor verdere opsporing. Maar op zichzelf is dat niet voldoende om de georganiseerde misdaad die er aan ten grondslag zou kunnen liggen ook daadwerkelijk aan te pakken. Dat vereist nauwe samenwerking op nationaal en internationaal niveau.

Informatiepositie

3. *Welke informatiebronnen zijn beschikbaar over de havens en op welke manier worden deze ingezet door de politie om de informatiepositie te verbeteren?*
4. *Hoe komt de politie aan informatie over criminaliteit in het havengebied en hoe vindt informatie-uitwisseling met andere partners plaats?*

Een goede informatiepositie is belangrijk om inzicht te hebben in de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Op basis daarvan kunnen prioriteiten worden gesteld en gerichte acties worden ondernomen. De informatiepositie van de politie in de Noordelijke zeehavens is, zoals meerdere keren opgemerkt, beperkt. De politie heeft systemen waarin verschillende niveaus van informatie worden opgeslagen. De Basisvoorziening handhaving (BVH) is een landelijk systeem waarin alle registraties en mutaties worden opgeslagen (art. 8 informatie). In SUMM-IT staat opsporingsinformatie met een hogere graad van vertrouwelijkheid (art. 9 informatie). Via BlueView wordt informatie van de politie en Koninklijke Marechaussee over de regio's heen verzameld. Geen van deze systemen heeft informatie opgeleverd over de aard en omvang van de georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens. Als er al relevante informatie geregistreerd is, dan is deze moeilijk te ontsluiten en inzichtelijk te maken.

In de praktijk worden deze systemen wat betreft criminaliteit in de Noordelijke zeehavens zelden tot nooit gebruikt voor analyse en/of om te komen tot gerichte acties of opsporing. Andersom gebeurt ook weinig, in de zin dat risicogerichte acties op bijvoorbeeld de Waddenzee worden ondernomen die de informatiepositie kunnen versterken. De quadriviumcontroles zijn wat dat betreft te ongericht.

De wel beschikbare informatie over criminaliteit in de havens komt vooral voort uit eigen waarnemingen van gesprekspartners en uit meldingen door burgers. De politie zou gebruik kunnen maken van informatie van andere organisaties, maar doet dat nog weinig. Zo kan op grond van de Wet politiegegevens zonder juridische beperkingen informatie worden ingewonnen en uitgewisseld met de Koninklijke Marechaussee. Het delen van informatie tussen verschillende instanties gebeurt nog weinig en ad hoc en de informatie die beschikbaar is, is niet altijd van voldoende kwaliteit. De uitwisseling van informatie tussen de politie en de Koninklijke Marechaussee wordt in de praktijk belemmerd door het feit dat beide organisaties met andere systemen werken die niet op elkaar zijn aangesloten. Informatie-uitwisseling tussen de politie en de Douane is aan juridische beperkingen gebonden. De politie ontvangt daarom op operationeel of tactisch niveau geen informatie van de Douane over objecten of subjecten, terwijl de Douane wel over relevante informatie beschikt. Informatie kan alleen verkregen worden via een vordering door de officier van justitie in het kader van een lopend strafrechtelijk onderzoek. De Douane kan hoogstens op fenomeenniveau informatie delen, bijvoorbeeld door het aanwijzen van trends en ontwikkelingen. Evenmin is het de verschillende samenwerkingspartners altijd duidelijk welke informatie bij welke organisatie aanwezig is en over welke precieze bevoegdheden de andere organisatie beschikt. Informatie-uitwisseling tussen partners gebeurt dus weinig, zowel door praktische knelpunten en afwegingen als door juridische beperkingen. Ook wordt door politie nog weinig gebruikgemaakt van informatie van private partijen. Uit dit onderzoek blijkt dat private partners in potentie over informatie zouden kunnen beschikken, maar dat zij niet goed weten waarop zij moeten letten en niet weten waar zij dit kunnen melden.

De politie heeft zijn activiteiten hoofdzakelijk thematisch georganiseerd; er is weinig sprake van nodale oriëntatie. Dat bepaalde strafbare feiten zich in de havens afspelen wordt in de huidige structuur en aanpak niet als zodanig als een relevant kenmerk beoordeeld. Het potentieel dat een focus op de knooppunten zou kunnen bieden wordt niet of nauwelijks benut.

Best practices

5. Welke lessen (do's en don'ts) kunnen geleerd worden wat betreft de informatiepositie van de politie?

Als we naar de huidige stand van zaken van de onderzochte havens kijken is Harlingen het verst gevorderd met het opbouwen van een informatiepositie. De gebiedsagent van de Landelijke Eenheid werkt nauw samen met collega's van de Regionale Eenheid, zij zijn gehuisvest in hetzelfde gebouw en voeren wekelijks overleg waar ook de Koninklijke Marechaussee aanschuift. Voor Groningen Seaports is in 2019 een overlegplatform in het leven geroepen tussen verschillende betrokken organisaties.

