

Ondermijning langs zijpaden

Een verkennend onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland.

S. van Nimwegen, T. Spapens, R. Ceulen



TILBURG
UNIVERSITY



Understanding
Society

Ondermijning langs zijpaden

Ondermijning langs zijpaden

Een verkennend onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland.

S. van Nimwegen

T. Spapens

R. Ceulen



Tilburg University/Nationale Politie

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: ANP-foto

ISBN: 9789012407113

NUR: 600

© 2021 Sdu Uitgevers, Den Haag; Politie & Wetenschap, Den Haag; Tilburg University, Nationale Politie, Den Haag, 2021

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

Lijst van gebruikte afkortingen / 7

1 Inleiding / 9

- 1.1 Achtergrond en aanleiding / 9
- 1.2 Doelstelling, vragen en afbakening / 12
 - 1.2.1 Ondermijning / 13
 - 1.2.2 Locaties waarop het onderzoek zich heeft gericht / 14
- 1.3 Informatiebronnen / 14
- 1.4 Opbouw van dit rapport / 18

2 Logistiek en ondermijningsproblematiek / 19

- 2.1 Inleiding / 19
- 2.2 Nederland: de Poort van Europa / 19
- 2.3 Infrastructuur en ondermijnende criminaliteit / 22
- 2.4 Controle op de goederenstromen / 27

3 Ondermijnende criminaliteit in Noord-Brabant en Zeeland via de 'zijpaden' / 31

- 3.1 Inleiding / 31
- 3.2 Havens, vliegvelden en spoorwegterminals in Noord-Brabant en Zeeland / 31
 - 3.2.1 Zeehavens / 31
 - 3.2.2 Jachthavens / 32
 - 3.2.3 Binnenvaarthavens / 33
 - 3.2.4 Vliegvelden voor de kleine luchtvaart / 33
 - 3.2.5 Containerterminals voor spoorvervoer / 35
- 3.3 Het criminaliteitsbeeld op basis van politieke registraties / 35
 - 3.3.1 Zeehavens / 35
 - 3.3.2 Jachthavens / 37
 - 3.3.3 Binnenvaart / 38
 - 3.3.4 Vliegvelden voor kleine luchtvaart / 39
 - 3.3.5 Containerterminals voor spoorvervoer / 39
- 3.4 Nadere analyse van de aard van de ondermijnende criminaliteit / 39
 - 3.4.1 De zeehavens / 39
 - 3.4.2 Jachthavens / 40

3.4.3	Binnenvaart / 41
3.4.4	Vliegvelden voor de kleine luchtvaart / 43
3.4.5	Containerterminals voor spoorvervoer / 44
3.5	Duiding van de bevindingen / 45
4	Toezicht en handhaving / 47
4.1	Inleiding / 47
4.2	De verantwoordelijkheden voor toezicht en handhaving / 47
4.2.1	Zeehavens / 47
4.2.2	Jachthavens en binnenvaarthavens / 49
4.2.3	Vliegvelden voor de kleine luchtvaart / 52
4.2.4	Spoorvervoer / 53
4.3	Initiatieven in de context van toezicht en handhaving / 54
4.3.1	Samenwerkingsovereenkomst Zuidwest 2019-2022 / 54
4.3.2	Samenwerkingsverband Symbiose Zuidwest / 55
4.3.3	Project Piggyback / 55
4.3.4	MMA-campagne en Ondermijningsbeeld haven Moerdijk / 57
4.3.5	Project PASSAnT / 57
4.3.6	Project Aanpak Ondermijning Recreatieve Jachthavens / 58
4.3.7	Project Eyes & Ears / 59
4.3.8	Project Kleine Luchthavens / 60
4.3.9	Ondermijningsbeelden Rieç's en Liec / 62
4.4	Knelpunten in toezicht en handhaving / 63
5	Slotbeschouwing en conclusies / 69
Bijlage	Overzicht van respondenten / 75
Literatuurlijst	/ 77
Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap	/ 83
Uitgaven in de reeks Politiekunde	/ 85

Lijst van gebruikte afkortingen

AEO	Authorised Economic Operator
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
Arbowet	Arbidsomstandighedenwet
ATO	Aanjaagteam Ondernijning
Atw	Arbeidstijdenwet
B/L	Bill of Lading
Boa's	Buitengewoon opsporingsambtenaren
BPR	Binnenvaartpolitierglement
BSM	BlueSpot Monitor
BVH	Basisvoorziening Handhaving
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCV	Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
CEO's	Chief Executive Officers
DINFRA	Dienst Infrastructuur
DRIO	Dienst Regionale Informatieorganisatie
FIU	Financial Intelligence Unit
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
GAB	General Aviation Backoffice
HSL	Hoge Snelheidslijn
iCOV	infobox Crimineel en Onverklaarbaar Vermogen
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
IK-DROS	Informatieknooppunt Dienst Regionale Operationele Samenwerking
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
Inspectie SZW	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
ISPS	International Ship and Port Facility Code
JenV	Justitie en Veiligheid
LE	Landelijke Eenheid
LFO	Landelijke Faciliteit Ondersteuning Ontmantelen
LIEC	Landelijk Informatie- en Expertisecentrum
MMA	Meld Misdaad Anoniem
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OM	Openbaar Ministerie

PASSAnT	PLATform for innovative Security Solutions hArbours & Terminals
RIEC	Regionaal Informatie- en Expertisecentrum
RWS	Rijkswaterstaat
SAV	Scheepsafvalstoffenverdrag
SBO	Strategisch Beraad Ondermijning
TCB	Targeting Center Borders
TFBZ	Taskforce Brabant Zeeland
TFBZ-RIEC	Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland
TNO	Team Nodale Oriëntatie
TOV	Toekomstbestendige Opsporing en Vervolging
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wed	Wet economische delicten
WEF	World Economic Forum
Whvbz	Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden
Wro	Wet ruimtelijke ordening
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Wwft	Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme
Zbo	Zelfstandig bestuursorgaan
ZWB	Zeeland-West-Brabant

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Het belang van de transportinfrastructuur voor ondermijnende criminaliteit heeft al langer de aandacht. Die richt zich op het wegtransport, maar ook op de grote lucht- en zeehavens. Recent verschenen bijvoorbeeld de resultaten van internationaal vergelijkend onderzoek naar georganiseerde criminaliteit en corruptie in de havens van Genua, Melbourne, Montreal, New York en Liverpool.¹ In Nederland werd onderzoek gedaan naar de haven van Rotterdam.² Ook inbeslagnames laten zien dat er via de grote zeehavens van Rotterdam en Antwerpen en via de internationale luchthaven Schiphol forse hoeveelheden verdovende middelen en andere illegale goederen Europa worden binnengesmokkeld.³ Dat wordt in belangrijke mate verklaard door de grote legale goederenstromen, waartussen de illegale goederen kunnen worden verborgen. Deze hubs in het internationale en intercontinentale vrachtverkeer hebben de aandacht van overheidsdiensten, terwijl ook de havens zelf, uit concurrentieoverwegingen, er alles aan doen om hun imago niet te laten besmeuren door criminele activiteiten.

Naast deze 'hoofdroutes' zijn er echter ook 'zijpaden' waarvan criminelen (mogelijk) gebruikmaken om te smokkelen. Daarmee doelen we op de transportinfrastructuur buiten de mainports waar sprake is van kleinschaliger of gespecialiseerde goederenstromen, ofwel specifieke kwetsbaarheden worden gesignaleerd door opsporingsinstanties.⁴ Dergelijke routes hebben als mogelijk nadeel dat ze minder snel of efficiënt zijn doordat ze in de vervoersstroom geen directe aansluiting tussen bron- en bestemmingslanden bieden. Daar staat tegenover dat ze wellicht het voordeel hebben van minder strenge controles. Hogere transportkosten zijn voor misdaadondernemers minder bezwaarlijk dan voor de legale handel. Voor transporteurs zijn, vanwege grote concurrentie, snelheid en de laagste kosten cruciaal. Een misdaadmarkt is daarentegen

1 A. Sergi (2020). *The Port-Crime Interface. A Report on Organised Crime and Corruption in Seaports*, Kindle Direct Publishing & Amazon Media.

2 R. Staring, L. Bisschop, R. Roks, E. Brein & H. van de Bunt (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam: Erasmus Law School.

3 F. de Middel, S. van Nimwegen, R. Ceulen, S. Gerbrands, E. Roevens, T. Spapens, L. Paoli, & C. Colman (2018). *Illegale drugsmarkten in België en Nederland: Communicerende vaten?* Brussel: BELSPO.

4 Zie bijvoorbeeld: Europol (2018). *The abuse of general aviation in the EU. An overlooked vulnerability*. The Hague (EU Restricted).

niet transparant, en op illegale goederen worden hoge winsten gemaakt. Voor criminelen staat derhalve voorop dat de zending veilig op de bestemming aankomt.

Dit rapport richt zich op de kleine zee- en jachthavens, vliegvelden voor de kleine (sport)luchtvaart en terminals voor railtransport en binnenvaart. Deze keuze is ingegeven door het feit dat dergelijke infrastructuur de aandacht heeft van de (Nederlandse) politie. Tegelijkertijd zijn er zorgen omdat er voor toezicht, handhaving en opsporing minder personele capaciteit beschikbaar is dan op de grote knooppunten. De private eigenaren kunnen de beveiliging minder strak hebben georganiseerd dan de grote havenbedrijven of luchthavens, terwijl kleinschaligheid kan inhouden dat exploitanten minder weerbaar zijn tegen druk vanuit de onderwereld, of daar eventueel zelfs banden mee onderhouden.

Dat we hier te maken hebben met reële risico's wordt geïllustreerd door voorbeelden in de media, maar ook door een aantal vertrouwelijke scripties van studenten aan de Politieacademie die specifieke locaties onder de loop namen.⁵ In het kader van het programma Politie en Wetenschap zijn recentelijk, naast de onderhavige studie, twee andere onderzoeken verricht. De eerste studie is inmiddels gepubliceerd onder de titel 'Onderwereld boven water?' Hierin staan de havens van Harlingen, Lauwersoog en Groningen Seaports (Delfzijl en Eemshaven) centraal.⁶ Het onderzoek wijst erop dat de beperkte mate van toezicht en het grotendeels openbare karakter van de havens een gelegenheidsstructuur vormt voor criminele activiteiten. Tegelijkertijd hebben de politie en andere handhavingsorganisaties weinig concrete informatie over georganiseerde criminaliteit in deze noordelijke zeehavens, maar vermoeden wel dat daarvan sprake is. De onderzoekers bepleiten daarom het verbeteren van de informatiesituatie en het verbeteren van de integrale samenwerking tussen de politie, de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de gemeenten, de inspecties en de Omgevingsdiensten.

Het tweede onderzoek gaat in op de aanpak van de ondermijning in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam. De resultaten daarvan worden later in 2021 gepubliceerd.

In de media vinden we met enige regelmaat voorbeelden van incidenten rondom kleine zee- en jachthavens, die onder meer gerelateerd zijn de smokkel van verdovende middelen⁷ en mensen,⁸ maar ook om illegale afvaltransporten.⁹ Bijna twintig jaar geleden verklaarde een smokkelaar die een paar keer per jaar met zijn zeiljacht partijen van

5 M. Dijkmans (2016); *Haven in zicht. De jachthaven als criminele gelegenheidsstructuur?* Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk); S. Baas (2019). *Cocainesmokkel via de kleine zeehavens*. Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk); R. De Jong (2019). *Georganiseerde criminaliteit op de zeehavens van Delfzijl en Eemshaven?* Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk); R. Meijer (2019). *Zie je ze vliegen? Een verkennend kwalitatief onderzoek naar de kansen voor en interventiemogelijkheden tegen drugsmokkel in het proces van vliegen via de kleine luchthavens in Noord-Nederland*. Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk).

6 N. Struiksma, C. Boxum, S. Hollenberg & N. Woestenburg (2020). *Onderwereld boven water?* Apeldoorn: Politie en Wetenschap.

7 *Omroep Gelderland* (30 januari 2017). 'Vliegtuig met bijna twee miljoen euro aan heroïne landt op Teuge'.

8 *Nationale Politie* (7 juli 2017). 'Negen aanhoudingen voor smokkel Albanezen via vliegveld Teuge'. Persbericht.

9 Dit is bijvoorbeeld een van de prioriteiten voor Aquapol, een samenwerkingsverband van Europese politiediensten die actief zijn op de Europese waterwegen.

enkele honderden kilo's hasjesj vanuit Spanje binnenbracht in de haven van IJmuiden, het volgende: "In de zomer vaar je met de grote stroom plezierjachtjes mee. Altijd op een mooie zondag en dan net doen of je een dagje gevaren hebt."¹⁰ Ook hier kan gewone drukte derhalve een dekmantel verschaffen.

Criminelen zijn bovendien vaak liefhebbers van luxeobjecten als protserige motorjachten en jetski's en vanuit die hoedanigheid niet onbekend met jachthavens. Er zijn daarom indicaties van vermenging van boven- en onderwereld op deze locaties. De casus van de jachthaven Hermenzeil in de gemeente Geertruidenberg, die als criminele ontmoetingsplaats zou zijn gebruikt, is daar een voorbeeld van.¹¹ Een oudere casus is die van de IJmuidense Seaport Marina, waarin in de jaren negentig onder meer Willem Endstra en Jan-Dirk Paarlberg investeerders waren.¹² De in IJmuiden gebaseerde handelaar in exclusieve jachten Robert ter Haak had diverse onderwereldfiguren als klant. Hij was zo onfortuinlijk om naast ex-Heinekenontvoerder Cor van Hout te lopen toen deze werd geliquideerd, werd eveneens geraakt door kogels, en overleed korte tijd later aan zijn verwondingen.¹³ Plezierjachten en boten kunnen bovendien relatief gemakkelijk worden gebruikt om crimineel vermogen wit te wassen of belasting te ontduiken.¹⁴ Voor dergelijke vaartuigen geldt maar een beperkte registratieplicht en ook de wettelijke verzekeringsplicht die van toepassing is op voertuigen, ontbreekt hier. Behalve kleine havens aan de kust, en jachthavens, zijn er mogelijk ook risico's in relatie tot de havens en containerterminals voor de binnenvaart, die verder landinwaarts liggen. Het in de grote zeehavens volledig geautomatiseerde proces voor het overladen van containers op binnenvaartschepen kan criminelen de gelegenheid bieden om de illegale goederen, zoals cocaïne, verderop in de logistieke keten in ontvangst te nemen, of aldaar de drugs uit de containers te halen.¹⁵

Risico's zijn er eveneens voor kleine luchthavens of landingsstrips, omdat op deze plaatsen, zoals we in dit rapport laten zien, nauwelijks controle plaatsvindt. Nederland heeft een aanzienlijk aantal van dit soort vliegveldjes. Privévliegtuigen die vanaf deze locaties naar bestemmingen in Europa vertrekken of vanuit het buitenland hier aankomen, kunnen eveneens worden gebruikt voor smokkel van goederen of mensen. Een voorbeeld dat de media haalde, is de smokkel van veertig kilo cocaïne en zestig kilo heroïne door twee Nederlanders, die met een helikopter vanaf een klein Belgisch vliegveld naar het Verenigd Koninkrijk vlogen.¹⁶

10 B. Barkman (7 februari 2003). 'Penose op de pier', *HP/De Tijd*.

11 Zie onder anderen K. Voskuil (15 september 2018). 'Criminelen azen nog steeds op jachthaven Hermenzeil', *Brabants Dagblad*.

12 *De Volkskrant* (2006, 14 april). 'Paarlberg lid organisatie Holleeder'.

13 Ter Haak was zelf niet crimineel actief, maar had wel allerlei dubieuze personen als klant. Cor van Hout was overigens geen botenliefhebber. Zie Barkman, 2003.

14 K. Voskuil (2018, 2 juli). 'Problemen Hermenzeil in Raamsdonk zijn topje van de ijsberg: "witwassen via boot is kinderspel"', *Brabants Dagblad*.

15 F. Boerman, M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers (2017). *Nationaal Dreigingsbeeld 2017 Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Landelijke Eenheid, Dienst Landelijke Informatieorganisatie.

16 *De Volkskrant* (23 april 2016). 'Nederlanders opgepakt in Engeland voor drugsmokkel met helikopter'.

Tot slot kan de verwachte groei van het containervervoer naar Nederland over het spoor een risicofactor vormen voor terminals in het achterland. De Chinese 'Nieuwe zijderoute' (Belt and road initiative) heeft geleid tot een toename van het railtransport van Azië naar de Europese Unie en vice versa, en daarmee tot nieuwe mogelijkheden voor smokkelaars om gebruik te maken van legale goederenstromen. Daarbij gaat het niet alleen om verdovende middelen en drugsprecursoren, maar ook om in de EU reeds verboden pesticiden of medicijnen, met inbegrip van bijvoorbeeld beschermde dieren en planten en producten die daarvan worden vervaardigd. Omgekeerd kunnen illegale goederen waar in Azië vraag naar is, bijvoorbeeld gestolen voertuigen, met de terugkerende treinen worden verzonden.

In het kader van het Programma Politie en Wetenschap zijn om deze reden diverse projecten gestart om meer inzicht te krijgen in ondermijningsproblemen op invalspunten buiten de mainports, dat wil zeggen: de haven van Rotterdam en Schiphol, in de vorm van de hiervoor genoemde onderzoeken naar de Noord-Nederlandse havens en het Noordzeekanaalgebied. Het voor u liggende rapport gaat in op de kwetsbaarheden bij jachthavens en binnenvaarthavens; op vliegvelden die voornamelijk worden gebruikt voor de sportvliegerij en de kleine zakelijke luchtvaart, en op railterminals. Wij hebben ons daarbij geconcentreerd op Noord-Brabant en Zeeland. De reden voor deze keuze was zowel inhoudelijk als praktisch. Enerzijds is in Zuid-Nederland sprake van grootschalige ondermijningsproblematiek en wordt het gebied door de gunstige geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het grote belang van de logistieke sector, in het bijzonder beschouwd als aantrekkelijk voor smokkelaars. Anderzijds diende uit praktisch oogpunt overlap met de beide andere studies te worden voorkomen. Het project is gestart in het voorjaar van 2019 en afgerond begin 2021. Het is uitgevoerd door de Nationale Politie en de Eenheid Zeeland-West-Brabant in samenwerking met Tilburg University.

1.2 Doelstelling, vragen en afbakening

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

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

1.2.1 *Ondermijning*

Dit onderzoek richt zich op ondermijnende criminaliteit. Het begrip ‘ondermijning’ is geïntroduceerd in 2009 door de toenmalige politieregio Amsterdam-Amstelland en heeft sindsdien snel ingang gevonden.¹⁷ Het is echter, net als ‘georganiseerde criminaliteit’, niet exact gedefinieerd. Het verwijst in algemene zin op de eerste plaats naar grote maatschappelijk criminaliteitsproblemen die de fundamenteën van de samenleving ontwrichten of aantasten. Een tweede onderscheidend kenmerk is dat deze aantasting of ontwrichting wordt veroorzaakt doordat onder- en bovenwereld met elkaar verweven raken.¹⁸ Ondermijning wordt veelal in verband gebracht met de ‘drugsindustrie’, met inbegrip van de legale infrastructuur die deze faciliteert en het neerslaan van het criminele vermogen dat eruit voortvloeit in de samenleving.¹⁹ In onze optiek dient het begrip echter breder te worden uitgelegd en moeten ook economische en fiscale misdrijven ertoe worden gerekend, tevens wanneer de feiten door reguliere bedrijven worden gepleegd. Met andere woorden: ondermijning betreft zowel vormen van georganiseerde misdaad als vormen van organisatiecriminaliteit.

Ondermijnende criminaliteit kent vele verschijningsvormen en activiteiten die daarmee samenhangen. Voorbeelden zijn drugslabs en georganiseerde hennepcultuur in woonwijken, recreatieparken die als uitvalsbasis voor criminele activiteiten worden gebruikt en drugssmokkel via (lucht)havens. Bij deze activiteiten maakt de georganiseerde criminaliteit gebruik van diensten uit de bovenwereld. De negatieve effecten voor de samenleving kunnen zich op verschillende manieren manifesteren. Verwezen wordt naar aantasting van de integriteit van het openbaar bestuur en ambtelijke organisaties, het bedrijfsleven en het financiële stelsel, maar ook naar het ondergraven van normen en waarden in de samenleving en aantasting van het leefmilieu. Hierdoor nemen de leefbaarheid en veiligheid in een stad of buurt af en wordt het vertrouwen in de overheid geschonden. In dit rapport konden we niet alle verschijningsvormen van ondermijning meenemen. We concentreren ons op drugsdelicten, mensenhandel en mensensmokkel, vuurwapengerelateerde criminaliteit en, in beperkte mate, op afvalzwendel. Diefstallen zijn meegenomen voor zover deze te relateren zijn aan andere vormen van criminaliteit, bijvoorbeeld wanneer het ging om stoffen die als precursor voor de fabricage van synthetische drugs kunnen worden gebruikt. Voorvallen waarbij op voorhand geen relatie met de voornoemde vormen van misdaad wordt verwacht, zoals kleinschalige diefstal, vernieling, overlastmeldingen, of hulpverlening, vallen buiten het bestek van dit onderzoek. Daarmee is niet gezegd dat deze per definitie geen

17 Projectgroep ondermijning (2009). *Over ondermijning. Een verkenning naar het fenomeen, de aanpak en mogelijke verbeteringen*. Tweede druk. Amsterdam: Politieregio Amsterdam-Amstelland.

18 J. Lam, R. van der Wal & N. Kop (2018). *Sluipend gif. Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit*. Den Haag: Boom Criminologie.

19 Zie bijvoorbeeld het recente rapport dat onder auspiciën van het Strategisch Beraad Ondermijning werd uitgebracht: P. Noordanus (2020). *Een pact voor de rechtsstaat*. Den Haag. Ook kan worden verwezen naar de periodieke verantwoordingen aan de Tweede Kamer over de aanpak van ondermijning die door de minister van Justitie en Veiligheid worden afgelegd. Deze zijn beschikbaar op overheid.nl in de sectie parlementaire documenten, onder dossiernummer 29 911.

relatie met ondermijnende criminaliteit zouden (kunnen) hebben. Dat valt op basis van de beschikbare informatie echter niet vast te stellen, maar zou uit nader opsporingsonderzoek kunnen blijken. De beperking van de onderhavige studie is dan ook dat slechts zichtbaar gemaakt kan worden wat uit de informatiesystemen die hierna worden beschreven, naar voren komt.

1.2.2 *Locaties waarop het onderzoek zich heeft gericht*

Dit onderzoek is gericht op logistieke stromen. Hierbij kan het gaan om transporten van illegale goederen of om de smokkel van irreguliere migranten, die via de logistieke infrastructuur ons land worden binnengebracht of verlaten. Het onderhavige onderzoek beperkt zich tot de locaties van de jacht- en binnenvaarthavens, de vliegvelden voor de kleine luchtvaart, en containerterminals voor railtransport. Het onderzoek richt zich niet op de transportmiddelen – de vaartuigen, vliegtuigen en treinwagons – die voor deze smokkel worden gebruikt. De locaties zijn als volgt afgebakend:

- Kleine en middelgrote zeehavens, jachthavens – voor zover deze verbonden zijn met open water – en binnenvaarthavens.
- Vliegvelden voor de kleine luchtvaart, die (voornamelijk) sportvliegtuigen of kleine zakenvliegtuigen bedienen. Militaire vliegvelden, landingsplaatsen voor helikopters, terreinen die louter gebruikt worden voor zweefvliegen en terreinen die niet officieel te boek staan als vliegveld, maar bijvoorbeeld gebruikt worden voor het vliegen met ultralichte vliegtuigen, zijn niet meegenomen.
- Containerterminals die (ook) gebruikt worden voor railtransport. Containerterminals die louter worden gebruikt door het wegtransport zijn niet meegenomen.

Het onderzoek beperkte zich tot deze locaties in de provincies Noord-Brabant en Zeeland. Gelegen tussen de werelddhavens Rotterdam en Antwerpen en vlak bij het Ruhrgebied bieden deze provincies uitstekende logistieke voorzieningen die faciliterend kunnen werken aan de georganiseerde ondermijnende criminaliteit. Daarnaast is deze keuze ingegeven door praktische redenen, enerzijds omdat in dit werkgebied relatief gemakkelijk informatie kon worden verzameld door de betrokken onderzoekers, anderzijds omdat hiermee overlap werd voorkomen met de andere onderzoeken die hiervoor zijn genoemd.

1.3 **Informatiebronnen**

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

Literatuurstudie

Om te beginnen is, ter voorbereiding, nagegaan welke relevante verwijzingen naar ‘zijpaden’ in openbare studies die in Nederland zijn uitgevoerd naar ondermijning, verzameld en geanalyseerd. Daarbij hebben we ons geconcentreerd op de diverse studies die in het kader van het Nationale dreigingsbeeld georganiseerde criminaliteit zijn uitgevoerd, sinds 2004, op het periodieke onderzoek dat in het kader van de Monitor Georganiseerde criminaliteit sinds 1998 wordt uitgevoerd en op jaarrapporten van het LIEC/RIEC. Daarnaast zijn hiervoor genoemde studies geïnventariseerd die specifiek betrekking hebben op de transportinfrastructuur en havens in het bijzonder.

Ten tweede is vertrouwelijke documentatie verkregen over de initiatieven van de Taskforce-Regionaal Informatie en Expertisecentrum Brabant-Zeeland (TFBZ-RIEC) en van andere ketenpartners, veelal in de vorm van interne analyses. De Taskforce Brabant-Zeeland coördineert de integrale aanpak van ondermijnende criminaliteit tussen de 79 gemeenten in de beide provincies, de beide provinciale overheden, alsmede het Openbaar Ministerie, de Nationale Politie, de Belastingdienst en de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD). Ten derde is de regelgeving omtrent de verdeling van bevoegdheden over instanties, geïnventariseerd.

Zoals aangegeven hebben de ‘zijpaden’ tot op heden maar beperkt systematische aandacht gekregen in beleidsgericht onderzoek. Met name studenten van de Politieacademie hebben in het kader van hun scripties hieraan gerelateerde onderwerpen onderzocht. De resultaten zijn als vertrouwelijk aangemerkt, maar konden ten behoeve van dit onderzoek worden bestudeerd. Vanwege het vertrouwelijke karakter hebben wij slechts geanonimiseerde algemene bevindingen uit deze onderzoeken in het rapport opgenomen, om herleidbaarheid naar casuïstiek, zaken, of personen te vermijden. Het gebruik van niet-openbare bronnen houdt beperkingen in: de lezer kan dit materiaal immers niet verifiëren op validiteit en betrouwbaarheid terwijl er, zoals aangeduid, evenmin op detailniveau uit deze bronnen kan worden geciteerd. Om deze redenen zijn dergelijke bronnen vooral gebruikt om het eigen onderzoek richting te geven, en wordt er spaarzaam gebruik van gemaakt.

In aanvulling hierop zijn mediaberichten geanalyseerd. Om te beginnen beschikt een van de onderzoekers over een uitgebreid media-archief, dat teruggaat tot 2001. Dit archief is nagelopen om relevante casuïstiek te vinden. Daarnaast is gebruikgemaakt van de mediadatabank LexisNexis, waarin meer gericht is gezocht naar aanvullende gegevens over casussen waarover tijdens het onderzoek informatie is verkregen.

Interviews

Ten tweede zijn gesprekken gevoerd met professionals op de gebieden van criminaliteit in (kleine) zeehavens, jachthavens, luchthavens en het goederentransport per spoor. De interviewpartners waren specialisten van een aantal Regionale Informatie en Expertisecentra (RIEC's), de Belastingdienst, de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland en de Nationale Politie, waaronder de Dienst Infrastructuur (DINFRA) en het Team Nodale Oriëntatie (TNO) van de eenheid Zeeland-West-Brabant, alsmede van de Koninklijke Marechaussee (KMar), alsook de havenautoriteiten die betrokken zijn bij de Samen-

werkingsovereenkomst Zuidwest (SOZ). Er zijn in totaal vijftien interviews afgenomen. Een overzicht van respondenten kan gevonden worden in Bijlage 1. De respondenten zijn nauw betrokken bij de (integrale) aanpak van ondermijnende criminaliteit die is gerelateerd aan de voornoemde infrastructuur. Het doel van de interviews was om hun visie op en ervaringen met de verschijningsvormen van ondermijning in relatie tot de genoemde infrastructurele voorzieningen in kaart te brengen. De nadruk lag daarbij op de strafrechtelijke handhaving en opsporing vanuit het perspectief van de politie. Ten behoeve van deze interviews is een globale topiclijst gehanteerd waarbij is ingegaan op het beeld van de problematiek; incidenten die zich hebben voorgedaan; de beschikbare toezichts- en handhavingscapaciteit; de wijze waarop deze op de locatie is georganiseerd en welke partijen erbij betrokken zijn; de organisatie van de integrale samenwerking en informatie-uitwisseling; specifieke projecten of andere voorzieningen die zijn getrokken; ervaren knelpunten en mogelijke oplossingen. De gesprekken zijn zo veel mogelijk open gevoerd, in het licht van het verkennende karakter van deze studie, en de verschillende expertise van de gesprekspartners (zie Bijlage 1).

Door de politie geregistreerde feiten

Ten derde is een onderzoek uitgevoerd in de politieke registratiesystemen, naar de vraag welke feiten rondom de relevante locaties bij de politie bekend zijn. Welke adressen of postcodegebieden het precies betreft, moest in een aantal gevallen nader worden afgebakend. De locatie van de zee- en luchthavens is uiteraard bekend. Overzichtsgegevens over het aantal jachthavens in de provincies Zeeland en Noord-Brabant en waar deze precies liggen, ontbreekt echter. Dat overzicht is daarom samengesteld door een combinatie van politiegegevens en informatie uit openbare bronnen. Voorbeelden hiervan zijn de websites van bureaus voor toeristeninformatie (VVV), de Nederlandse Vereniging voor Handel en Industrie op het gebied van Scheepsbouw en Watersport (HISWA) en branchegerichte websites waarop jachthavens per provincie worden vermeld.²⁰ Dezelfde werkwijze is gevolgd bij het in kaart brengen van de binnenvaarthavens en de containerterminals voor spoorvervoer; ook hier zijn politiegegevens gecombineerd met informatie uit open bronnen om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen.

Vervolgens is met behulp van BlueView²¹ informatie uit de bronsystemen Basisvoorziening Handhaving (BVH)²² en Summ-IT²³ verzameld. De onderzoeksperiode besloeg de jaren 2017, 2018 en 2019. Met behulp van de applicatie BlueSpot Monitor

20 Bijvoorbeeld: jachthaven.nl, allejachthavens.nl en vaarweginformatie.nl.

21 BlueView is een zoekmachine waarmee informatie uit de verschillende politiestystemen doorzocht kan worden.

22 BVH is de applicatie die door de politie wordt gebruikt voor de basispolitiezorg. Hierin worden alle incidenten verwerkt die vallen onder de reguliere politietaken als bedoeld in artikel 8 Wet politiegegevens.

23 Summ-IT is het landelijke opsporingsstelsel van de politie en de Koninklijke Marechaussee met uniforme werkprocessen en opsporingsproducten voor de recherche en intelligence. Hierin worden onderzoeksgegevens verwerkt in verband met de handhaving van de rechtsorde in een bepaald geval als bedoeld in artikel 9 Wet politiegegevens.

(BSM)²⁴ is primair gezocht op de adressen van de locaties waar de infrastructuur is gevestigd of op het postcodegebied waarbinnen deze gelegen is. De drie zeehavens en een aantal jacht- en aanloophavens zijn echter niet aan een specifiek adres of postcodegebied te koppelen. Voor de zoekvraag van deze geografische gebieden is met behulp van BSM een gebied afgebakend door middel van een polygoon. De resultaten van deze dataverzameling, inclusief de onderliggende informatielagen, zijn vervolgens geëxporteerd naar Excel-bestanden. Deze bestanden zijn gestructureerd op basis van de maatschappelijke klassen – de aard van de feiten – waaronder de incidenten in BVH zijn geclassificeerd door de politiefunctionaris die ze heeft ingevoerd. De maatschappelijke klasse is een code die bij het aanmaken van een incident of actie in het systeem ingevoerd moet worden. Uit de betekenis van de maatschappelijke klasse kan afgeleid worden wat de aard van het incident is en of er een relatie bestaat met georganiseerde criminaliteit. Daarnaast kent BVH een aantal vaste projectcodes om incidenten te labelen aan een thema of project. Zo bestaat er bijvoorbeeld een afzonderlijke projectcode voor ondermijning. Deze verwijzingen leidden naar een aantal dossiers van opsporingsonderzoeken die zijn bestudeerd. Dit betrof zowel kleinere opsporingsdossiers, die worden geregistreerd in BVH, als de meer omvattende zaken, die in Summ-IT zijn vastgelegd.

Casestudy's

Op basis van de bredere inventarisatie van de geregistreerde incidenten zijn drie casussen nader geanalyseerd, waarbij we hebben gekozen voor gevallen die zich hebben voorgedaan op een klein vliegveld, een railterminal en een binnenvaarthaven. De eerste casus heeft betrekking op de smokkel van verdovende middelen vanaf een klein vliegveld in Bosschenhoofd. De tweede zaak had betrekking op een railterminal, waar wijnsteenzuur werd aangetroffen in een container die per spoor Nederland was binnengekomen, een chemische stof die kan worden gebruikt voor de productie van synthetische drugs. Tot slot is een casus bestudeerd over een operationeel drugslaboratorium op een binnenvaartschip in Moerdijk. Verderop in dit rapport worden deze zaken meer gedetailleerd besproken.

De keuze voor deze zaken werd enerzijds gebaseerd op de (potentiële) gelegenheidsstructuren die deze locaties bieden, en anderzijds omdat ze inzicht geven in de uiteenlopende maatregelen die al werden getroffen om criminele infiltratie en criminaliteitsproblemen te voorkomen, of die naar aanleiding van het vooral werden genomen. Per casus is waar nodig aanvullende informatie verzameld, in de vorm van vertrouwelijke gegevens, openbare documenten of aanvullende interviews. Bij dat laatste kan worden gedacht aan het Openbaar Ministerie (OM), lokale handhavers, ook van de gemeenten, maar bijvoorbeeld ook exploitanten van de (lucht)havens en terminals. De selectie van respondenten heeft plaatsgevonden aan de hand van hun betrokkenheid bij een relevante casus, alsmede hun informatiepositie ten aanzien van de problematiek.

24 BlueSpot Monitor is een applicatie waarmee gebiedsgericht BVH-informatie opgezocht kan worden. Een zoekvraag levert een kaart en een lijst met incidenten, personen en/of activiteiten op.

1.4 Opbouw van dit rapport

Het rapport is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op de logistieke infrastructuur van Nederland in het algemeen en Noord-Brabant en Zeeland en de problematiek van ondermijning en kwetsbaarheden in relatie tot de infrastructuur, zoals deze uit eerder onderzoek naar voren komt. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de uitkomsten van het empirische onderzoek op de locaties in Noord-Brabant en Zeeland waar de gegevensverzameling zich op richtte. Hoofdstuk 4 gaat in op de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het toezicht op de kleine zee-, binnenvaart- en jachthavens, de kleine vliegvelden en de containerterminals voor het spoorvervoer. In hoofdstuk 5 worden de onderzoeksvragen beantwoord en enkele conclusies getrokken. De gehaaste lezer kan zich desgewenst tot dit slothoofdstuk beperken.

2 **Logistiek en ondermijnings- problematiek**

2.1 **Inleiding**

De eerste onderzoeksvraag heeft betrekking op de kwetsbaarheid van kleine havens en luchthavens, en het railtransport en de binnenvaart voor criminele infiltratie en het, onbewust of bewust, faciliteren van ondermijnende criminaliteit. Hoewel de aandacht van dit onderzoek specifiek uitgaat naar de infrastructuur in Noord-Brabant en Zeeland, zal in dit hoofdstuk eerst in meer algemene zin worden ingegaan op de strategische positie die Nederland, vanwege de ligging, inneemt op het vlak van internationale goederenstromen, en wordt dieper ingegaan op de transportinfrastructuur, waarbij zowel de ‘hoofdpaden’ als de ‘zijpaden’ aan bod komen (paragraaf 2.2). Vervolgens bespreken we de aan infrastructuur gerelateerde ondermijningsproblematiek (paragraaf 2.3) en gaan we in op de controle op de goederenstromen (paragraaf 2.4).

2.2 **Nederland: de Poort van Europa**

Nederland is logistiek koploper in Europa, zo blijkt uit een in 2019 gepubliceerd rapport van het World Economic Forum (WEF). Dit is een onafhankelijke internationale organisatie bestaande uit de Chief Executive Officers (CEO's) van 's werelds grootste bedrijven, internationale politici, intellectuelen en journalisten. Het WEF onderzoekt jaarlijks hoe concurrerend de wereldeconomieën zijn. In 2019 heeft de organisatie de economieën van in totaal 141 landen beoordeeld. Zij kijkt daarbij naar meer dan honderd criteria om te bepalen hoe concurrerend de economie is. Belangrijke pijlers zijn bijvoorbeeld de kwaliteit van de infrastructuur, financiële systemen, macro-economische stabiliteit en de arbeidsmarkt. Ook is de transportinfrastructuur onder de loep genomen en op dat gebied is Nederland binnen Europa (opnieuw) koploper. Ons land scoort vooral hoog als het gaat om diverse aspecten van de wegen, het spoornetwerk, de maritieme sector en de luchtvaart. Wereldwijd bekleedt Nederland de vierde positie achter Singapore, de Verenigde Staten en Hongkong. Nederland wordt vooral positief beoordeeld vanwege de macro-economische stabiliteit en de hoge kwaliteit van de infrastructuur. In de voorgaande zes jaren wist Nederland op het gebied van specifiek de haveninfrastructuur de hoogste plaats in te nemen.²⁵

25 K. Schwab (2019). *The Global Competitiveness Report 2019. Insight Report*. World Economic Forum.

Nederland is vanwege zijn geografische ligging en logistieke knooppunten een van de belangrijkste toegangspoorten tot Europa. Dit zorgt voor een continue stroom van allerlei goederen, die via de weg, het water of door de lucht naar hun eindbestemming worden vervoerd. De jaarlijkse goederenmonitor van het Centraal Bureau voor de Statistiek laat zien dat het goederenvervoer in, van en naar Nederland nog steeds groeit. In 2018 werd er grensoverschrijdend en in het binnenland in totaal 1,71 miljard ton aan goederen vervoerd. Het aandeel daarvan aan binnenlands vervoer was als volgt verdeeld: 757 miljoen ton goederen werd over de weg getransporteerd, 313 miljoen ton over de rivieren en 3,2 miljoen ton over het spoor.²⁶

De transportsector is van groot belang voor de Nederlandse economie en ons land beschikt daarom over een uitgebreid stelsel van infrastructurele voorzieningen. De totale lengte van de Nederlandse verkeersinfrastructuur bedroeg in 2020 volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek 183.000 kilometer, waaronder worden begrepen verharde wegen, vaarwegen, spoorwegen en fietspaden. Het wegverkeersnetwerk bestaat uit 5340 kilometer aan rijkswegen die de verbinding vormen tussen de regio's en het achterland, en 7759 kilometer aan provinciale wegen die de verbinding vormen tussen verschillende regio's binnen provincies.

Het Nederlandse vaarwegennet besloeg volgens het CBS in 2020 in totaal 6300 kilometer aan vaarwegen die vooral in het westen en noorden van ons land geconcentreerd zijn. Dit netwerk bestaat uit de grote rivieren, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Rijn-Scheldeverbinding. Zij vormen samen de hoofdtransportassen met een totale lengte van 553 kilometer. Over deze vaarwegen worden goederen met binnenvaartschepen vanuit de havens van Amsterdam en Rotterdam naar België en Duitsland getransporteerd. Naast de voornoemde hoofdtransportassen zorgt een netwerk met een gezamenlijke lengte van 900 kilometer voor de ontsluiting van het land voor vervoer over water. Wat resteert, is ruim 4800 kilometer aan overige kleinere vaarwegen zoals vaarten en kanalen. Het spoorwegennetwerk, met een totale lengte van 3100 kilometer, wordt zowel voor personen- als goederenvervoer gebruikt.

Door de gunstige ligging aan de monding van een aantal belangrijke Europese rivieren zoals de Maas, de Rijn en de Schelde, is Nederland de toegangspoort tot het Europese achterland. De binnenvaart is belangrijk onderdeel van de infrastructuur waarin verschillende goederenstromen plaatsvinden (aan- en afvoer, doorvoer en binnenlands vervoer). De binnenvaartvloot telt volgens het Bureau Voorlichting Binnenvaart momenteel ruim 8000 schepen die onder Nederlandse vlag varen. In 2017 vervoerde de binnenvaart 366,6 miljoen ton goederen, en in 2018 was dit 359,4 miljoen ton. Dit komt grofweg neer op meer dan 3 miljoen containers per jaar die via de binnenvaart hun bestemming vinden. Binnenvaarthavens vormen een belangrijke infrastructuur in de logistieke keten vanwege de daar aanwezige voorzieningen voor op- en overslag. Het zijn knooppunten waar verschillende vervoermodaliteiten bij elkaar komen. Nederland heeft een netwerk van in totaal 25 binnenvaartcontainerterminals.

26 Centraal Bureau voor de Statistiek (2019). *Goederenmonitor 2019. Sector Verkeer en Vervoer*.

Dat het vaarwegennet goed wordt benut, blijkt wel uit het feit dat Nederland de grootste omzet in het Europese binnenvaartvrachtvervoer heeft. Ons land beschikt over de grootste binnenvaartvloot van Europa. Het gaat om ongeveer negenduizend vaartuigen waarvan iets meer dan de helft bestemd is voor het vervoeren van vracht. Het is een professionele vervoerstak die in Nederland een belangrijke schakel vormt in het goederenvervoer over water. Onder een binnenvaartschip verstaat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een 'niet-zeewaardig vaartuig dat goederen over de binnenwateren zoals rivieren, kanalen en meren vervoert'. Deze vaartuigen kunnen zowel droge lading (containers) als grondstoffen, vloeistoffen en gasen vervoeren.

Behalve het goederenvervoer over het water, is ook de waterrecreatie in Nederland belangrijk. Cijfers van Waterrecreatie Advies, een onafhankelijk adviesbureau dat zich heeft gespecialiseerd in alle vormen van watersport en waterrecreatie, laten dit zien. Volgens dit bureau telde Nederland in 2015 in totaal 1365 jachthavens. Met meer dan 167.000 ligplaatsen boden zij plaats aan circa 154.000 vaartuigen.

De vliegvelden zijn onder te verdelen in burgervliegvelden, recreatieve vliegvelden en militaire vliegbases. De vijf grootste Nederlandse burgervliegvelden zijn Schiphol, Eindhoven, Rotterdam The Hague, Maastricht Aachen en Groningen Eelde. Verspreid over het land zijn er voorts 26 recreatieve vliegvelden en zeven militaire vliegvelden. Van deze burgervliegvelden worden er elf aangeduid als luchthavens van regionale betekenis. Het gaat dan om kleine luchthavens voor gemotoriseerd vliegverkeer, sportvliegvelden en heliplatforms. Op deze vliegvelden vinden in principe alleen les- en oefenvluchten, valschermsvluchten, privévluchten en rondvluchten plaats en er is dus geen sprake van vrachtvervoer. Ook tot de kleine luchtvaart worden gerekend: motorvliegers, zweefvliegers, valschermspringers en ballonvaarders.²⁷

Volgens gegevens van de ILT omvatte de kleine luchtvaart in Nederland in het jaar 2017 ongeveer 4000 piloten en circa 610 geregistreerde luchtvaartuigen. In dat jaar was sprake van ruim 500.000 vliegbewegingen. Op de elf voornoemde kleine vliegvelden werden in 2018 in totaal 358.600 vliegtuigbewegingen geregistreerd.

Tot slot is Nederland voorzien van een wijdvertakt spoorwegennet. Cijfers van ProRail laten zien dat de lengte 3100 kilometer bedraagt, waarvan zeventig procent twee- of meersporig. Er zijn 399 treinstations. De Hogesnelheidslijn (HSL) wordt alleen voor personenvervoer gebruikt. Trajecten die uitsluitend bestemd zijn voor goederenvervoer zijn de Betuwelijn, die de verbinding tussen Europoort en Duitsland vormt, en de spoorlijn van Terneuzen naar België. Jaarlijks maken goederentreinen ongeveer 3,3 miljoen ritten op het spoor, en dagelijks passeren meer dan 150 goederentreinen de grens. Ook het volume dat vervoerd wordt, is aanzienlijk; in 2017 ging het om ruim 42 miljard ton aan goederen. In totaal 43% van de lading bestaat uit containers. In het spoorgoederenvervoer vormen containerterminals een belangrijke schakel in de transportketen. Zij maken deel uit van een multimodale transportketen, wat inhoudt dat goederen met meerdere vervoermiddelen (modaliteiten) worden getransporteerd. Ne-

27 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport (2017). *Informatieblad Toezicht kleine luchtvaart 2017*.

derland telt vijftien spoorterminals, waarvan zes in het Rotterdamse havengebied en vier in de provincie Noord-Brabant.

Een specifieke ontwikkeling is het al genoemde Chinese One Belt, One Road-initiatief, waarvan de New Silk Road (Nieuwe Zijderoute), een netwerk voor spoor- en wegvervoer tussen Azië en Europa, deel uitmaakt. Als gevolg hiervan is het vervoer per spoor vanuit Azië naar de EU gegroeid en is in Tilburg een terminal geopend waar treinen uit China aankomen. Een Chinees staatsbedrijf heeft bovendien in 2016 een meerderheidsbelang verworven in de Griekse haven Piraeus bij Athene, waar vandaan eveneens goederen per spoor verder Europa in worden getransporteerd.

2.3 Infrastructuur en ondermijnende criminaliteit

Het belang van logistieke infrastructuur voor georganiseerde (ondermijnende) criminaliteit wordt al vele jaren onderkend. Zo wezen de auteurs van de vierde monitorrapportage *Georganiseerde Criminaliteit in Nederland* er al in 2012 op hoe situationele omstandigheden en gelegenheidsstructuren een steeds belangrijkere rol zijn gaan spelen bij het ontstaan en voortbestaan van dergelijke vormen van criminaliteit. Criminologen besteden aandacht aan de ondersteunende rol die de omgeving kan spelen bij verschillende onderdelen van criminele bedrijfsprocessen, bewust of onbewust. Actoren en omstandigheden die misdaad mogelijk maken zoals personen, ondernemingen, gemeenschappen en overheidsvoorzieningen kunnen fungeren als contactpunten tussen legaliteit en illegaliteit.

Om criminele bedrijfsprocessen tot stand te brengen, moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Eén van die voorwaarden heeft te maken met infrastructuur, waarbij vervoer vaak een belangrijke deeltaak is. Bij vervoer kan het op de eerste plaats gaan om vervoersfaciliteiten via de lucht, over zee of over land. Maar ook smokkelvoorzieningen zoals een deklading of personen die voor een onopgemerkte doorgang langs controlepunten kunnen zorgen, kunnen een rol spelen.²⁸ Anders dan bij entiteiten die deel uitmaken van een zogenaamde 'onwetende omgeving', zoals bedrijven in de sector logistiek en transport die onbewust een faciliterende rol spelen, ligt hier het risico van corruptie op de loer. Immers, voor criminelen in de georganiseerde misdaad kunnen personen die toegang hebben tot geautomatiseerde systemen van bijvoorbeeld de politie of de Douane, of tot civiele informatiesystemen die worden gebruikt bij de afhandeling van vervoersstromen op vliegvelden en zeehavens, zeer waardevol zijn.²⁹ Legale goederenstromen zijn belangrijk voor de smokkel van illegale handelswaar. Deze delicten worden ook wel aangeduid als transitcriminaliteit – zelf spreken wij liever van 'handelscriminaliteit' – waarbij Nederland zowel herkomstland, transitland als

28 E. Kruisbergen, H. van de Bunt & E. Kleemans (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. Den Haag: WODC, Onderzoek en beleid 306.

29 J. Nelen & E. Kolthoff (2017). *Georganiseerde criminaliteit en integriteit van rechtshandhavingsorganisaties*. Den Haag: WODC; R. Madarie & E. Kruisbergen (2019). 'Transitcriminaliteit en logistieke knooppunten in Nederland.' *Justitiële Verkenningen*, 45(5), 29-51; Staring e.a., 2019.

bestemmingsland kan zijn.³⁰ Al in de jaren tachtig werd duidelijk dat de transitfunctie van Nederland mede een oorzaak was voor de stijgende criminaliteitscijfers, aangezien de zee- en luchthavens een belangrijke rol speelden bij de doorvoer van illegale producten zoals harddrugs, en wapens, en voor irreguliere migratie en mensensmokkel.³¹ Voor Nederland zijn in het bijzonder de grote zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, maar ook Antwerpen van belang en de luchthavens van Schiphol en, in mindere mate, Eindhoven, waar sprake is van grote legale passagiers- en/of goederenstromen en de logistieke faciliteiten voorhanden zijn die bij een transiteconomie passen. De illegale activiteiten liften vervolgens mee op de gelegenheidsstructuur die wordt gecreëerd door legale activiteiten en legale actoren.

Een aantal factoren speelt criminelen in de kaart. Zo is de open Nederlandse economie zeer internationaal georiënteerd en vindt sinds 1992 aan de binnengrenzen van de lidstaten van de Schengenzone geen controle van personen meer plaats. Hoewel het openen van grenzen een stimulans voor het handelsproces is, heeft dit niet alleen een effect gehad op de legale handel; de illegale handel profiteerde hier eveneens van. Ook criminelen maken gebruik van de uitstekende infrastructuur over weg, water en spoor, door de lucht en digitaal en de gunstige ligging ten opzichte van afzetmarkten elders in Europa.³²

Het risico van onderschepping van illegale goederen is relatief klein als gevolg van het grote volume en de diversiteit van het legale handelsverkeer. Voor de import van goederen hebben de verschillende Douane-instanties een zogenaamde stopfunctie. Dit betekent dat ze moeten voorkomen dat illegale goederen zoals verdovende middelen via de buitengrenzen het grondgebied van de EU binnenkomen. Tegelijkertijd komt echter ook het economische belang om de hoek kijken. Tijd is geld, en onnodig oponthoud, zeker bij aan bederf onderhevige goederen, moet zo veel mogelijk worden vermeden vanwege de eventuele nadelige financiële consequenties voor de eigenaar van de vracht.³³

Hoewel daar kanttekeningen bij te plaatsen zijn, wordt sinds jaar en dag gewezen op het milde straffklimaat in Nederland ten aanzien van drugsdelicten en ons land zou daarmee aantrekkelijk zijn voor buitenlandse misdaadondernemers.³⁴ Tot slot moet niet worden vergeten dat ons land zelf een belangrijk productieland is van synthetische drugs en cannabis en ook om die reden 'inkopers' van verdovende middelen van buitenlandse criminele netwerken aantrekt. Nederland kan worden beschouwd als een belangrijke Europese logistieke draaischijf voor grensoverschrijdende drugshandel.

30 E. Kleemans (2017). Situationele context en georganiseerde criminaliteit. In: C. Bijleveld & P. van der Laan. *Liber Amicorum Gerben Bruinsma* (p. 201-208). Den Haag: Boom Criminologie.

31 Lam e.a., 2018.

32 S. Huisman, M. Princen, P. Klerks & N. Kop (2016). *Handelen naar waarheid - Sterkte- en zwakte-analyse van de opsporing*. Apeldoorn: Politieacademie.

33 I. Vermeulen, W. van der Leest & V. Dirksen (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland. Distributielijnen en doorvoermethoden*. Driebergen: Dienst Landelijke Informatieorganisatie.

34 F. van der Laan, A. Bakker, K. de Bruijne, S. Jacobs, L. Landman, T. Rijken & W. Zweers (2016). *Het grenzeloze werkveld van de politie. Externe veiligheidsontwikkelingen en hun implicaties voor internationale samenwerking*. Den Haag: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations.

Dit blijkt onder meer uit het Europese dreigingsbeeld georganiseerde criminaliteit dat in 2017 door Europol werd gepubliceerd. In dit rapport wordt Nederland genoemd als *main distribution hub* voor cannabis, en als een van de *main entry points in the EU* voor cocaïne. Voor heroïne is Nederland bestempeld als *main entry point én distribution hub*. Voor de internationale drugshandel is transport een cruciale factor en dit geldt zowel voor goederen die de EU binnenkomen als voor goederen die naar buiten de EU worden getransporteerd.³⁵

Recent verschenen de uitkomsten van een onderzoek naar de drugscriminaliteit in de haven van Rotterdam.³⁶ Met name de import van cocaïne en de stijging van de hoeveelheid die in beslag wordt genomen, baart zorgen. De criminele samenwerkingsverbanden die daarmee in de haven actief zijn, worden door geïnterviewden omschreven als flexibele en professionele organisaties, die over kennis moeten beschikken over, of toegang tot cruciale locaties, posities en mensen in de haven. De onderzoekers constateren wel dat dit beeld niet kan worden gestaafd aan de hand van bestudering van uitgevoerde opsporingsonderzoeken. Daarvoor bieden de dossiers onvoldoende zicht op het volledige logistieke proces en zijn de achterliggende samenwerkingsverbanden te beperkt onderzocht, met name wanneer deze internationaal opereren. Medewerkers van private bedrijven of publieke organisaties spelen lokaal een actieve of faciliterende rol, bijvoorbeeld in de vorm van het verstrekken van informatie over de locaties van containers of processen van toezicht, het verplaatsen van containers of het buiten de controle houden van containers.

Er is een grote variëteit aan publieke en private actoren die toegang hebben tot de haven terreinen en containerterminals, terwijl velen over informatie beschikken die relevant is voor drugssmokkelaars. In de afgelopen jaren zijn diverse gevallen van corruptie onder Douanepersoneel dat werkzaam is in de haven aan het licht gekomen, maar zij zijn niet de enige die kwetsbaar zijn. Voor het veiligstellen van de cocaïne wordt gebruikgemaakt van locaties in of rondom de Rotterdamse haven: op terminals, op *empty depots* of in loodsen in het achterland, waarbij specifieke kwetsbaarbare sectoren en goederenstromen zijn aan te wijzen. Bij dat laatste gaat het met name om de (exotisch) fruit- en de transportsector. Ondernemers die financieel in een moeilijke positie verkeren, of medewerkers van dergelijke bedrijven, zijn tevens kwetsbaar voor verleidingen die kunnen uitgaan van het criminele geld.

In de Rotterdamse haven is een veelheid aan preventiemaatregelen getroffen, zoals toegangspoorten, inzet van beveiligers, en zichtbare en verborgen camera's. De mate waarin deze maatregelen worden toegepast verschilt echter: met name op de *empty depots* zijn ze nog geen vanzelfsprekendheid. Fysieke controles blijven, naast technische maatregelen, van belang. Er wordt bij controles door de Douane gewerkt met risicoanalyses, hoewel ook steekproefsgewijs wordt gecontroleerd om te voorkomen dat drugscriminelen lucht krijgen van waar precies op wordt gelet. Ofschoon de risico-indicatoren strikt vertrouwelijk worden gehouden, vragen de onderzoekers zich af of de

35 Europol (2017). *Serious and Organized Crime Threat Assessment. Crime in the age of technology*. Den Haag.

36 Staring e.a., 2019.

selecties voldoende systematisch worden gemaakt, op basis van een breder inzicht in de logistieke processen, of vooral gebaseerd zijn op kennis die voortvloeit uit incidenten. Een meer algemeen kritiekpunt is dat er meer wordt ingezet op techniek dan op maatregelen die de menselijke factor betreffen.

De grote variëteit aan publieke en private partijen die in de haven actief zijn, vraagt om brede samenwerking. De ontwikkelingen op dat vlak worden positief geduid, maar er is ruimte voor verbetering. De partners in de samenwerking – of het nu publieke of private actoren zijn – hebben verschillende doelstellingen en andere aannames over wat veiligheid, ondermijning of criminaliteit is. De belangrijkste daarvan zijn, volgens de onderzoekers, een focus op opsporing versus controle, een focus op lange halen versus korte klappen, vertrekken vanuit vertrouwen versus wantrouwen, prioriteit leggen bij veiligheid versus het bewaken van economische belangen, en prioriteit leggen op specifieke fenomenen versus het maatschappelijk effect van ondermijning als geheel als uitgangspunt nemen.³⁷ Informatie-uitwisseling gaat gepaard met barrières, die van juridische aard kunnen zijn, maar ook te maken kunnen hebben met een gebrek aan onderling vertrouwen, onvoldoende bereidheid om samen te werken, of de afwezigheid van het gevoel van noodzakelijkheid. Zoals onze beknopte beschrijving van de uitkomsten van het onderzoek naar de noordelijke zeehavens heeft laten zien, zijn deze bevindingen daarmee op hoofdlijnen vergelijkbaar.

Ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine (zee)havens was in 2019 tevens onderwerp van twee studies die zijn uitgevoerd door studenten van de Politieacademie. De eerste was gewijd aan cocaïnesmokkel via de kleine zeehavens in Nederland. Centraal in dat onderzoek stond de vraag waar in het logistieke proces van de smokkel interventies het meest effectief kunnen worden ingezet. Het onderzoek betrof zeventien Nederlandse kleine zeehavens. De havens van Rotterdam, Amsterdam en Velsen/IJmuiden werden buiten beschouwing gelaten. Een van de conclusies luidde dat drop-pings van cocaïnepakketten de meest voorkomende modus operandi was. Bij de daders viel op dat zij over maritieme kennis beschikten. Er wordt eveneens een aantal aanbevelingen gedaan. Zo blijkt er in de eerste plaats behoefte te bestaan aan (meer) controle en een verbeterde informatiepositie en -deling tussen instanties die actief zijn in de kleine zeehavens. Risicoanalyses en meer fysieke aanwezigheid van toezicht- en handhavingsinstanties worden genoemd als de meest effectieve interventiemogelijkheden.³⁸

Het tweede scriptieonderzoek richtte zich specifiek op de informatiepositie op het gebied van georganiseerde criminaliteit bij de politie, Douane en Koninklijke Marechaussee in de zeehavens van Delfzijl en Eemshaven (Groningen Seaports). Het onderzoek heeft uitgewezen dat de informatiepositie bij deze overheidsinstanties te wensen overliet. Hierdoor bleek een betrouwbaar beeld over de aard en omvang van georganiseerde criminaliteit niet te schetsen. Een belangrijke maar evenzeer verontrustende conclusie van het onderzoek was dat de georganiseerde misdaad als het ware vrij spel

37 Staring e.a., 2019.

38 S. Baas, 2019.

had. De aanbevelingen zagen dan ook vooral op verbetering van de informatiepositie.³⁹ Deze bevindingen werden in grote lijnen bevestigd door het rapport ‘Onderwereld boven water?’.

Tot slot is ook onderzoek gedaan naar de smokkel van gevaarlijke afvalstoffen naar bestemmingslanden buiten de EU, waar het grote risico’s oplevert voor het milieu en de volksgezondheid.⁴⁰ Gevaarlijk afval wordt onder meer gemengd met recyclebaar afval. Het onderzoek liet zien dat de haven van Rotterdam een verzamelpunt is voor recyclebaar afval uit de hele EU, zoals papier, metaal en plastic. Dat wordt eerst op kwaliteit gesorteerd om vervolgens te worden geëxporteerd naar Aziatische landen, waar het in de industrie wordt hergebruikt. Bedrijven importeren ook grote hoeveelheden huishoudelijk afval uit het Verenigd Koninkrijk, waar nog geen afvalscheiding plaatsvindt. Ook dit afval wordt gesorteerd en vervolgens worden de herbruikbare stoffen geëxporteerd. Met deze handel in afval is in principe niet mis, maar vervuiling ligt al snel op de loer. Zo bevat landbouwplastic vaak resten van pesticiden, in hoeveelheden die het onbruikbaar maken voor hergebruik, of kan tussen papier nog dierlijk afval zitten, zoals in verpakkingen van fastfood, waardoor besmettingsrisico’s ontstaan. Malafide bedrijven maken echter regelmatig van de gelegenheid gebruik om welbewust schadelijk afval, zoals chemisch of olieafval, in containers met bijvoorbeeld papier of plastic te verbergen. Wanneer dit in het bestemmingsland bij een controle wordt ontdekt, blijkt het vrijwel onmogelijk om de containers terug te sturen. Exporteurs gebruiken bijvoorbeeld brievenbusfirma’s, via welke de lading op papier enkele malen wordt doorverkocht, nadat deze de haven al heeft verlaten, waarbij ook de bestemming kan worden gewijzigd. De exporteur die het afval fysiek in bezit heeft gehad en heeft ingescheept, kan daardoor de handen in onschuld wassen.⁴¹ Het bestemmingsland kan dan weinig anders doen dan zelf de verwerking ter hand te nemen, maar het risico is ook groot dat het vervolgens ergens illegaal wordt gedumpt. Deze praktijken ergerden bijvoorbeeld China dusdanig dat het bepaalde soorten plastic uit de EU thans volledig weert, met als gevolg dat het nu in bijvoorbeeld Maleisië of de Filipijnen belandt. Afvalzwendel is uitermate lucratief en dat zorgt voor een aanzuigende werking van malafide marktpartijen, die zich soms al met andere criminele praktijken bezighouden zoals drugshandel of mensenhandel.⁴²

Voor de aanpak van ondermijnende criminaliteit wordt er op vele fronten gewerkt aan nieuwe wet- en regelgeving. Echter, omdat alleen regels niet volstaan is er een Aanjaagteam Ondermijning (ATO) opgericht, dat zich, in nauwe samenwerking met het LIEC en de RIEC’s en alle betrokken operationele partijen, bezighoudt met de vraag hoe de aanpak concreet verbeterd kan worden. Het ATO valt onder het Strategisch Beraad

39 R. de Jong, 2019.

40 S. Mehlbaum & T. Spapens (2017). *Enforcing the EU-WSR: Challenges of cross-border cooperation*. Project BlockWaste.

41 T. Spapens, S. Mehlbaum & R. Neve (2019). ‘Preventing illicit waste exports from the Netherlands to China.’ In V. Mitsilegas, S. Hufnagel, A. Moiseienko, S. Yanan, & L. Mingxiang (red.), *Transnational crime: European and Chinese perspectives* (p. 215-234). Londen: Routledge.

42 Douane Belastingdienst (2018). ‘Een scherp oog op illegale afvalstromen.’ *Douane in Zicht*, 2018/2.

Ondermijning (SBO). Het SBO is in februari 2018 gestart onder onafhankelijk voorzitterschap van oud-burgemeester van Tilburg, Peter Noordanus. Hierin zijn vertegenwoordigd: het Openbaar Ministerie (OM), de Nationale Politie (NP), de Belastingdienst, de ministeries van Justitie en Veiligheid, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Financiën, de regioburgemeesters, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het stedennetwerk G40⁴³, de Raad voor de rechtspraak, de Bijzondere Opsporingsdiensten (BOD'en) en de Koninklijke Marechaussee. Het team ondersteunt de partners bij de gezamenlijke aanpak van ondermijning. Om deze taak uit te kunnen voeren, zet het ATO in op vier sporen: advies en ondersteuning van de regio's, innovatie en research en development, een lerende overheid en tot slot het signaleren van knelpunten en adviseren over wet- en regelgeving. Het kader van de werkzaamheden wordt gevormd door zes geprioriteerde thema's.

Twee van deze thema's zijn voor dit onderzoek relevant, namelijk 'maritieme smokkel' en 'ondermijning in zeehavens'. Binnen beide thema's stimuleert en faciliteert het ATO een integrale, publiek-private aanpak die gericht is op ondermijnende criminaliteit in jachthavens en zeehavens. Separaat wordt getracht barrières op te werpen en de weerbaarheid van de (jacht)havens te verhogen, zonder het vitaal economische belang (toerisme) uit het oog te verliezen. Bestaande regionale initiatieven zijn samengebracht. Voor 'maritieme smokkel' zijn dit bijvoorbeeld de app 'Regelgeving in jachthavens' en het 'barrièremodel jachthavens', beide ontwikkeld door de Taskforce Zeeland-Brabant en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV). Eveneens binnen het thema 'ondermijning in zeehavens' zijn enkele lopende regionale programma's en initiatieven gebundeld zoals 'Integere Haven' in Rotterdam en het project 'PASSAnT' in de haven van Moerdijk (zie hoofdstuk 4).

2.4 Controle op de goederenstromen

De overheid is op verschillende manieren betrokken bij het goederenvervoer. Zo stelt zij regels op voor de veiligheid en het gebruik van wegen, spoor en water. Een andere belangrijke taak heeft te maken met heffing van invoerrechten en beveiliging. De Douane voert hiertoe een aantal generieke taken uit, bij zowel in- als uitvoer van goederen, om bijvoorbeeld smokkel of fraude te detecteren. Bij smokkel gaat het dan vaak om de invoer van verdovende middelen. De export van verdovende middelen, maar dat geldt ook voor afval, heeft daarentegen minder hoge prioriteit. Aangezien er voor Nederland geen fiscaal belang gekoppeld is aan uitvoer, ligt de verantwoordelijkheid primair bij het importerende land, wordt er nauwelijks op gecontroleerd en rekenen toezichthouders en opsporingsdiensten de controle op uitvoer niet tot hun dagelijkse zorg of prioriteit.⁴⁴

43 Het G40-stedennetwerk is het netwerk van 40 (middel)grote steden in ons land, die met elkaar samenwerken onder andere door kennisuitwisseling op verschillende beleidsterreinen.

44 Staring e.a. (2019).

Om het toezicht te optimaliseren, heeft de Douane enkele jaren geleden een nieuwe visie op handhaving geïntroduceerd.⁴⁵ Het centrale uitgangspunt daarvan was honderd procent toezicht op de aldoor groeiende goederenstroom. Om dit te realiseren, kondigde de Douane de toepassing van een aantal innovatieve methoden en technieken aan, zoals autodetectie van data en goederen. Daarmee hangt het streven samen om het toezicht uit te voeren met zo min mogelijk logistiek oponthoud. De kern van deze visie is gelaagde handhaving; meer controles bij onbekende ondernemers en minder interventies bij betrouwbare bedrijven. De Douane maakt hiervoor een onderscheid tussen drie goederenstromen: de blauwe, gele en groene goederenstroom.

De *blauwe* goederenstroom betreft onbekende ondernemers, die in principe aan de grens worden gecontroleerd op basis van risicoanalyses. De *gele* goederenstroom ziet op het veilig maken van complete handelsketens (smart & secure trade lanes). De *groene* goederenstroom betreft bewezen betrouwbare marktdeelnemers (trusted traders). Dit zijn partijen in het internationale handelsverkeer met een zogenaamde Authorised Economic Operator (AEO)-vergunning of status. Dit concept is in 2007 geïntroduceerd om de controlelast bij het handelsverkeer met landen buiten de EU, waarvoor strenge regels gelden, te verminderen en daarmee het logistieke oponthoud aan de buitengrenzen. De grondslag voor het AEO-concept is neergelegd in het zogenoemde Customs-to-Business partnership, dat door de World Customs Organisation (WCO) is ontwikkeld. Bedrijven en Douaneautoriteiten werken nauw samen om de veiligheid van de internationale logistieke keten te verhogen. Bedrijven die deelnemen aan het internationale handelsverkeer kunnen bij de Douane de status van AEO aanvragen. Een AEO-vergunning levert een bedrijf allerlei voordelen op. In de eerste plaats zijn er minder fysieke controles en documentcontroles. Ten tweede krijgt het bedrijf voorrang bij controles als het hiervoor is geselecteerd en kan er op verzoek een controle op een aangewezen locatie plaatsvinden. Ten derde heeft het vergunde bedrijf toegang tot vereenvoudigde douaneafhandeling. Tot slot kan een bedrijf een kennisgeving van douanecontroles bij vooraangiften krijgen.⁴⁶ In 2019 beschikten ongeveer 1600 bedrijven in Nederland over een AEO-vergunning.

Vanaf het moment dat de visie in 2014 werd gepubliceerd, heeft de Douane geïnvesteerd in technische controles, bijvoorbeeld in de vorm van scan- en detectietechnologie. Hieronder valt onder andere het geautomatiseerd analyseren van scanbeelden. Deze techniek is nog in ontwikkeling, waardoor tot op heden deze analyse nog tijdrovend mensenwerk blijft. Een andere innovatie waaraan wordt gewerkt, is inspectie vanuit de lucht met behulp van drones. Experimenteel worden al haventerreinen en voer- en vaartuigen geobserveerd ter ondersteuning van het douanetoezicht.

De nu nog veelgebruikte fysieke vervoers- en vrachtbrieven zijn nodig bij controles door Douane of politie. Echter, om de groeiende goederenvolumes te kunnen blijven beheersen, wordt digitalisering, ook wel aangeduid als 'papierloos' transport, steeds

45 Douane (2019). *Grensverleggend. Toekomstvisie voor het douanetoezicht: uitgangspunten, ontwikkelingen en resultaten*. Douane Nederland.

46 Informatie verkregen via belastingdienst.nl.

belangrijker. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft daartoe in 2018 een strategie gelanceerd.⁴⁷ Het doel is het vervangen van papieren vervoersdocumenten opdat de overheid in de toekomst digitaal kan beschikken over alle wettelijk verplichte informatie over vracht, transport en personen. Niet alleen de papieren vrachtbrief wordt vervangen door een digitale versie, ook andere data kunnen in de toekomst worden gelezen en uitgewisseld zonder tussenkomst van mensen.

Digitalisering moet in eerste plaats leiden tot een stroomlijning van het multimodaal goederenvervoer en inzage in daadwerkelijke nationale en internationale goederenstromen en de beladingsgraad. Daarnaast wordt hiermee beoogd een toekomstbestendige digitale infrastructuur op te bouwen voor een vlot, veilig en duurzaam goederenvervoer. Ten derde kunnen diensten die belast zijn met toezicht en handhaving op basis van de beschikbare data risicoanalyses uitvoeren. Op basis daarvan kunnen gerichte controles plaatsvinden en wordt de keten van het goederenvervoer zo min mogelijk verstoord.

47 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018). *Digitale transportstrategie goederenvervoer*. Den Haag.

3 **Ondermijnende criminaliteit in Noord-Brabant en Zeeland via de ‘zijpaden’**

3.1 **Inleiding**

Voor de beantwoording van de tweede onderzoeksvraag is onderzocht welke indicaties van ondermijnende criminaliteit er in relatie tot de voornoemde infrastructuur zijn en wat er gezegd kan worden over de aard en omvang daarvan. De volgende paragraaf biedt een korte beschrijving van de onderzochte zeehavens, de recreatieve jachthavens en de infrastructuur voor de binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland. Daarna worden in paragraaf 3.3 de algemene cijfermatige bevindingen uit de politieregistraties beschreven. In paragraaf 3.4 gaan we dieper in op de criminaliteitsproblemen die worden gesignaleerd. Tot slot worden in paragraaf 3.5 de bevindingen geduid.

3.2 **Havens, vliegvelden en spoorwegterminals in Noord-Brabant en Zeeland**

Hierna volgt een korte beschrijving van de onderzochte infrastructuur. Achtereenvolgens komen aan bod de zeehavens (Vlissingen/Terneuzen en Moerdijk), de jacht- en aanloophavens, de binnenvaarthavens, vliegvelden voor de kleine luchtvaart en containerterminals voor spoorvervoer in de provincies Zeeland en Noord-Brabant. De zuidelijke provincies grenzen aan bedrijvige en dichtbevolkte regio's in België en Duitsland. Vooral Noord-Brabant vormt met zijn uitgebreide logistieke voorzieningen een belangrijke draaischijf tussen de grote Nederlandse havens en de rest van Europa.

3.2.1 ***Zeehavens***

De zeehavens in Noord-Brabant en Zeeland zijn Vlissingen, Terneuzen (Zeeland Sea-ports) en Moerdijk. De beide eerstgenoemde havens zijn gesitueerd in het Scheldebekken en Maasmondebied. De delta Zeeland/West-Brabant valt geografisch te beschouwen als achterland tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en heeft met beide havens goede transportverbindingen over de weg en over het water. Zeeland Seaports is op 1 januari 2018 gefuseerd met het Vlaams Havenbedrijf Gent. Vanaf dat moment is de officiële naam North Sea Port. In de Zeeuwse havens wordt jaarlijks meer dan 50 miljoen ton lading verwerkt en op de haventerreinen zijn in totaal meer dan 650 be-

drijven gevestigd. Bij deze bedrijven passeren, naast een grote stroom aan goederen, ook veel personen. In 2017 hebben ruim 3.300 zeeschepen in Zeeland Seaports aange-meerd. Ter vergelijking: in datzelfde jaar deden volgens het CBS 24.000 zeeschepen de Rotterdamse haven aan en in het Amsterdamse havengebied waren dit er 5.300. In Groningen Seaports ging het om 2.100 zeeschepen.

De haven van Moerdijk is in grootte de vierde, en tevens meest landinwaarts gelegen, zeehaven van Nederland. Het gelijknamige haven- en industrieterrein ligt aan het Hollands Diep. Die strategische ligging tussen Rotterdam en Antwerpen biedt vele mogelijkheden om goederen van en naar Nederland te vervoeren en van hieruit verder te transporteren naar het Europese achterland. In het havengebied zijn 440 bedrijven actief in onder andere chemie en logistiek. Deze bedrijvigheid biedt direct en indirect werk aan ongeveer 18.000 mensen.

Behalve de voornoemde zeehavens liggen in Zeeland tevens zes havens waarvan de beroepsvisserij gebruikmaakt, namelijk Breskens, Vlissingen, Yerseke, Colijnsplaat, Zierikzee en Bruinisse. Deze havens konden in het onderzoek niet afzonderlijk worden onderscheiden van de jachthavens die zich op dezelfde locaties bevinden. Op die manier zijn ze derhalve in de navolgend beschreven politieke registratiegegevens meegenomen. Hoewel er enkele jaren geleden incidenten waren waarbij pakketten cocaïne voor de Zeeuwse kust werden afgezet, waren er bij die zaken geen aanwijzingen dat vissers betrokken waren bij het ophalen daarvan. Criminelen zouden daarvoor eigen snelle boten gebruiken.⁴⁸

3.2.2 Jachthavens

In Zeeland en Brabant bevinden zich 122 jachthavens die populair zijn bij recreanten en watersportliefhebbers. De meeste hiervan, 107, liggen in Zeeland en West-Brabant; in Oost-Brabant zijn dit er 15.⁴⁹ Trekpleisters zijn de Zeeuwse watersportgebieden het Veerse Meer en het Grevelingenmeer, terwijl in Brabant het Nationaal Park De Biesbosch en het Volkerak populair zijn. Gezamenlijk zijn deze jachthavens goed voor ruim 22.500 ligplaatsen, waar bijna 21.500 plezierboten liggen.⁵⁰ In wetgeving wordt een jachthaven gedefinieerd als een haven met de daarbij behorende grond, waar overwegend gelegenheid wordt gegeven voor het aanleggen, afmeren of afgemeerd houden van pleziervaartuigen.⁵¹ Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verstaat onder een jachthaven de exploitatie van zomerligplaatsen en ligplaatsen voor passanten met

48 M. van Wely (7 april 2015). 'Zorgen over smokkel van drugs via Zeeland: Burgemeesters kustgemeenten slaan alarm.' *De Telegraaf*.

49 De jachthavens zijn gevestigd in de gemeenten Middelburg (2), Vlissingen (2), Veere (4), Borsele (2), Goes (6), Kapelle (1), Noord-Beveland (7), Reimerswaal (1), Schouwen-Duiveland (10), Hulst (2), Sluis (10), Bergen op Zoom (2), Steenberg (7), Tholen (5), Roosendaal (1), Halderberge (2), Moerdijk (7), Oosterhout (1), Drimmelen (6), Werkendam (6), Wijk en Aalburg (5), Raamsdonkveer (4), Geertruidenberg (3), Woudrichem (3), Breda, (3) Etten-Leur (1), Tilburg (1), Waalwijk (6), Den Bosch (4), Eindhoven (1), Lith (2), Grave (1), Linden (1), Oss (2), Veghel (1), Boxmeer (1), Cuijk (1) en Heumen (1).

50 Waterrecreatie Advies BV (2015). *Actualisatie aantal recreatievaartuigen in Nederland 2005-2014*. Lelystad.

51 Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen. Beschikbaar via overheid.nl.

recreatievaartuigen, eventueel in combinatie met reparatie van recreatievaartuigen, exploitatie van winterstalling voor recreatievaartuigen en verkoop van motorbrandstoffen en andere benodigdheden voor recreatievaartuigen.⁵² De combinatie van beide omschrijvingen geeft goed weer welke hoofd- en nevenactiviteiten er in een jachthaven plaats kunnen vinden. In jachthaven worden ligplaatsen op jaar- of seizoensbasis aan gebruikers verhuurd, terwijl in aanloophavens (ook wel passantenhavens genoemd) ligplaatsen voor passanten worden verhuurd voor kortere duur, variërend van een dag tot een maand. In veel jachthavens zijn extra faciliteiten aanwezig zoals de mogelijkheid tot reparatie en onderhoud, een winkel voor watersportartikelen, horecavoorzieningen en een winterstalling.

3.2.3 *Binnenvaarthavens*

Noord-Brabant en Zeeland beschikken over elf binnenvaarthavens en terminals. Het gaat om Bergen op Zoom, Cuijk, Budel, Oss, Den Bosch, Oosterhout, Veghel, Helmond, Waalwijk, Tilburg en Moerdijk. In Zeeland liggen twee van dergelijke terminals (Vlissingen en Terneuzen). De meeste zijn geschikt voor multimodaal goederenvervoer wat wil zeggen dat goederen met meerdere vervoermiddelen (modaliteiten) getransporteerd kunnen worden. Aan het aantal terminals in Brabant valt af te zien dat de provincie een belangrijke rol vervult in de afwikkeling van goederen, die over het spoor vanuit de havens van Rotterdam en Moerdijk naar het Europese achterland worden getransporteerd. Vanwege de eerder omschreven strategische ligging van de regio West-Brabant tussen die twee mainports, is de verwachting dat de logistieke activiteiten vanuit de havens van Rotterdam en Antwerpen de komende jaren verder zullen toenemen. De provincie verwacht dat, wanneer de groei van de wereldhandel zich doorzet, alleen al in Brabant in 2025 een verdubbeling van het goederenvervoer tegemoet kan worden gezien. Ter illustratie: in 2018 werd een recordaantal containers over de Brabantse waterwegen vervoerd en overgeslagen. Het ging om in totaal meer dan een miljoen TEU⁵³ wat neerkomt op ongeveer 650.000 containers die werden omgeslagen bij de containerterminals in Tilburg, Den Bosch, Waalwijk, Oss en Veghel. Ten opzichte van het jaar 2017 betekende dit een groei van ruim 25 procent.⁵⁴

3.2.4 *VliegVelden voor de kleine luchtvaart*

Naast de luchthavens van nationale betekenis telt Nederland tien kleine vliegVelden. Op deze vliegVelden vinden voornamelijk les- en oefenvluchten, privévluchten en rondvluchten plaats, en incidenteel zakelijk luchtverkeer, maar geen goederenvervoer. Drie van deze kleine vliegVelden zijn gelegen in de provincies Noord-Brabant en Zee-

52 Dijkmans, 2016.

53 De aanduiding voor de afmetingen van containers bij containerschepen en -terminals, die staat voor 'twenty-foot equivalent unit'. 1 TEU is een container van 20-voet lang, 8-voet breed en 8-voet hoog.

54 W. ter Haar (29 mei 2019). 'Recordaantal containers op Brabants water.' *Brabants Dagblad*.

land. Dit zijn Breda International Airport (gemeente Halderberge), Midden Zeeland (gemeente Middelburg) en Kempen Airport (gemeente Cranendonck).

Breda International Airport

Breda International Airport ligt in West-Brabant, ten zuiden van het dorp Bosschenhoofd en ten noorden van de rijksweg A58, Breda-Roosendaal. Het vliegveld speelt in de regio West-Brabant/Zeeland een belangrijke rol bij het voorzien in de behoefte aan luchttransport. Vanaf de luchthaven is een groot deel van het Europese achterland binnen slechts enkele uren vliegen te bereiken. Het vliegveld is in augustus 1949 geopend onder de naam 'Seppe Airport'. Het is lange tijd uitsluitend gebruikt door zweefvliegtuigen, die voor het opstijgen en landen gebruik moesten maken van een grasbaan. In juli 1961 werd Seppe Airport een officieel luchtvaartterrein en was het vanaf dat moment ook toegankelijk voor motorvliegtuigen. In 2002 kreeg het vliegveld de beschikking over een verharde start- en landingsbaan. In 2015 veranderde de naam in 'Breda International Airport'.⁵⁵ Volgens het CBS bedroeg het aantal vliegbewegingen op deze luchthaven in de afgelopen jaren 39.000 (2017) en 41.000 (2018). In 2018 betrof het grootste deel daarvan lesvluchten, met 26.000 vliegbewegingen. Verder ging het voor het merendeel om pleziervluchten en kleine zakelijke vluchten. Vanaf dit vliegveld zijn vijftien landen in Europa zonder tussenstop bereikbaar, van Polen tot Spanje en van Groot-Brittannië tot Servië.⁵⁶

Midden-Zeeland

Het vliegveld Midden Zeeland bevindt zich binnen de gemeentegrenzen van Middelburg en werd geopend in 1970. Het vliegveld beschikt over een baan van 1.000 meter lengte. Lange tijd was dit een grasbaan, tot ze in 2017 werd verhard. Het totale terrein beslaat een oppervlakte van 23 hectare. Het vliegveldterrein is eigendom van diverse luchtvaartgebonden bedrijven, stichtingen en clubs. De exploitatie berust bij Zeeland Airport B.V. In 2018 werden 25.500 vliegbewegingen genoteerd. Het vliegveld wordt vooral gebruikt door privévluchtelingen, maar ook voor vlieglessen, rondvluchten, parachutespringvluchten, vluchten om zweefvliegtuigen op te slepen en incidentele zakelijke vluchten.

Kempen Airport

Dit vliegveld bestaat sinds 1970, toen het als officieel aangewezen luchtvaartterrein geopend werd onder de naam 'Luchtvaartterrein Budel'. Het ligt naast de rijksweg A2, enkele kilometers ten noorden van Weert. Kort na de opening werd er een vliegschool opgericht waar piloten hun vliegbrevet konden halen. Na enkele jaren raakte het vliegveld, als gevolg van de gegroeide economie, ook in trek bij bedrijven voor het uitvoeren van zakelijke vluchten. Vanwege de toenemende activiteiten was aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk en werd in 1991 een verharde start- en landingsbaan aan-

55 Informatie beschikbaar op breda-airport.eu.

56 A. Jansen (2019). 'Ons kent ons op een klein vliegveld.' *Code Geel*, Editie 6, jaargang 3.

gelegd. Anno 2020 beschikt de luchthaven over een start- en landingsbaan met een lengte van 1.199 meter en een breedte van 23 meter. Jaarlijks handelt Kempen Airport meer dan 80.000 vliegbewegingen af, voor verschillende doeleinden zoals opleidings- als trainingsvluchten, zakenvluchten en inspectievluchten.⁵⁷

3.2.5 *Containerterminals voor spoorvervoer*

Nederland telt momenteel ten minste 84 terminals die bestemd zijn voor de overslag van containers die over het water of het spoor worden vervoerd. Hieronder vallen ook zeehaven- en private terminals. In totaal 39 van deze terminals liggen buiten de zeehavens. Vier van de vijftien terminals die geschikt zijn voor spoorvervoer bevinden zich in de provincie Noord-Brabant (Moerdijk, Eindhoven, Oss en Tilburg) en zijn in het onderzoek betrokken. Vanuit Nederland en omliggende regio's vertrekken er wekelijks gemiddeld 250 containertreinen naar uiteenlopende bestemmingen in Europa en naar China (De Nieuwe Zijderoute). Dit zijn zogenaamde intermodale treinen die als lijndienst rijden ('shuttleprincipe'). Dit wil zeggen dat ze met vaste vertrek- en aankomsttijden tussen twee bestemmingen op en neer pendelen.

3.3 *Het criminaliteitsbeeld op basis van politie registraties*

Bij het cijfermatig in beeld brengen van incidenten dient het volgende te worden opgemerkt. Het gaat hier uitsluitend om de criminaliteit die ter kennis gekomen is van de politie. Er is dus sprake van een dark number omdat niet alle incidenten gemeld worden en dus onbekend blijven. Om die reden is het beeld niet compleet. Het kan, omgekeerd, ook niet uitgesloten worden dat er in een enkel geval sprake is geweest van dubbeltelling van incidenten op of nabij binnenvaarthavens en -terminals en de containerterminals voor spoorvervoer. De reden is dat sommige locaties multimodaal zijn, wat betekent dat het goederenverkeer aldaar zowel over bijvoorbeeld het water als het spoor plaatsvindt. Uit de geregistreerde feiten is dat specifieke onderscheid niet te herleiden. Achtereenvolgens worden hierna de geregistreerde incidenten bij zeehavens, binnenvaarthavens, jachthavens, kleine vliegvelden en terminals voor spoorvervoer in beeld gebracht.

3.3.1 *Zeehavens*

In de provincies Zeeland en Noord-Brabant zijn drie grote zeehavens gesitueerd: Vlissingen, Terneuzen (Zeeland Seaports) en Moerdijk. Tussen 1 januari 2017 en 31 december 2019 werden in de Basisvoorziening Handhaving (BVH) in totaal 13.397 incidenten geregistreerd die hebben plaatsgevonden binnen deze havengebieden. Uit analyse van deze incidenten blijkt dat het merendeel geen aanwijzingen bevat voor georganiseerde of ondermijnende criminaliteit. Hiervan hebben 5.546 registraties be-

⁵⁷ Informatie beschikbaar op kempenairport.nl.

trekking op incidenten waarvan de afhandeling valt onder de basispolitiefunctie. Enkele voorbeelden van de maatschappelijke klassen waarop dit betrekking had zijn: bijtincidenten; diefstal van een fiets; diefstal van een personenauto; geluidshinder; een ongeval; niet voldoen aan een bevel tot vordering; openbare dronkenschap; overlast in verband met alcohol of drugs; rijden onder invloed en transport van gevaarlijke stoffen. Steekproefsgewijs is nagegaan of deze incidenten, op basis van de ingevoerde tekst, wellicht toch op ondermijnende criminaliteit zouden kunnen wijzen. Daarvan bleek in de onderzochte gevallen geen sprake, reden waarom deze voor dit onderzoek verder buiten beschouwing zijn gelaten. Dezelfde constatering geldt voor de in de navolgende subparagrafen beschreven informatie.

Bij de overige voorvallen was sprake van opsporingshandelingen. Hiervan zijn 128 gevallen nader onderzocht vanwege de aan die incidenten gekoppelde maatschappelijke klasse. Bij deze mutaties ging het om de volgende incidentensoorten.

Tabel 1 Zeehavens: aantal incidenten naar maatschappelijke klasse.

Maatschappelijke klasse	Aantal incidenten
Handel in harddrugs	28
Bedreiging	19
Aantreffen drugs zonder verdachte	18
Bezit softdrugs lijst II	12
Cybercrime	11
Bezit overige wapens	10
Vervaardigen softdrugs lijst II	9
Overige drugsdelicten	7
Vervaardigen harddrugs lijst I	4
Bezit harddrugs lijst I	3
Mensensmokkel	2
Mensenhandel: arbeidsuitbuiting	2
Mensenhandel: seksuele uitbuiting	1
Afval drugslab	1
Bezit vuurwapen	1
Totaal	128

De tabel laat zien dat op de onderzochte locaties uiteenlopende drugsdelicten het vaakst worden geregistreerd. Daarnaast valt het relatief groot aantal gevallen van cybercrime op, waarbij het gaat om delicten waarvan op deze terreinen gevestigde bedrijven het slachtoffer werden. Wapenbezit (overige wapens) wordt eveneens relatief vaak gemeld. Gevallen van mensenmokkel en mensenhandel doen zich incidenteel voor. Bij nadere bestudering van deze 128 incidenten bleek er in zes zaken daadwerkelijk sprake te zijn van een relatie met georganiseerde criminaliteit.

In één geval uit 2019 ging het om het onderzoek naar de productie van methamfetamine ('crystal meth') op een binnenvaartschip in de haven van het dorp Moerdijk. Deze casus wordt meer gedetailleerd beschreven in paragraaf 3.4. De twee incidenten uit 2017 die in BVH als mensensmokkel werden geclassificeerd, gingen beide over het aantreffen van illegale vreemdelingen in vrachtauto's (inklimmers) in het havengebied van Moerdijk. De twee registraties met de classificatie mensenhandel in relatie tot arbeidsuitbuiting, hadden betrekking op hetzelfde incident, namelijk de controle van een chauffeur in mei 2018 in het havengebied van Moerdijk, van wie het vermoeden bestond dat hij zijn werk onder slechte arbeidsomstandigheden moest uitvoeren. In geen van deze twee zaken is een vervolgonderzoek ingesteld, enerzijds omdat er geen opsporingsindicatie was, anderzijds omdat een concrete verdenking tegen de betrokken personen ontbrak.

Aansluitend is het landelijke opsporingssysteem Summ-IT geraadpleegd. Daarin zijn in de onderzoeksperiode zestien registraties gevonden die te relateren zijn aan georganiseerde criminaliteit, specifiek aan de import van cocaïne, in de havens van Vlissingen en Moerdijk. In vijftien daarvan ging het om inbeslagnames van cocaïne in de Vlissingse haven, opgeteld 3.006 kilogram. De andere registratie werd opgemaakt naar aanleiding van de inbeslagname van twee partijen van elk 400 kilogram cocaïne in de haven van Moerdijk. In totaal werd daarmee 3.806 kilogram cocaïne in de onderzochte havens in beslag genomen. Dit was bijna 14% van de totale hoeveelheid cocaïne die in de onderzoeksperiode in de eenheid Zeeland-West-Brabant werd aangetroffen (27.891 kilogram). Tot slot melden bedrijven op het haventerrein van Moerdijk jaarlijks ongeveer twintig diefstallen en inbraken. Een van de geïnterviewde politiefunctionarissen meldt een aangifte, in 2019, van een grootschalige diefstal van een chemische stof die kan worden gebruikt voor de fabricage van synthetische drugs.

3.3.2 *Jachthavens*

In de onderzoeksperiode zijn er in BVH in totaal 9.157 incidenten geregistreerd die hebben plaatsgevonden op of nabij jacht- en vissershavens, of aanloophavens in Noord-Brabant en Zeeland. Bij analyse van deze registraties is gebleken dat de meeste mutaties geen aanwijzingen bevatten voor georganiseerde of ondermijnende criminaliteit. In totaal 185 van de aangetroffen registraties zijn nader onderzocht vanwege de aan die incidenten gekoppelde maatschappelijke klasse. Alle overige 8.974 registraties hadden betrekking op incidenten waar de politie in het kader van hulpverlening of handhaving van de openbare orde bij betrokken is geweest. Bij de 181 geselecteerde mutaties ging het om de volgende incidentensoorten die indicatief kunnen zijn voor georganiseerde of ondermijnende criminaliteit.

Tabel 2 Jachthavens: aantal incidenten naar maatschappelijke klasse.

Maatschappelijke klasse	Aantal incidenten
Vervaardigen softdrugs lijst II	48
Bedreiging	24
Bezit harddrugs lijst I	23
Bezit softdrugs lijst II	16
Aantreffen drugs zonder verdachte	14
Bezit overige wapens	14
Afval drugslab	9
Cybercrime	8
Handel in harddrugs lijst I	8
Overige drugsdelicten	6
Vervaardigen harddrugs lijst I	6
Handel in softdrugs Lijst II	2
Mensenhandel: seksuele uitbuiting	1
Schietpartij zonder vervolg	1
Bezit vuurwapen	1
Totaal	181

Ook bij jachthavens zien we dat het grootste deel van de incidenten betrekking heeft op verdovende middelen. Ook hier valt het aantal gevallen van cybercrime op. Bij nadere bestudering van deze 181 incidenten bleek er in geen enkel geval sprake te zijn van een relatie met georganiseerde criminaliteit.

3.3.3 *Binnenvaart*

In de provincies Zeeland en Noord-Brabant bevinden zich twaalf binnenvaarthavens, met bijbehorende containerterminals. Het gaat om havens/terminals in de gemeenten Den Bosch, Tilburg, Moerdijk, Veghel, Cuijk, Bergen op Zoom, Cranendonck, Oosterhout, Oss, Waalwijk en Terneuzen. In de onderzoeksperiode werden er in BVH in totaal 83 incidenten geregistreerd die hebben plaatsgevonden op of nabij deze infrastructuur. Al deze registraties hadden betrekking op incidenten waar de politie in het kader van hulpverlening of handhaving van de openbare orde bij betrokken is geweest. In deze zaken zijn derhalve geen relaties met georganiseerde of ondermijnende criminaliteit aangetroffen.

3.3.4 *Vliegvelden voor kleine luchtvaart*

Op de vliegvelden Breda International Airport, Kempen Airport en Midden Zeeland werden in de onderzoeksperiode in BVH in totaal 81 incidenten geregistreerd. Vijf van

de aangetroffen registraties zijn nader onderzocht vanwege de aan die incidenten gekoppelde maatschappelijke klasse. De overige 76 registraties hadden betrekking op incidenten waar de politie in het kader van hulpverlening of handhaving van de openbare orde bij betrokken is geweest. In geen deze zaken was, zo bleek uit nadere analyse, sprake van een relatie met georganiseerde of ondermijnende criminaliteit. Bij de vijf geselecteerde mutaties ging het om: aantreffen drugs (1x), bezit harddrugs lijst I (2x), bezit softdrugs lijst II (1x) en handel harddrugs (1x). Deze vijf incidenten bleken niet gerelateerd aan georganiseerde criminaliteit.

3.3.5 *Containerterminals voor spoorvervoer*

In de onderzoeksperiode werden op de railterminals van Moerdijk, Tilburg, Oss en Cranendonck in BVH in totaal 207 incidenten geregistreerd die hebben plaatsgevonden op of nabij deze containerterminals. Slechts één van deze zaken bevatte indicaties voor een relatie met georganiseerde criminaliteit. Het ging hier om een geval waarin de politie werd getipt over een grondstof die gebruikt kan worden voor de vervaardiging van synthetische drugs, die per trein vanuit China onderweg was naar de railterminal in Tilburg. Deze casus is diepgaander onderzocht en wordt nader beschreven in paragraaf 3.4.

3.4 *Nadere analyse van de aard van de ondermijnende criminaliteit*

In dit deel van het onderzoek is gekeken naar de aard van ondermijnende criminaliteit in relatie tot de verschillende infrastructurele voorzieningen. Om dit te illustreren, komen in deze paragraaf drie casussen aan bod in relatie tot de kleine infrastructuur, die diepgaander zijn onderzocht. De eerste casus heeft betrekking op een operationeel drugslab dat in mei 2019 werd ontdekt op een binnenvaartschip in de haven van Moerdijk. De tweede casus gaat over de smokkel van verdovende middelen vanaf Breda International Airport in december 2016. De derde en laatste casus betreft de import van pre-percursoren per trein, die werden aangetroffen bij een containerterminal voor spoorvervoer in Tilburg in april 2018.

3.4.1 *De zeehavens*

Er worden, zoals in het vorige hoofdstuk werd beschreven, door in Moerdijk gevestigde bedrijven, relatief weinig incidenten gemeld die wijzen op ondermijnende criminaliteit. Geïnterviewde politiefunctionarissen die op de locatie werken, vermoeden dat bedrijven bang zijn voor imagoschade. Zo werd een internationale cyberaanval tegen een bedrijf, dat daardoor een maand heeft stilgelegen, niet bij de politie gemeld. Daarnaast weten bedrijven ook niet altijd voor welke criminele doeleinden de goederen die bij hen worden gebruikt in het bedrijfsproces, of die er liggen opgeslagen, benut kunnen worden. In een geval van diefstal van een container met een stof die kan worden gebruikt voor de fabricage van synthetische drugs, bleek dat het bedrijf niet op de

hoogte was dat die daarvoor kon worden gebruikt. Bij het overgrote deel van de bedrijfsdiefstallen bestaat het vermoeden dat er hulp van binnenuit is geweest, bijvoorbeeld omdat de alarmsystemen werden omzeild.

Voor de smokkel van illegale goederen zijn vooral containers een aandachtspunt, aangezien tussen bulkgoederen moeilijk iets kan worden verborgen. Er worden ook containers aangetroffen met valse verzegelingen, die niet van echt te onderscheiden zijn. Een van de concrete problemen in de haven van Moerdijk is mensensmokkel. Het gaat dan vaak om 'inklimmers' in vrachtwagens met bestemming het Verenigd Koninkrijk. Ook treffen de instanties soms containers aan met luchtgaten, die gebruikt kunnen worden voor het smokkelen van mensen.

Voor het overige is vooral sprake van vagere signalen en kwetsbaarheden. Op het bedrijfsterrein van Moerdijk zijn veel chemische industriebedrijven en afvalverwerkers gevestigd. Er worden weliswaar gezamenlijke controles gehouden met de Omgevingsdienst, maar de politie heeft maar beperkt zicht op wat er binnen de bedrijven gebeurt, of op de goederenstromen die er plaatsvinden. Dat geldt ook voor de aan- en afvoer van goederen per spoor, omdat niet bekend is wat er in de wagons wordt vervoerd. Men realiseert zich dat bij afvalstromen veel kwetsbaarheden in zowel wetgeving als handhaving aanwezig zijn, maar ook op deze stromen bestaat bij de politie nauwelijks zicht.

In de zeehavens van Vlissingen en Terneuzen worden regelmatig grote ladingen drugs (cocaïne) in zeeschepen gevonden. 'Als ik een drugsmokkelaar zou zijn en ik moest kiezen, zou ik ook voor Vlissingen gaan.'⁵⁸ Deze uitspraak van de voorzitter van de grootste douanevakbond Nederlandse Categoriele vakvereniging Financiën (NFC) in een aflevering van het tv-programma *Narcostaat*, die op 2 december 2019 werd uitgezonden, illustreert de kwetsbaarheid. Volgens de vakbondsvoorzitter hebben de leden in de zeehaven van Vlissingen te kampen met verschillende problemen bij de bestrijding van drugsmokkel. Oorzaken zijn minder controles door personeelsgebrek en minder nachtdiensten. Er is volgens hem te weinig personeel om de scanner te bedienen waarmee containers op drugs kunnen worden gecontroleerd. Volgens hem wijken drugsmokkelaars daarom steeds vaker uit naar de haven van Vlissingen en andere kleine havens.

3.4.2 *Jachthavens*

In 2016 is binnen de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant, door een student van de Politieacademie, een onderzoek uitgevoerd naar de vraag of jachthavens een criminele gelegenheidsstructuur vormen. De aanleiding was dat de politie en andere handhavings- en toezichthoudende instanties een gebrekkige informatiepositie in jachthavens hadden. Het onderzoek beperkte zich tot indicatoren voor drie verschijningsvormen van (ondermijnende) criminaliteit die kunnen voorkomen in jachthavens: vaartugcri-

⁵⁸ *Omroep Zeeland* (2 december 2019). 'Als ik een drugsmokkelaar zou zijn en ik moest kiezen zou ik ook voor Vlissingen gaan.'

riminaliteit, drugsriminaliteit en witwassen. De conclusie luidde dat dergelijke indicatoren inderdaad gelden voor een jachthaven. Het ging om de (afgelegen) ligging, de anonimiteit van de gebruikers en het ontbreken van toezicht door overheidsinstanties.⁵⁹

Naar aanleiding van deze studie en de hierna beschreven problemen rondom de jachthaven Hermenzeil, in de gemeente Geertruidenberg, is de eenheid Zeeland-West-Brabant gestart met het project 'Aanpak van ondermijning in recreatieve jachthavens'. Hermenzeil was al langere tijd bekend als een plaats waar sprake was van drugsdeals, wapenhandel en ontmoetingen tussen criminelen. Jachthavens zijn, zoals aangeduid, om meerdere redenen aantrekkelijk voor criminele netwerken. Gebruikers kunnen gemakkelijk anoniem blijven. Er is geen verplichting om pleziervaartuigen te registreren en exploitanten van jachthavens zijn niet verplicht een nachtregister bij te houden. Zij weten vanzelfsprekend wel door wie ligplaatsen worden gehuurd, maar in hoeverre er ook structureel met huurcontracten wordt gewerkt, geen contante betalingen worden geaccepteerd en identiteitscontrole plaatsvindt, is ongewis. Ten tweede zijn jachthavens vaak beperkt beveiligd en ontbreken doorgaans slagbomen en camera's. Zowel over het water als over het land zijn de locaties meestal ongezien bereikbaar. Dat gastvrije en open karakter is aantrekkelijk voor toeristen die komen recreëren, maar het betekent ook dat het terrein gemakkelijk toegankelijk is voor kwaadwillenden. Tot slot is de sector kwetsbaar voor witwassen, aangezien er in de botenhandel veel contant geld omgaat. Volgens een geïnterviewde politiefunctionaris kan de kern van het probleem bij de bestrijding van ondermijnende criminaliteit als volgt worden samengevat: 'Jachthavens zijn om tal van redenen aantrekkelijk voor criminelen. Opvallend is het gebrek aan wet- en regelgeving dat aan de verschillende overheidsinstanties een houvast kan bieden om adequaat op te kunnen treden tegen misstanden in jachthavens. Voor veel handhavers en toezichthouders is dit nu een blinde vlek.'

3.4.3 *Binnenvaart*

De binnenvaart is kwetsbaar voor verschillende typen ondermijnende criminaliteit, maar toch is de aandacht daarvoor onderbelicht, aldus één van de respondenten. Zoals al werd aangeduid, kunnen binnenvaartschepen worden gebruikt voor het vervoeren van containers waarin zich illegale goederen bevinden, naar terminals in het achterland waar de controle wellicht beperkter is. Via de grote rivieren zouden ze in theorie ook naar andere landen kunnen worden gesmokkeld. Bij de binnenvaart gaat het veelal om goederen die al zijn ingeklaard, of die intern binnen de EU zijn vervoerd, en is er vanwege het vrije handelsverkeer aldus geen controlebelang meer voor de Douane. In principe kan de Douane nog altijd de Bills of Lading (B/L) controleren waarin, onder andere, gegevens zijn opgenomen over de vervoersvoorwaarden, de goederen, de vervoerder, de afzender en de ontvanger. Oorspronkelijk was dit document alleen bedoeld

59 Dijkmans, 2016.

voor transport van goederen over zee, maar daar is in 2020 verandering in gekomen. Sindsdien geldt het ook voor de binnenvaart.

Daarnaast wordt verwezen naar illegale activiteiten die zich aan boord zelf kunnen voordoen, zoals arbeidsuitbuiting van het op de vaartuigen werkende personeel en milieucriminaliteit, zoals het ontgassen door binnenvaarttankers op plaatsen waar dat niet is toegestaan. Dergelijke criminaliteit laten we hier buiten beschouwing. Afgezien van voor het transporteren van illegale goederen, kunnen binnenvaartschepen ook worden gebruikt als productielocatie voor verdovende middelen. Een opmerkelijk voorbeeld daarvan deed zich in mei 2019 voor in de binnenhaven van Moerdijk. De bemanning van een politieboot trof tijdens een controle drie Mexicaanse mannen aan in een werkend drugslab, dat zich bevond in een afgeschermd laadruimte van een Nederlands vrachtschip. In het lab werd op dat moment de synthetische drug methamfetamine geproduceerd. Verder onderzoek wees uit dat er maandenlang grootschalig drugs waren vervaardigd, met een geschatte omzet van vele miljoenen euro's. Bovendien werd het drugsafval deels gerecycled om opnieuw als grondstof te kunnen dienen, een methode die in Nederland al sinds een jaar of twintig niet meer was gesignaleerd. De drie verdachten, die niet alleen op het schip werkten maar er ook woonden, werden op heterdaad aangehouden. Volgens hun verklaring waren zij in 2018 in Nederland aangekomen omdat hen verteld was dat ze daar een riant salaris konden verdienen. Instructies omtrent hoe de drugs te vervaardigen, kregen ze van hun onbekend gebleven opdrachtgever, die hiervoor via zijn telefoon Spaanstalige WhatsAppberichten verstuurde.

De politie trof ook de schipper en tevens eigenaar van de vrachtboot aan, die eveneens werd gearresteerd. Hij verklaarde in de rechtbank dat hij een halfjaar eerder door handlangers van de Mexicanen was benaderd toen hij met zijn schip in Amsterdam lag. Aanvankelijk dacht hij dat er medicijnen op zijn schip geproduceerd zouden worden. Toen hij later hoorde hij dat het om synthetische drugs ging, was er geen weg meer terug.⁶⁰

Deze casus is weliswaar niet illustratief voor de aanwezigheid van ondermijnende criminaliteit in de binnenvaartbranche, maar toont wel aan hoe criminele netwerken gebruik kunnen maken van de anonimiteit die een binnenvaartschip, dat op een verhoudingsgewijs afgelegen havenlocatie ligt, hen biedt. Het was dan ook vooral te wijten aan een oplettende agent van de waterpolitie tijdens een normale surveillance, dat het laboratorium werd ontdekt en niet aan een geplande controle op basis van een analyse van aanwijzingen die al beschikbaar waren.

60 H. de Ree (13 februari 2020). 'Schipper drugsboot Moerdijk: "Ik ben alles kwijt en zal mijn pensioen moeten uitstellen"', *BN/DeStem*; H. de Ree (11 februari 2020). "'Ik kon niet meer terug,' zegt verdachte Cor B. over drugsboot Moerdijk." *BN/DeStem*.

3.4.4 *Vliegvelden voor de kleine luchtvaart*

Vliegvelden voor de kleine luchtvaart zijn met name kwetsbaar voor de smokkel van verdovende middelen of personen. Een verschil met jachthavens is dat op dergelijke vliegvelden tijdens de openingstijden over het algemeen meer *guardians* aanwezig zijn. Daarbij gaat het niet zozeer om particuliere beveiligers of Marechaussees, zoals op de grotere burgerluchthavens, maar om sportvliegers, leden van vliegclubs en personeel dat onderhoudswerkzaamheden verricht aan de vliegtuigen. Voorts hebben de meeste vliegvelden horecagelegenheden waar het publiek naar de vliegbewegingen kan kijken, wat doorgaans een populaire bezigheid is. Deze aanwezigen kunnen zaken opvallen, maar het ontbreekt hen aan kennis over criminaliteit om goed te kunnen inschatten wat daadwerkelijk verdacht is. Criminelen voeren de illegale activiteiten bovendien meer uit onder de dekmantel van ‘normaliteit’, zoals een gewone zaken- of plezier-vlucht, om niet op te vallen.

In 2019 heeft een student aan de Politieacademie een verkennend onderzoek uitgevoerd naar drugssmokkel via vier kleine luchthavens in Noord-Nederland: Ameland, Drachten, Hoogeveen en Stadskanaal.⁶¹ Dit onderzoek liet zien dat de onderzochte vliegvelden kansen boden voor smokkel van verdovende middelen. Als oorzaken werden onder meer genoemd de beperkte beveiligingsmaatregelen en het beperkte toezicht van handhavingsinstanties. Ook bij de Koninklijke Marechaussee bestaan zorgen over criminele activiteiten rondom de kleine ongecontroleerde luchthavens in Nederland. Volgens een woordvoerder zijn de aard en omvang van criminaliteit rondom kleine luchthavens moeilijk vast te stellen omdat overheidsdiensten er niet standaard aanwezig zijn. Zo vonden in 2017 diverse incidenten plaats op het vliegveld Teuge bij Arnhem. Het ging om de smokkel van veertien Albanezen naar Engeland en de onderschepping van zestig kilogram heroïne die vanuit Engeland naar Duitsland onderweg was.⁶²

Breda International Airport was eveneens het vertrekpunt van een smokkelzending, in dit geval van cocaïne. Deze zaak kwam begin januari 2017 ter kennis van de Nederlandse politie, nadat de zending in het Verenigd Koninkrijk was onderschept. De Britse douane had de smokkelaars, een man en zijn vriendin, al op 27 december 2016 op een klein vliegveld ten zuidoosten van Londen gearresteerd. De twee verdachten hadden twee tassen bij zich met twaalf kilo cocaïne, met een straatwaarde van meer dan 700.000 Britse pond. Net voordat ze werden aangehouden, op het moment dat de man merkte dat ze gecontroleerd zouden worden, trachtte hij tevergeefs één van de tassen terug aan boord van het vliegtuig te zetten. Even later hield de politie ook de twee piloten van het vliegtuig aan. Zij werden, net als de vrouw, na verhoor weer in vrijheid gesteld. Het vliegtuig was eerder die dag vertrokken vanaf Breda International Airport en was eigendom van een bedrijf dat zowel privé- als zakelijke vluchten verzorgt binnen Europa. Voor de vlucht naar Engeland was een vluchtplan ingediend. De verdach-

61 Meijer, 2019.

62 H. Koch (16 januari 2018). ‘Klein vliegveld biedt vrij spel aan drugs- en mensensmokkelaars,’ *Trouw*.

te zou de drugs hebben vervoerd voor een onbekend gebleven opdrachtgever, die hem aanvankelijk gratis vluchten aanbood. De man ging daarop, naar eigen zeggen, in goed vertrouwen in. Later zou hij door die opdrachtgever onder druk gezet zijn om een pakket naar Engeland te brengen. Onderzoek wees uit dat de verdachte sinds 2016 al zestien keer met een klein vliegtuig naar Engeland gevlogen was. Hij werd in 2017 door een Engelse rechtbank schuldig bevonden en veroordeeld tot een gevangenisstraf van tien jaar.

In 2015 en 2016 is in RIEC-verband gesproken over de beveiliging van kleine luchthavens en werden diverse integrale handhavingsacties uitgevoerd. Naast controles van de luchthavens, loodsen en restaurants werden ook omliggende bedrijven aan een onderzoek onderworpen. Dit maakte duidelijk dat het toezicht en de beveiliging op een aantal kleine luchthavens niet toereikend waren. Er is met undercoverinzet vastgesteld dat het mogelijk was om van luchthaven naar luchthaven te vliegen, zichtbaar verboden goederen te vervoeren, zonder gecontroleerd te worden. In geen van de gevallen werd de mystery guest aangesproken, of werd er melding gemaakt van de verdachte situatie. Naar aanleiding hiervan is een intentieverklaring getekend waarin overheidsinstanties en exploitanten van vliegvelden zijn overeengekomen om verdergaand te gaan samenwerken om de veiligheid en het toezicht rondom deze luchthavens te verbeteren (zie hoofdstuk 4).

3.4.5 *Containerterminals voor spoorvervoer*

Vervoer per spoor biedt met name de mogelijkheid voor het smokkelen van goederen, zoals verdovende middelen en precursoren, en andere chemicaliën, zoals verboden pesticiden, maar containers kunnen bijvoorbeeld ook worden gebruikt voor het verplaatsen van gestolen goederen. De zorgen van de Nederlandse politie richten zich met name op treinen die in toenemende aantallen vanuit Azië de EU binnenkomen, terwijl door de snelheid van het vervoer pas in een (te) laat stadium informatie beschikbaar komt over de aard van de lading. Bij de in Tilburg gelegen railterminal komen iedere dag treinen uit de Chinese miljoenenstad Chengdu aan. Dat voor Tilburg is gekozen, heeft te maken met de centrale ligging tussen Rotterdam, Antwerpen en Duisburg.⁶³ De treinen leggen een afstand van ruim 11.000 kilometer af en doen daar vijftien dagen over. De meeste komen de EU binnen bij de Poolse grensplaats Malaszewicze. Doordat China en de voormalige Sovjetrepublieken een andere spoorbreedte gebruiken dan de Europese landen, moeten containers aldaar worden overgeladen. De goederentreinen worden aldus opnieuw samengesteld al naargelang de eindbestemming. Het belang van de transporteurs is uiteraard dat dit proces zo snel mogelijk wordt afgehandeld. Er bestaat echter geen geautomatiseerd volgsysteem voor de lading, zoals bij containertransporten met zeeschepen. De machinist heeft slechts papieren vervoersdocumenten bij zich, die door de Douane aan de buitengrens eerst handmatig moeten worden ingevoerd en vertaald, voordat ze kunnen worden doorgezonden naar de autoriteiten in de

63 G. Nijland (22 augustus 2018). 'De nieuwe Chinese zijderoute leidt naar Tilburg.' *BN/DeStem*.

bestemmingslanden. De treinen zijn intussen alweer onderweg en meestal al aangekomen voordat deze informatie arriveert. Controles kunnen dus slechts achteraf plaatsvinden: systematische ‘pre-arrival checks’ op containers met een mogelijk verdachte lading, zoals bij zeeschepen, is bij spoorwegvervoer niet mogelijk. Incidenteel komt informatie echter wel tijdig binnen in Nederland.

Zo ontving de Dienst INFRA van de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie in april 2018 informatie dat met een goederentrein die enkele dagen later vanuit China zou arriveren, mogelijk een container met apaan ons land zou binnenkomen. Apaan is een chemische stof, die veelal wordt geïmporteerd vanuit China, en kan worden gebruikt voor het produceren van BMK, de grondstof voor de productie van amfetamine. De bestemming van de trein was de railterminal in Tilburg. De politie stelde ter plekke een nader onderzoek in om te achterhalen om welke container het precies zou kunnen gaan. Een aantal in aanmerking komende containers werd geselecteerd om na aankomst apart te worden gezet voor een controle door de Douane. Hierbij werd onder meer een speciaal getrainde ‘precursoren hond’ ingezet. Apaan werd niet aangetroffen, maar een van de containers bleek wijnsteenzuur te bevatten. Op dat moment was bij de Landelijke Faciliteit Ondersteuning Ontmantelen (LFO), een dienst die ondersteuning verleent bij de ontmanteling van productieplaatsen van synthetische drugs, nog geen illegale toepassing van wijnsteenzuur bekend. Daarop werden de onderzoeksactiviteiten gestaakt en werd de container weer vrijgegeven. Ruim een jaar later, bij de ontmanteling van een drugslaboratorium waar methamfetamine werd geproduceerd, werd wijnsteenzuur aangetroffen. Het bleek te kunnen worden gebruikt bij de synthese van methamfetamine. Aangezien de productie van methamfetamine in Nederland een relatief nieuw verschijnsel is, was dat bij de Nederlandse autoriteiten op dat moment nog niet breed bekend.

Hoewel het slechts gaat om een voorbeeld, laat het wel zien dat het niet denkbeeldig is dat illegale (grond)stoffen per spoor worden gesmokkeld, en dat het nodig is om de internationale transportstromen die ons land binnenkomen te monitoren.

3.5 Duiding van de bevindingen

In deze paragraaf is de informatie gebundeld die beschikbaar is omtrent ondermijnende criminaliteit in de Brabantse en Zeeuwse zeehavens, de jachthavens en gecombineerde jacht- en vissershavens, de binnenvaarthavens, de luchthavens voor de kleine luchtvaart en spoorterminals. Hoewel er met name in relatie tot de zee- en jachthavens een aanzienlijk aantal incidenten door de politie wordt geregistreerd, betreft maar een klein deel daarvan categorieën van strafbare feiten die mogelijk gerelateerd zijn aan ondermijnende of georganiseerde criminaliteit. Het aantal gevallen waarin die relatie daadwerkelijk kon worden vastgesteld, is gering. De voorbeelden die werden gevonden, vloeiden veelal voort uit ‘toevalstreffers’. Het aantreffen van een synthetisch drugslaboratorium op een binnenvaartschip in de haven van Moerdijk, door een oplettend lid van de waterpolitie; een onderschepte container met wijnsteenzuur, als gevolg van tijdig ontvangen informatie uit het buitenland; de wetenschap dat er cocaïne werd ge-

smokkeld met een vliegtuig dat was vertrokken vanaf Breda International Airport, door een opsporingsonderzoek in het Verenigd Koninkrijk. Slechts bij de zaak rondom de jachthaven Hermenzeil was al langer sprake van uiteenlopende signalen dat er sprake was van een criminele ontmoetingsplek.

Tegelijkertijd zijn er bij de geïnterviewden grote zorgen dat wat zichtbaar wordt in meldingen, aandachtsvestigingen en toevallige ontdekkingen, slechts het topje van de ijsberg is. Vanuit criminologisch perspectief zijn er diverse kwetsbaarheden. De locaties zijn vaak afgelegen, toezicht en handhaving schieten regelmatig tekort en er is op meerdere vlakken sprake van anonimiteit. Het is mogelijk om zonder te worden gecontroleerd vanaf een klein vliegveld te vertrekken of er aan te komen. In de hiervoor genoemde zaak van de cocaïnesmokkelaar die in het Verenigd Koninkrijk werd aangehouden nadat hij was gearriveerd in een klein zakenvliegtuig, had de verdachte de reis al zestien keer eerder gemaakt, zonder op te vallen. We weten uiteraard niet of hij bij die gelegenheden ook verdovende middelen meevoerde, maar als dat wel zo is geweest, gebeurde dit dus kennelijk zonder veel risico. Dit alles illustreert een vicieuze cirkel. Zonder concrete signalen is er geen directe aanleiding tot het doen van nader opsporingsonderzoek. Zonder dat onderzoek blijft het echter gissen naar de daadwerkelijke aard en omvang van de problemen.

4 Toezicht en handhaving

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het toezicht en de handhaving in de Brabantse en Zeeuwse zeehavens, jachthavens, de binnenvaart, de kleine luchthavens en de spoorterminals. Om te beginnen komt aan de orde welke publieke en private partners verantwoordelijkheden hebben ten aanzien van deze locaties (paragraaf 4.2). Vervolgens komen uiteenlopende initiatieven aan de orde die in de afgelopen jaren zijn genomen, en deels nog lopende zijn of voorgenomen om de ondermijningsproblematiek op deze 'zijpaden' beter in kaart te brengen en tegen te gaan (paragraaf 4.3). Tot slot worden in paragraaf 4.4 de gesignaleerde knelpunten besproken.

4.2 De verantwoordelijkheden voor toezicht en handhaving

4.2.1 Zeehavens

Bij het toezicht en handhaving in zeehavens zijn zowel overheidsactoren die zich met criminaliteitsbestrijding bezighouden betrokken, als toezichthouders en handhavingsinstanties die zich richten op bijvoorbeeld transport, infrastructuur, milieu en accijnzen.⁶⁴ Hierna volgt een korte beschrijving van de instanties en hun taken.

Strafrechtelijke handhaving

Met de uitvoering van de algemene politietaak in de (zee)havens in Brabant en Zeeland is het Team Water van de eenheid Zeeland-West-Brabant belast. Dit team, ook wel aangeduid als het Haventeam, heeft geografisch een groot en complex werkdomein, dat naast de drie zeehavens ook de binnenvaarthavens en jachthavens omvat. Het team oriënteert zich op deze infrastructurele knooppunten en is ter plaatse verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving. Tevens wordt gewerkt aan het verder uitbouwen van de expertiserol in het kader van de Havenbeveiligingswet, dat wil zeggen de toezicht- en auditfunctie in het kader van Port Security. Het Haventeam is gevestigd op de havenlocaties Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen.

De haven van Vlissingen is gekwalificeerd als grensdoorlaatpost, en daarom is de Koninklijke Marechaussee aldaar belast met het toezicht op personen. De Marechaussee

64 Staring e.a., 2019.

controleert, zowel bij aankomst als vertrek, de gegevens van de bemanningsleden en passagiers van zeeschepen.

Financieel toezicht

De Douane, die als onderdeel van de Belastingdienst belast is met handhaving van (Europese) douanewetgeving, houdt toezicht op schepen die vanuit zee Nederland binnenkomen en op de goederen die worden getransporteerd. Van de aangevoerde goederen wordt aangenomen dat ze van buiten het douanegebied komen. Daarom zijn zij, ongeacht of ze uit een EU-lidstaat zijn vertrokken, aan Douanetoezicht onderworpen. De Douane speelt in zeehavens een belangrijke rol bij het opsporen van verdovende middelen. Zij bepaalt op basis van risicoanalyses of inspecties van vracht nodig zijn en controleert ‘verdachte’ containers door middel van scans. Als daarbij op een partij drugs wordt gestuit, neemt de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD) het opsporingsonderzoek voor zijn rekening. De Douane en de politie beschikken over een kantoor op het bedrijfsterrein van Moerdijk en ook de Omgevingsdienst is er drie dagen in de week aanwezig, waarbij gezamenlijk met de politie gesurveilleerd wordt. Alle incidenten met betrekking tot ingeklaarde goederen vallen onder verantwoordelijkheid van de politie.

Bestuurlijke handhaving

Gemeenten met zeehavens moeten voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van havenbeveiliging. Het is de verantwoordelijkheid van de burgemeester, op grond van de Havenbeveiligingswet (HBW), om een havenveiligheidsplan op te stellen. Daarmee dient te worden gegarandeerd dat de beveiliging op orde is wanneer een internationaal schip de haven aandoet. 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. De International Ship and Port Facility Code (ISPS), die is vertaald in een Europese verordening, schrijft voor dat Port Security Officers (PSO) aangesteld worden. Doorgaans is dat de havenmeester.⁶⁵

De bestuurlijke handhavingstaak van de gemeenten en de provincies op het terrein van ‘inrichtingen en werken’, waaronder bedrijven vallen, is ondergebracht bij de omgevingsdiensten. Zij zijn verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op het terrein van het omgevingsrecht en in sommige gevallen ook voor de vergunningverlening.

De ILT is belast met het toezicht op de uitvoering van het havenveiligheidsplan. Daarnaast hebben ook andere landelijke inspecties taken in relatie tot de zeehavens, zoals de Voedsel- en Warenautoriteit, de Autoriteit Consument & Markt en de Inspectie SZW. De Inspectie SZW ziet erop toe dat werknemers veilig en gezond kunnen werken en controleert of de wet- en regelgeving op het vlak van arbeidsomstandigheden, arbeidsmarkt, arbeidsverhoudingen en sociale zekerheid nageleefd wordt.

65 Publicatieblad van de Europese Unie (2004). Verordening (EG) 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Brussel, L129/6.

Handhaving door private partners

De havenmeester is verantwoordelijk voor een veilige en efficiënte afwikkeling van de scheepvaart in de haven. Het haven- en industriegebied van Moerdijk is beveiligd door middel van toegangshekken, die in de avond worden gesloten en er zijn beveiligingscamera's en camera's voor Automatic Number Plate Recognition (ANPR) geïnstalleerd. Op het terrein is bedrijfsbeveiliging aanwezig die surveillances verricht en verantwoordelijk is voor alarmopvolging bij een deel van de bedrijven. Verder zijn beveiligingsmaatregelen van kracht op grond van de ISPS.

4.2.2 Jachthavens en binnenvaarthavens

In het kader van het project Aanpak Ondermijning Recreatieve Jachthavens (zie hierna), is in 2018 in kaart gebracht welke landelijke, regionale en lokale overheidspartners en private partijen binnen het gebied van de Taskforce Brabant-Zeeland een rol (kunnen) vervullen met betrekking tot toezicht en handhaving in jachthavens en binnenvaarthavens.⁶⁶ Hierna wordt beschreven om welke instanties het gaat.

Strafrechtelijke handhaving

Bij de Nationale Politie is de Dienst INFRA van de Landelijke Eenheid belast met taken omtrent havenveiligheid en criminaliteit, nautische zaken, het milieu en verkeer. Deze verantwoordelijkheid strekt zich uit tot heel Nederland. Naast de 'oog- en oorfunctie' en het uitvoeren van controles in het kader van de handhaving, houdt de dienst zich ook bezig met criminaliteitsbestrijding, zoals opsporingsactiviteiten in relatie tot de infrastructuur zelf, of in relatie tot ongevallen op het water. Daarnaast zijn de regionale politie-eenheden actief in jachthavens en binnenvaarthavens in het kader van de uitvoering van de politietaken. De Dienst INFRA opereert vooral op logistieke knooppunten. Ze ondersteunt de regionale eenheden waar nodig, waarbij contacten met de gebiedsagent een centrale rol spelen. Een van de taken is controle op naleving van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). In dit reglement staan de verkeersregels die gelden op de Nederlandse binnenwateren, zowel voor de beroeps- als recreatievaart. Voor taken in het kader van grenstoezicht bij jachthavens met een open verbinding met zee, is de Koninklijke Marechaussee verantwoordelijk voor de paspoortcontrole.

Financieel toezicht

De Belastingdienst kan zich richten op de controle van fiscale gegevens van jachthavenbedrijven en de bezoekers. Hierbij zijn interne signalen sturend. De Douane is in jachthavens bevoegd de accijnswetgeving te controleren, specifiek ten aanzien van de brandstof voor recreatievoertuigen. In het kader van het signaleren van verdachte en ongebruikelijke transacties is een taak weggelegd voor FIU-Nederland, op grond van de Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme (Wwft). Hande-

66 Taskforce Brabant Zeeland (2018). *Toezicht en Handhaving in Recreatieve Jachthavens. Bevorderen van een effectieve en integrale overheid*. Tilburg: TFBZ.

laren in pleziervaartuigen zijn verplicht transacties te melden wanneer sprake is van contante betalingen boven een bepaalde grens, alsmede situaties die om andere redenen als verdacht kunnen worden aangemerkt. Het Bureau Toezicht Wwft controleert of deze verplichtingen omtrent het melden worden nagekomen. De FIU analyseert de gegevens en stelt de politie daarvan op de hoogte. Omgekeerd kunnen andere instanties in het kader van onderzoek een beroep doen op de FIU, met de vraag of er ten aanzien van natuurlijke of rechtspersonen meldingen zijn gedaan.

Specifiek om de naleving te bevorderen van de fiscale- en socialezekerheidswetgeving in de bedrijfstak van de binnenvaart, hebben de Belastingdienst en de branchevereniging, de Koninklijke BLN-Schuttevaaier, zich in 2009 verenigd in het Platform Binnenvaart. In dat kader is een convenant afgesloten waarin afspraken zijn gemaakt die gaan over de normatieve kaders ten aanzien van het voldoen van inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting.⁶⁷

Bestuurlijke handhaving

De gemeente kan, als lokaal bestuur, regels opnemen in de APV voor jachthavens. Bepaalde vergunningen, het bestemmingsplan en het nachtregister van de haven zijn daarbij relevante aanknopingspunten voor handhaving. Een andere lokale verantwoordelijkheid ligt bij de brandweer, die als toezichthouder op de brandveiligheid desgevraagd controles kan uitvoeren in jachthavens. Deze havens vallen voor wat betreft de brandveiligheid onder de werking van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen. De afdeling Risicobeheersing van de brandweer richt zich op het voorkomen en beperken van brand en de schadelijke gevolgen daarvan, hetgeen deel uitmaakt van de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor brandweezorg.

De regionaal georganiseerde Omgevingsdiensten zorgen, in opdracht van gemeenten en provincies, voor vergunningverlening, toezicht en handhaving op het gebied van milieu. In jachthavens kan de Omgevingsdienst, op verzoek van de gemeente, controles uitvoeren op grond van het Activiteitenbesluit. In dit besluit zijn bepalingen opgenomen over verschillende milieuaspecten zoals geluid, bodem, lucht en afvalwater. Veel jachthavens beschikken over een zwembad, douches en toiletten. Voor de controles op grond van de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Wet Hvbz), waarin de regels voor deze voorzieningen worden gesteld, is de provincie het bevoegd gezag.

Rijkswaterstaat, als beheerder van de hoofdvaarwegen, kan in jachthavens controleren op een aantal vergunningplichtige zaken, zoals lozing, innamefaciliteiten en stuwende bouwwerken. Overige wateren vallen onder het beheer van de Waterschappen, waarbij deze instanties vergelijkbare taken vervullen. In relatie tot de binnenvaart is Rijkswaterstaat, als vaarwegbeheerder van hoofdvaarwegen, verantwoordelijk voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer en richt de instantie zich op de speerpunten vaar- en rust-

67 Belastingdienst & Koninklijke BLN-Schuttevaaier (2016). *Convenant Binnenvaart*.

tijden en bemanningssterkte, vaargedrag beroepsvaart en recreatievaart, communicatie, het systeem voor automatische identificatie (AIS) en scheepsafvalstoffen.⁶⁸

De ILT is belast met toezicht en handhaving betreffende de Nederlandse binnenwateren en ziet erop toe dat de daarvoor geldende wet- en regelgeving wordt nageleefd. Zij richt zich daarbij op de binnenvaartonderneming, erkende classificatie- en expertisebureaus, en de bemanningsleden van schepen en personeel van bedrijven die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen jachthavens is de ILT, als agent-schap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, belast met het toezicht in het kader van Water, Producten en Stoffen. Binnen dit domein heeft de ILT een taak in relatie tot jachthavens. Zij voert aangekondigde inspecties uit bij eigenaren en gebruikers van collectieve drinkwatervoorzieningen, bijvoorbeeld ter voorkoming dat de legionellabacterie kan groeien in drinkwaterinstallaties.

De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) kan in voorkomende gevallen optreden tegen het illegaal lossen van visvracht. De afdeling Consument, een onderdeel van deze autoriteit, ziet wanneer daar aanleiding toe is, toe op horecagelegenheden.

Staatsbosbeheer (SBB) is de bos- en natuurbeheerder van de Nederlandse staat. In waterrijke gebieden, zoals Nationaal Park De Biesbosch – in welk gebied tientallen jachthavens zijn gelegen – surveilleren buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) van SBB, die zich onder meer richten zich op wildkamperen en te snel varen. SBB verricht echter geen gerichte controles op jachthavens. Wel hebben de boa's oog voor bijvoorbeeld verdachte vaartuigen of situaties. Die signalen melden zij doorgaans bij de politie of bij de Omgevingsdienst.

De ILT/Scheepvaart kan verschillende inspecties bij de binnenvaart uitvoeren, zoals een controle van de administratie. Hierbij wordt beoordeeld of voldaan is aan de Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet (arbeids- en rusttijden). Ook kan de inspectie een schip stilleggen als het niet aan de daarvoor geldende technische eisen voldoet.

De Inspectie SZW kan op grond van de Arbeidsomstandighedenwet optreden bij de risico-inventarisatie en -evaluatie van arbeidsomstandigheden in de binnenvaart. Daarnaast is de inspectie de aangewezen autoriteit op het gebied van onderzoek naar arbeidsongevallen en beroepsziekten in de binnenvaart. De NVWA, tot slot, heeft bij het vervoer over water een toezichthoudende functie en heeft voor de controles van lading in containers een oog- en oorfunctie.

Handhaving door private partners

De brancheorganisatie voor watersport en -recreatie HISWA-RECRON is als private partij betrokken bij het opstellen van regelgeving voor jachthavens. De meeste commerciële jachthavens zijn aangesloten bij deze brancheorganisatie en zijn daardoor verplicht om aan specifieke voorwaarden te voldoen, bijvoorbeeld voor de huur en verhuur van lig-en/of bergplaatsen. Consumenten kunnen een klacht of geschil met een HISWA-erkend bedrijf voorleggen aan de onafhankelijke Geschillencommissie Waterrecreatie.

68 Inspectie Leefomgeving en Transport (2017). *Toezichtplan veilig Vervoer over Water*. Den Haag: ILT/ Scheepvaart.

4.2.3 *Vliegvelden voor de kleine luchtvaart*

Anders dan op grote nationale luchthavens is op kleine luchthavens is geen permanent fysiek toezicht aanwezig. Toch is rondom kleine of regionale luchthavens een groot aantal diensten en instanties belast met toezicht en handhaving op het gebied van veiligheid, milieu, ruimtelijke ordening en het omgevingsrecht. Hierna wordt wederom kort ingegaan op de verschillende instanties en diensten, en op de aan hen opgedragen taken.

Strafrechtelijke handhaving

Op kleine luchthavens is de Koninklijke Marechaussee belast met paspoortcontroles van reizigers van of naar niet-Schengenlanden. Vliegbewegingen van de kleine burgerluchtvaart worden op afstand gecontroleerd vanuit de General Aviation Backoffice (GAB), een onderdeel van het Targeting Center Borders (TCB). Vanuit dit centrum informeren de medewerkers hun collega's in het land over alle vluchten die op de kleine vliegvelden aankomen uit, of vertrekken naar, bestemmingen buiten het Schengen-gebied. Op basis van die informatie kunnen de landelijke opererende Marechaussee-brigades fysieke controles in hun bewakingsgebied uitvoeren. Voor vluchten binnen het Schengengebied kunnen eventuele afwijkingen in het vliegplan aanleiding zijn voor een controle.

Op het luchthaventerrein en in het luchtruim is het team Luchtvaarttoezicht van de Dienst Luchtvaartpolitie belast met de strafrechtelijke handhaving. De luchtvaartpolitie is een onderdeel van de Dienst INFRA van de Landelijke Eenheid. De strafrechtelijke handhaving buiten de luchthaven valt onder de reguliere politietaak en komt voor rekening van het basisteam van de regionale politie-eenheid in het gebied waar de luchthaven gevestigd is.

Bestuurlijke handhaving

Het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving voor de luchtvaart is een taak van de ILT. Om een (kleine) regionale luchthaven te kunnen exploiteren, is een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim vereist, die wordt afgegeven door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze vergunning wordt door de provincie, namens de exploitant, aangevraagd bij de ILT. Afgifte van bedoelde verklaring is voorwaardelijk voor afgifte van een door de provincie vastgesteld luchthavenbesluit of luchthavenregeling. Op kleine luchthavens is de ILT verantwoordelijk voor de veiligheid in het luchtruim en op de luchthaven, en voor het veilig gebruik daarvan. Verder is de ILT verantwoordelijk voor certificering en inspectie van luchthavens.

Ook de provincie heeft als bestuursorgaan verantwoordelijkheden ten aanzien van kleine luchthavens. De provinciale bevoegdheden betreffen het opstijgen van luchtvaartuigen en landen op regionale burgerluchthavens. Tevens is zij bevoegd gezag voor het vaststellen van luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen met de randvoorwaarden voor geluidsoverlast en externe veiligheid, en voor het uitvoeren van het milieutoezicht. De provinciale bevoegdheid behelst daarnaast het verlenen van ontheffing

voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een luchthaven. De gemeente is als lokaal bestuursorgaan op kleine vliegvelden belast met handhaving van regelgeving als de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Handhaving door private partners

Tot slot is de havenmeester van het vliegveld belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op de luchthaven en in het bijzonder de veiligheid.⁶⁹ Deze functionaris is in dienst van de exploitant van de luchthaven.

4.2.4 *Spoorvervoer*

Strafrechtelijke handhaving

De algemene politietaak in verband met het spoorvervoer ligt bij de Dienst INFRA van de Landelijke Eenheid. Deze dienst richt zich op de aanpak van (on)veiligheid, afwijkend gedrag en criminele fenomenen in relatie tot het spoorvervoer.

Financieel toezicht

De Douane voert ten aanzien van goederen die via het spoor worden vervoerd een aantal generieke taken uit. In dat kader bestaan vereenvoudigde regelingen om, zoals eerder aangehaald, het toezicht op de aldoor groeiende goederenstroom zo effectief mogelijk te laten verlopen met een zo gering mogelijk logistiek oponthoud.

Bestuurlijke handhaving

Binnen het spoorvervoer zijn verschillende handavings- en toezichthoudende instanties actief. De ILT is belast met een veelomvattend takenpakket in verband met het toezicht op de spoorweginfrastructuur en het spoorvervoer. Het pakket omvat nagenoeg het hele palet van activiteiten in de branche, zoals de railinfrastructuur, het beheer van deze infrastructuur (door ProRail), bedrijven die spoorvervoer aanbieden, het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen, en het toezicht op examinering van mensen met een veiligheidsfunctie op het spoor (machinisten). Andere toezichthoudende taken betreffen de voertuigen die van het spoor gebruikmaken of bedrijven die keuringen uitvoeren van de infrastructuur, voertuigen of personen. Voorbeelden van relevante wet- en regelgeving zijn de Spoorwegwet en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). De ILT is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de aangewezen instantie voor het toetsen en verlenen van diverse soorten vergunningen.

De Inspectie SZW heeft geen specifieke taken in relatie tot de spoorweginfrastructuur. Controlerende bevoegdheden in het kader van wetgeving op het gebied van bijvoorbeeld arbeid vallen onder de algemene taakstelling van de inspectie. Een andere algemene en voor dit onderzoek relevante taak is het opsporen van fraude, uitbuiting en georganiseerde criminaliteit binnen de keten van werk en inkomen. Het kan gaan over

⁶⁹ Regeling vliegplannen. Beschikbaar via overheid.nl.

arbeidsuitbuiting, mensensmokkel en grootschalige fraude op het gebied van de sociale zekerheid. Voorbeelden van voor de Inspectie SZW relevante wetgeving zijn de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo), de Arbeidstijdenwet (Atw) en de Wet op de economische delicten (Wed).⁷⁰

Handhaving door private partners

Tot slot is er een rol weggelegd voor de spoorwegbeheerder ProRail. Dit is een besloten vennootschap waaraan een aantal taken is toebedeeld op grond van een beheerconcessie. Dit gaat veranderen, aangezien in februari 2020 een wetsvoorstel is ingediend om ProRail om te vormen tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) met eigen rechtspersoonlijkheid. Dit houdt in dat de eerder gegunde taken op grond van de Spoorwegwet worden opgedragen aan ProRail en dat deze als zbo publiekrechtelijke bevoegdheden krijgt. Op de eerste plaats betreft dit een ontheffingsbevoegdheid van het verbod activiteiten te verrichten aan de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast mag ProRail tarieven van werken voor derden vaststellen.⁷¹

4.3 Initiatieven in de context van toezicht en handhaving

De voorgaande paragraaf liet zien dat bij het toezicht en de handhaving in relatie tot de zeehavens, jachthavens, de binnenvaart, de vliegvelden voor de kleine luchtvaart en het spoorvervoer, een groot aantal publieke en private partners betrokken is. Bovendien zijn die op verschillende niveaus georganiseerd: landelijk, regionaal, lokaal en op specifieke locaties. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er behoefte bestond aan projectmatige initiatieven met als belangrijk oogmerk de verbetering van de samenwerking en informatie-uitwisseling. In deze paragraaf zetten we deze initiatieven op een rij. Daarbij moet op voorhand worden opgemerkt dat (wetenschappelijke) evaluaties van deze projecten niet voorhanden zijn. Het doel van het onderhavige onderzoek was evenmin om deze projecten te evalueren. Het is ook niet mogelijk om harde uitspraken te doen over de concrete effecten die ze hebben opgeleverd.

4.3.1 Samenwerkingsovereenkomst Zuidwest 2019-2022

De Samenwerkingsovereenkomst Zuidwest 2019-2022 (SOZ) heeft betrekking op de zeehavens in Noord-Brabant en Zeeland. Er wordt al sinds de jaren negentig samengewerkt bij het bestrijden van criminele praktijken in de Zeeuwse havens, en in deze overeenkomst is deze samenwerking nader geformaliseerd. In eerste instantie betrof de overeenkomst de havens in het Scheldebekken, maar het werkingsgebied is intussen uitgebreid tot de zeehaven van Moerdijk en de in het Maasmondgebied gesitueerde jachthavens, alsmede de direct daaraan verbonden vaarwateren. De betrokken partij-

70 Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2019). *Wat doet de inspectie SZW?* Publicatienummer 100. Den Haag: Inspectie SZW.

71 *Raad van State* (17 februari 2020). 'Samenvatting advies publiekrechtelijke omvorming ProRail' Persbericht.

en, het Openbaar Ministerie (arrondissementsparket Zeeland-West-Brabant), de politie (Eenheid Zeeland-West-Brabant en de Landelijke Eenheid/Dienst INFRA), de Koninklijke Marechaussee en de Douane, nemen deel in de SOZ. Het primaire doel van de overeenkomst is het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen de verschillende diensten, opdat sneller en effectiever actie kan worden ondernomen. Deze activiteiten vinden plaats onder de verantwoordelijkheid van een speciale officier van justitie.

4.3.2 *Samenwerkingsverband Symbiose Zuidwest*

In het verlengde van de SOZ is voor de zeehavens nog een andere samenwerkingsvorm tot stand gebracht, met als primair doel om de informatie die beschikbaar komt te vertalen in concrete integrale handhavingsacties. Dit samenwerkingsverband is, onder de noemer Symbiose Zuidwest, in 2019 van start gegaan. De deelnemende partijen zijn de Belastingdienst, de Douane, het Havenbedrijf, de ILT, de Inspectie SZW, de Omgevingsdiensten, de Nationale Politie en Rijkswaterstaat. De samenwerking is gericht op het verhogen van de effectiviteit van de handhaving in (zee)havens en op waterwegen in de havengebieden van Terneuzen, Vlissingen, Moerdijk en Dordrecht. De focus ligt op specifieke thema's, trends, risicovinding en/of risicogerichte inzet op domeinen zoals mensensmokkel en -handel, smokkel van goederen, milieu en afvalstromen, ladingdiefstallen, ondermijning, fysieke veiligheid, cybersecurity en terrorisme. De partners werken met een jaarlijkse actiekalender en streven ernaar om integrale overheidscontroles in het havengebied zo veel mogelijk op één tijdstip en op één locatie uit te voeren. Het hiervoor genoemde SOZ draagt operationele informatie aan ten behoeve van de integrale controles, zodat er sprake is van informatiegestuurd toezicht. Symbiose levert op zijn beurt de informatie die voortkomt uit de toezichts- en handhavingsacties terug aan het SOZ.

4.3.3 *Project Piggyback*

Het project Piggyback is in 2019 gestart door de Eenheid Zeeland-West-Brabant, om de import van cocaïne met containers waarin fruit als deklading wordt gebruikt, aan te pakken. Deze keuze vloeide voort uit het relatief groot aantal onderscheppingen van cocaïne waarbij fruitbedrijven die importeren via de zeehaven van Vlissingen, (ongewild) betrokken waren. Het project vloeide voort uit het landelijke programma Toekomstbestendig Opsporen en Vervolgen (TOV). Dit is een programma waarin het Openbaar Ministerie en de Nationale Politie samenwerken. Zij hebben een ontwikkelagenda opgesteld waarin de gewenste vernieuwing op een aantal domeinen is beschreven, zoals forensische opsporing, cyber- en financieel-economische criminaliteit (inclusief publiek-private samenwerking). De elf eenheden van de Nationale Politie hebben op basis van deze ontwikkelagenda in 2018 proeftuinen geïnitieerd, die aansluiten bij lokale problematiek. De Eenheid Zeeland-West-Brabant richt zich op het domein publiek-private samenwerking met reguliere bedrijven die fruit importeren uit

Zuid-Amerika. De politie neemt bij deze projectmatige aanpak de kwetsbaarheden in het legale bedrijfsproces van een fruitbedrijf als vertrekpunt. Daarbij wordt de aandacht tevens gericht op ongebruikelijke financiële transacties vanuit Europa naar Zuid-Amerika, om daarmee te kunnen interveniëren in de vroege stadia van het logistieke proces. Het doel van het project is voornamelijk het verstoren van het criminele bedrijfsproces en barrières op te werpen, zodat gebruik en misbruik van de infrastructuur door criminelen minder aantrekkelijk worden.

Het project heeft zich in de eerste fase gericht op het combineren van informatie over financiële stromen en transportstromen, en op het tot stand brengen van nieuwe samenwerkingsverbanden. Een voorbeeld hiervan is de samenwerking die is gezocht via de Serious Crime Taskforce. Dit is een samenwerkingsproject van de Financial Intelligence Unit (FIU),⁷² de infobox Crimineel en Onverklaarbaar Vermogen (iCOV)⁷³ en de vier grootbanken.⁷⁴ Het doel van het project is de geldstromen tussen malafide fruitbedrijven met een Nederlandse bankrekening en Zuid-Amerikaanse bedrijven inzichtelijk te maken en te verstoren. Het project omvat drie pijlers: informatie-uitwisseling, samenwerking en interventies. In het kader van het project is een lijst van indicatoren opgesteld om malafide (fruit)bedrijven te kunnen herkennen.

In maart 2019 heeft een actieweek plaatsgevonden tijdens welke de Belastingdienst, de Douane, de Nationale Politie, de FIU, de Kamer van Koophandel, het Openbaar Ministerie en de Belgische Federale gerechtelijke politie (FGP) hebben samengewerkt. Ook banken, de fruitbranche, de Kamer van Koophandel, notarissen, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de transportsector waren betrokken. Het centrale doel van de actieweek was informatie verzamelen. Daartoe werden 22 fruitbedrijven en drie transportbedrijven bezocht, die op basis van een aantal risico-indicatoren waren geselecteerd. Het ging daarbij vooral om bedrijven die tropisch fruit importeren uit Zuid-Amerika. Tijdens de actieweek werd 1.500 kilogram cocaïne in beslag genomen, die was bestemd voor een in België gevestigd fruitbedrijf, en later nog eens 1.600 kilogram. De Belastingdienst kreeg 900.000 euro aan mogelijk zwart geld in beeld en legde beslag op bedrijfsinventarissen en onroerend goed ter waarde van 100.000 euro. Daarnaast werden diverse katvangerconstructies ontdekt en werden bij een aantal bedrijven verdachte situaties aangetroffen die aanleiding gaven tot vervolgonderzoek.⁷⁵

In 2020 is overeengekomen het project Piggyback voort te zetten (Piggyback 2.0). Het doel is om een duurzaam samenwerkingsverband aan te gaan en de aanpak van cocaïnehandel naar een (inter)nationaal en/of brancheoverschrijdend niveau te tillen.

72 De FIU is de organisatie waar diverse meldplichtige instellingen ongebruikelijke transacties dienen te melden.

73 iCOV is een samenwerkingsverband tussen de Politie, de Belastingdienst, de Douane, de FIOD, FIU-Nederland en het Openbaar Ministerie. iCOV is opgericht ter ondersteuning van de publiekrechtelijke taakuitoefening van de deelnemende organisaties op het gebied van het in kaart brengen van onverklaarbaar of crimineel vermogen, blootleggen van witwas- of fraudeconstructies en het kunnen innen van overheidsvorderingen,

74 ING, Rabobank, ABN AMRO en de Volksbank (voorheen SNS).

75 *Nationale Politie* (22 maart 2019). 'Veel informatie verzameld tijdens start project Piggyback.' Persbericht.

4.3.4 *MMA-campagne en Ondermijningsbeeld haven Moerdijk*

Om meer informatie en signalen van burgers en ondernemers te verkrijgen omtrent ondermijnende criminaliteit in de zeehaven van Moerdijk, is een Meld Misdaad Anoniem campagne gestart met de titel 'Illegale praktijken in de haven?!'. Minister van Justitie en Veiligheid Grapperhaus heeft in december 2018 het startsein gegeven voor deze campagne.⁷⁶

Daarnaast is een quick-scan ondermijningsbeeld van het haven- en industriegebied opgesteld, met als opdrachtgever de gemeente Moerdijk. Het rapport is in 2019 beschikbaar gekomen. Het doel was om de gemeente en andere publieke en private partners beter inzicht te bieden in de ondermijnende criminaliteit in het havengebied.⁷⁷ Het rapport is als vertrouwelijk bestempeld, waardoor de concrete uitkomsten helaas niet kunnen worden beschreven.

4.3.5 *Project PASSAnT*

De noodzakelijke afweging tussen de economische belangen van de transportsector en die van de toezicht- en handhavingsinstanties, vraagt om een geavanceerde aanpak die de operationele activiteiten van de havens zo weinig mogelijk belemmert of beperkt. Een Vlaams-Nederlandse alliantie van bedrijven en kennisinstellingen werkte vanuit dat perspectief aan hoogtechnologische veiligheidsoplossingen in een project met de titel PASSAnT (PLatform for innovative Security Solutions hArbours & Terminals).⁷⁸ Het project werd financieel ondersteund door de Nederlandse Rijksoverheid, de Nederlandse provincie Noord-Brabant, de Belgische provincie West-Vlaanderen en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling Vlaanderen-Nederland. PASSAnT ging van start op 1 januari 2018 en liep tot 31 december 2020.

Tijdens het project experimenteerden de partners in de havens van Oostende en Moerdijk met innovatieve oplossingen om criminaliteitsfenomenen tijdig te ontdekken en onveilige situaties te beëindigen. Het project concentreerde zich op technologische maatregelen in havens en binnen andere onderdelen van de logistieke keten.

In PASSAnT is gewerkt aan vijf maatregelen. De eerste richtte zich op zogenoemde 'zeilensnijders'. Daarbij gaat het om personen die de dekzeilen van vrachtwagens opensnijden om goederen te kunnen stelen, of om te zien wat wordt vervoerd en op een later tijdstip de hele vrachtwagencombinatie of de oplegger te stelen. Hiertoe is een zeil voor vrachtwagens ontwikkeld dat bij insnijding of aanraking een signaal met gps-locatie aan een meldkamer doorgeeft. Ten tweede werden dataverwerkende camera's ontwikkeld waarvoor algoritmes werden gebruikt die de camera's 'leerden' om ver-

76 Rijksoverheid (11 december 2019). 'Meld Misdaad Anoniem-campagne tegen criminaliteit in haven Moerdijk.' Persbericht.

77 S. Mehlbaum, V. König & M. Reijnders (2019). *Ondermijningsbeeld haven- en industriegebied Moerdijk. Overkoepelende rapportage* (vertrouwelijk).

78 Port of Moerdijk (ongedateerd). 'Slimme veiligheidsoplossingen in de haven met project passant.' Beschikbaar via portofmoerdijk.nl.

dachte bewegingen te signaleren aan de hand van analyses van de bewegingen van mensen of voertuigen. Een derde innovatie betrof geavanceerde hekken- en sluitsystemen, waarmee saboteurs of indringers direct kunnen worden gelokaliseerd. Ten vierde is gewerkt aan een systeem dat controleert of de logistieke data die vervoerders aanleveren, overeenkomen met de transportbewegingen die in het havengebied zichtbaar zijn. Tot slot is getracht om alle voornoemde systemen te integreren in de meldkamer van de haven, zodat tijdige opvolging gerealiseerd kon worden.⁷⁹

4.3.6 *Project Aanpak Ondermijning Recreatieve Jachthavens*

Om de jachthavens en de pleziervaart weerbaar maken tegen ondermijning en georganiseerde criminaliteit is in 2018 het project Aanpak Ondermijning Recreatieve Jachthavens gestart. Doel van het project is om het risico en de gelegenheid op ondermijnende criminaliteit op deze jachthavens te verminderen door samen met betrokken partners (zowel publieke als private partners) barrières te creëren en op te werpen.⁸⁰ Het project is een onderdeel van het programma Maatschappelijke Weerbaarheid van de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland. De bestuurlijk voorzitter van het project is de burgemeester van Geertruidenberg. Aanleiding voor het project waren misstanden in de jachthaven Hermenzeil in die gemeente die, zoals hiervoor beschreven, werd gebruikt als criminele ontmoetingsplaats. Daarnaast was sprake van uiteenlopende delicten, zoals diefstal, verduistering en geweld. De publieke partners zijn de Nationale Politie, het openbaar bestuur, het Openbaar Ministerie, de Douane, de Belastingdienst en de Koninklijke Marechaussee. Private partners zijn de HISWA, diverse verzekeringsmaatschappijen en banken, alsmede de gebruikers en exploitanten van jachthavens. In samenwerking met het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) is een barrièremodel voor 'Jachthavens' ontwikkeld. Aan de hand van dit model zijn de logistieke processen (criminele bedrijfsprocessen) die zich kunnen afspelen op een jachthaven in kaart gebracht. Het model geeft inzicht in de stappen die een crimineel moet zetten om deze te kunnen uitvoeren en hoe de betrokken publieke en private veiligheidspartners deze kunnen verstoren.⁸¹ Op basis van deze inzichten kunnen per jachthaven gerichte interventies worden gepleegd, afhankelijk van de inrichting en aanwezige voorzieningen.

Naast het barrièremodel is een draaiboek samengesteld dat de samenwerkende veiligheidspartners kunnen gebruiken als leidraad voor integrale controles van jachthavens. Hierin is stapsgewijs uiteengezet hoe dergelijke controles voorbereid, uitgevoerd en afgerond kunnen worden. De integrale controles van jachthavens zijn bedoeld om misstanden vast te stellen, maar ook om informatie te verzamelen die aanleiding kan geven tot vervolgonderzoek, alsmede om de bewustwording bij de publieke partners te vergroten.

⁷⁹ Informatie beschikbaar op passant.info.

⁸⁰ H. Sterkens, M. Dijkmans & S. Hulleman, (2016). *Projectplan jachthavens*. Tilburg: Taskforce Brabant-Zeeland.

⁸¹ Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, 2020. *Barrièremodel Jachthavens*. Utrecht.

Ten derde zijn de 38 gemeenten in het werkgebied van de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland waar een recreatieve jachthaven is gevestigd, aangeschreven met het verzoek om voor deze jachthavens het zogenoemde (digitaal) nachtregister verplicht te stellen. Daartoe is een aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vereist. Inmiddels hebben twaalf Brabantse gemeenten de APV aangepast. In Zeeland hebben de gemeenten collectief besloten dit in te passen in bestaande registers, omdat daar al veel verschillende toeristische voorzieningen zijn waarop het nachtregister van toepassing is.

Ten vierde is de gemeenten verzocht om voor handelaren in pleziervaartuigen verplicht te stellen dat zij hun handel in ongeregelde goederen registeren in het Digitaal Opkopers Register (DOR). Deze voor opkopers verplichte registratie van ingekochte goederen vond tot 2011 uitsluitend op papier plaats. De DOR is een in 2011 door de politie ontwikkelde landelijke digitale applicatievariant, in het kader van helingbestrijding. Kanttekening die hierbij geplaatst moet worden, is dat handelaren in pleziervaartuigen kunnen aanvoeren dat zij slechts bemiddelen in de verkoop en derhalve geen zicht hebben op geldstromen.

Tot slot is de applicatie 'Regelgeving in Jachthavens' beschikbaar gekomen. Deze is ontwikkeld door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV). Handhavers kunnen de applicatie gebruiken als hulpmiddel bij het uitvoeren van een controle. Exploitanten van jachthavens en eigenaren van pleziervaartuigen kunnen er onder meer de vigerende wet- en regelgeving in opzoeken, zodat ze weten op welke aspecten ze gecontroleerd kunnen worden. Daarnaast kunnen via het instrument geconstateerde misstanden worden gemeld bij de verantwoordelijke instanties.⁸² Deze applicatie is in 2019 in totaal 326 keer geïnstalleerd en in 2020 tot aan de maand juli 53 keer.⁸³ Het is de intentie om de voorziening – bij voldoende gebruik – in samenwerking met de betrokken instanties te blijven onderhouden en de relevante regels en wetten periodiek te actualiseren.

4.3.7 *Project Eyes & Ears*

De Koninklijke Marechaussee, die in Nederland belast is met de grensbewaking op kleine vliegvelden, is in 2016 in samenwerking met het meldpunt Meld Misdaad Anoniem (MMA) gestart met de campagne Eyes & Ears.⁸⁴ Deze campagne vloeide voort uit overleg in het kader van de zogenoemde Pompidou Group waaraan de Marechaussee deelneemt. De Pompidou Group is het samenwerkingsplatform voor drugsbeleid van de Raad van Europa. Dit platform heeft de bevordering van een evenwichtige aanpak in de reactie op drugsgebruik en illegale drugshandel tot doel.⁸⁵ Daarbinnen is een werkgroep actief, bestaande uit Douane- en opsporingsambtenaren van 39 landen. Onderdeel hiervan is het ontwikkelen en harmoniseren van instrumenten en systemen

82 App regelgeving in jachthavens. Beschikbaar via: ccv.nl.

83 Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, 2020.

84 J. Rozenberg-van Lisdonk (26 januari 2017). 'KMar schakelt hulp burgers in.' *KMar Magazine* 01.

85 Council of Europe (ongedateerd). *About Pompidou Group*. Beschikbaar via: coe.int.

om de smokkel van drugs via vliegvelden tegen te gaan en de detectie op Europese luchthavens te verbeteren. De werkgroep komt eenmaal per jaar bijeen en fungeert onder andere als forum voor de uitwisseling van praktische informatie over problemen en operationele praktijken.⁸⁶

De campagne Eyes & Ears is een afgeleide van het Britse Pegasus-project. Dit project, bedoeld om verdachte gedragingen op of nabij kleine vliegvelden te signaleren, is een gezamenlijk initiatief van de National Crime Agency, The Association of Chief Police Officers, de United Kingdom Border Force en het programma 'Crime Stoppers'.⁸⁷ De laatste is de Britse variant van het Nederlandse meldpunt Meld Misdaad Anoniem. Met dit initiatief kunnen mensen die in de luchtvaart werken of in de buurt van luchthavens wonen, bijdragen aan de strijd tegen de georganiseerde misdaad en het terrorisme. Engeland heeft duizenden kleine vliegveldjes en landingsstrips waar lichte vliegtuigen, helikopters en ultralichte vliegtuigen gebruik van maken. Voor overheidsinstanties alleen is het nagenoeg onmogelijk daar toezicht te houden of te handhaven.

Zoals aangeduid, is het aantal vliegvelden voor de kleine luchtvaart in Nederland minder groot, maar is de problematiek vergelijkbaar. Het oorspronkelijke idee was om deze campagne op te zetten in samenwerking met de Nationale Politie en de Douane. Het project trok echter onverwacht grote media-aandacht, waarna de Koninklijke Marechaussee besloot om de reikwijdte in te perken. Er zijn flyers vervaardigd die werden verspreid bij de brigades van de Marechaussee. Het project is intussen beëindigd en concrete resultaten zijn niet bekend. De campagne heeft intern niet geleid tot een beleidsaanpassing op het gebied van de aanpak van ondermijning op kleine luchthavens.

4.3.8 *Project Kleine Luchthavens*

Dat exploitanten van kleine luchthavens ook zelf kunnen bijdragen aan het verhogen van de veiligheid is onder meer te zien op Breda International Airport. De beheerder van deze luchthaven heeft, naar aanleiding van het beschreven geval van cocaïnesmokkel vanaf deze luchthaven, bewakingscamera's geïnstalleerd op het terrein en een reglement opgesteld dat op 16 mei 2019 in werking getreden is.⁸⁸ Het toezicht met behulp van camera's is bedoeld om ondermijnende criminaliteit en onveiligheid op de luchthaven tegen te gaan en bestaat uit twee zogenaamde 'virtual gates' die zijn opgesteld bij de toegangswegen van het luchthaventerrein. Deze camera's registreren alle voertuigen die in- en uitrijden. Het beeldmateriaal wordt opgeslagen.

Dit initiatief is één van de tastbare resultaten van de samenwerking die de luchthaven begin 2018 is aangegaan met de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland in het kader van het project 'Kleine Luchthavens'.⁸⁹ Dit project was onderdeel van het programma Maat-

86 Council of Europe (ongedateerd). *Airports*. Beschikbaar via: coe.int.

87 Metropolitan Police (ongedateerd). *Project Pegasus*. Beschikbaar via: met.police.uk.

88 Breda International Airport Reglement Cameratoezicht Privaat Terrein. Versie 1.1 - 14 mei 2019.

89 Taskforce Brabant Zeeland (ongedateerd). Projectplan *Kwetsbaarheid kleine luchthavens voor terrorisme en ondermijnende criminaliteit op de kaart*. (vertrouwelijk).

schappelijke Weerbaarheid van de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland en heeft gelopen van 1 november 2017 tot 1 mei 2019.

Aanleiding voor het project 'Klein Luchthavens' was de versnippering van het toezicht en de handhaving over tal van overheidsdiensten, waardoor kleine luchthavens kwetsbaar zijn voor ondermijnende criminaliteit en terrorisme. Voor dit project werden de volgende drie doelstellingen geformuleerd: 1) Hoe kan samen met de luchthavensector de kwetsbaarheid van kleine luchthavens in Brabant en Zeeland worden verminderd? 2) Hoe kan er bewustwording en actiebereidheid bij de regering in Den Haag worden gecreëerd om toekomstgericht de problematiek landelijk aan te pakken? en 3) Hoe kan het beeld van wat de kern van de problematiek is beter in beeld gebracht worden?

Eén van de opbrengsten van dit project is een publiek-private samenwerkingsovereenkomst tussen de luchthavens Breda International Airport (gemeente Halderberge), Kempen Airport (gemeente Cranendonck) en Midden Zeeland (gemeente Middelburg) en alle betrokken overheidspartners. In deze overeenkomst zijn per luchthaven afspraken gemaakt om de kwetsbaarheid te verminderen, al naargelang de lokale situatie. Gedurende het project is aan de hand van kennis en praktijkvoorbeelden een concreet handelingsperspectief opgesteld dat kan worden benut om kleine luchthavens in Nederland minder kwetsbaar te maken voor (ondermijnende) criminaliteit.⁹⁰ In het handelingsperspectief zijn vijf aanbevelingen opgenomen. Op de eerste plaats wordt het belang benadrukt van het feit dat de verschillende diensten op de kleine luchthavens elkaar en hun wederzijdse rollen en verantwoordelijkheden moeten kennen. Indien nodig, bijvoorbeeld wanneer zich een incident voordoet, kan vervolgens snel overlegd worden en kunnen zo nodig gezamenlijke maatregelen worden genomen. Ten tweede wordt groot belang gehecht aan informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen die op een kleine luchthaven actief zijn. Hierdoor zijn partijen beter in staat misstanden te signaleren of patronen in gedragingen te herkennen. De uitwisseling van kennis en informatie zou zowel op incidentele als structurele basis moeten plaatsvinden. Dit laatste geschiedt overigens al op de drie kleine luchthavens in Brabant en Zeeland in de vorm van periodieke veiligheidsoverleggen. Een derde aanbeveling betreft het bundelen van de krachten op het gebied van toezicht. Dit is een taak die bij verschillende partijen is weggelegd. Het gezamenlijk of in afstemming met elkaar uitvoeren van toezichthoudende taken vergroot de slagkracht. Ook de zichtbaarheid van toezichthouders wordt gezien als een belangrijk element, vanwege de preventieve werking en afschrikking van criminelen. Dat laatste kan ook plaatsvinden door middel van de eerdergenoemde 'virtual gates', die voor bezoekers duidelijk zichtbaar zijn. Tot slot moeten het bewustzijn en de meldingsbereidheid onder omwonenden, grondpersoneel en piloten vergroot worden. Zij zijn de onmisbare ogen en oren voor het signaleren van verdachte omstandigheden.

Een andere concrete opbrengst van het project 'Kleine Luchthavens' is een intentieverklaring die op 22 mei 2019 is ondertekend, waarin de overheidsinstanties en de private

90 Taskforce Brabant Zeeland (2018). *Handelingsperspectief voor kleine luchthavens. Conclusies & Aanbevelingen*. TFBZ/Programma Maatschappelijke Weerbaarheid.

partners hebben afgesproken om intensiever te gaan samenwerken om de veiligheid en het toezicht rondom deze luchthaven beter te garanderen. Ondertekenaars van deze verklaring zijn Breda International Airport, de gemeente Halderberge, de provincie Noord-Brabant, de Nationale Politie (de Landelijke Eenheid en de Eenheid Zeeland-West-Brabant), de Douane, het Openbaar Ministerie en de Koninklijke Marechaussee. Met de ondertekening van de intentieverklaring is het project beëindigd en heeft Breda International Airport een voorbeeldfunctie gekregen voor de beide andere kleinere luchthavens in Noord-Brabant en Zeeland.⁹¹ Hoewel het project is uitgevoerd in de regio Zeeland-Brabant, zijn de maatregelen die in dit project zijn ontwikkeld toepasbaar op alle kleine luchthavens in Nederland.

4.3.9 *Ondermijningsbeelden Riec's en Liec*

Tot slot gaan we kort in op een initiatief dat landelijk is genomen door Regionale Informatie en Expertisecentra (RIEC's) en het Landelijk Informatie en Expertisecentrum (LIEC) om op regionaal niveau 'ondermijningsbeelden' op te stellen. In deze vertrouwelijke rapporten worden signalen en fenomenen van criminele aanwezigheid en activiteiten binnen een bepaald geografisch gebied gebundeld. De doelstelling is tweeledig. Ten eerste dient het ondermijningsbeeld inzicht te geven in de aanwezigheid en activiteiten van criminele netwerken en de maatschappelijke verwevenheid ervan. Daarnaast brengt het verschillende gelegenheidsstructuren en markten in beeld waarop criminelen zich richten. Ten tweede bevorderen de beelden alertheid en actiegerichtheid, aangezien ze een impuls geven aan de geïntegreerde regionale aanpak van ondermijning.⁹² De ondermijningsbeelden zijn gebaseerd op informatie van gemeenten, de Nationale Politie, het Openbaar Ministerie en de Belastingdienst.

De ondermijningsbeelden richten zich enerzijds op vijf landelijk vastgestelde fenomenen, namelijk: georganiseerde hennepcultuur, mensenhandel en -smokkel, fraude in de vastgoedsector, misbruik binnen de vastgoedsector en witwassen en daaraan gerelateerde vormen van financieel-economische criminaliteit. Anderzijds komen specifieke regionale handavingsknelpunten aan bod. In 2019 is daarnaast voor de eerste keer een openbaar landelijk beeld van ondermijnende criminaliteit opgesteld, waarin de informatie uit de regionale ondermijningsbeelden is samengevat.

Uit het landelijke beeld blijkt onder meer dat vooral drugscriminaliteit een grote druk op nodale knooppunten legt. Gesteld wordt dat factoren als beveiliging, expansiedrift en criminele kansen geografische verplaatsing bij drugssmokkel naar het achterland (aan het einde van de logistieke keten) en naar kleinere (lucht)havens tot gevolg kan hebben. Een voor het onderhavige onderzoek relevant aandachtspunt waarmee het LIEC het landelijke ondermijningsbeeld afsluit, is dat er voor alle overheidsinstanties

91 J. Wagenmakers (22 mei 2019). 'We zijn echt klaar met die criminaliteit.' *Halderbergse Bode*.

92 RIEC-LIEC (ongedateerd). *Ondermijningsbeelden*. Beschikbaar via: riec.nl.

nog veel te winnen valt bij het verbeteren van de bewustwording van de gelegenheden tot crimineel misbruik die legale faciliteiten bieden.⁹³

De Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland heeft de uitkomsten van het ondermijningsbeeld vertaald in het programma Maatschappelijke Weerbaarheid. Het doel daarvan is het tot stand brengen van maatschappelijke coalities met alle relevante publieke en private partners om een duurzame beweging in gang te zetten om maatschappelijke partners, ondernemers en burgers te mobiliseren in de strijd tegen ondermijning.⁹⁴ Het programma richt zich onder andere op kleine luchthavens en de zee- en jachthavens in Noord-Brabant en Zeeland. De concrete uitwerking vindt plaats in projecten, zoals hiervoor beschreven.

4.4 Knelpunten in toezicht en handhaving

Uit de voorgaande paragrafen kwamen impliciet (of meer expliciet) diverse knelpunten naar voren op het vlak van toezicht en handhaving, die kunnen worden aangevuld met uitkomsten uit de interviews met functionarissen die betrokken zijn bij de aanpak van de 'zijpaden'. We hebben deze vraagstukken in deze paragraaf op hoofdlijnen gecategoriseerd, maar het is duidelijk dat deze factoren onderling sterk samenhangen.

Complexiteit van proactieve integrale samenwerking

Op de onderzochte locaties komen allerlei vervoersbewegingen en goederenstromen bij elkaar en vinden regelmatig complexe bedrijfsactiviteiten plaats. Dit heeft logischerwijs tot gevolg dat een breed scala aan publieke en private actoren deelverantwoordelijkheden hebben op het vlak van toezicht en handhaving. Het vertrekpunt van de aanpak van ondermijnende criminaliteit is in de afgelopen jaren steeds meer verschoven naar integrale samenwerking. Het realiseren daarvan tussen deze veelheid aan actoren, zowel op het vlak van (proactieve) informatie-uitwisseling als op het terrein van integrale handhaving is niet eenvoudig. Deze valt over het algemeen goed te organiseren rondom concrete casuïstiek, zoals de casus Hermenzeil laat zien, of in opvolging daarvan, zoals de casus van cocaïnesmokkel via Breda International Airport illustreert. Ook rondom specifieke fenomenen, zoals het gebruiken van fruit als deklading, en de bedrijven die bij de import van tropisch fruit uit Zuid-Amerika betrokken zijn, kan integrale samenwerking worden gerealiseerd.

Het is echter beduidend minder eenvoudig om partijen bij elkaar te brengen en vooral te houden, wanneer zich (nog) geen concrete casussen aandienen. Daarmee doelen we primair op het vraagstuk van proactieve uitwisseling van informatie. Die uitwisseling wordt enerzijds ingeperkt door wet- en regelgeving, waardoor bepaalde informatie niet met andere partijen kan worden gedeeld, met name als het gaat om opsporingsinformatie. Anderzijds spelen tal van praktische omstandigheden een rol, zoals de verschil-

93 Landelijk Informatie en Expertise Centrum (2019). *Landelijk beeld van ondermijnende criminaliteit*. Den Haag: LIEC.

94 Taskforce Brabant Zeeland (2017). *Programmaplan Maatschappelijke Weerbaarheid*. Tilburg: Taskforce Brabant-Zeeland/Regionaal Informatie en Expertisecentrum Zeeland-West-Brabant.

lende niveaus (van landelijk tot op de locaties) waarop het toezicht en de handhaving zijn georganiseerd. Bovendien hebben de strafrechtelijke, fiscaalrechtelijke en bestuursrechtelijke handhavers een verschillende oriëntatie, respectievelijk bestraffen, normaliseren van de fiscale relatie, en een eind maken aan overtredingen met het oog op de toekomst. De doelstellingen, de aanpak van ondermijning, raken elkaar, maar over de wijze waarop die moeten worden bereikt, kan verschil van inzicht optreden. De structuur van de RIEC's biedt daarvoor deels een oplossing, maar ook dan moet er eerst sprake zijn van een probleem dat dusdanig concreet is dat het kan worden opgewaarderd tot een RIEC-casus.

Een specifiek aandachtspunt is de uitwisseling van informatie met private actoren. Zij beschikken over relevante informatie, maar weten vaak niet wat precies 'een signaal' is in het licht van ondermijnende criminaliteit. Daarnaast is het bijzonder lastig om de uitwisseling van informatie een wederkerig karakter te geven: de publieke instanties nemen de informatie vanzelfsprekend welwillend in ontvangst, maar daarmee is nog niet gegarandeerd dat er (direct) opvolging aan kan worden gegeven. Als dat wel het geval is, kan, wederom vanwege wettelijke beperkingen, vaak niet tot in detail worden teruggekoppeld wat die opvolging precies inhield. De klacht vanuit private partners – maar dat geldt evenzeer voor burgers die signalen melden – is dan ook dat de publieke instanties, en ook hier met name de opsporingsinstanties, opereren als een 'zwart gat' waarin hun informatie verdwijnt, maar waaruit meestal slechts algemene gegevens terugkomen, die voor deze partijen weinig meerwaarde heeft.

Deze vraagstukken zijn niet uniek voor de hier onderzochte 'zijpaden', maar spelen breed op het terrein van de aanpak van ondermijning. Het vergt dan ook een breder kader dan het onderhavige onderzoek om de 'do's-and-don'ts' op het vlak van integrale samenwerking grondig aan de orde te stellen.

Gebrek aan inzicht in de (mogelijke) problematiek

Gezien het voorgaande wekt het geen verbazing dat in interviews veelvuldig klachten kunnen worden beluisterd over het gebrek aan systematisch inzicht in de concrete problemen die zich afspelen op de onderzochte locaties. Daardoor kan er, zoals in hoofdstuk 3 al werd geschetst, als zich zaken voordoen die aanleiding zouden vormen tot controles, geen tijdige opvolging aan worden gegeven.

De politie schetst het probleem van een gebrek aan inzicht in de goederenstromen die reeds in de Schengenzone zijn binnengekomen, en daarmee onder verantwoordelijkheid van de Nationale Politie vallen. Dit probleem speelt bijvoorbeeld in de haven van Moerdijk, maar ook ten aanzien van het goederenvervoer per spoor. Het is daardoor moeilijk om het toezicht en de handhaving te organiseren op basis van risicoanalyses. Dit probleem overstijgt de specifieke locaties en zelfs de landsgrenzen. In het kader van het project PASSAnT is gewerkt aan technische maatregelen die deels soelaas kunnen bieden: met name het kunnen koppelen van papieren goederenstromen aan de daadwerkelijke vervoersbewegingen op een locatie, is in dat licht veelbelovend. Het versnellen en automatiseren van de uitwisseling van informatie over de lading van goederentreinen en liever nog, het identificeren en onderscheppen van verdachte transporten

aan de buitengrenzen van de EU, zijn wenselijk. Ook daarbij kan worden gedacht aan technopreventieve maatregelen zoals het geautomatiseerd scannen van containers. Daartoe zal de beschikbare apparatuur en analysesoftware verder moeten worden ontwikkeld, terwijl ook dan de informatie tijdig naar de relevante instanties in de lidstaten moet worden doorgestuurd, met het oog op vervolgonderzoek en -controles.

In relatie tot de kleine luchtvaart geven geïnterviewden aan dat de betrokken (overheids)instanties alle hun eigen focus hebben rondom een luchthaven. Gezamenlijk zijn zij van vrijwel alle bewegingen op de hoogte, waardoor zij mogelijk ook zicht hebben op signalen van misbruik van de luchthaven voor criminele doeleinden. Het vraagt echter een specialistische bril om dergelijke signalen te herkennen. Denk bijvoorbeeld aan opvallende vliegbewegingen of gebruikers die telkens andere luchthavens gebruiken voor vluchten met dezelfde bestemming, om op die manier minder op te vallen. Door informatie, inzichten en observaties op landelijk niveau te bundelen, kunnen misstanden eerder worden herkend en kan een aanpak van crimineel misbruik gericht worden opgetuigd.

Een specifiek knelpunt dat wordt aangedragen in relatie tot de kleine luchtvaart is dat piloten hun vliegplan slechts een uur van tevoren hoeven in te dienen, waardoor de Koninklijke Marechaussee niet altijd de gelegenheid heeft om, vanwege de aanrijtiden, op tijd te zijn voor controle van de passagiers als die van buiten de EU komen. Dit gaat overigens in 2021 veranderen, omdat het vliegplan vanaf dan twee uur van tevoren moet worden ingediend. Daarmee blijft een ander probleem echter bestaan, namelijk het ontbreken van een verplichting om vluchten aan te melden waarmee personen worden vervoerd die al wel tot de EU zijn toegelaten, maar waarvan toch het paspoort gecontroleerd zou moeten worden, bijvoorbeeld omdat het ingezetenen van niet-Schengenlanden betreft. Dat daarmee mogelijk veel wordt 'gemist', wordt geïllustreerd door het project 'Wodan', dat de Marechaussee enkele jaren geleden uitvoerde op Eindhoven Airport. Het doel van dit project was om risicovolle vluchten uit Oost-Europa te monitoren. Als gevolg hiervan heeft de Marechaussee in de periode 2011-2014 in totaal 35 criminele netwerken in beeld gekregen.⁹⁵

Het wekt geen verwondering dat bij de in de vorige paragraaf beschreven projecten het verbeteren van de informatiepositie een centraal element is (geweest). De in hoofdstuk 3 beschreven casuïstiek liet zien dat nog te vaak sprake is van 'toevalstreffers'. Bovendien bleek bij de geïnterviewden vrijwel geen zicht te bestaan op bepaalde fenomenen, met als pregnant voorbeeld afvalzwendel. Daarmee is niet gezegd dat daarop in het geheel geen kennis voorhanden is. Eerder onderzoek liet zien dat op nationaal niveau sprake is van een goed lopende integrale samenwerking tussen het Openbaar Ministerie, de milieuopsporingsteams van de Nationale Politie, de Douane en de ILT, maar de daaruit voortvloeiende informatie komt kennelijk niet standaard terecht bij de politie op de zeehavenlocaties in Noord-Brabant en Zeeland, terwijl met name in Moerdijk veel afvalbedrijven gevestigd zijn.⁹⁶

95 *Handelingen II*, nummer 84, item 7, 23 mei 2018.

96 Mehlbaum & Spapens, 2017.

Gebrek aan (direct beschikbare) uitvoeringscapaciteit

De onderzochte locaties liggen regelmatig in wat kan worden gekwalificeerd als het 'buitengebied'. Dit geldt met name voor de jachthavens en de vliegvelden voor de kleine luchtvaart. Dit wil zeggen dat de instanties er gemiddeld genomen minder 'aanwezig' zijn dan in stedelijke gebieden. Ook de zeehavens en de bijbehorende bedrijventerreinen, waar doorgaans omvangrijke en complexe bedrijfsactiviteiten plaatsvinden, beschikken de toezichts- en handhavingsinstanties over beperkte capaciteit. Dit wordt geïllustreerd door het havengebied van Moerdijk, waar ongeveer 440 bedrijven actief zijn op een oppervlakte van elf bij vijf kilometer. Ter plaatse zijn drie agenten werkzaam. De andere zes agenten van het haventeam zijn tewerkgesteld in de havens van Vlissingen en Terneuzen. Het werkaanbod is groot, en veel meldingen die binnenkomen via de Rotterdamse Zeehavenpolitie hebben betrekking op Moerdijk. Het personeel wordt zo nodig ook ingezet voor andere taken. De politiecapaciteit voor het havengebied is daarmee beperkt en daarom moet veelal samenwerking worden gezocht met een basisteam. De Koninklijke Marechaussee geeft aan over te weinig personeel te beschikken om op kleine vliegvelden consequent de paspoortcontroles uit te kunnen voeren. Hierbij wordt onder meer verwezen naar de casus van cocaïnesmokkel vanaf Breda International Airport.⁹⁷ Onder meer naar aanleiding hiervan heeft CDA-kamerlid Van Toorenburg Kamervragen gesteld aan de minister van Justitie en Veiligheid en is erover gedebatteerd. Tijdens dit debat hebben verschillende Kamerleden hun zorgen geuit over de kwetsbaarheid van de kleine luchthavens. Vanzelfsprekend zijn ook andere toezichts- en handhavingsinstanties medeverantwoordelijk, maar zij moeten vrijwel altijd eerst 'ingevlogen' worden. Bij de jacht- en binnenvaarthavens en de spoorterminals is de situatie niet anders. Hierdoor is het lastig om snel opvolging te geven aan informatie. Het organiseren van geplande (informatiegestuurde) integrale handhavingsacties vergt eveneens tijd en personele capaciteit, die zelden op afroep beschikbaar is.

Tot slot kan worden gewezen op de verantwoordelijkheid van private actoren. In sommige gevallen, zoals in Moerdijk en bij de spoorterminal in Tilburg zijn uitgebreide technische beveiligingsmaatregelen getroffen, maar met name bij de jachthavens en op de kleine luchthavens is daarvan in (veel) mindere mate sprake.

Bestendigheid van projectmatige samenwerking

De in dit hoofdstuk beschreven projecten laten de toegevoegde waarde zien van het bundelen van signalen, trends en informatie over kwetsbaarheden met betrekking tot ondermijnende criminaliteit in integrale overlegstructuren. Het blijkt daarbij veelal te gaan om tijdelijke projecten. Dit roept een aantal vragen op die buiten het bestek van het onderhavige onderzoek vielen maar die wel hoogst relevant zijn. Zoals al werd opgemerkt, is het lastig om inzicht te krijgen in de concrete opbrengsten van deze projecten, met name op de langere termijn. Ook hier hebben we te maken met een funda-

97 J. Bas (13 februari 2017). 'Drugsmokkel via Breda Airport: controle op vliegveldjes onvoldoende', *BN/DeStem*.

menteler vraagstuk, namelijk: hoe de projectmatige samenwerking kan worden ingebed in bestaande structuren en hoe deze minder afhankelijk kunnen worden gemaakt van de inzet van individuen, om aldus te voorkomen dat initiatieven inzakken wanneer de voortrekkers en initiatiefnemers (weer) worden opgeslokt door andere werkzaamheden, of worden overgeplaatst naar een nieuwe functie.

5 Slotbeschouwing en conclusies

In dit slothoofdstuk zetten we de conclusies uit dit onderzoek kort op een rij. Dit doen we, op beknopte wijze, aan de hand van de drie onderzoeksvragen, zoals die in hoofdstuk 1 zijn geformuleerd.

Welke indicaties van ondermijnende criminaliteit in relatie tot de voornoemde infrastructuur zijn er en wat kan worden gezegd over de aard en omvang daarvan?

Deze onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van een analyse van gegevens die zijn vastgelegd in de politieke informatiesystemen, aangevuld met interviews. De uitkomst is dat er ten aanzien van de zeehavens en jachthavens in Noord-Brabant en Zeeland in het tijdsbestek 2017-2019 ruim 13.000, respectievelijk 9.000 vermeldingen in de basisregistratie konden worden gevonden. Slechts 128, respectievelijk 181 daarvan, vielen in categorieën die (mogelijk) gerelateerd zijn aan ondermijnende criminaliteit. De meeste van die registraties hadden te maken met drugscriminaliteit. Met betrekking tot zeehavens bleek in zes zaken sprake van een relatie met georganiseerde criminaliteit, waarbij het ging om synthetische drugsproductie, mensenhandel en mensen-smokkel. In het registratiesysteem Summ-IT, dat door de politie wordt gebruikt voor de meer omvangrijke opsporingsonderzoeken, werden zestien registraties gevonden die alle te maken hadden met de import van cocaïne, via de havens van Vlissingen en Moerdijk. In de haven van Vlissingen werd in de onderzochte periode, opgeteld, 3.006 kilogram cocaïne in beslag genomen en in de haven van Moerdijk twee partijen van elk 400 kilogram. In relatie tot de jachthavens is geen enkel opsporingsonderzoek aangetroffen. De gebeurtenissen rondom de jachthaven Hermenzeil kunnen echter als ondermijnd worden gekwalificeerd, omdat het gebruik daarvan als criminele ontmoetingsplaats grote impact had op de veiligheidssituatie in deze jachthaven.

Wanneer we kijken naar de politieke registraties rondom binnenvaarthavens, vliegvelden voor de kleine luchtvaart en de spoorterminals, is het aantal mutaties beperkt tot minder dan 100 voor de eerstgenoemde locaties en ruim 200 bij de laatstgenoemde. Concrete opsporingsonderzoeken hebben niet plaatsgevonden. Wel werd op de spoorterminal in Tilburg een controle uitgevoerd waarbij een stof werd aangetroffen in een uit China afkomstige container, die gebruikt kan worden voor de productie van methamfetamine. Breda International Airport bleek het vertrekpunt te zijn geweest van een zending cocaïne die in het Verenigd Koninkrijk werd onderschept.

De onderzochte locaties kunnen in eerste instantie worden gerelateerd aan vormen van 'handelscriminaliteit', met name drugssmokkel en in mindere mate mensensmokkel, en daarnaast aan vormen van uitbuiting, dat laatste van vrachtwagenchauffeurs en be-

manningsleden van zee- en binnenvaartschepen. Op de zeehavens en jachthavens speelt ook drugsproductie een rol, zowel van hard- als softdrugs. Bedrijven die op de haventerreinen van Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk gevestigd zijn, krijgen daarnaast te maken met, soms grootschalige, diefstallen en cybercrime.

Het is vanzelfsprekend onmogelijk om de ernst van het probleem van ondermijnende criminaliteit objectief te duiden. Waar we vergelijkingsmateriaal hebben, valt de 3.806 kilo cocaïne die in Vlissingen en Moerdijk werd aangetroffen wellicht in het niet bij de ruim 60.000 kilo die in dezelfde periode in Rotterdam in beslag werd genomen, terwijl we de in beslagnames in de nabijgelegen haven van Antwerpen daarbij nog zouden kunnen optellen. Daarmee is de hoeveelheid echter niet verwaarloosbaar en houden we bovendien geen rekening met allerlei mogelijk relevante factoren, zoals de verhouding tot de omvang van de totale handelsstroom waarop smokkelaars kunnen 'meelifen' en hoeveel daarvan uit Zuid-Amerika afkomstig is. Voorts moet in aanmerking worden genomen dat sommige onderzoeken voortvloeiden uit 'toevalstreffers' of uit het buitenland verkregen informatie, zoals het aantreffen van het methamfetaminelaboratorium op een binnenvaartschip in de haven van Moerdijk, het cocaïne-transport vanaf Breda International Airport en de grondstof die gebruikt kan worden voor synthetische drugs op de spoorterminal in Tilburg.

De aandacht voor ondermijnende criminaliteit op of via zijpaden is weliswaar groeiende, maar nog altijd beperkt. Of we slechts het topje van de ijsberg zien, zoals geïnterviewden vanuit de opsporingsinstanties vermoeden, of dat criminelen de voorkeur blijven geven aan de grote 'hubs' of andere smokkelroutes, valt daarom niet met zekerheid te zeggen. Gezien de constatering die zijn gedaan ten aanzien van het toezicht en de handhaving, en de kwetsbaarheden van de onderzochte locaties voor ondermijnende criminaliteit (zie hierna), is de conclusie verantwoord dat een substantieel deel van problemen thans niet of nauwelijks zichtbaar is. Deze bevindingen sluiten aan bij de uitkomsten van een recent onderzoek naar de zeehavens in Noord-Nederland. Of we volledig 'weten wat er te weten valt', is daarmee een vraag die ontkennend beantwoord moet worden. Het is bijzonder moeilijk om, afgezien van de incidenten die hiervoor werden beschreven, hard bewijs te verzamelen omtrent wat zich op de onderzochte locaties allemaal afspeelt. Wetenschappelijk onderzoek in het domein van ondermijnende criminaliteit is veelal sterk afhankelijk van gegevens die worden verzameld door publieke en private actoren, of van wat zij zien. Criminelen die een boekje open willen doen, zijn zeldzaam en als ze kunnen worden gevonden, beschikken ze doorgaans niet over informatie die veel verder strekt dan hun eigen illegale activiteiten, of die van hun directe kennissenkring.

