

Vergaderjaar 2023–2024

24 077

Drugbeleid

29 911

Bestrijding georganiseerde criminaliteit

Nr. 540

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2024

RAND Europe heeft, in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum, het onderzoeksrapport naar drugsgerelateerde ambtelijke en niet-ambtelijke corruptiedreigingen op de luchthaven Schiphol en in de haven van Rotterdam opgesteld. Middels deze brief bied ik uw Kamer het onderzoeksrapport en de beleidsreactie aan.

Drugshandel is het grootste verdienmodel voor georganiseerde, ondermijnende criminaliteit. Een groot deel van de drugs die verhandeld wordt, wordt via onze grote zee- en luchthavens gesmokkeld. Om drugs succesvol door deze logistieke knooppunten te loodsen, is in veel gevallen hulp van binnenuit nodig. Het aanpakken van corruptie is daarom een belangrijk onderdeel van de aanpak van georganiseerde, ondermijnende criminaliteit. Naast een effectieve mix van maatregelen is er daarom ook doorlopend inzicht nodig in waar de grootste dreigingen zitten en waar we onze aanpak nog verder dienen te versterken. Om die reden en conform het verzoek van uw Kamer¹ is onderzoek gedaan naar de corruptiedreigingen in de haven van Rotterdam en op luchthaven Schiphol, met het oog op georganiseerde drugscriminaliteit. Met deze brief bied ik uw Kamer dit onderzoek en mijn reactie hierop aan.

Onderzoeksofzet

Het onderzoek «Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse Haven» is uitgevoerd door RAND Europe in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC). De aanpak is gebaseerd op de National Risk Assessments (NRA), zoals die zijn uitgevoerd voor witwassen en terrorismefinanciering. Hierbij wordt veel gebruik gemaakt van inzichten van praktijkexperts. Door middel van onder meer expertmeetings is inzicht verkregen in de belangrijkste corruptiedreigingen, de impact van die dreigingen en de kracht van de maatregelen die getroffen zijn om te voorkomen dat de dreigingen zich daadwerkelijk

¹ Kamerstukken II 2020/21, 31 934, nr. 41.

voordoelen. Het is belangrijk om hierbij op te merken dat het onderzoek zich dus niet heeft gericht op hoe vaak of waar corruptie zich voor heeft gedaan; er worden geen uitspraken gedaan over prevalentie. De onderzoekers hebben zowel de publieke als de private actoren die actief zijn op Schiphol en in de Rotterdamse haven (hierna ook: mainports) betrokken en bekeken.

Uitkomsten

Het onderzoek onderscheidt vijf vormen van corruptie: corruptie door financiële omkoping, door chantage, door geweld, via sociale en/of romantische relaties en onder druk van een subcultuur. Deze vormen van corruptie kunnen zich zowel bij publieke als bij private organisaties voordoen en op verschillende momenten in het logistieke proces.

Het onderzoek bevestigt, in lijn met eerder onderzoek, dat corruptiedreigingen op mainports vooral verbonden zijn aan financiële omkoping. Als corruptie plaatsvindt, is de *impact* hiervan het grootst wanneer betrokken medewerkers werkzaam zijn in de handavingsketen. Met impact wordt bijvoorbeeld bedoeld dat de objectieve veiligheid door de corruptie het meest afneemt, dat de rechtsorde het meest ondermijnd wordt of dat de reguliere economie het meest wordt aangetast. Uit het onderzoek volgt echter ook dat er bij publieke instanties al sprake is van veel beleid en maatregelen, gericht op het anticiperen, voorkomen en tegengaan van corruptie. De *weerbaarheid* van deze instanties wordt daardoor relatief hoog ingeschat.

Voor sommige private schakels in het logistieke proces kwalificeren de geraadpleegde experts ook corruptie onder druk van een subcultuur als een belangrijke dreiging. Op Schiphol gaat het om de zwijgcode in de bagagekelders, in de Rotterdamse haven gaat het om de wegkijkcultuur bij terminals. Dit heeft te maken met een combinatie van factoren, zoals zware werkomstandigheden, een gedeelde sociaal-culturele achtergrond, of dat werknemers in dienst zijn van een uitzendbureau en daarom minder binding voelen met waar ze werken.

Afgezet tegen de weerbaarheid zit de grootste kwetsbaarheid op Schiphol volgens de experts bij planners in sleutelposities en bij makelaars. Een makelaar is iemand die via zijn of haar netwerk mensen in bepaalde sectoren kan positioneren. In Rotterdam gaat het om de personen die werkzaam zijn in de logistieke verbindingen met het achterland.

De onderzoekers merken op dat voorzichtigheid geboden is bij het interpreteren van de rangschikking van de dreigingen, omdat in het onderzoek alleen de belangrijkste dreigingen kwantitatief zijn gescoord en deze scores ontlopen elkaar in veel gevallen weinig. Prevalentie, impact en weerbaarheid zijn niet in harde cijfers weer te geven en *expert judgement* heeft een subjectief element. Toch kunnen de uitkomsten belangrijke inbreng bieden voor het bijsturen en aanscherpen van maatregelen. Ze vormen immers een weergave van de professionele opinie van experts met verschillende achtergronden, die dagelijks werken op de mainports.