Een *best practise* om de informatiepositie over zeehavens te verbeteren hebben we gevonden bij de politie-eenheid Noord-Holland waar in het kader van het project ‘Fenomeenaanpak maritieme smokkel Noord-Holland’ beschikbare informatie uitgebreid geanalyseerd wordt (zie paragraaf 2.6.2). Een andere *best practice* is de Kustwacht, een netwerkorganisatie waarin diverse organisaties samenwerken, die als voorbeeld dient voor de wijze waarop informatie tussen organisaties gedeeld zou kunnen worden (zie paragraaf 3.3).

Bijlage 1: Bestudeerde bronnen

Bekkers, Van Sluis & Siep 2006

V. Bekkers, A. van Sluis & P. Siep, *De nodale oriëntatie van de Nederlandse politie: Over criminaliteitsbestrijding in de netwerksamenleving. Bouwstenen voor een beleidstheorie*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam 2006.

Boerman e.a. 2017

F. Boerman e.a., *Nationaal dreigingsbeeld 2017. Georganiseerde criminaliteit*, Politie: Zoetermeer 2017.

Bouius 2019

J. Bouius, *Ondermijning in de visserij: Signalen en fenomenen* (scriptie Thorbecke Academie, Integrale Veiligheid, NHL Stenden Hogeschool), Politie: Assen 2019.

Boutellier 2007

H. Boutellier, *Nodale orde: Veiligheid en burgerschap in een netwerk samenleving* (oratie Amsterdam VU), Amsterdam: Vrije Universiteit 2007.

Castells 1996

M. Castells, *The Rise of the Network Society*, Cambridge MA, Oxford UK: Blackwell 1996.

Eski 2011

Y. Eski, 'Port of Call: Towards a Criminology of Port Security', *Criminology & Criminal Justice* 2011, 11(5), p. 417-420.

Fijnaut e.a. 1996

C.J.C.F. Fijnaut e.a., *Georganiseerde criminaliteit in Nederland*, Den Haag: SDU 1996.

De Graaf 2019

L. de Graaf, *Met de rug naar het water: Onderzoek naar informatievergaring en samenwerking in kleine zeehavens omtrent cocaïnesmokkel in Nederland* (Masterscriptie Recherchekunde), 2019.

Griffith & Jenks 2012

H. Griffith & M. Jenks, *Maritime Transport and Destabilizing Commodity Flows*, SIPRI Policy Paper 32, 2012.

Helsloot & Groenendaal 2014

I. Helsloot & J. Groenendaal, *Naar meer inzicht in de politieke netwerkpraktijk in de casus cybercrime, zeehavens en veiligheidshuizen*, Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen 2014.

De Jong 2017

R. de Jong, *Georganiseerde criminaliteit op de zeehavens van Delfzijl en Eemshaven?* (Masterscriptie Recherchekunde), 2017.

Marks e.a. 2012

P. Marks e.a., 'Improving Policing in the Port of Rotterdam, the Netherlands', in: S. Taylor, D. Torpy & D. Das (eds.), *Policing Global Movement: Tourism, Migration, Human Trafficking, and Terrorism*, New York: Routledge 2012.

Maso & Smaling 1998

I. Maso & A. Smaling, *Kwalitatief onderzoek. Praktijk en theorie*, Amsterdam: Boom 1998.

Regionaal beleidsplan Noord-Nederland 2015-2018

Regionaal beleidsplan Noord-Nederland 2015-2018 (samenwerking tussen de burgemeesters, politie en het OM in Drenthe, Groningen en Fryslân), 2014.

Staring e.a. 2019

R. Staring e.a., *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: Aard en aanpak van het fenomeen*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam 2019.

Welten e.a. 2005

B. Welten e.a., *Politie in ontwikkeling. Visie op de politiefunctie*, Den Haag: NPI 2005.

Van der Werf, Mulder & Geerts 2019

D. van der Werf, M. Mulder & W. Geerts, *Cyberresilience in de Eemshaven* (scriptie NHL Stenden Hogeschool), 2019.

WODC 2009

Justitiële verkenningen. Nodal governance en veiligheidszorg, Den Haag: Boom juridische uitgevers 2009, jrg. 35, nr. 1.

Uitwerking Veiligheidsagenda 2019-2022

Uitwerking Veiligheidsagenda 2019-2022. Vastgesteld in het LOVP van 3 december 2018,
Ministerie van Justitie en Veiligheid, Den Haag; 2018.

Bijlage 2: **Gesprekspartners**

Voor dit onderzoek zijn interviews gehouden met 57 gesprekspartners binnen en buiten de politie. Binnen de politie is gesproken met zeven (voormalig) medewerkers van de Landelijke Eenheid met (onder andere) watertaken op en rond de Wadden- en Noordzee in portefeuille. Daarbij zijn in ieder geval gesprekken gevoerd met de gebiedsagenten van de Landelijke Eenheid die de onderzochte zeehavens tot hun werkgebied rekenen. Daarnaast is gesproken met zes medewerkers van de Regionale Eenheden waaronder de teamchefs van de basisteams en (voormalig) accounthouders zeehavens. Acht medewerkers van de Dienst Regionale Recherche zijn geïnterviewd waaronder rechercheurs op het gebied van mensenhandel, drugsmokkel en milieucriminaliteit. Van de Dienst Regionale Informatie en Organisatie (DRIO) zijn gesprekken gevoerd met zes medewerkers, allen met een verschillende functie. Binnen de politie is tot slot gesproken met overige medewerkers belast met een taakgebied gerelateerd aan het thema georganiseerde criminaliteit en/of zeehavens.

Binnen de Koninklijke Marechaussee zijn vier wijkoppers geïnterviewd die elk een van de onderzochte havens tot hun werkgebied hebben en is gesproken met een brigadecommandant. Binnen de Douane zijn gesprekken gevoerd met twee medewerkers die belast zijn met fysiek toezicht in onder andere de vier onderzochte zeehavens en met een teamleider.

Binnen het RIEC is met zes medewerkers gesproken waaronder accounthouders, analisten en het hoofd van het RIEC Noord-Nederland. Verder zijn gesprekken gevoerd met twee medewerkers van het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK), met medewerkers OOV van gemeenten waarin de havens gelegen zijn, met rechercheurs van de Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst en een toezichthouder van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ook zijn een officier van justitie en een medewerker van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid geïnterviewd. Ten slotte zijn gesprekken gevoerd met de havenmeesters van de onderzochte havens.

Ten slotte hebben we gesproken met tien ondernemers uit de vier zeehavens; het gaat onder meer om overslagbedrijven, logistiek, visserij, scheepsbouw en energiebedrijf waar gesproken is met onder meer directeuren, afdelingshoofden, vertegenwoordigers

van agentschappen en medewerkers. Vier van de tien hebben de functie van Port Facility Security Officer⁶⁵ (waarvan één met de achtergrond beveiliging).

Politie en Wetenschap beschikt over de volledige lijst met namen van de gesprekspartners.

⁶⁵ Per bedrijf met een kade moet één Port Facility Security Officer (PFSO) worden aangesteld in het kader van de International Ship and Port Facility Security Code. Zie hiervoor verder paragraaf 2.4.2.

Bijlage 3: **Topiclijst**

(voorbeeld)

Itemlijst interview Landelijke Eenheid

Inleiding

- Voorstelrondje
- Toelichting op het onderzoek

Aard en omvang

- Het beeld van de criminaliteit in de Noordelijke zeehavens.
- Voorbeelden en vormen van georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens.
- Waarop zijn vermoedens gebaseerd? Zijn er bepaalde indicatoren/aanwijzingen voor bepaalde vormen van criminaliteit?
- Kenmerken in de Noordelijke zeehavens die zouden kunnen duiden op (bepaalde) vormen van criminaliteit.
- Blinde vlekken ten aanzien van de criminaliteit in de Noordelijke zeehavens.
- Belangrijke verschillen tussen de drie Noordelijke zeehavens (Harlingen, Lauwersoog, Groningen Seaports met betrekking tot de vermoedelijke vormen van criminaliteit en criminogene kenmerken.

Informatiepositie van betrokken partijen

- De informatiepositie ten aanzien van de criminaliteit in de Noordelijke zeehavens.
- Samenwerkingsrelaties en de kwaliteit daarvan.
- Overlegstructuren en andere vormen van samenwerking.
- Convenanten met samenwerkingspartners over informatie-uitwisseling.
- Ervaren knelpunten in de uitwisseling van informatie/aanpak georganiseerde criminaliteit.
- Partijen die vermoedelijk meer weten dan dat ze met politie of andere instanties delen.
- Oplossingsrichtingen.

Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap

Voorzitter	prof. em. dr. H.G. van de Bunt Erasmus Universiteit Rotterdam
Leden	mr. drs. C. Bangma Politie, Eenheid Midden-Nederland
	mr. W.M. de Jongste Projectbegeleider Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum Ministerie van Justitie en Veiligheid
	dr. P.P.H.M. Klerks Raadadviseur Parket-Generaal, Openbaar Ministerie
	prof. em. dr. P. van Reenen Van Reenen-Russel Consultancy b.v. Studie- en Informatiecentrum Mensenrechten (SIM) Universiteit Utrecht
	drs. M.H.M. van Tankeren Operational auditor/onderzoeker, Politie, Eenheid Den Haag
Secretariaat	Programmabureau Politie & Wetenschap Politieonderwijsraad Koninginnegracht 62 2514 AG Den Haag
	Postbus 25842 2502 HV Den Haag www.politieenwetenschap.nl

Uitgaven in de reeks Politiekunde

1. ***Criminaliteit in de virtuele ruimte***
P. van Amersfoort, L. Smit & M. Rietveld, DSP-groep, Amsterdam/ TNO-FEL, Den Haag 2002
2. ***Cameratoezicht. Goed bekeken?***
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem 2002
3. ***De 10 stappen van Publiek-Private Samenwerking (PPS)***
J.C. Wever, A.A. van Pel & L. Smit, DSP-groep, Amsterdam/TNO-FEL, Den Haag 2002
4. ***De opbrengst van projecten. Een verkennend onderzoek naar de bijdrage van projecten aan diefstalbestrijding***
C.J.E. In 't Velt, e.a., NPA-Onderzoeksgroep, LSOP, Apeldoorn 2003
5. ***Cameratoezicht. De menselijke factor***
A. Weitenberg, E. Jansen, I. van Leiden, J. Kerstholt & H.B. Ferwerda, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/TNO, Soesterberg 2003
6. ***Jeugdgroepen in beeld. Stappenplan en randvoorwaarden voor de shortlist-methodiek***
H.B. Ferwerda & A. Kloosterman, Advies- en Onderzoeksgroep Beke & Politieregio Gelderland-Midden, Arnhem 2004 (vierde druk 2006)
7. ***Hooligans in beeld. Van informatie naar aanpak***
H.B. Ferwerda & O. Adang, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem/ Onderzoeksgroep Politieacademie Apeldoorn, 2005
8. ***Richtlijnen auditieve confrontatie***
J.H. Kerstholt, A.G. van Amelsfoort, E.J.M. Jansen & A.P.A. Broeders, TNO Defensie en Veiligheid, Soesterberg/Politieacademie, Apeldoorn/NFI, Den Haag 2005
9. ***Niet verschenen***
10. ***De opsporingsfunctie binnen de gebiedsgebonden politiezorg***
O. Zoomer, IPIT, Instituut voor maatschappelijke veiligheidsvraagstukken, Universiteit Twente, 2006

11. ***Inzoomen en uitzoomen op Zaandam***
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem 2006
12. ***Aansprakelijkheidsmanagement politie. Beschrijving, analyse en handreiking***
E.R. Muller, J.E.M. Polak, C.J.J.M. Stoker m.m.v. M.L. Diepenhorst & S.H.E. Janssen, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag/Faculteit der Rechtsgeleerdheid Universiteit Leiden, 2006
13. ***Cold cases – een hot issue***
I. van Leiden & H.B. Ferwerda, Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem 2006
14. ***Adrenaline en reflectie. Hoe leren politiemensen op de werkplek?***
A. Beerepoot & G. Walraven e.a., DSP-groep BV, Amsterdam/Walraven onderzoek en advies, 2007
15. ***Tussen aangifte en zaak. Een referentiekader voor het aangifteproces***
W. Landman, L.A.J. Schoenmakers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, adviseurs en managers, Amersfoort 2007
16. ***Baat bij de politie. Een onderzoek naar de opbrengsten voor burgers van het optreden van de politie***
M. Goderie & B. Tierolf, m.m.v. H. Boutellier & F. Dekker, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht 2008
17. ***Hoeveel wordt het vandaag? Een studie naar de kans op voetbalgeweld en het veiligheidsbeleid bij voetbalwedstrijden***
E.J. van der Torre, R.F.J. Spaaij & E.D. Cachet, COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag 2008
18. ***Overbelast? De administratieve belasting van politiemensen bij de afhandeling van jeugdzaken***
G. Brummelkamp & M. Linssen, EIM, Zoetermeer 2008
19. ***Geografische daderprofilering. Een inventarisatie van randvoorwaarden en succesfactoren***
G. te Brake & A. Eikelboom, TNO Defensie en Veiligheid, Soesterberg 2008
20. ***Solosurveillance. Kosten en baten***
S.H. Esselink, J. Broekhuizen & F.M.H.M. Driessen, Bureau Driessen, 2009
21. ***Onderzoek naar de mogelijke meerwaarde van AWARE voor de politie. Ervaringen met een nieuwe aanpak van belaging door ex-partners***
M.Y. Bruinsma, J. van Haaf, R. Römken & L. Balogh, IVA Beleidsonderzoek en Advies, i.s.m. INTERVICT/Universiteit van Tilburg, 2008

22. ***Gebiedsscan criminaliteit en overlast. Een methodiekb beschrijving***
B. Beke, E. Klein Hofmeijer & P. Versteegh, Bureau Beke, Arnhem 2008
23. ***Informatiemanagement binnen de politie. Van praktijk tot normatief kader***
V. Bekkers, M. Thaens, G. van Straten & P. Siep; m.m.v. A. Dijkshoorn,
Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2009
24. ***Nodale praktijken. Empirisch onderzoek naar het nodale politieconcept***
H.B Ferwerda, E.J van der Torre & V. van Bolhuis, Bureau Beke, Arnhem/
COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag 2009
25. ***Rellen om te reellen. Een studie naar grootschalige openbare-ordeverstoringen en notoire ordeverstoorers***
I. van Leiden, N. Arts & H.B. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem 2009
- 26a. ***Verbinden van politie- en veiligheidszorg. Politie en partners over signaleren & adviseren***
W. Landman, P. van Beers & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort 2009
- 26b. ***Politiepolitiek. Een empirisch onderzoek naar politieke signalering & advisering***
E.J.A. Bervoets, E.J. van der Torre & J. Dobbelaar m.m.v. N. Koeman, COT
Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, Den Haag 2009
27. ***De politie aan zet: de aanpak van veelplegers in Deventer***
I. Bakker & M. Krommendijk, IPIT, Enschede 2009
28. ***Boven de pet? Een onderzoek naar grootschalige ordehandhaving in Nederland***
O.M.J. Adang (redactie), S.E. Bierman, K. Jagernath-Vermeulen, A. Melsen,
M.C.J. Nogarede & W.A.J. van Oorschot, Politieacademie, Apeldoorn 2009
29. ***Rellen in Ondiep. Ontstaan en afhandeling van grootschalige ordeverstoring in een Utrechtse achterstandswijk***
G.J.M. van den Brink, M.Y. Bruinsma (redactie), L.J. de Graaf, M.J. van
Hulst, M.P.C.M. Jochoms, M. van de Klomp, S.R.F. Mali, H. Quint, M.
Siesling, G.H. Vogel, Politieacademie, Apeldoorn 2010
30. ***Burgerparticipatie in de opsporing. Een onderzoek naar aard, werkwijzen en opbrengsten***
A. Cornelissens & H. Ferwerda (redactie), met medewerking van I. van
Leiden, N. Arts & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem 2010
31. ***Poortwachters van de politie. Meldkamers in dagelijks perspectief***
J. Kuppens, E.J.A. Bervoets & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem & COT,
Den Haag 2010

-
32. ***Het integriteitsbeleid van de Nederlandse politie: wat er is en wat ertoe doet***
M.H.M. van Tankeren, Onderzoeksgroep Integriteit van Bestuur, Vrije Universiteit Amsterdam 2010
33. ***Civiele politie op vredesmissie. Uitzendervaringen van Nederlandse politie - functionarissen***
H. Sollie, Universiteit Twente, Enschede 2010
34. ***Ten strijde tegen overlast. Jongerenoverlast op straat: is de Engelse aanpak geschikt voor Nederland?***
M.L. Koemans, Universiteit Leiden, 2010
35. ***Het districtelijk opsporingsproces; de black box geopend***
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort 2010
36. ***Balanceren tussen alert maken en onrust voorkomen. Publiekscommunicatie over seriële schokkende incidenten (casestudy Lelystad)***
A.J.E. van Hoek, m.m.v. P.F. van Soomeren, M.D. Abraham & J. de Kleuver, DSP-groep, Amsterdam 2011
37. ***Sturing van blauw. Een onderzoek naar operationele sturing in de basispolitiezorg***
W. Landman, m.m.v. M. Malipaard, Twynstra Gudde, Amersfoort 2011
38. ***Onder het oppervlak. Een onderzoek naar ontwikkelingen en (a)select optreden rond preventief fouilleren***
J. Kuppens, B. Bremmers, E. van den Brink, K. Ammerlaan & H.B. Ferwerda, m.m.v. E.J. van der Torre, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag 2011
39. ***Naar eigen inzicht? Een onderzoek naar beoordelingsruimte van en grenzen aan de identiteitscontrole***
J. Kuppens, B. Bremmers, K. Ammerlaan & E. van den Brink, Bureau Beke, Arnhem/COT, Den Haag 2011
40. ***Toezicht op zedendelinquenten door de politie in samenwerking met de reclassering***
H.G. van de Bunt, N.L. Holvast & J. Plaisier, Erasmus Universiteit, Rotterdam/Impact R&D, Amsterdam 2012
41. ***Daders over cameratoezicht***
H.G.A. van Schijndel, A. Schreijenbergh, G.H.J. Homburg & S. Dekkers, Regioplan Beleidsonderzoek, Amsterdam 2012
42. ***Aanspreken op straat. Het werk van de straatcoach in al zijn verschijningsvormen***
L. Loef, K. Schaafsma & N. Hilhorst, DSP-groep, Amsterdam 2012

43. ***De organisatie van de opsporing van cybercrime door de Nederlandse politie***
N. Struiksmā, C.N.J. de Vey Mestdagħ & H.B. Winter, Pro Facto, Groningen/
Kees de Vey Mestdagħ, Groningen 2012
44. ***Politie in de netwerksamenleving. De opbrengst van de politiële netwerk-
functie voor de kerntaken opsporing en handhaving openbare orde en de
sturing hierop in de gebiedsgebonden politiezorg***
I. Helsloot, J. Groenendaal & E.C. Warners, Crisislab, Renswoude 2012
45. ***Tegenspraak in de opsporing. Verslag van een onderzoek***
R. Salet & J.B. Terpstra, Radboud Universiteit Nijmegen 2012
46. ***Tunnelvisie op tunnelvisie? Een verkennend en experimenteel onderzoek
naar de besluitvorming door VKL-teams met betrekking tot het onderken-
nen van tunnelvisie en andere procesaspecten***
I. Helsloot, J. Groenendaal & B. van 't Padje, Crisislab, Renswoude 2012
47. ***M.-waarde. Een onderzoek naar de bijdrage van Meld Misdaad Anoniem
aan de politionele opsporing***
M.C. van Kuik, S. Boes, N. Kop, M. den Hengst-Bruggeling, T. van Ham &
H. Ferwerda, Politieacademie, Apeldoorn/Bureau Beke, Arnhem 2012
48. ***Seriebrandstichters. Een verkennend onderzoek naar daderekenmerken en
delictpatronen***
Y. Schoenmakers, A. van Wijk & T. van Ham, Bureau Beke, Arnhem 2012
49. ***Van wie is de straat? Methodiek en lessen voor de politie om ongrijpbare
veiligheidsfenomenen grijpbaar te maken – op basis van vijf praktijkcasus***
H. Ferwerda, T. van Ham, B. Bremmers, K. Tijkhof & M. Grotens, Bureau
Beke, Arnhem 2013
50. ***Recherchesamenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Knooppunten, knelpun-
ten en kansen***
H. Nelen, M. Peters & M. Vanderhallen, Politieacademie, Apeldoorn/
Universiteit Maastricht 2013
51. ***De operationele politiebriefing onderzocht. Een onderzoek naar de effecti-
viteit van de operationele politiebriefing***
A. Scholtens, J. Groenendaal & I. Helsloot, Crisislab, Renswoude 2013
- 51a. ***De operationele politiebriefing onderzocht (2). Een actie(vervolg)onder-
zoek om tot een effectievere politiebriefing te komen***
A. Scholtens, Crisislab, Renswoude 2015
52. ***Sociale media: factor van invloed op onrustsituaties?***
R.H. Johannink, I. Gorissen & N.K. van As, Politieacademie Apeldoorn/
VDMMP, Houten 2013

53. ***De terugkeer van zedendelinquenten in de wijk***
C.E. Huls & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen/Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, Groningen 2013
54. ***Van meld- naar aantoonplicht. Een onderzoek naar een systeem van digitale surveillance***
C. Veen & J.G. Brouwer, Politieacademie, Apeldoorn/Rijksuniversiteit Groningen 2013
55. ***Heterdaadkracht in twee Haagse pilotgebieden***
B. van Dijk, J.B. Terpstra & P. Hulshof, Politieacademie, Apeldoorn/DSP-groep, Amsterdam 2013
56. ***Inzet op Maat. Onderzoek naar kenmerken en mogelijkheden van duurzame inzetbaarheid van oudere medewerkers***
H. de Blouw, I.R. Kolkhuis Tanke & C.C. Sprenger, Politieacademie, Apeldoorn 2013
57. ***Interventies in de opsporing. Impulsen in kwaliteit en effectiviteit van het opsporingsproces***
R.M. Kouwenhoven, R.J. Morée & P. van Beers, Twynstra Gudde, Amersfoort 2013
58. ***De plaats delict in beeld. Fotografie in de dagelijkse en gesimuleerde praktijk***
G. Vanderveen & J. Roosma, Instituut voor Strafrecht & Criminologie, Universiteit Leiden 2013
59. ***Jeugdgroepen van toen. Een casusonderzoek naar de leden van drie criminele jeugdgroepen uit het einde van de vorige eeuw***
H. Ferwerda, B. Beke & E. Bervoets, Bureau Beke, Arnhem/Beke Advies, Arnhem/LokaleZaken, Rotterdam 2013
60. ***Tussen hei en hoofdbureau. Leiderschapsontwikkeling bij de politie***
W. Landman, M. Brussen & F. van der Laan, Twynstra Gudde, Amersfoort 2013
61. ***Gemeentelijk blauw. Het dagelijks werk van gemeentelijke handhavers in beeld***
E. Bervoets, J. Bik & M. de Groot, LokaleZaken, Rotterdam 2013
62. ***Excessief geweld op en om de voetbalvelden. Praktijkonderzoek naar omvang, ernst en aanpak van 'voetbalgeweld'***
P. Duijvestijn, B. van Dijk, P. van Egmond, M. de Groot, D. van Sommeren & A. Verwest, DSP-groep, Amsterdam 2013

63. ***Beeld van gezag bij de politie. Maatschappelijke verbeelding en de impact van gezagsbeelden op burgers***
H. de Mare, B. Mali, M. Bleecke & G. van den Brink, m.m.v. Motivaction, Tilburg University, Stichting IVMV, Leiden 2014
64. ***Informatiegestuurde dienders. Informatiesturing tussen theorie en praktijk***
A. van Sluis, P. Siep, V. Bekkers, m.m.v. M. Thaens & G. Straten, Center for Public Innovation, Erasmus Universiteit, Rotterdam 2014
65. ***Hard op weg. Onderzoek aanpak verkeersveelplegers***
B. Bieleman, M. Boendermaker, R. Mennes & J. Snippe, Intraval, Groningen/Rotterdam 2014
66. ***Tussen hulp en hype. De inzet van opsporingsberichtgeving in ontvoeringszaken***
Y.M.M. Schoenmakers, J.V.O.R. Doekhie & J.C. Knotter, Yvette Schoenmakers Onderzoek en advies, Weesp 2014
67. ***Nachtdienst bij de politie en verkeersveiligheid. Onderzoek naar ervaringen van politieagenten met verkeersonveiligheid in woon-werkverkeer na de nachtdienst***
P. Boekhoorn, BBSO, Nijmegen 2014
68. ***Buit van woninginbraak. Onderzoek onder inbrekers en helers***
J. Snippe, M. Sijtsma, R. Mennes & B. Bieleman, Intraval, Groningen/Rotterdam 2014
69. ***Privaat blauw. Portiers, evenementbeveiligers en voetbalstewards op risicovolle locaties en tijdens risicovolle momenten***
E. Bervoets & S. Eijgenraam, LokaleZaken, Rotterdam 2014
70. ***Met grof geschut. Reconstructie van een moordonderzoek binnen de criminele woonwagenwereld***
I. van Leiden, B. Bremmers & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem 2014
71. ***Met fluwelen handschoenen? Politie en de omgang met verwarde personen in Amsterdam***
J. Kuppens, T. Appelman, T. van Ham & A. van Wijk, Bureau Beke, Arnhem 2015
- 72a. ***Vermisten op de kaart. Aard en omvang van langdurige vermissingen***
I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem 2015
73. ***Van intel tot operatie. De impact van veiligheidsanalisten bij de aanpak van misdaad***
M. den Hengst, M. Bruinsma, Y. Schoenmakers, W. Niepce, Bureau Bruinsma, Tilburg 2015

74. ***De bestuurlijke rapportage. Gezamenlijke inspanning in de aanpak van (georganiseerde) criminaliteit en overlast***
I. Gorissen, m.m.v. R.H. Johannink, PBLQ, Den Haag 2015
75. ***De aangifte van delicten bij de multichannelstrategie van de politie***
P. Boekhoorn & J. Tolsma, Bureau Boekhoorn/Radboud Universiteit, Nijmegen 2016
76. ***Die pakken we toch niet op? Afstemming tussen politie en Openbaar Ministerie in zaken van veelvoorkomende aangiftecriminaliteit***
R. Kouwenhoven & L. Kleijer-Kool, Twynstra Gudde, Amersfoort 2016
77. ***Het real-time informeren van noodhulpeenheden. Een onderzoek naar de RTI-functie om frontlijnpolitiefunctionarissen snel te voorzien van relevante informatie***
A. Scholtens, M. den Hengst & R. Waterreus, Crisislab, Renswoude/ Politieacademie, Apeldoorn 2016
78. ***Hoe lang kun je 'schijt hebben'? Dertien desisters uit criminele jeugdgroepen aan het woord***
C.E. Hoogeveen, A.E. van Burik & B.J. de Jong, m.m.v. E.M. Klooster, Bureau Alpha, 's-Hertogenbosch/VanMontfoort, Woerden 2016
79. ***Onbenutte kansen. Een onderzoek naar het gebruik van restinformatie in de opsporing***
A. van Wijk & L. Scholten, m.m.v. B. Bremmers, Bureau Beke, Arnhem 2016
80. ***Verbale leugendetectie-wizards***
G. Bogaard & E.H. Meijer, Maastricht University, Maastricht 2016
81. ***Mensenhandel in de prostitutie opsporen zonder aangifte? Een vervolgonderzoek om de doorzettingsmacht van de politie te verduidelijken***
M. Goderie, m.m.v. R. Kool, Goderie Onderzoek, Klarenbeek 2016
82. ***De onvindbaren. Op zoek naar voortvluchtige veroordeelden in Nederland***
Y. Schoenmakers, I. de Groot, J. van Zanten, A. van Rooyen & J. Baars, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam 2017
83. ***Elke dump is een plaats delict. Dumping en lozing van synthetisch drugsafval: verschijningsvormen en politieaanpak***
Y. Schoenmakers, S. Mehlbaum, M. Everartz & C. Poelarends, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam 2016
- 83A. ***De Intelligence Paradox. Lessen uit de integrale pilot Analyse Synthetische Drugs in Oost-Nederland***
Y. Schoenmakers, S. Mehlbaum, Yvette Schoenmakers onderzoek & advies, Amsterdam 2019

84. ***Naar handhaafbare noodbevelen en noodverordeningen. Een analyse van het gemeentelijke noodrecht***
A.J. Wierenga, C. Post & J. Koornstra, Rijksuniversiteit Groningen, Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, 2016
85. ***Vermisten op het spoor. Rechercheren naar langdurige vermissingen***
I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem 2017
86. ***De aard van het beestje. Kenmerken en achtergronden van dierenmishandelaars***
A. van Wijk & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem 2017
87. ***Modus operandi van de recherche. De recherchepraktijk in moord- en verkrachtingszaken***
A. van Wijk, I. van Leiden & M. Hardeman, Bureau Beke, Arnhem 2017
88. ***Over grenzen in de sport. De rol van de politie in de aanpak van seksueel grensoverschrijdend gedrag in de sport in samenwerking met relevante partners***
A. van Wijk, M. Hardeman, L. Scholten & M. Olfers, Vrije Universiteit Amsterdam, Bureau Beke, Arnhem 2017
89. ***Defensiehulp. Legergroene bijstand aan de politie bij handhaving van de rechtsorde***
E. Bervoets, m.m.v. S. Eijgenraam, T. Dijkhuizen & J. van de Werken, Bureau Bervoets, Amersfoort 2017
90. ***Tussen onder en boven. Productie en distributie van softdrugs in Noord-Nederland***
J. Snippe, R. Mennes, M. Sijtsma & B. Bieleman, Intraval, Groningen/Rotterdam 2017
91. ***Vechten op afspraak. Inzicht in het fenomeen en input voor de ontwikkeling van een politiestrategie***
T. van Ham, L. Scholten, A. Lenders & H. Ferwerda, Bureau Beke, Arnhem 2018
92. ***Notoire straten. Over de lokale inbedding van georganiseerde criminaliteit***
S. Mehlbaum, Y. Schoenmakers & J. van Zanten, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam 2018
- 92A. ***De wortel en de stok. Praktijklessen uit een gebiedsgerichte probleemaanpak van ondermijning***
S. Mehlbaum, Y. Schoenmakers, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam 2019
93. ***Ondermijning door criminele 'weldoeners'***
M. Bruinsma, R. Ceulen & T. Spapens, m.m.v. C. Deij, Tilburg University, Tilburg/Bureau Bruinsma, Tilburg 2018

94. ***Kiezen voor politie. Een onderzoek onder mbo-studenten met een migratie - achtergrond in het veiligheidsdomein***
S. de Winter-Koçak, E. Klooster & M. Day, m.m.v. S. Mehlbaum, M. van Vugt & K. Leschonski, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht 2018
95. ***Doe-het-zelf-surveillance. Een onderzoek naar de werking en effecten van WhatsApp-buurtgroepen***
S. Mehlbaum & R. van Steden, m.m.v. M. van Dijk, Vrije Universiteit Amsterdam, Mehlbaum Onderzoek, Amsterdam 2018
96. ***Een klacht is een gratis advies***
G. Jacobs, T. Hak, G. Vanderveen, M. Flory, T. Thuis, S. Valkeman & M. Franken, Erasmus Universiteit, Rotterdam 2018
97. ***Voortgezet crimineel handelen tijdens detentie: je gaat het pas zien als je het doorhebt***
A. Verwest, W. Buysse, P. van Egmond, D. Hofstra, DSP-groep, Amsterdam 2019
98. ***Zorg voor kinderen bij aanhouding van ouders; Best practices uit binnen- en buitenland***
J. Reef, N. Ormskerk, Universiteit Leiden 2019
99. ***Aankoopfraude uit het buitenland***
J. Jansen, S. Westers, S. Twickler, W. Stol, NHL Stenden Hogeschool / Politieacademie
100. ***Grijs vakmanschap? Taakgerelateerd ongeoorloofd handelen binnen de politie***
R. Chr. van Halderen (diss. Avans Hogeschool), 2019
101. ***Niet meer doen! Een onderzoek naar de INDIGO-afdoening***
A. van Wijk, S. Dickie, J. van Esseveldt, Bureau Beke, Arnhem 2019
102. ***De aanpak van cybercrime door regionale eenheden van de politie. Van intake van cybercrime naar opsporing en vervolging***
P. Boekhoorn, BBSO, Nijmegen 2020
103. ***In- en doorstroom van nieuwkomers in beeld. Opgetekende lessen uit acht casussen rond de opvang van asielzoekers in Nederland***
J. Kuppens, Bureau Beke, Arnhem 2020
104. ***De lading van vuurwapens. Een onderzoek naar de impact van illegale vuurwapens in Nederland***
H. Ferwerda, J. Wolsink en I. van Leiden, Bureau Beke, Arnhem 2020
105. ***Q-teams. De politie onderweg naar toekomstbestendige opsporing en vervolging?***
P. van Egmond, A. Swami-Persaud, A. Verwest, DSP-groep, Amsterdam 2020