Welke maatregelen worden genomen om deze infrastructuur te beschermen tegen vormen van ondermijnende criminaliteit?

Om deze tweede onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, is allereerst nagegaan hoe de verantwoordelijkheden voor het toezicht en de handhaving op de Brabantse en Zeeuwse zeehavens, jacht- en binnenvaarthavens, de vliegvelden voor de kleine luchtvaart en de spoorterminals zijn georganiseerd. Daarnaast zijn de problemen rondom

handhaving en toezicht in kaart gebracht en de initiatieven die zijn genomen om daar verbetering in te brengen.

Op de onderzochte locaties heeft een groot aantal publieke en private actoren specifieke verantwoordelijkheden op het vlak van toezicht, handhaving respectievelijk beveiliging. Bovendien zijn zij georganiseerd op verschillende niveaus: nationaal, regionaal, lokaal en op locatieniveau. Het adequaat organiseren van integrale samenwerking is derhalve geen sinecure, met name op het vlak van proactieve informatie-uitwisseling. Structurele uitwisseling van gegevens met private partijen wordt beperkt door wettelijke voorschriften, met name als het gevoelige of opsporingsinformatie betreft. Wanneer het gaat om de publieke instanties is het organiseren van ad-hocsamenwerking rondom concrete casuïstiek of het uitvoeren van integrale controles gewoonlijk eenvoudiger te realiseren dan proactieve uitwisseling van gegevens. Het niveau van (technische) beveiligingsmaatregelen die private actoren nemen, wisselt sterk per locatie: op haventerreinen zoals Moerdijk zijn deze zeer uitgebreid en wordt gewerkt aan de invoering van nieuwe technieken, maar met name bij de jachthavens is de beveiliging naar verhouding rudimentair.

Het kunnen onderscheppen van verdachte transporten is in belangrijke mate afhankelijk van inzicht in de goederenstromen en de mogelijkheid om te selecteren op basis van risicoanalyses. Deze informatie moet bovendien tijdig beschikbaar komen, om controles te kunnen organiseren. Op de onderzochte locaties zijn de toezichts- en handavingsorganisaties niet, of beperkt, permanent aanwezig, waardoor rekening moet worden gehouden met aanrijtijden. Het onderhavige onderzoek laat zien dat er op dit vlak diverse problemen zijn. Met name de politie klaagt over een gebrek aan inzicht in goederenstromen en bedrijfsactiviteiten die zich afspelen op bedrijven- en haventerreinen. Dit probleem speelt bijvoorbeeld in de haven van Moerdijk, maar ook ten aanzien van het goederenvervoer per spoor. De Koninklijke Marechaussee signaleert dat de kleine luchtvaart vluchtplannen zeer kort van tevoren mag indienen, waardoor regelmatig de tijd ontbreekt om ter plaatse te komen om paspoortcontroles te verrichten. Deze problemen kunnen deels worden verminderd door technopreventieve maatregelen, zoals het vergelijken van de papieren goederenstroom met daadwerkelijke transportbewegingen op haventerreinen, maar verbetering vergt ook actie in EU-kader, om verdachte transporten al te kunnen identificeren voordat ze de Unie binnenkomen en bij voorkeur al aan de buitengrens te controleren. Steeds zal echter ook moeten worden gezorgd voor voldoende personeel om fysieke controles uit te voeren, dat bovendien over de kwalificaties en ervaring beschikt om de verhullingsmethoden te doorzien en daarmee het verschil tussen de papieren werkelijkheid en wat er feitelijk gebeurt.

De problemen rondom toezicht en handhaving hebben de afgelopen jaren de nodige aandacht gekregen en dit heeft geresulteerd in uiteenlopende projecten die gericht zijn (of waren) op de zeehavens, de jacht- en binnenvaarthavens en de kleine luchthavens, maar nog niet zozeer bij de spoorterminals. De lopende en inmiddels beëindigde projecten hebben of hadden eerst en vooral tot doel om de informatiepositie te verbeteren, met inbegrip van het verkrijgen van anonieme meldingen vanuit het publiek, het orga-

niseren van integrale samenwerking en overleg, alsmede het experimenteren met technopreventieve maatregelen. Hoewel de precieze impact van deze projecten niet kon worden vastgesteld, aangezien evaluaties ontbreken, kunnen deze initiatieven in zoverre positief worden beoordeeld dat ze de samenwerking hebben bevorderd. Een aandachtspunt bij alle projectmatige initiatieven blijft echter de inbedding en voortzetting nadat de looptijd is verstreken.

Een fundamenteel vraagstuk is de voortdurende afweging die moet worden gemaakt tussen economische belangen van Nederland als handelsland en het voorkomen dat met de stromen illegale goederen of ongedocumenteerde personen, het land in- en uit gesmokkeld worden. Het beleid daarbij is om fysieke controles zo gericht mogelijk uit te voeren, aan de hand van risicoanalyses en aldus de ondernemers zo minimaal mogelijk te belasten. Daarvoor is het echter essentieel dat informatie omtrent vervoerde goederen volledig, tijdig en geautomatiseerd beschikbaar is. Dat proces verloopt nog niet in alle opzichten optimaal en overstijgt de landsgrenzen. Nederland zal derhalve ook in EU-verband en andere internationale kaders aandacht moeten vragen voor deze kwesties.

Hoe kwetsbaar is deze infrastructuur voor criminele infiltratie en het, onbewust of bewust, faciliteren van ondermijnende criminaliteit?

De kwetsbaarheid van de onderzochte infrastructuur voor ondermijnende criminaliteit manifesteert zich op diverse manieren. Tegelijkertijd is er echter ook sprake van mogelijke 'beschermende' factoren.

De locaties die hier zijn onderzocht liggen, uitzonderingen daargelaten, vaak afgelegen in het buitengebied. Dat geldt voor jacht- en binnenvaarthavens, en de kleine luchthavens, maar ook op grote havens en bedrijventerreinen zoals Moerdijk zijn in de avond en nacht weinig mensen aanwezig. Deze ligging in het buitengebied brengt met zich mee dat toezichts- en handhavende instanties er minder 'aanwezig' zijn dan in de stedelijke gebieden. Bovendien kan iemand zich, bijvoorbeeld op een jachthaven, in relatieve anonimiteit bewegen: zo worden overnachtingen niet altijd geregistreerd. Op een klein vliegveld kan iemand vrijwel zonder risico van controle van identiteitspapieren of bagage vanuit het Schengengebied Nederland binnenkomen of verlaten en ook wanneer het gaat om een persoon die van buiten die gebied naar ons land reist, is die controle niet altijd mogelijk wanneer die informatie in een laat stadium bij de Koninklijke Marechaussee binnenkomt. De anonimiteit van veel locaties wordt geïllustreerd door het feit dat in de haven van Moerdijk vermoedelijk gedurende een langere periode methamfetamine kon worden geproduceerd op een binnenvaartschip, zonder dat dit iemand was opgevallen. De geringe pakkans waar dit toe leidt kan, vanuit criminologisch perspectief, als een substantiële kwetsbaarheid worden beschouwd.

Daar staat tegenover dat de 'zijpaden' voor criminele netwerken ook bepaalde nadelen kennen. De smokkel van relatief kleine hoeveelheden drugs per zee- of binnenvaartschip is om allerlei redenen – snelheid, flexibiliteit, mogelijkheden om dit zonder medeweten van de schipper te doen – wellicht onaantrekkelijker dan met koeriers die per auto of vrachtwagen reizen. Smokkel van kleine hoeveelheden verdovende middelen

vanaf een klein vliegveld biedt weliswaar het voordeel van snelheid, maar of die opweegt tegen de pakkans is ongewis. Het ontbreekt aan vergelijkende studies naar de pakkans die gepaard gaat met verschillende smokkelmethoden. Wel heeft eerder onderzoek duidelijk gemaakt dat smokkelaars niet goed in staat zijn om de feitelijke pakkans juist in te schatten, en met name lijken te reageren op incidenten.⁹⁸ Als op een bepaalde route koeriers bijvoorbeeld vaker worden onderschept, wordt een alternatief gezocht.

Wanneer de smokkel via zeehavens in aanmerking wordt genomen, moeten we rekening houden met de normale goederenstromen waarop criminele organisaties meelifen. Moerdijk is als haven vooral gericht op het Verenigd Koninkrijk. Dit maakt ze aantrekkelijk voor de export van illegale goederen naar dat land, en voor mensensmokkel, maar niet direct voor de import vanuit Zuid-Amerika. De haven van Vlissingen biedt in dat opzicht meer mogelijkheden, aangezien deze zeeschepen van over de hele wereld ontvangt. Vervoer per spoor van Azië is (nog) relatief prijzig, wat inhoudt dat er voornamelijk hoogwaardige goederen, zoals elektronica, langs deze weg worden getransporteerd. Het versturen van relatief goedkope chemicaliën – ook al worden die niet geclassificeerd als wat ze werkelijk zijn – die normaliter per schip zouden worden verzonden, valt dus al snel op.

Tot slot mogen we niet vergeten dat ‘misdaadondernemers’ enerzijds opportunistisch te werk gaan en anderzijds afhankelijk zijn van netwerkcontacten. Het feit dat zij de jachthaven Hermenzeil als ontmoetingsplaats gebruikten, of kozen voor een binnenvaartschip om synthetische drugs te produceren was mogelijk even toevallig en afhankelijk van *criminally exploitable ties* als dat het bedrijf Party King in Best kon uitgroeien tot een criminele ontmoetingsplaats, of voor de locatiekeuze van een ander methamfetaminelaboratorium, dat in mei 2020 werd aangetroffen in een boerderij in het Gelderse Achter-Drempt.

De omvangrijke drugsindustrie in Zuid-Nederland en de verwevenheid tussen onderen bovenwereld die daaruit voortvloeit, bieden een extra gelegenheidsstructuur voor het ontwikkelen van criminele contacten. Hoewel de provincie Zeeland minder het imago heeft van een broeinest van ondermijning, wil dat niet zeggen dat het fenomeen zich daar niet voordoet. Hierbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat deze netwerkcontacten zich tevens uitstrekken tot andere delen van Nederland, het Belgisch-Nederlandse grensgebied, tot wereldwijd: het is niet zo dat Zuid-Nederlandse criminele netwerken voor hun activiteiten afhankelijk zijn van contacten in hun eigen geografische omgeving. Wel rekruteren ze het uitvoerend personeel, zoals degenen die de feitelijke smokkelactiviteiten verrichten, doorgaans in hun eigen sociale omgeving.⁹⁹ Kortom, het is te eenvoudig om bij het beoordelen van de kwetsbaarheid van specifieke locaties alleen naar de fysieke kenmerken van die plaatsen te kijken. Dit neemt niet weg dat we rekening moeten houden met de aantrekkelijke kanten die de Brabantse en Zeeuwse zeehavens, jacht- en binnenvaarthavens, kleine luchthavens en spoortermi-

98 H. van de Bunt, D. Kunst & D. Siegel (2003). *XTC over de grens*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

99 Zie bijvoorbeeld: T. Spapens (2012). *Netwerken op niveau*. Tilburg: Prismaprint.

nals voor criminele netwerken kunnen hebben, nu en in de voorzienbare toekomst, en daarop moeten anticiperen door het toezicht, de handhaving en de beveiliging op deze locaties op orde te brengen, alsmede te zorgen voor een goede informatiepositie en het optimaliseren van de integrale samenwerking.

Bijlage Overzicht van respondenten

1. Accountmanager Aanjaagteam Ondermijning voor het thema Zeehavens.
2. Boete Fraude Coördinator bij het team Externe Overheidssamenwerking van de Belastingdienst.
3. Gebiedsagent afdeling Zuidwest, Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid.
4. Operationeel specialist (zee)havens bij het Informatieknooppunt Dienst Regionale Operationele Samenwerking (IK-DROS) van de Dienst Regionale Informatieorganisatie (DRIO).
5. Operationeel Expert Team Water (Zeehaven Moerdijk) team havenpolitie Moerdijk.
6. Operationeel specialist en adviseur Raildomein binnen de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid.
7. Vertegenwoordiger van het Europese netwerk van politiediensten op en rond het spoor (RAILPOL).
8. Operationeel specialist bij het Team Nodale Oriëntatie van de Politie-Eenheid Zeeland-West-Brabant.
9. Rechercheur synthetische drugs van de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant.
10. Medewerker Ondermijning op Mainports (Airports) bij de Staf Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee.
11. Voormalig medewerker General Aviation Backoffice bij het Landelijk Tactisch Commando van de Koninklijke Marechaussee.
12. Senior operator General Aviation Center/Targeting Center Borders, Landelijk Tactisch Commando van de Koninklijke Marechaussee.
13. Medewerker Aanpak ondermijning recreatieve Jachthavens.
14. Medewerker cocaïne bij de Taskforce Brabant-Zeeland/ RIEC Zeeland-West-Brabant.
15. Medewerker team Water voor de jachthavens in het werkgebied van de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant.

Literatuurlijst

Baas, S. (2019). *Cocainesmokkel via de kleine zeehavens*. Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk).

Barkman, B. (2003, 7 februari), 'Penose op de pier'. *HP/De Tijd*.

Bas, J. (2017, 13 februari). Drugssmokkel via Breda Airport: controle op vliegveldjes onvoldoende. *BN/De Stem*.

Belastingdienst & Koninklijke BLN-Schuttevaer (2016). *Convenant Binnenvaart*.

Boerman, F., Grapendaal, M., Nieuwenhuis, F. & Stoffers, E. (2017). *Nationaal Dreigingsbeeld 2017 Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Landelijke eenheid, Dienst Landelijke Informatieorganisatie.

Breda International Airport (2019). *Reglement Cameratoezicht Privaat Terrein*. Versie 1.1 - 14 mei 2019.

Bunt, van de, H., Kunst, D. & Siegel, D. (2003). *XTC over de grens*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2019). *Goederenmonitor 2019. Sector Verkeer en Vervoer*.

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, 2020. *Barrièremodel Jachthavens*. Utrecht.

Council of Europe (ongedateerd). *About Pompidou Group*. Beschikbaar via: coe.int.

Council of Europe (ongedateerd). *Airports*. Beschikbaar via: coe.int.

De Middelmeer, F., Van Nimwegen, S., Ceulen, R., Gerbrands, S., Roevens, E., Spapens, T., Paoli, L. & Colman, C. (2018). *Illegale drugsmarkten in België en Nederland: Communiserende vaten?* Brussel: BELSPO.

Douane Belastingdienst (2018). Een scherp oog op illegale afvalstromen. *Douane in Zicht*, 2018/2.

Douane (2019). *Grensverleggend. Toekomstvisie voor het douanetoezicht: uitgangspunten, ontwikkelingen en resultaten*. Douane Nederland.

Dijkmans, M. (2016); *Haven in zicht. De jachthaven als criminele gelegenheidsstructuur?* Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk).

Europol (2017). *Serious and Organized Crime Threat Assessment. Crime in the age of technology*. Den Haag.

Europol (2018). *The abuse of general aviation in the EU. An overlooked vulnerability*. The Hague (EU Restricted).

Haar, ter, W. (2019, 29 mei). 'Recordaantal containers op Brabants water.' *Brabants Dagblad*.

Handelingen II, nummer 84, item 7, 23 mei 2018.

Huisman, S., Princen, M., Klerks, P. & Kop, N. (2016). *Handelen naar waarheid - Sterkte- en zwakte-analyse van de opsporing*. Apeldoorn: Politieacademie.

Inspectie Leefomgeving en Transport (2017). *Toezichtplan veilig Vervoer over Water*. Den Haag: ILT/ Scheepvaart.

Jansen, A (2019). Ons kent ons op een klein vliegveld. *Code Geel*, Editie 6, jaargang 3.

Jong, de, R. (2019). *Georganiseerde criminaliteit op de zeehavens van Delfzijl en Eemshaven?* Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk).

Kleemans, E. (2017). Situationele context en georganiseerde criminaliteit. In: C. Bijleveld & P. van der Laan. *Liber Amicorum Gerben Bruinsma* (pp. 201-208). Den Haag: Boom Criminologie.

Koch, H. (2018, 16 januari). Klein vliegveld biedt vrij spel aan drugs- en mensensmokkelaars, *Trouw*.

Kruisbergen, E., van de Bunt, H & Kleemans, E. (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. Den Haag: WODC, Onderzoek en beleid 306.

Laan, van der, F., Bakker, A., Bruijne, de, K., Jacobs, S., Landman, L. Rijken, T. & Zweers, W. (2016). *Het grenzeloze werkveld van de politie. Externe veiligheidsontwikkelingen en hun implicaties voor internationale samenwerking*. Den Haag: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations.

Lam, J., van der Wal, R. & Kop, N. (2018). *Sluipend gif. Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit*. Den Haag: Boom criminologie.

Landelijk Informatie en Expertise Centrum (2019). *Landelijk beeld van ondermijnende criminaliteit*. Den Haag: LIEC.

Madarie, R. & Kruisbergen, E. (2019). Transitcriminaliteit en logistieke knooppunten in Nederland. *Justitiële Verkenningen*, 45(5), 29-51.

Mehlbaum, S. & Spapens, T. (2017). *Enforcing the EU-WSR: Challenges of cross-border cooperation*. Project BlockWaste.

Mehlbaum, S., König, V. & Reijnders, M. (2019). *Ondermijningsbeeld haven- en industriegebied Moerdijk. Overkoepelende rapportage* (vertrouwelijk).

Meijer, R. (2019). *Zie je ze vliegen? Een verkennend kwalitatief onderzoek naar de kansen voor en interventiemogelijkheden tegen drugsmokkel in het proces van vliegen via de kleine luchthavens in Noord-Nederland*. Apeldoorn: Politieacademie (vertrouwelijk).

Metropolitan Police (ongedateerd). *Project Pegasus*. Beschikbaar via: met.police.uk.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport (2017). *Informatieblad Toezicht kleine luchtvaart 2017*.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018). *Digitale transportstrategie goederenvervoer*. Den Haag.

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2019). *Wat doet de inspectie SZW?* Publicatienummer 100. Den Haag: Inspectie SZW.

Nationale Politie (2017, 7 juli). 'Negen aanhoudingen voor smokkel Albanezen via vliegveld Teuge'. Persbericht.

Nationale politie (2019, 22 maart). Veel informatie verzameld tijdens start project Piggyback. Persbericht.

Nelen, J. & Kolthoff, E. (2017). *Georganiseerde criminaliteit en integriteit van rechtshandhavingenorganisaties*. Den Haag: WODC.

- Noordanus, P. (2020). *Een pact voor de rechtsstaat*. Den Haag.
- Nijland, G. (2018, 22 augustus). De nieuwe Chinese zijderoute leidt naar Tilburg. *BN/De Stem*.
- Omroep Gelderland* (2017, 30 januari). 'Vliegtuig met bijna twee miljoen euro aan heroïne landt op Teuge'.
- Omroep Zeeland* (2019, 2 december). 'Als ik een drugsmokkelaar zou zijn en ik moest kiezen zou ik ook voor Vlissingen gaan'.
- Port of Moerdijk (Ongedateerd). Slimme veiligheidsoplossingen in de haven met project passant. Beschikbaar via portofmoerdijk.nl.
- Projectgroep ondermijning (2009). *Over ondermijning. Een verkenning naar het fenomeen, de aanpak en mogelijke verbeteringen*. Tweede druk. Amsterdam: Politieregio Amsterdam-Amstelland.
- Publicatieblad van de Europese Unie (2004). *Verordening (EG) 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten*. Brussel, L129/6.
- Raad van State* (2020, 17 februari). Samenvatting advies publiekrechtelijke omvorming ProRail. Persbericht.
- Ree, de, H. (2020, 13 februari). Schipper drugsboot Moerdijk: 'Ik ben alles kwijt en zal mijn pensioen moeten uitstellen', *BN/De Stem*.
- Ree, de, H. (2020, 11 februari). 'Ik kon niet meer terug' zegt verdachte Cor B. over drugsboot Moerdijk. *BN/De Stem*.
- RIEC-LIEC (ongedateerd). *Ondermijningsbeelden*. Beschikbaar via: riec.nl.
- Rozenberg-van Lisdonk, J. (2017, 26 januari). KMar schakelt hulp burgers in. *KMar Magazine 01*.
- Rijksoverheid* (2019, 11 december). Meld Misdaad Anoniem-campagne tegen criminaliteit in haven Moerdijk. Persbericht.
- Schwab, K. (2019). *The Global Competitiveness Report 2019. Insight Report*. World Economic Forum.
- Sergi, A. (2020). *The Port-Crime Interface. A Report on Organised Crime and Corruption in Seaports*. Kindle Direct Publishing & Amazon Media.

Spapens, T. (2012). *Netwerken op niveau*. Tilburg: Prismaprint.

Spapens, T., Mehlbaum, S. & Neve, R. (2019). Preventing illicit waste exports from the Netherlands to China. In V. Mitsilegas, S. Hufnagel, A. Moiseienko, S. Yanan, & L. Mingxiang (red.), *Transnational crime: European and Chinese perspectives* (pp. 215-234). Londen: Routledge.

Staring, R., Bisschop, L., Roks, R. Brein, E. & Bunt, van de, H. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam: Erasmus Law School.

Sterkens, H. Dijkmans, M. & Hullemans, S. (2016). *Projectplan jachthavens*. Tilburg: Taskforce Brabant-Zeeland.

Struiksmā, N., Boxum, C., Hollenberg, S. & Woestenburg, N. (2020). *Onderwereld boven water? Apeldoorn: Politie en Wetenschap*.

Taskforce Brabant Zeeland (2017). *Programmaplan Maatschappelijke Weerbaarheid*. Tilburg: Taskforce Brabant-Zeeland/ Regionaal Informatie en Expertisecentrum Zeeland-West-Brabant.

Taskforce Brabant Zeeland (2018). *Toezicht en Handhaving in Recreatieve Jachthavens. Bevorderen van een effectieve en integrale overheid*. Tilburg: TFBZ.

Taskforce Brabant Zeeland. (2018). *Handelingsperspectief voor kleine luchthavens. Conclusies & Aanbevelingen*. Tilburg: TFBZ/ Programma Maatschappelijke Weerbaarheid.

Taskforce Brabant Zeeland (ongedateerd). *Projectplan 'Kwetsbaarheid kleine luchthavens voor terrorisme en ondermijnende criminaliteit op de kaart'*. (vertrouwelijk).

De Volkskrant (2006, 14 april). 'Paarlberg lid organisatie Holleeder'.

De Volkskrant (2016, 23 april). Nederlanders opgepakt in Engeland voor drugssmokkel met helikopter.

Vermeulen, I., Leest, van der, W. & Dirksen, V. (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland. Distributielijnen en doorvoermethoden*. Driebergen: Dienst Landelijke Informatieorganisatie.

Voskuil, K. (2018, 2 juli). 'Problemen Hermenzeil in Raamsdonk zijn topje van de ijsberg: 'witwassen via boot is kinderspel'', *Brabants dagblad*.

Voskuil, K. (2018, 15 september). 'Criminelen azen nog steeds op jachthaven Hermen-zeil', *Brabants Dagblad*.

Wagenmakers, J. (2019, 22 mei). We zijn echt klaar met die criminaliteit. *Halderbergse Bode*.

Waterrecreatie Advies BV (2015). *Actualisatie aantal recreatievaartuigen in Nederland 2005-2014*. Lelystad.

Wely, van, M. (2015, 7 april). Zorgen over smokkel van drugs via Zeeland: Burgemeesters kustgemeenten slaan alarm. *De Telegraaf*.

Leden Redactieraad Programma Politie & Wetenschap

Voorzitter	prof. em. dr. ir. J.B. Terpstra Radboud Universiteit Nijmegen
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
	Mr. drs. C. Loef Adviseur Gemeente Amsterdam
	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.politeenwetenschap.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. Römkens & L. Balogh, IVA Beleidsonderzoek en Advies, i.s.m. INTERVICT/Universiteit van Tilburg, 2008
22. ***Gebiedsscan criminaliteit en overlast. Een methodiekbeschrijving***
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 ordeverstoorders***
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. Nogaarde & W.A.J. van Oorschoot, 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. Jochims, 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, Regio-plan 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. Struiksma, C.N.J. de Vey Mestdagh & H.B. Winter, Pro Facto, Groningen/Kees de Vey Mestdagh, Groningen, 2012
44. ***Politie in de netwerksamenleving. De opbrengst van de politieke netwerkfunctie 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 onderkennen 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 politievorming***
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 daderkenmerken 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. Tijhof & M. Grotens, Bureau Beke, Arnhem, 2013
50. ***Recherchesamenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Knooppunten, knelpunten en kansen***
H. Nelen, M. Peters & M. Vanderhallen, Politieacademie, Apeldoorn/ Universiteit Maastricht, 2013
51. ***De operationele politiebriefing onderzocht. Een onderzoek naar de effectiviteit van de operationele politiebriefing***
A. Scholtens, J. Groenendaal & I. Helsloot, Crisislab, Renswoude 2013
- 51a. ***De operationele politiebriefing onderzocht (2). Een actie(vervolg)onderzoek 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/ VD-MMP, 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/DSPgroep, 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 dierenmishandelers***
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. Sijstra & 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, 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
106. **Onderwereld boven water? Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens**
N. Struiksma, C. Boxum, S.J. Hollenberg, N.O.M. Woestenburg, Pro Facto, Groningen 2020

- 107 ***Benutten van digitale sporen***
R. Zuurveen, W. Ph. Stol, Onderzoeksgroep Cybersafety. NHL Stenden en CyberScienceCenter 2020
- 108 ***Kansen en knelpunten binnen de financiële opsporing***
L.N. de Swart, G.P.J.M op 't Hoog, B.M.J Slot, A. Winkel. Ecorys 2021
- 109 ***Black box van gemeentelijke online monitoring. Een wankel fundament onder een stevige praktijk***
W. Bantema, S. Westers, M. Hoekstra, R. Herregodts, S. Munneke. NHL Stenden Hogeschool / Rijksuniversiteit Groningen, 2021