Beleid

De inzet van de mensen die voor de (lucht)haven werken zorgt ervoor dat de logistieke stromen goed kunnen lopen. Het belang van hun integriteit en weerbaarheid kon al niet onderschat worden, en is met het verhogen van de barrières tegen drugssmokkel alleen maar groter geworden. Criminelen hebben kennis of hulp van «binnenuit» nodig om drugs ons

land binnen te krijgen. Publieke en private partners spannen zich dus in om de weerbaarheid van hun medewerkers tegen corruptie zo hoog mogelijk te laten zijn. Dit met het oog op een veilige werkomgeving én om effectief te zijn in het tegengaan van drugssmokkel.

Zowel op Schiphol als in de Rotterdamse haven is er een intensieve publiek-private samenwerking, gefocust op de aanpak van georganiseerde drugssmokkel. Dit maakt onderdeel uit van de overkoepelende (inter)nationale aanpak van drugssmokkel via mainports, waarin ik sinds 2022 in een oplopende reeks jaarlijks ruim dertig miljoen euro extra investeert.² Met dit geld wordt een mix van maatregelen genomen, waarbij het tegengaan van corruptie en het verder vergroten van de weerbaarheid van personen en organisaties een belangrijke pijler is.

Het onderzoek gaat vrij uitgebreid in op de anti-corruptiemaatregelen die publiekelijk bekend zijn. Landelijke organisaties zoals de Douane hebben bijvoorbeeld maatregelen genomen zoals verbeterde screening en het verplicht stellen van een weerbaarheidstraining voor alle medewerkers. De knooppunten besteden in hun aanpak ook aandacht aan het tegengaan van corruptie. Ik wijs in dit verband op de websites www.rotterdamsehavenveiligehaven.nl en www.sterkeluchthaven.nl, die volledig gericht zijn op weerbaarheid van personeel. Ze zijn verbonden aan weerbaarheidsprojecten, zoals de Rotterdamse trainingscontainer voor havenmedewerkers en de opleiding tot ondermijningsexpert aan (publieke en private) pashouders op Schiphol. Bovendien worden er ook maatregelen genomen waarover niet open wordt gecommuniceerd, om criminelen niet onnodig van relevante kennis te voorzien. Daarnaast bespreken de betrokken (publieke en private) partners of, en zo ja welke, extra maatregelen er nodig zijn naar aanleiding van dit onderzoek en waar extra aandacht naar uit dient te gaan.

Weerbaarheid is ook een belangrijk onderwerp in de maatregelen die we op internationaal niveau nemen. Zo is vanuit mijn ministerie het initiatief genomen tot samenwerking met de World Shipping Council (WSC). Politie- en Douanediens en ministeries vanuit verschillende landen hebben vorige maand gesproken met een hoge afvaardiging van de WSC, waarbij ze hebben uitgewisseld welke kwetsbaarheden in het logistieke proces ze zien. Er is wederzijds commitment uitgesproken om deze kwetsbaarheden aan te pakken, onder meer op het gebied van corruptie. De vijf belangrijkste rederijen die varen tussen Zuid-Amerika en Rotterdam en Antwerpen hebben zich vorig jaar al verbonden aan gezamenlijke inspanningen.³

Ook bij het treffen van *andere* maatregelen tegen drugssmokkel is het relevant steeds te beoordelen wat de gevolgen zijn voor medewerkers. Sommige maatregelen kunnen medewerkers minder kwetsbaar maken. Zo wordt per 31 maart a.s. in de Rotterdamse haven de Vertrouwensketen ingevoerd voor schepen uit Latijns-Amerika, waarbij niet meer met containerpincodes wordt gewerkt, maar met autorisaties binnen een gesloten systeem.⁴ Het (proberen te) corrumperen van medewerkers die voorheen op de hoogte waren van de pincodes heeft dan geen zin meer, omdat een pincode geen waarde meer heeft. Andere maatregelen kunnen effectief zijn in de aanpak, maar kunnen ook leiden tot een grotere kwetsbaarheid van medewerkers. Een betere afsluiting van terreinen kan

² Kamerstukken II 2022/23, 24 077, nr. 504. Via de loonprijsbijstelling die sinds 2023 wordt toegekend komt het bedrag ruim boven de 30 miljoen euro uit.

³ Nederland en België sluiten pact met rederijen tegen drugssmokkel | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl

⁴ Zie www.vertrouwensketen.nl

er bijvoorbeeld toe leiden dat hulp van binnenuit nog belangrijker wordt. Het gesprek over verwachte (neven)effecten en hoe ongewenste effecten tegen te gaan wordt doorlopend gevoerd op lokaal en nationaal niveau. Dit rapport zal in deze gesprekken betrokken worden.

Tot slot

Het onderzoek naar drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven geeft extra inzicht in corruptiedreigingen en weerbaarheid bij de verschillende actoren die een rol spelen in het logistieke proces. Het helpt ons om in de aanpak bij te sturen of nieuwe accenten te leggen. Die kansen laten we niet liggen. Ik dank de onderzoekers dan ook voor hun uitgebreide rapport.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius