



Drugsgerelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Een analyse van corruptiedreigingen, impact en beleidsinstrumenten op basis van de methodologie voor National Risk Assessment

Emma Zürcher, Mafalda Pardal, Iris Leussink en Stijn Hoorens

For more information on this publication, visit www.rand.org/t/RAA2870-1

About RAND Europe

RAND Europe is a not-for-profit research organisation that helps improve policy and decision making through research and analysis. To learn more about RAND Europe, visit www.randeurope.org.

Research Integrity

Our mission to help improve policy and decision making through research and analysis is enabled through our core values of quality and objectivity and our unwavering commitment to the highest level of integrity and ethical behaviour. To help ensure our research and analysis are rigorous, objective, and nonpartisan, we subject our research publications to a robust and exacting quality-assurance process; avoid both the appearance and reality of financial and other conflicts of interest through staff training, project screening, and a policy of mandatory disclosure; and pursue transparency in our research engagements through our commitment to the open publication of our research findings and recommendations, disclosure of the source of funding of published research, and policies to ensure intellectual independence. For more information, visit www.rand.org/about/principles.

RAND's publications do not necessarily reflect the opinions of its research clients and sponsors.

Published by the RAND Corporation, Santa Monica, Calif., and Cambridge, UK

© 2024 RAND Corporation

RAND® is a registered trademark.

Cover: Adobe Stock

Limited Print and Electronic Distribution Rights

This publication and trademark(s) contained herein are protected by law. This representation of RAND intellectual property is provided for noncommercial use only. Unauthorised posting of this publication online is prohibited; linking directly to its webpage on rand.org is encouraged. Permission is required from RAND to reproduce, or reuse in another form, any of its research products for commercial purposes. For information on reprint and reuse permissions, please visit www.rand.org/pubs/permissions.

Voorwoord

Dit rapport presenteert de bevindingen van een onderzoek, uitgevoerd in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC), naar drugsgelateerde ambtelijke en niet-ambtelijke corruptiedreigingen op de luchthaven Schiphol en in de haven van Rotterdam.

De bevindingen bieden inzicht in de kenmerken van de mainports die deze kwetsbaar kunnen maken voor corruptie, de grootste risico's voor de mainports, de potentiële impact van deze risico's en het bestaande beleid om corruptie te voorkomen en te tegen te gaan, evenals potentiële risico's die in de toekomst actueel kunnen worden en beleidsinstrumenten die deze toekomstige risico's zouden kunnen beperken. Daarnaast beoogde het onderzoek te toetsen of de methodiek van nationale risicobeoordeling (NRA) een zinvolle bijdrage kan leveren aan het in kaart brengen van mogelijke corruptiedreigingen bij de twee grootste mainports van het land.

Het rapport is met name interessant voor beleidsmakers op het gebied van georganiseerde criminaliteit, medewerkers van THOR-organisaties (betrokken bij toezicht, handhaving, opsporing en regelgeving) of bedrijven en organisaties die actief zijn in de haven van Rotterdam of op de luchthaven Schiphol.

RAND Europe is een onafhankelijk not-for-profitonderzoeksbureau voor beleidsanalyse met als doel beleid en besluitvorming te verbeteren. Dit rapport heeft peerreview ondergaan, in overeenstemming met RAND's standaarden voor kwalitatief hoogstaand onderzoek. De auteurs dragen de verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit rapport. Voor meer informatie over dit rapport of over RAND Europe kunt u contact opnemen met Stijn Hoorens (hoorens@randeurope.org).

RAND Europe	RAND Europe	RAND Europe
Aert van Nesstraat 45	Rue de la Loi 82, bus 3	Eastbrook House, Shaftesbury Road
3012 CA Rotterdam	1040 Brussel	CB2 8BF Cambridge
Nederland	België	Verenigd Koninkrijk

Samenvatting

RAND Europe heeft in 2022 van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC), op verzoek van het Ministerie van Justitie en Veiligheid, de opdracht gekregen om een onderzoek uit te voeren naar drugsgerelateerde ambtelijke en niet-ambtelijke corruptiedreigingen op de luchthaven Schiphol en in de haven van Rotterdam.

In de afgelopen jaren is de aandacht voor het risico van corruptie in de Rotterdamse haven en op de luchthaven van Schiphol toegenomen, met name door berichtgeving over corruptiezaken in deze mainports. Hoewel het bewustzijn van dit probleem heeft geresulteerd in investeringen in de aanpak van corruptie, blijft dit een uiterst complex probleem dat lastig in kaart te brengen is en een integrale aanpak vergt. Gezien de recente aandacht voor corruptie in de havens van Rotterdam en Schiphol, en de zorg dat er geen totaalbeeld bestaat van corruptierisico's en van beschikbare beleidsmiddelen om deze dreiging tegen te gaan, verzocht de Tweede Kamer de regering om een nieuw en onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek op te zetten naar de mogelijke kwetsbaarheden in het integriteitsbeleid van organisaties betrokken bij toezicht, handhaving, opsporing en regelgeving/vergunningverlening (THOR) in de twee mainports.¹

Aangezien eerdere pogingen om met behulp van analyse van rechtspraakdossiers en interviews zicht te krijgen op de kwetsbaarheden van THOR-organisaties voor beïnvloeding door de georganiseerde criminaliteit niet succesvol zijn gebleken, biedt de methodiek gebaseerd op *expert judgement* mogelijk perspectief. Daarom is een methodologie toegepast die is gebaseerd op de methodiek voor nationale risicobeoordelingen of *National Risk Assessment* (NRA). Hierbij wordt een gestructureerd proces doorlopen met een groep deskundigen met als doel kwetsbaarheden en dreigingen inzichtelijk te maken, zonder dat daarbij de nadruk ligt op individuele casussen.

Ten eerste beoogde deze studie door de toepassing van genoemde methodiek de volgende doelstellingen te bereiken: a) het contextualiseren van potentiële kenmerken van de mainports die deze kwetsbaar kunnen maken voor corruptie; b) het identificeren van de grootste risico's voor elke haven; c) het inschatten van de potentiële impact van deze risico's en het ontwikkelen van beleid om corruptie te voorkomen en tegen te gaan en e) de identificatie van potentiële risico's die in de toekomst actueel kunnen worden en het onderzoeken van beleidsinstrumenten om deze toekomstige risico's te beperken. Daarnaast beoogde het onderzoek te toetsen of de methodiek een zinvolle bijdrage kan leveren aan het in kaart brengen van mogelijke corruptiedreigingen bij de twee grootste mainports van het land.

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

Dit onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op corruptie in de context van drugsgerelateerde criminaliteit. Daarnaast is corruptie als volgt gedefinieerd: ‘misbruik [...] van toegekende bevoegdheden of macht voor persoonlijk gewin’.

Onderzoeksopzet

De aanpak voor dit onderzoek is gebaseerd op National Risk Assessments (NRA's), zoals die zijn uitgevoerd voor witwassen en terrorismefinanciering. De methodiek leunt sterk op inzichten van experts uit de praktijk in combinatie met aanvullende secundaire gegevensbronnen. De onderzoeksopzet bevat vier fasen: gericht literatuuronderzoek, interviews met deskundigen, een online enquête en een reeks expertmeetings.

In de eerste fase heeft het onderzoeksteam de beschikbare academische en grijze literatuur bestudeerd ten behoeve van de contextanalyse en het opstellen van een eerste longlist met corruptiedreigingen. Daarnaast is een aantal deskundigen op het gebied van corruptie binnen de mainports geïnterviewd om inzichten te verzamelen die (nog) niet in beschikbare (wetenschappelijke) publicaties zijn verschenen.

De longlists met corruptiedreigingen zijn vervolgens in een online enquête voorgelegd aan experts om inzichten te bieden in de (on)bekendheid van deze corruptiedreigingen en om de lijst uit te breiden met nog ontbrekende dreigingen. Daarna zijn de deelnemers uitgenodigd voor drie expertmeetings per mainport om de corruptiedreigingen te rangschikken, te beoordelen en te bespreken met als doel deze te prioriteren op basis van hun aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie. Deelnemers werd ook gevraagd om aan de hand van verschillende criteria de potentiële impact van deze dreigingen in te schatten. En ten slotte is het beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van corruptie binnen de mainports geïnterviewd en is beoordeeld in welke mate deze maatregelen de weerbaarheid tegen verschillende dreigingen versterken.

Wat maakt de Nederlandse mainports kwetsbaar voor corruptie?

Het onderzoek heeft geleid tot een overzicht van de belangrijkste contextuele factoren van de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol, die deze mainports kwetsbaar maken voor corruptie in de context van drugsgerelateerde criminaliteit.

Een omvangrijke goederenstroom met extra kwetsbare sectoren

Meerdere organisatorische factoren kunnen de Rotterdamse haven en Schiphol kwetsbaar maken voor corruptie. Zo wees eerder onderzoek uit dat de hoogontwikkelde beveiliging van de mainports ervoor zorgt dat criminelen vaker de legitieme economie systematisch proberen te infiltreren. Daarnaast blijkt de sterke automatisering van logistieke processen ertoe te leiden dat drugscriminelen vaker de nadruk leggen op het verkrijgen van toegang tot informatiesystemen die worden gebruikt bij de afhandeling van goederen. In het geval van Schiphol is de beveiliging voornamelijk gericht op personen en goederen die de luchthaven betreden, en zijn de controles van goederen en personen die het terrein van Schiphol verlaten minder uitgebreid.

Ook blijkt de controle bij sommige vrachtstromen vanwege de aard van de producten logistiek ingewikkeld. Dit is zeker het geval bij vrachtstromen van fruit, bloemen of vis/vlees, doordat deze vanwege de aard van de producten zo efficiënt en snel mogelijk afgehandeld moeten worden. De goederenstroom is bovendien erg omvangrijk waardoor het niet mogelijk is om alle zendingen aan een fysieke controle te onderwerpen. Daarom werkt de douane op basis van risicogericht toezicht en worden die zendingen gecontroleerd die op basis van beschikbare informatie een risico vormen.

Het controleren van deze goederen is om dezelfde redenen ook ingewikkeld in de haven van Rotterdam. De bevoegde instanties kunnen vanwege de omvang van de goederenoverslag onmogelijk alle inkomende goederen controleren en maken daarom gebruik van verschillende methoden om risicovrachten te identificeren. Hoewel dit identificatie- en controleproces sterk geautomatiseerd is, zijn er verschillende maatregelen genomen om de kwetsbaarheid hiervan te verminderen.

Enorme terreinen met uitstekende logistieke en digitale infrastructuur

Dankzij de hoogwaardige fysieke, digitale en kennisinfrastructuur in Nederland zijn de mainports een belangrijk knooppunt in de mondiale economie en functioneren zij als toegangspoort tot de Europese markt. Schiphol is één van Europa's grootste luchthavens en de haven van Rotterdam is op zijn beurt de grootste container- en bulkhaven van Europa. De geavanceerde faciliteiten maken de Nederlandse mainports echter ook tot een aantrekkelijk doelwit voor de georganiseerde misdaad en daarmee gevoelig voor corruptie. De mainports zijn daardoor ook vatbaar voor de handel van illegale middelen en goederen als drugs. Een deel van deze waren is bedoeld voor de binnenlandse markt, maar het overgrote deel van de drugs lijkt via weg, water of spoorlijnverbindingen naar het Europese achterland te worden gesmokkeld, wat relatief gemakkelijk is dankzij de Schengenovereenkomst en de Europese douanewetgeving.

Daarnaast heeft het economische belang van deze mainports ertoe geleid dat veel bedrijven zich hebben gevestigd in en rond de terreinen van de Schiphol en de haven van Rotterdam. Bovendien was in het verleden soms onduidelijk hoeveel bedrijven zich precies op Schiphol gevestigd hadden en wat de betrouwbaarheid van deze bedrijven was. Op dit moment lopen er meerdere initiatieven om hier beter inzicht in te krijgen. De enorme omvang van het Rotterdamse haventerrein maakt dit gebied bovendien moeilijk te beveiligen. Ook de aanwezigheid van vele private bedrijven, alsmede de nabijheid van de stad en de uitstekende logistieke verbindingen met het Europese achterland, vergroten de kwetsbaarheid van de haven voor criminele activiteiten.

De omstandigheden op de werkvloer maken de mainports extra kwetsbaar voor corruptie

De Rotterdamse haven en Schiphol onderscheiden zich ook door enkele sociaal-culturele kenmerken die de mainports extra kwetsbaar kunnen maken voor corruptie. Dit betreft onder andere de cultuur op de werkvloer, zoals de mate van vertrouwen in de leiding, de mate van aanwezigheid van sociale controle en de werkdruk, maar ook het sociaal kapitaal van werknemers en de mate van autonomie en mobiliteit die werknemers ervaren.

Op Schiphol blijkt de combinatie van zware werkomstandigheden en een gedeelde sociaal-culturele achtergrond van de werknemers een belangrijke risicofactor. Onderzoek liet zien dat er zo soms een moeilijk doordringbare cultuur heerst, waar de bereidheid om onregelmatigheden of strafbare feiten te melden laag

is. Verder kan ook de inzet van uitzendkrachten voor kwetsbaarheden zorgen, aangezien de kans bestaat dat zij zich minder verbonden voelen met het bedrijf en daardoor vatbaarder zijn voor criminele infiltratie.

Daarnaast zijn er aanwijzingen dat de automatisering van het havenwerk in Rotterdam invloed heeft gehad op de traditioneel sterke sociale controle die in de haven werd gemeten. Deze sociale controle is volgens onderzoek veelal verdwenen op de grote, drukke en vaak onoverzichtelijke terreinen van de haven. Aan de andere kant kan de sociale druk op de werkvloer het risico op corruptie juist vergroten, doordat er terughoudendheid ontstaat om als klokkenluider te fungeren vanwege de angst voor sociale repercussies. Tot slot kan het personeelsbeleid invloed uitoefenen op de kwetsbaarheid van bepaalde beroepen voor corruptie. Zo kan de door werknemers ervaren afstand tussen management en uitvoerend personeel in de haven bijdragen aan algemene onvrede over het werk.

Drugsgelateerde corruptie in de mainports is niet los te zien van de dynamiek van internationale drugshandel

Belangrijk om te benoemen is dat de problematiek rond drugsgelateerde corruptie in de mainports niet losstaat van de dynamiek van internationale drugsmarkten en het vestigingsklimaat van Nederland voor de georganiseerde misdaad. Hoewel criminelen mede actief zijn in Nederland vanwege de uitstekende voorzieningen en logistieke infrastructuur, zijn ze niet noodzakelijk gebonden aan specifieke mainports. Bij het opwerpen van barrières tegen criminele activiteiten kunnen dan ook zogenoemde verplaatsingseffecten of waterbedeffecten optreden, waarbij criminele activiteiten zich verplaatsen naar locaties met minder afweermechanismen. Zo zijn er aanwijzingen dat door strengere controle in Rotterdam de import van drugs zich verplaatst van Rotterdam naar andere havens in binnen- of buitenland.

Bevindingen voor de luchthaven Schiphol

De corruptiedreigingen met de grootste potentiële impact volgens experts

Op basis van literatuuronderzoek en interviews zijn vijf corrumperende mechanismen geïdentificeerd: 1) corruptie door financiële omkoping, 2) corruptie door chantage, 3) corruptie door geweld, 4) corruptie via sociale en/of romantische relaties en 5) corruptie onder druk van een subcultuur. Deze mechanismen zijn vervolgens gerelateerd aan de verschillende mainportsectoren of schakels in de logistieke keten. Onder mainportsectoren verstaan we een geografisch gebied of een schakel in de logistieke keten waar activiteiten plaatsvinden die bijdragen aan de economische functie van de mainport, zoals de rechtshandhavingketen of de private beveiligingssector.

Door deze twee elementen – de modi operandi en de mainportsectoren – aan elkaar te koppelen, kon een eerste lijst met corruptiedreigingen opgesteld worden. De dreigingen op deze lijst zijn vervolgens met ervaringsdeskundigen besproken en geprioriteerd, waarna een inschatting is gemaakt van de potentiële impact van de grootste dreigingen aan de hand van zeven gewogen impactcriteria.² Drugsgelateerde corruptie kan bijvoorbeeld gevolgen hebben voor de veiligheid op de luchthaven, de productiviteit van de

² De zeven geselecteerde impactcriteria zijn: vermindering objectieve veiligheid, vermindering subjectieve veiligheid, ondermijning gezag en rechtsorde, directe aantasting reguliere economie, aantasting (inter)nationale reputatie Nederland en mainport, ontregeling sociaal-maatschappelijke orde, en verminderde productiviteit mainport.

luchthaven of de internationale reputatie van Nederland. Dit resulteerde in een rangschikking van dreigingen met de grootste potentiële impact. Met uitzondering van corruptie door financiële omkoping in de rechtshandavingsketen, waarvan de impact als het grootst wordt geschat, is er nauwelijks onderscheid tussen de impactscores van de overige corruptiedreigingen.

Tabel 0-1: Potentiële impactscores van de grootste corruptiedreigingen op Schiphol

Dreiging	Potentiële impactscore (1 – 4)
1. Rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping. Medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol, met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandavingsketen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.	3,3
2. Vrachtstroom eerste linie (snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	3,0
3. Planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid – corruptie door omkoping. Werknemers op sleutelposities die informatie kunnen verschaffen over kwetsbare plekken in de keten van het logistieke proces en daar invloed op kunnen uitoefenen door planningsbevoegdheid tegen betaling.	3,0
4. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders, onder groepsdruk wegstijven en daardoor hun meldingsplicht niet vervullen.	3,0
5. Corruptie door omkoping van een makelaar. Makelaar die invloed kan uitoefenen op de mensen die aansturen in de logistieke keten.	2,9
6. Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping. Werknemers in kwetsbare functies die de gelegenheid hebben om in de vliegtuigen te komen en die vatbaar zijn voor omkoping. Te denken valt aan bepaalde personen in de catering- en de schoonmaakbranche en personen die technisch onderhoud verrichten.	2,9
7. Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	2,9

De weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium

Vervolgens hebben we de deskundigen gevraagd het vermogen van de luchthaven in te schatten om op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, ze tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen met behulp van het gezamenlijke pakket van beleidsinstrumenten en maatregelen. Voor elk van de grootste dreigingen hebben de deelnemers een kwantitatieve inschatting gemaakt van de mate waarin het bestaande beleidsinstrumentarium de potentiële impact van de dreiging tegengaat. Experts zijn bij hun inschatting uitgegaan van de beleidsinstrumenten die op het moment van de bijeenkomst al (deels) waren ingevoerd.

Hoewel de weerbaarheidsinschattingen maar weinig uiteenlopen, laat de onderstaande tabel zien dat experts de weerbaarheid van Schiphol het grootst achten tegen de dreiging die binnen de invloedssfeer van de betrokken mainportautoriteiten en THOR-organisaties valt: rechtshandhavingketen – corruptie door omkoping. Daarentegen is de luchthaven in de beleving van de experts met name nog kwetsbaar voor corruptie van planners in sleutelposities en makelaars die invloed kunnen uitoefenen op mensen die aansturen in de logistieke keten.

Tabel 0-2: Weerbaarheidsscores van het totale pakket maatregelen op Schiphol ten aanzien van de grootste dreigingen

Dreiging	Weerbaarheids score (1 – 100)
1. Rechtshandhavingketen – corruptie door omkoping. Medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol, met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandhavingketen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.	67,9
2. Vrachtstroom eerste linie (snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	65,9
3. Planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid. Werknemers op sleutelposities die informatie kunnen verschaffen over kwetsbare plekken in de keten van het logistieke proces en daar invloed op kunnen uitoefenen door planningsbevoegdheid.	59,9
4. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders, onder groepsdruk wegstijven en daardoor hun meldingsplicht niet vervullen.	65,7
5. Corruptie door omkoping van een makelaar. Makelaar die invloed kan uitoefenen op mensen die aansturen in de logistieke keten.	51,1
6. Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping. Werknemers in kwetsbare functies die de gelegenheid hebben om in de vliegtuigen te komen en die vatbaar zijn voor omkoping. Te denken valt aan bepaalde personen in de catering- en de schoonmaakbranche en personen die technisch onderhoud verrichten.	66,0
7. Overige vrachtstroom eerste linie. Corruptie van personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	63,8

Bevindingen voor de haven van Rotterdam

De corruptiedreigingen met de grootste potentiële impact volgens experts

Ten aanzien van de haven van Rotterdam hebben de onderzoekers dezelfde vijf modi operandi gehanteerd als voor Schiphol en deze vervolgens aan verschillende mainportsectoren op de haven gekoppeld om zo tot een eerste lijst met corruptiedreigingen te komen. De dreigingen op deze lijst zijn vervolgens door de

ervaringsdeskundigen besproken en geprioriteerd, waarna de potentiële impact van de grootste dreigingen aan de hand van zeven gewogen impactcriteria is ingeschat. Net als voor Schiphol achtten de experts de impact van corruptie door financiële omkoping in de rechtshandavingsketen het grootst. De spreiding van de potentiële impactscores is aanmerkelijk groter dan bij Schiphol.

Tabel 0-3: Potentiële impactscores van de grootste corruptiedreigingen in de Rotterdamse haven

Dreiging	Potentiële impactscore (1 – 4)
1. Rechtshandavingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.	3,3
2. Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers die faciliteren in de modi operandi (M.O.). Bijvoorbeeld medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.	2,8
3. Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	2,7
4. Scheepsagent – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van de scheepsagent die geautoriseerd toegang tot de haven heeft of geeft tot het terrein (bijvoorbeeld aan betrokkenen die ondersteunende activiteiten uitvoeren, bemanning, etc.).	2,7
5. Logistieke keten terminals – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumpend gedrag te melden.	2,7
6. Maritieme dienstverlening – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven die geautoriseerd toegang hebben of geven tot het terrein, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, de scheepsagent, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.	2,6
7. Hoge autorisatie. Personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen.	2,6
8. Achterland transport – chantage. Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) onder wie zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	2,6
9. Achterland transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) onder wie zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	2,3

De weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium

Vervolgens hebben ook de ervaringsdeskundigen voor de haven van Rotterdam zich gericht op het vermogen van de haven om met behulp van het gezamenlijke pakket van beleidsinstrumenten en maatregelen op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, ze tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen. Voor ieder van de grootste dreigingen hebben de deelnemers aan de expertmeetings op dezelfde manier als bij Schiphol een kwantitatieve inschatting gemaakt van de mate waarin het bestaande beleidsinstrumentarium de potentiële impact van de dreiging tegengaat.

Zoals de onderstaande tabel laat zien, achtten experts de weerbaarheid van de Rotterdamse haven het grootst tegen de dreiging ‘Hoge autorisatie’ en, net zoals bij Schiphol, tegen de dreiging die binnen de invloedssfeer van de betrokken publieke instanties valt: ‘Rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping’. Daarentegen is de haven van Rotterdam in de beleving van de experts nog met name kwetsbaar voor corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven.

Tabel 0-4: Weerbaarheidsscores van het totale pakket maatregelen in de Rotterdamse haven ten aanzien van de grootste dreigingen

Dreiging	Weerbaarheidsscore (1 – 100)
1. Rechtshandavingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.	69,8
2. Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers die faciliteren in de M.O. Bijvoorbeeld medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.	64,0
3. Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	66,9
4. Scheepsagent – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van de scheepsagent die geautoriseerd toegang tot de haven heeft of geeft tot het terrein (bijvoorbeeld aan betrokkenen die ondersteunende activiteiten uitvoeren, bemanning, etc.).	62,9
5. Logistieke keten terminals – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden.	64,8
6. Maritieme dienstverlening – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven die geautoriseerd toegang hebben of geven tot het terrein, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, de scheepsagent, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.	65,6

Dreiging	Weerbaarheid-score (1 – 100)
7. Hoge autorisatie. Personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen.	72,9
8. Achterland transport – chantage. Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) onder wie zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	52,1
9. Achterland transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) onder wie zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	62,9

Deelnemers schatten de weerbaarheid van de Rotterdamse haven tegen corruptie door omkoping van personen in de rechtshandavingsketen en corruptie van personen die toegang hebben tot gevoelige gegevens relatief hoog in. De weerbaarheid van de haven tegen chantage en omkoping van personen die betrokken zijn bij het vervoer naar het achterland, werd daarentegen lager ingeschat.

Belangrijkste inzichten uit de studie

Voor beide mainports blijkt dat de experts vooral corruptiedreigingen door financiële omkoping als belangrijk beoordelen. Deze resultaten duiden op het relatieve belang van financiële prikkels bij het corrumperen van medewerkers in de logistieke keten en ondersteunende diensten ten behoeve van de internationale drugshandel via mainports, hetgeen belangrijke aanknopingspunten kan bieden voor beleidsinstrumenten. Deze bevindingen zijn consistent met overige onderzoeksresultaten op dit thema. Ook uit voorgaand onderzoek blijkt dat financiële omkoping van medewerkers van publieke instanties een van de meest impactvolle corruptiedreigingen is als het gaat om het faciliteren van drugsgelateerde criminaliteit. Uit de resultaten van onze expertsessies blijkt echter dat er op dit gebied voor beide mainports al veel beleid is ontwikkeld en dat reeds een groot aantal maatregelen is gericht op het voorkomen, beperken en terugdringen van omkoping. Dit verklaart waarschijnlijk de relatief hoge ingeschatte weerbaarheid van zowel Schiphol als de Rotterdamse haven tegen deze dreiging.

Ook werd voor beide mainports corruptie via wegstijgen of het faciliteren van corrumperend gedrag geselecteerd als een belangrijke dreiging. Op Schiphol gaat het met name om de mores van de werkvloer in de bagagekelders; een zwijgcode, die zo nodig met harde hand (pesten, intimidatie en geweld) wordt gehandhaafd. In de haven van Rotterdam speelt dit mechanisme door de gehele logistieke keten van met name de containerterminals. Het gaat bij deze dreiging niet zozeer om actieve deelname aan corrupte activiteiten, maar om de beperkte bereidheid om anderen op dergelijk gedrag aan te spreken en/of dit te rapporteren. Uit de resultaten van deze expertmeetings blijkt dat een dergelijke wegstijgcultuur als een belangrijk mechanisme wordt gezien in de context van drugsgelateerde corruptie. Binnen deze subculturen

kunnen relatief eenvoudig integriteitsschendingen plaatsvinden, omdat overige medewerkers die hiervan getuige zijn, zich conformeren aan de zwijgcode en daarmee niet voldoen aan een meldingsplicht.

In de beleving van de experts is de luchthaven Schiphol nog met name kwetsbaar voor corruptie bij planners in sleutelposities en makelaars. In de haven van Rotterdam werd de weerbaarheid het laagst ingeschat ten aanzien van chantage en financiële omkoping in de logistieke verbindingen met het achterland. Dat de mainports het meest kwetsbaar worden gezien ten aanzien van deze dreigingen is wellicht niet verwonderlijk, aangezien deze (deels) buiten de invloedssfeer van de betrokken mainportautoriteiten vallen en die er daardoor minder grip op hebben. Het blijft echter een belangrijke bevinding die wellicht gebruikt zou kunnen worden om te bepalen op welke terreinen meer focus nodig is en waar toekomstig beleid zich op zou kunnen richten indien verder onderzoek naar deze factoren tot dezelfde conclusies komt.

In algemene zin adviseren wij echter om voorzichtig te zijn bij het interpreteren van de rangschikking van de dreigingen. Naar onze mening geven de kwantitatieve beoordelingen en de daaropvolgende rangschikking vooral aan dat een aantal kwesties van bijzonder belang zijn voor de expertgroep. De gemiddeld gewogen impactscores lagen zowel voor de luchthaven van Schiphol als de haven van Rotterdam relatief dicht bij elkaar. Hetzelfde geldt in zekere mate voor de inschatting van de weerbaarheid van het beleidsinstrumentarium: ook hier lagen, zoals reeds opgemerkt, de scores voor beide mainports dicht bij elkaar. Dit zou een afspiegeling kunnen zijn van het geringe onderscheid tussen de daadwerkelijke corruptiedreigingen, maar kan ook een reflectie zijn van de toepassing van de methode en de daarmee gepaard gaande beperkingen van *expert judgement*.

Reflectie op de methode

Dit onderzoek is voornamelijk gebaseerd op de consultatie van deskundigen, aangevuld met literatuuronderzoek en interviews. Het raadplegen en integreren van de standpunten van experts met directe kennis van de mainports kan unieke inzichten verschaffen met betrekking tot de onderzoeksvragen. Deze methode heeft daarentegen ook een aantal beperkingen die moeten worden belicht.

Ten eerste is het proces van expertconsultatie uitgevoerd met een redelijk beperkte groep van acht tot twintig deskundigen die betrokken waren bij het voorkomen en bestrijden van corruptie binnen de mainports, hetgeen gepaard kan gaan met potentiële blinde vlekken. Ten tweede zijn er bepaalde beperkingen met betrekking tot de manier waarop de NRA-methode in dit onderzoek is toegepast. Zo hebben we moeten constateren dat de kwantitatieve scores die werden gegeven tijdens de consultaties, werden beïnvloed door de manier waarop de corruptiedreigingen of de impactcriteria werden beschreven. Daarnaast waren de consultatieactiviteiten niet altijd even gemakkelijk toe te passen op de manier waarop de deelnemers tegen de desbetreffende kwesties aankeken. Zo is volgens de procedure de identificatie van de belangrijkste corruptierisico's gebaseerd op het opsommen, rangschikken en beoordelen van individuele risico's, terwijl de deelnemers opmerkten dat in werkelijkheid vaak constructies van verschillende corruptierisico's een rol spelen.

Een andere factor heeft betrekking op de beleidsinstrumenten. Ten eerste was het moeilijk om een volledige lijst van beleidsinstrumenten op te stellen, omdat informatie niet volledig openbaar wordt gemaakt. Ook hebben de deelnemers hun zorgen geuit over het feit dat de lijsten met beleidsinstrumenten enkel 'externe' instrumenten bevatten die specifiek gericht zijn op corruptie en dus de dagelijkse rol en taken van de

betrokken organisaties buiten de analyse laten. Vanwege het strategische niveau waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden, werd het niet praktisch geacht om alle maatregelen op organisatieniveau te verzamelen.

Buiten deze benoemde beperkingen vormt de methodologie wel een waardevolle, gestructureerde manier om met behulp van *expert judgement* een risico-identificatie en -analyse uit te voeren. Daarnaast voorziet de methode in effectieve triggers voor ervaringsdeskundigen om op constructieve wijze hun mening met de groep te delen. Hierdoor kan de NRA-methodologie worden gezien als een nuttig instrument om risico's en beleidsinstrumenten in kaart te brengen en te prioriteren.

Inhoud

Voorwoord.....	ii
Samenvatting	iii
Inhoud.....	xiv
Figuren	xvii
Tabellen.....	xviii
Kaders.....	xx
Afkortingen.....	xxi
Dankwoord.....	xxiii
1. Inleiding en achtergrond.....	1
Doelstelling, onderzoeksvragen en afbakening.....	2
Wat is corruptie en hoe definiëren we het?	5
Wat weten we over de risicofactoren voor corruptie?	6
Beleidscontext en belanghebbenden	7
2. Methodologie	10
Literatuuronderzoek.....	11
Interviews met deskundigen	12
FANO-enquête	12
Expertmeetings	16
Risico-identificatie	20
Risicoanalyse.....	20
Impactanalyse	20
Scoren dreigingen op potentiële impact.....	21
Analyse beleidsinstrumentarium	21
Scoren individuele beleidsinstrumenten.....	22

Beperkingen van de (toepassing van de) methodiek.....	23
3. Contextkenmerken die de twee mainports aantrekkelijk of juist onaantrekkelijk maken voor corruptie	25
Economische en politieke kenmerken.....	25
Geografische kenmerken	29
Organisatorische kenmerken	31
Sociaal-culturele kenmerken.....	36
Criminologische kenmerken.....	38
In conclusie.....	43
4. Bevindingen voor Schiphol	44
Identificatie van grootste corruptiedreigingen.....	47
Risico-identificatie en risicoanalyse.....	50
Impactanalyse	62
Analyse beleidsinstrumentarium	71
Discussie toekomstbeeld beleidsinstrumenten en dreigingen	78
Grootste corruptierisico's Schiphol.....	79
5. Bevindingen voor de haven van Rotterdam	83
Identificatie van grootste corruptiedreigingen.....	83
Risico-identificatie en risicoanalyse.....	85
Impactanalyse	101
Analyse beleidsinstrumentarium	108
Discussie toekomstbeeld beleidsinstrumenten en dreigingen	116
Grootste corruptierisico's Rotterdamse haven.....	119
6. Conclusies en discussie	122
Belangrijkste inzichten uit de studie	122
Reflecties op de aanpak en beperkingen van de toegepaste methodologie.....	127
Slotoverwegingen	130
7. Bronnen	132
Bijlage A: FANO survey Schiphol.....	143
Bijlage B: FANO survey Rotterdam	147
Bijlage C: Beleidsinstrumentarium Schiphol	150

Bijlage D: Beleidsinstrumentarium haven Rotterdam	163
Bijlage E: Gevoeligheidsanalyse	177

Figuren

Figuur 1: Het raamwerk voor risicobeheer in ISO 31000 en de drie eerste stappen die zijn uitgelicht voor dit onderzoek	11
Figuur 2: Aantal dreigingen per corrumperend mechanisme waarvan voor Schiphol ten minste één expert aangaf bekend te zijn met feitelijke cases.....	48
Figuur 3: Gemiddelde percentage deelnemers dat per sector voor Schiphol zegt bekend te zijn met feitelijke cases	49
Figuur 4: Gemiddelde score prioriteren shortlist dreigingen Schiphol.....	61
Figuur 5: Resultaten eerste multicriteria-analyse potentiële impact	66
Figuur 6: Impactcriterium ‘aantasting internationale reputatie Nederland en de mainport’ gerelateerd aan de dreiging ‘Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers’	67
Figuur 7: Impactcriterium ‘aantasting internationale reputatie Nederland en de mainport’ gerelateerd aan de dreiging ‘Overige vrachtstroom eerste linie’	67
Figuur 8: Resultaten tweede MCA potentiële impact.....	71
Figuur 9: Potentiële Impact afgezet tegen weerbaarheid voor de zeven grootste corruptiedreigingen	80
Figuur 10: Vergroting Figuur 9 – Potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de zeven grootste corruptiedreigingen	81
Figuur 11: Aantal dreigingen per corrumperend mechanisme waarvan voor Rotterdam ten minste één expert aangaf bekend te zijn met feitelijke cases.....	83
Figuur 12: Gemiddelde percentage deelnemers dat per mainportsector voor Rotterdam zegt bekend te zijn met feitelijke cases	84
Figuur 13: Gemiddelde score prioriteren shortlist dreigingen	100
Figuur 14: Resultaten eerste multicriteria-analyse	106
Figuur 15: Resultaten tweede multicriteria-analyse	108
Figuur 16: Potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de negen grootste corruptiedreigingen...	119
Figuur 17: Uitvergroting figuur 16 – potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de negen grootste corruptiedreigingen	120

Tabellen

Tabel 1: Onderzoeksvragen	4
Tabel 2: Aantal deelnemers FANO-survey Schiphol.....	14
Tabel 3: Organisaties die vanuit Schiphol hebben deelgenomen aan de survey	14
Tabel 4: Aantal deelnemers FANO-survey Rotterdam.....	15
Tabel 5: Organisaties die vanuit Rotterdam hebben deelgenomen aan de survey	15
Tabel 6: Aantal deelnemers per expertmeeting Schiphol.....	17
Tabel 7: Lijst van uitgenodigde en deelnemende organisaties Schiphol.....	18
Tabel 8: Aantal deelnemers per expertmeeting Rotterdam.....	19
Tabel 9: Lijst van uitgenodigde en deelnemende organisaties Rotterdam.....	19
Tabel 10: Geïdentificeerde mainportsectoren voor Schiphol.....	45
Tabel 11: Geïdentificeerde mainportsectoren voor de haven van Rotterdam.....	45
Tabel 12: Voorbeeld corruptiedreigingen per mainportsector	46
Tabel 13: Longlist corruptiedreigingen Schiphol na afloop van de eerste expertmeeting	50
Tabel 14: Shortlist grootste corruptiedreigingen na afloop van de tweede expertmeeting.....	53
Tabel 15: Resultaten eerste ronde prioriteren longlist, gerangschikt van hoog naar laag	55
Tabel 16: Resultaten tweede ronde prioriteren longlist	58
Tabel 17: Gemiddelde gewicht impactcriteria.....	64
Tabel 18: Rangschikking potentiële impact grootste corruptiedreigingen	65
Tabel 19: Scores eerste ronde MCA potentiële impact per impactcriterium – vrachtstroom eerste linie ..	68
Tabel 20: Scores eerste ronde MCA potentiële impact per impactcriterium. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur.....	69
Tabel 21: Conceptlijst typen beleidsinstrumenten Schiphol	72

Tabel 22: Resultaten tweede ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten (Bijlage C) Schiphol.....	74
Tabel 23: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘sancties’	75
Tabel 24: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘technologische hulpmiddelen’	76
Tabel 25: Resultaten eerste ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten	77
Tabel 26: Longlist corruptiedreigingen haven van Rotterdam.....	85
Tabel 27: Shortlist grootste corruptiedreigingen haven van Rotterdam na afloop van de eerste expertmeeting	90
Tabel 28: Resultaten eerste ronde prioriteren longlist Rotterdam, gerangschikt van hoog naar laag.....	94
Tabel 29: Resultaten tweede ronde prioriteren longlist	98
Tabel 30: Rangschikking potentiële impact grootste corruptiedreigingen	101
Tabel 31: Gemiddelde gewicht impactcriteria.....	105
Tabel 32: Scores eerste ronde MCA per impactcriterium. Rechtshandavingsketen – financiële omkoping	107
Tabel 33: Resultaten tweede ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten haven Rotterdam	109
Tabel 34: Conceptlijst typen beleidsinstrumenten haven Rotterdam	110
Tabel 35: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘sancties’	112
Tabel 36: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘kennisdeling en innovatie’	112
Tabel 37: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘technologische hulpmiddelen’	113
Tabel 38: Resultaten eerste ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten haven Rotterdam	114

Kaders

Kader 1: De Schipholpas	33
Kader 2: Modi operandi voor het uithalen van drugs uit zeecontainers	41
Kader 3: Beleidsinstrumentarium in overige zeehavens	118

Afkortingen

ADB	Asian Development Bank
AVG	Algemene Verordening Gegevensbescherming
BRP	Basisregistratie Personen
CTH	Combiteam Havens
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
DGO	DG Ondernijning
DLTC	Douane Landelijk Tactisch Centrum
EMCDDA	European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction
EU	Europese Unie
FEC	Financieel Expertise Centrum
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
FIU-NL	Financial Intelligence Unit Nederland
GDSS	Group Decision Support System
HARC	Hit and Run Cargoteam
ICOV	Infobox Crimineel en Onverklaarbaar Vermogen
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KMar	Koninklijke Marechaussee
KVRE	Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht
LIEC	Landelijk Informatie- en Expertise Centrum
MAHO	Multidisciplinair Ad Hoc Overleg
MCA	Multi-Criteria Analyse
NCBC	Non-Conviction Based Confiscation
NRA	National Risk Assessment
NSOC	Nationale Samenwerking tegen Ondernijvende Criminaliteit

NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OM	Openbaar Ministerie
PAOS	Programma Aanpak Ondernijning Schiphol
RDW	Dienst Wegverkeer
RFT	Regionaal Financieel Team
RIEC	Regionale Informatie- en Expertise Centra
RvE	Raad van Europa
TFOC	Programma Transport Facilitated Organized Crime
THOR	Toezicht, Handhaving, Opsporing en Regelgeving
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
VGB	Verklaring Geen Bezwaar
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WCO	World Customs Organization
WSM	Weighted Sum Model

Dankwoord

Ten eerste zijn de auteurs dank verschuldigd aan de leden van de wetenschappelijke begeleidingscommissie voor dit onderzoek voor hun gedegen onderzoeksbegeleiding en het waardevolle commentaar op conceptversies van het rapport. Deze commissie bestond uit voorzitter prof. dr. Dennis Bams (Maastricht University), dr. Henk van der Veen (WODC), senior beleidsadviseur Hans Brussaard (Ministerie van Justitie en Veiligheid, DG Ondernijning) en prof. dr. Lieslot Bisschop (Erasmus Universiteit Rotterdam).

Ook willen wij graag Jerry van Staveren (Spilter) bedanken voor zijn hulp bij het opzetten van de enquête en het uitvoeren van de expertmeetings.

Daarnaast zijn we dr. Christian van Stolk en prof. dr. Richard Staring erkentelijk voor hun opbouwend commentaar tijdens de peerreview in het kader van RAND's procedures voor kwaliteitsgarantie (*Quality Assurance*). Wij danken ook Famke van der Meer, Rick Slootweg en Niels Rensen voor hun onderzoeksassistentie en Fook Nederveen voor zijn hulp bij de online survey.

Ten slotte danken we alle geïnterviewde deskundigen, enquêterespondenten, ervaringsdeskundigen en meelezers die hun medewerking hebben verleend.

1. Inleiding en achtergrond

De haven van Rotterdam is met een jaarlijkse goederenoverslag van 467,4 miljoen ton en 120.000 scheepsbezoeken (2022) verreweg de grootste zeehaven van Europa.³ Ondanks de COVID-19-pandemie behoort ook Schiphol Airport met meer dan 400.000 vliegbewegingen (2022) tot de meest bedrijvige luchthavens van het continent.⁴ In combinatie met de hoogwaardige fysieke, digitale en kennisinfrastructuur die Nederland rijk is, vormen de mainports belangrijke knooppunten in de mondiale economie en een toegangspoort tot de Europese markt.⁵ De indirecte toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven bedroeg in 2022 € 63 miljard (8,2% van het bruto binnenlands product).⁶ Daarnaast levert ook Schiphol een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Volgens onderzoek van Decisio uit 2019 biedt Schiphol werkgelegenheid aan ruim 68.000 mensen.⁷ Vervolgens berekende Bureau Beke in 2020 dat de luchthaven voor ongeveer € 30 miljoen bijdraagt aan het bruto nationaal product.⁸

De twee grootste mainports in Nederland trekken echter niet uitsluitend legale handelstromen aan: ze bieden ook mogelijkheden voor de in-, door- en uitvoer van verboden middelen. Daarbij speelt corruptie ‘vrijwel altijd een rol’ (Staring et al. 2019).⁹ Alhoewel Nederland relatief gezien tot de minst corrupte landen ter wereld behoort,¹⁰ is corruptie in absolute zin wel degelijk een uitdaging.¹¹ Bovendien is er de afgelopen decennia sprake geweest van stagnatie en zelfs achteruitgang in de strijd tegen corruptie.¹² De mainports verdienen extra aandacht bij de bestrijding van corruptie in relatie tot drugsgelateerde criminaliteit vanwege de bovengenoemde kenmerken.¹³ Een recent rapport van Europol stelt dat ‘corruptie de belangrijkste factor is om havens en logistieke ketens te infiltreren’ (p. 19, eigen vertaling), met name voor drugshandeloperaties.¹⁴ De hoge volumes cocaïne-inbeslagnames in Europese zeehavens, waaronder in Nederland, weerspiegelen het belang van deze zeehavens voor de drugshandel.¹⁵

³ Havenbedrijf Rotterdam (2020).

⁴ Schiphol Group (2023).

⁵ World Economic Forum & Global Alliance for Trade Facilitation (2016).

⁶ Havenbedrijf Rotterdam (2022).

⁷ Decisio (2019).

⁸ Van Wijk et al. (2020, 93).

⁹ Staring, et al. (2019).

¹⁰ World Economic Forum & Global Alliance for Trade Facilitation (2016).

¹¹ Transparency International (2020).

¹² Transparency International Nederland (2021).

¹³ KPMG (2021, 10).

¹⁴ Europol and the Security Steering Committee of the ports of Antwerp, Hamburg/Bremerhaven and Rotterdam (2023).

¹⁵ European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2023).

In de afgelopen jaren verschenen verscheidene berichten over corruptie in de Rotterdamse haven en op de luchthaven Schiphol.¹⁶ Zo zijn tussen 2015 en 2021 ‘elf douaniers strafrechtelijk vervolgd wegens invoer van verdovende middelen en/of ambtelijke corruptie’.¹⁷ Vorig jaar werd bijvoorbeeld een ex-douanier in hoger beroep veroordeeld tot veertien jaar cel voor het doorlaten van grote hoeveelheden cocaïne in de Rotterdamse haven.¹⁸ De directeur-generaal van de Douane bestempelde de onthulling van dergelijke incidenten binnen haar gelederen als een ‘flinke wake-up call’.¹⁹ Ook stelde zij in 2021 dat ‘de Douane nog forse stappen te zetten’ heeft in de bestrijding van ambtelijke corruptie.²⁰ Corruptie is echter geenszins beperkt tot overheidsfunctionarissen. Private actoren zoals medewerkers van rederijen, particuliere beveiligingsfirma’s, containerterminals en transportfirma’s spelen ook een belangrijke rol.²¹ In 2021 werden bijvoorbeeld medewerkers van een bedrijf op de luchthaven Schiphol aangehouden op verdenking van niet-ambtelijke corruptie.²²

Omdat corruptie een rol speelt in het faciliteren van drugsgerelateerde criminaliteit en aangezien de mainports dermate complex en omvangrijk zijn dat het lastig is om dergelijke activiteiten op te sporen, is een beter begrip van de risico's en de context waarbinnen deze zich voordoen van groot belang.

Doelstelling, onderzoeksvragen en afbakening

Enkele jaren geleden is reeds een poging gedaan om in te onderzoeken in welke mate THOR-organisaties in de haven kwetsbaar zijn om door criminelen gebruikt te worden als facilitators van georganiseerde criminaliteit. Dit onderzoek, uitgevoerd van medio 2016 tot medio 2019, kreeg de titel ‘Als de prooi de jager vangt’. Destijds besloten de onderzoekers om geen rapport met onderzoeksresultaten te publiceren, omdat het niet lukte de signalen en incidenten uit interviews en strafzaken wetenschappelijk te valideren.²³

Vanwege de recente aandacht voor corruptie in de haven van Rotterdam en op Schiphol, evenals de zorg dat er geen totaalbeeld bestaat van corruptierisico’s en beschikbare effectieve beleidsinstrumenten om deze dreigingen²⁴ tegen te gaan, heeft de Tweede Kamer de regering verzocht om een nieuw en onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek op te zetten naar de mogelijke kwetsbaarheden in het integriteitsbeleid van organisaties betrokken bij toezicht, handhaving, opsporing en regelgeving/vergunningverlening.²⁵ Dit verzoek is vervolgens neergelegd bij het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC), dat op

¹⁶ Zie bijvoorbeeld: NRC (2020); Tweede Kamer (2020); Nationale Politie (2021).

¹⁷ KPMG (2021, 14).

¹⁸ AD (2020).

¹⁹ Tweede Kamer (2021, 2).

²⁰ Tweede Kamer (2021, 7).

²¹ AD (2021a); Tweede Kamer (2021, 1); NRC (2021).

²² Ministerie van Defensie (2021).

²³ Kamerstuk 31934, nr. 26.

²⁴ In eerdere nationale risicobeoordelingen (NRA's) werd een dreiging gelijkgesteld met de mechanismen die op dat gebied werden gehanteerd. Bijvoorbeeld, met betrekking tot het witwassen van geld, ‘zal de NRA zich in de eerste plaats richten op de methoden die worden gebruikt voor het witwassen van geld’ (Van der Veen et al. 2020a., 47). In overeenstemming daarmee beschouwen we in deze studie de mechanismen voor ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie als dreigingen. Dit kan specifiek betrekking hebben op één of een combinatie van de volgende aspecten: 1) een modus operandi voor corruptie; 2) een actor of belanghebbende die betrokken is bij de corrupte handeling; 3) een handeling of een fase in de keten van de werking van de mainport die het doelwit lijkt te zijn van de corrupte handeling.

²⁵ Kamerstukken II 2020/21, 31 934, nr. 41.

zijn beurt heeft gevraagd om een methodologie toe te passen die is gebaseerd op de methodiek voor nationale risicobeoordeling (National Risk Assessment of NRA), zoals reeds toegepast op het gebied van terrorismefinanciering en witwassen.²⁶

Deze methodiek voor nationale risicobeoordeling komt voort uit de aanbevelingen van de Financial Action Task Force (FATF), een intergouvernementele organisatie opgericht in 1989 op initiatief van de G7-landen, die zich richt op de bestrijding van witwassen en van terrorismefinanciering. Sinds juni 2015 hebben EU-lidstaten de verplichting om een National Risk Assessment (NRA) uit te voeren. Hoewel de toegepaste methodiek per lidstaat kan verschillen, bestaat overeenstemming over de elementen waarmee de NRA's worden opgebouwd.²⁷ Ten eerste worden de verschillende risico's waar deze landen mee te maken hebben geïdentificeerd en toegelicht. Vervolgens helpt een rangschikking van de geïdentificeerde risico's te komen tot een betere onderbouwing van de keuzes over de inzet van de middelen ter bestrijding van deze risico's.²⁸ De methodiek die in een eerste verkenning van de NRA-systematiek door Van der Veen en Ferwerda is ontwikkeld, leunt sterk op het oordeel van deskundigen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Delphi-techniek en multicriteria-analyse (MCA) om deze oordelen af te leiden en af te wegen.²⁹ Conform het 'groeimodel' dat beiden voorstellen, is het de bedoeling dat toekomstige risicobeoordelingen gebruikmaken van de lessen die kunnen worden getrokken uit deze eerste NRA op het gebied van corruptie in Nederland en hierop voortbouwen. Om die reden is een hoge mate van transparantie over de gebruikte aanpak wenselijk. Het gevolgde proces wordt daarom in detail besproken in dit rapport.

Aangezien eerdere pogingen om met behulp van analyse van rechtspraakdossiers en interviews zicht te krijgen op de kwetsbaarheden van THOR-organisaties voor beïnvloeding door de georganiseerde criminaliteit niet succesvol zijn gebleken,³⁰ biedt de NRA-methodiek mogelijk perspectief. Door een gestructureerd proces te doorlopen met een groep deskundigen zonder dat daarbij de nadruk ligt op individuele cases, kunnen kwetsbaarheden en dreigingen mogelijk inzichtelijk worden gemaakt. Bovendien kan dit onderzoek mogelijk – het groeimodel voor risicobeoordeling van witwassen en terrorismefinanciering indachtig – bijdragen aan de ontwikkeling van NRA's.

Ten eerste beoogde deze studie door de toepassing van genoemde methodiek de volgende doelstellingen te bereiken: a) het contextualiseren van potentiële kenmerken van de mainports die deze kwetsbaar kunnen maken voor corruptie; b) het identificeren van de grootste risico's voor elke haven; c) het inschatten van de potentiële impact van deze risico's en het ontwikkelen van beleid om corruptie te voorkomen en te tegen te gaan en e) de identificatie van potentiële risico's die in de toekomst actueel kunnen worden en het onderzoeken van beleidsinstrumenten om deze toekomstige risico's te beperken. Daarnaast beoogde het onderzoek te toetsen of de methodiek een zinvolle bijdrage kan leveren aan het in kaart brengen van mogelijke corruptiedreigingen bij de twee grootste mainports van het land.

Dit onderzoek richt zich specifiek op corruptie in relatie tot drugscriminaliteit en niet in relatie tot andere vormen van criminaliteit die kunnen worden bevorderd door corruptie, zoals fraude, witwassen en

²⁶ Zie: Van der Veen & Ferwerda (2016); Van der Veen et al. (2020a; 2020b).

²⁷ FATF (2013).

²⁸ Van der Veen en Ferwerda (2016).

²⁹ Van der Veen en Ferwerda (2016).

³⁰ Cf. 'Als de prooi de jager vangt'.

terrorisme. Hoewel het buiten de afbakening van het huidige onderzoek valt om de daadwerkelijke activiteiten te analyseren die drugshandelaren ondernemen om illegale drugs te transporteren, richten we ons op corruptie die tot doel heeft drugshandel te faciliteren (bijvoorbeeld wat de waargenomen kwetsbaarheden zijn voor publieke en private actoren om te worden gecorrumpeerd om drugshandelactiviteiten te vergemakkelijken). In dit gebied worden vaak andere termen gebruikt, zoals 'ondermijnende criminaliteit'. Echter, zoals in eerder onderzoek is opgemerkt,³¹ is ondermijnende criminaliteit moeilijk te operationaliseren (en te onderscheiden van andere concepten, zoals georganiseerde misdaad). Om een duidelijkere afbakening en focus tijdens gegevensverzameling en analyse te waarborgen, verwijzen we daarom naar de term drugsgerelateerde criminaliteit (inclusief elke activiteit met betrekking tot de levering van illegale drugs die wordt vergemakkelijkt door middel van corruptie). De onderzoeksvragen, opgenomen in Tabel 1: Onderzoeksvragen Tabel 1, zijn hier eveneens op gericht.

Tabel 1: Onderzoeksvragen

1	Welke kenmerken maken de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven aantrekkelijk of juist onaantrekkelijk voor het optreden van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie in relatie tot drugsgerelateerde criminaliteit?
2	Wat zijn de belangrijkste corruptiedreigingen in de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven in relatie tot de drugsgerelateerde criminaliteit en de bedrijven of individuen die deze faciliteren?
3	Hoe schatten experts de potentiële impact in van de grootste corruptiedreigingen voor de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven?
4	Waaruit bestaat het beleidsinstrumentarium voor de preventie en repressie van corruptie in de twee mainports?
5	Hoe beoordelen experts de weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van de grootste corruptiedreigingen op de luchthaven Schiphol en in de Rotterdamse haven? En wat verwachten experts over de mate waarin het huidige beleidsinstrumentarium de mogelijke impact van deze dreigingen daadwerkelijk tegengaat? Missen zij bij de uitvoering van de opsporing, handhaving en toezicht ook beleidsinstrumenten?
6	Welke risico's ten aanzien van de mainports blijven er over wanneer de potentiële impact van de corruptiedreigingen wordt afgezet tegen de weerbaarheid van het in Nederland beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van corruptie?
7	Welke corruptierisico's zijn in de twee mainports nog niet gesignaleerd maar zouden in de toekomst actueel kunnen worden?
8	Welke nog niet geïmplementeerde beleidsinstrumenten zouden kunnen bijdragen aan de repressie van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie of van de corruptie die mogelijk in de nabije toekomst gaat spelen ten aanzien van drugsgerelateerde criminaliteit op de luchthaven Schiphol en in de Rotterdamse haven?

³¹ Staring et al. (2019, 126).

- 9 Is er casuïstiek bekend van verschuivingen in corruptiedreigingen als gevolg van het optreden van een verplaatsingseffect ('waterbedeffect'), waarbij een verhoogde weerbaarheid tegen een dreiging (door versterking van het beleidsinstrumentarium) heeft geleid tot het actueel worden van een andere dreiging?

- 10 Wat kan worden geconcludeerd over de toepasbaarheid en de meerwaarde van de methodiek voor nationale risicobeoordeling (NRA) op het gebied van corruptiedreigingen op specifieke locaties zoals de twee onderzochte mainports?

Wat is corruptie en hoe definiëren we het?

Er bestaan veel verschillende definities van corruptie.³² Zo omschrijft de World Customs Organization (WCO) dit concept op basis van drie kernelementen, namelijk 1) afwijking of overtreding van de publieke plicht, 2) het verstrekken of ontvangen van een vorm van ongepaste aansporing of beloning en 3) een zekere mate van heimelijkheid.³³ De Asian Development Bank (ADB) hanteert een andere definitie: '[c]orruptie betreft gedrag van functionarissen in de publieke en private sector, waarmee zij zichzelf en/of hun naasten op oneigenlijke en onrechtmatige wijze verrijken, of anderen daartoe aanzetten, door misbruik te maken van de positie waarin zij zijn geplaatst.'³⁴

Gezien het gebrek aan consensus over een generieke definitie van corruptie, evenals de diversiteit aan beschikbare specifieke definities, is een korte reflectie op de voornaamste twistpunten van belang om tot een werkbare definitie te komen die is toegespitst op de onderhavige onderzoeksvragen. Bovendien biedt deze conceptuele verkenning inzicht in de aard van corruptie en de wijze waarop dit probleem zich manifesteert in de Nederlandse context. De volgende punten vatten de belangrijkste meningsverschillen met betrekking tot de definitie van corruptie samen:

- **Een focus op publieke en private actoren?** Een brede werkdefinitie werd aangenomen in de eerste VN Anti-Corruptie Toolkit (2001), die corruptie beschreef als 'misbruik van (publieke) macht voor privaat gewin dat het algemeen belang belemmert'.³⁵
- **Aandacht voor vormen van corruptie.** De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), de Raad van Europa (RvE) en de VN-verdragen bieden geen overkoepelende definitie van corruptie, maar omschrijven in plaats daarvan specifieke manifestaties van het probleem (bijvoorbeeld omkoping, verduistering, onteigening en belemmering van de rechtsgang) ten behoeve van strafbaarstelling.³⁶
- **Een bredere framing van 'particularisme'.** Er kan onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds 'individuele inbreuken' op integriteitsnormen en anderzijds particularisme, wat 'een vorm van sociale organisatie is die wordt gekenmerkt door de reguliere distributie van publieke goederen op

³² Organisation for Economic Co-operation and Development (2008).

³³ World Customs Organization (2015).

³⁴ Organisation for Economic Co-operation and Development (2008).

³⁵ United Nations Office on Drugs and Crime (2001).

³⁶ Organisation for Economic Co-operation and Development (2008).

een niet-universalistische basis die de wrede machtsverdeling binnen de desbetreffende samenlevingen weerspiegelt'.³⁷

- **Waarin verschilt corruptie van fraude?** Corruptie en fraude zijn nauw aan elkaar verwant omdat het in beide gevallen gaat om het verkrijgen van persoonlijke gunsten of beloften. Het verschil is echter dat er bij fraude normaal gesproken twee partijen betrokken zijn (de fraudeur en de benadeelde persoon of organisatie), terwijl er bij corruptie doorgaans sprake is van drie partijen (de gecorrumpeerde persoon, de organisatie waar hij of zij bij betrokken is en de criminele actor).³⁸

In het kader van de onderhavige onderzoeksvragen en met het oog op de bovengenoemde twistpunten wordt corruptie als volgt gedefinieerd: 'misbruik [...] van toegekende bevoegdheden of macht voor persoonlijk gewin'.³⁹ Onder persoonlijk gewin wordt ook het uitblijven van problemen verstaan. Bovendien omvat deze definitie zowel ambtelijke als niet-ambtelijke corruptie. Bij het maken van dit onderscheid tussen ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie volgen we de manier waarop corruptiezaken zijn geclassificeerd door de Nederlandse overheid en rechtshandavingsinstanties zoals de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD).^{40,41} Bij betrokkenheid van 'personen die bij de overheid werkzaam zijn of een openbaar ambt bekleden' is er sprake van ambtelijke corruptie. In alle andere gevallen is er sprake van niet-ambtelijke corruptie.⁴² Hoewel de analyse in dit onderzoek is gericht op zowel private als publieke actoren (zoals werknemers in de rechtshandavingsketen en werknemers in de private bewaking en beveiligingsketen), maken we bij de identificatie van corruptiedreigingen geen onderscheid tussen ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie.

Daarnaast dekt de gehanteerde definitie het verschil tussen actieve en passieve corruptie. Van actieve corruptie is bijvoorbeeld sprake wanneer een persoon iemand anders omkoopt. Een persoon die zich laat omkopen, is passief corrupt.⁴³

Wat weten we over de risicofactoren voor corruptie?

In het voorgestelde onderzoek zullen generieke risicofactoren voor corruptie worden toegelicht, evenals de verschillende wijzen waarop deze kunnen worden gecategoriseerd. De WCO heeft bijvoorbeeld een risicotypologie voorgesteld op basis van de vraag of risico's worden veroorzaakt door interne of externe factoren.⁴⁴ Vervolgens zal een inventarisatie worden gemaakt van de specifieke factoren die spelen in de Rotterdamse haven en op de luchthaven Schiphol ten behoeve van een gedetailleerde risicoanalyse. De volgende alinea's bieden een beknopte impressie van de voornaamste risicofactoren die spelen in beide mainports.

³⁷ Mungiu-Pippidi (2006).

³⁸ L.W.J.C. Huberts & J.M. Nelen (2005).

³⁹ FIOD (2021); Transparency International Nederland (2021-b).

⁴⁰ Kamervragen (Aanhangsel). 2021-2022, nr. 2971.

⁴¹ FIOD (2018).

⁴² Niet-ambtelijke corruptie: Wetboek van Strafrecht, art. 328ter; Ambtelijke corruptie: Wetboek van Strafrecht, art. 177, 178, (actieve omkoping) 363, 364 (passieve omkoping).

⁴³ Organisation for Economic Co-operation and Development (2007, 14).

⁴⁴ World Customs Organization (2015).

Risicofactoren

Op basis van de bovenstaande definitie kunnen twee noodzakelijke voorwaarden voor corruptie worden geïdentificeerd. Ten eerste is het bezit van toegekende bevoegdheden een *sine qua non* voor het ontstaan van risico's op corruptie. Zo kan er bijvoorbeeld sprake zijn van onafhankelijke beslissingsbevoegdheid, kennis van het logistieke proces en beveiligingssystemen, of toegang tot sensitieve informatie en locaties.⁴⁵ Ten tweede is een reëel vooruitzicht op persoonlijk gewin door middel van oneigenlijke exploitatie van deze bevoegdheden een cruciale factor. Zo staat bijvoorbeeld buiten kijf dat de georganiseerde misdaad belang heeft bij de economische infrastructuur die Nederland rijk is en waarvan de mainports een belangrijk onderdeel vormen. De bovengenoemde eigenschappen die de mainports aantrekkelijk maken voor de bovenwereld zijn immers ook van toepassing op de onderwereld, waardoor een zekere 'vraag' naar corruptie ontstaat.⁴⁶ Tevens kan passieve corruptie als lucratief verdienmodel worden gezien, waardoor er ook een 'aanbod' van corruptie is. Indien deze belangen opwegen tegen eventuele risico's (zoals de pakkans, het risico op geweld en de strafmaat), groeit de waarschijnlijkheid van corruptie. Dergelijke kosten-batenanalyses zijn echter lastig te kwantificeren omdat ze onderhevig zijn aan verandering op basis van een grote diversiteit aan factoren. Zo kan chantage of dwang van passief corrupte actoren door actief corrupte actoren bijvoorbeeld een prominentere rol gaan spelen naarmate hun samenzwering vordert.⁴⁷

Hieruit volgt dat het risico op corruptie in algemene zin laag is waar criminele belangen afwezig of marginaal zijn, waar het vermogen om dergelijke belangen te dienen met toegekende bevoegdheden afwezig is, of waar dergelijke belangen en bevoegdheden wel bestaan maar de geraamde kosten van corruptie hoger zijn dan de baten. Het risico op corruptie in beide mainports is dan ook relatief groot vanwege ten minste drie factoren. Ten eerste zijn deze logistieke knooppunten aantrekkelijk voor de in-, door- en uitvoer van verboden middelen. Criminele organisaties hebben daarom een aanzienlijk belang bij het gebruik van de economische infrastructuur waarvan de mainports deel uitmaken. Ten tweede beschikken publieke en private actoren die opereren in de mainports over relevante bevoegdheden, zoals toegang tot containerterminals en vrachtmagazijnen. Ten derde zijn deze actoren in het recente verleden evident vatbaar gebleken voor corruptie. De verwachte kosten van corruptie wegen dus niet altijd zwaarder dan de baten.

Beleidscontext en belanghebbenden

De aandacht voor corruptie is gedurende de afgelopen jaren gestaag toegenomen, mede als gevolg van de bovengenoemde corruptiezaken en de impact van drugsgerelateerde criminaliteit op de Nederlandse maatschappij en rechtsstaat.⁴⁸ Dit verhoogde bewustzijn heeft onder andere geresulteerd in investeringen in de aanpak van corruptie. Zo stelde de minister van Justitie en Veiligheid in 2021 eenmalig zo'n € 7 miljoen beschikbaar voor de regionale aanpak van ondermijning in de Rotterdamse haven en op de luchthaven Schiphol. Eerder stelde hij ook al eenmalig € 110 miljoen beschikbaar en kondigde hij een structurele investering van € 150 miljoen per jaar aan in het kader van het brede offensief tegen de georganiseerde

⁴⁵ Staring et al. (2019, 122).

⁴⁶ Staring et al. (2019, 122).

⁴⁷ KPMG (2021).

⁴⁸ Kamerstuk 29911, nr. 275.

ondermijnende criminaliteit.⁴⁹ Tevens is in 2020 het programma DG Ondernijning (DGO) opgericht. Vervolgens zijn er grootschalige investeringen gedaan in de aanpak van georganiseerde criminaliteit. Zo stelde het kabinet in 2022 een bedrag van € 524 miljoen beschikbaar, waarvan € 434 miljoen structureel.⁵⁰ Daarnaast is in november 2022 het ‘Plan van aanpak drugsmokkel via mainports’ naar de Tweede Kamer gestuurd. In dit document wordt uiteengezet hoe de structurele investeringen die jaarlijks worden gedaan in de haven van Rotterdam (€ 16,5 miljoen) en op de luchthaven van Schiphol (€ 3,5 miljoen), worden gebruikt om de weerbaarheid van de mainports te versterken.⁵¹ Bovendien wordt de capaciteit van de Rijksrecherche uitgebreid en is reeds een aantal andere concrete maatregelen genomen.⁵² Zo is bijvoorbeeld ingezet op een verbeterde screening van medewerkers en de uitrol van een externe audit. Tevens zijn speciale workshops en trainingen ontwikkeld over corruptie en verdacht gedrag om een open cultuur te bevorderen.⁵³

Desalniettemin blijft corruptie een uiterst complex probleem dat lastig in kaart te brengen is. Het Nederlandse beleid ter bestrijding van corruptie kenmerkt zich door een grote pluraliteit aan belanghebbenden die opereren binnen een complex krachtenveld. In de Toekomstagenda Ondernijning wordt daarom gesteld dat het vraagt om een integrale aanpak.⁵⁴ Op internationaal niveau werken nationale overheden bijvoorbeeld samen in internationale organisaties zoals de Raad van Europa (RvE), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en de Verenigde Naties (VN). Het Nederlandse beleid ter preventie en repressie van corruptie is dan ook gestoeld op verscheidene internationale anticorruptieverdragen. De periodieke evaluaties die deze organisaties uitvoeren en de verordeningen of aanbevelingen die daaruit voortkomen, zijn een belangrijke bron van beleidsontwikkeling.

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken is een cruciale schakel tussen de bovengenoemde multilaterale organisaties en de Nederlandse overheid. Daarnaast zijn bilaterale diplomatieke betrekkingen van groot belang voor de bestrijding van grensoverschrijdende criminaliteit. Binnen de rijksoverheid vindt nauwe samenwerking plaats tussen de ministeries van Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie en Veiligheid, Defensie (voornamelijk met betrekking tot de Koninklijke Marechaussee) en Financiën. Ook binnen deze ministeries is sprake van samenwerking tussen onderdelen. Op het vlak van corruptie werken bijvoorbeeld meerdere onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid samen, waaronder het Directoraat-Generaal (DG) Rechtspleging en Rechtshandhaving, het bovengenoemde DG Ondernijning en het DG Politie en Veiligheidsregio's.

Ook lokale overheden (zoals de gemeenten Rotterdam en Haarlemmermeer) en private actoren (waaronder branchevereniging Deltalinqs, luchtvaartmaatschappijen en rederijen) zijn betrokken bij de aanpak van drugsgelateerde criminaliteit. Andere relevante partijen zijn het Havenbedrijf Rotterdam en het Huis voor Klokkenluiders. Bij de opsporing van corruptie zijn de Zeehavenpolitie, Nationale Politie, Rijksrecherche, Financial Intelligence Unit Nederland (FIU-NL), Belastingdienst (met name het FIOD Anti Corruptie

⁴⁹ Kamerstuk 29911, nr. 348; Kamerstuk 29911, nr. 256; Kamerstuk 29911, nr. 275.

⁵⁰ Kamerstuk 29911, nr. 329.

⁵¹ Kamerstuk 24077, nr. 504.

⁵² Kamerstuk 29911, nr. 281.

⁵³ Ministerie van Financiën (2020).

⁵⁴ Kamerstuk 29911, nr. 167.

Centrum), Douane en zelfs individuele ambtenaren betrokken.⁵⁵ Daarnaast richt het Combiteam Havens (CTH), een samenwerkingsverband van de Rijksrecherche, FIOD en de Zeehavenpolitie, zich specifiek op corruptiebestrijding en het onderzoeken van zware vormen van georganiseerde criminaliteit.⁵⁶ Bij strafrechtelijke vervolging spelen het Openbaar Ministerie en de rechterlijke macht een hoofdrol.

Samenwerking binnen de publieke en private sectoren, tussen publieke en private partijen, en tussen nationale overheden is van cruciaal belang.⁵⁷ De bovengenoemde actoren streven naar een integrale aanpak van corruptie door middel van verscheidene samenwerkingsverbanden, waaronder de Nationale Samenwerking tegen Ondernemende Criminaliteit (NSOC). NSOC faciliteert nauwe samenwerking tussen de Nationale Politie, het Openbaar Ministerie, de FIOD, de Koninklijke Marechaussee (KMar), de Douane en delen van het Ministerie van Defensie voor de bestrijding van drugsgelateerde criminaliteit. Binnen het NSOC werken deze organisaties samen om criminele fenomenen en de onderliggende structuren gericht te verstoren.⁵⁸ Daarnaast is er ook een samenwerkingsverband onder het Landelijk Informatie- en Expertise Centrum (LIEC) en meerdere Regionale Informatie- en Expertise Centra (RIEC's), dat verschillende partners waaronder gemeenten, provincies, het OM en de FIOD, ondersteunt in de aanpak van criminele ondermijning. Zo ontwikkelden de RIEC's en het LIEC zogenaamde ondermijningsbeelden, om inzicht te bieden in de aard en omvang van de ondermijnende criminele industrie in een bepaald gebied, en zo een geïntegreerde regionale bestrijding van ondermijning op gang te brengen.⁵⁹ Wel moet daarbij aangetekend worden dat het laatste openbaar gemaakte ondermijningsbeeld uit 2019 dateert.

Andere voorbeelden van samenwerkingsverbanden betreffen het Hit and Run Cargoteam (HARC) in de Rotterdamse haven en het Cargo HARC-team op Schiphol, het Financieel Expertise Centrum (FEC), de infobox Crimineel en Onverklaarbaar Vermogen (iCOV), het Mainport Rotterdam-overleg, het Platform Criminaliteitsbeheersing Rotterdam-Rijnmond, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het publiek-private samenwerkingsverband Integere Haven.

We verwachten dat de resultaten van ons onderzoek, zoals beschreven in het onderhavige rapport, vooral interessant zullen zijn voor de gevarieerde groep belanghebbenden die in deze paragraaf genoemd zijn. De bevindingen zouden kunnen worden gebruikt om sturing te geven aan beleid indien vervolgonderzoek en toekomstige NRA's op het gebied van corruptie tot dezelfde conclusies komen.

⁵⁵ Kamerstukken II 2020/21, 28844 nr. 222.

⁵⁶ Openbaar Ministerie (z.d.).

⁵⁷ Port of Rotterdam (2021, 1).

⁵⁸ Yeşilgöz-Zegerius (2022).

⁵⁹ RIEC (g.d).

2. Methodologie

Onze aanpak voor dit onderzoek komt overeen met die van eerdere NRA's en met het ISO 31000-raamwerk. Deze aanpak is sterk afhankelijk van inzichten van experts en praktijkexperts, en wordt aangevuld met secundaire gegevensbronnen. In het bijzonder omvatte het onderzoek de volgende belangrijke stappen voor gegevensverzameling: 1) literatuuronderzoek om relevante literatuur te identificeren en te analyseren, 2) interviews met deskundigen, 3) een online survey onder praktijkexperts (FANO-survey), en 4) twee reeksen bijeenkomsten met experts, waarbij het onderzoeksteam Delphi-methoden gebruikte. Deze aanpak werd voor beide mainports ingezet. In dit hoofdstuk geven we een gedetailleerd overzicht van de aanpak.

In de literatuur over risicobeheer wordt het begrip 'risico' gedefinieerd als de waarschijnlijkheid dat de doelstellingen van een activiteit of onderneming niet worden behaald. Zo kan het risico van een investering worden gedefinieerd op basis van de kans dat de 'return-on-investment' na vijf jaar negatief is. Dit risico kan worden beïnvloed door interne of externe factoren, zoals de rente op een lening of de toekomstige vraag naar een product. Daarbij is het van belang om rekening te houden met de kwetsbaarheid van een organisatie, gezien de bestaande maatregelen ter mitigatie van risico's. Het risico op een toekomstige fluctuerende rente kan bijvoorbeeld worden beperkt door de rente voor een bepaalde periode vast te leggen.

Organisaties gebruiken vaak de ISO 31000 om risico's op efficiënte wijze te contextualiseren, identificeren, analyseren, evalueren en behandelen. De ISO 31000 omvat richtlijnen voor de beheersing van risico's waarmee organisaties worden geconfronteerd en de toepassing van deze richtlijnen kan worden toegesneden op elke organisatie en context. Daardoor biedt deze standaard gemeenschappelijke benaderingen voor het beheer van verschillende soorten risico's. De World Customs Organization (WCO) beveelt bijvoorbeeld een aanpak in overeenstemming met ISO 31000 aan bij de identificatie van risico's. Dit raamwerk is nuttig gebleken bij het structureren en uitvoeren van de NRA's voor witwassen en terrorismefinanciering (zie Figuur 1).

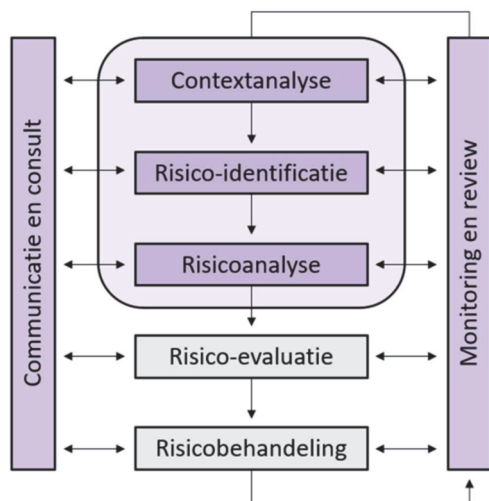
Good practices bij het identificeren van risicofactoren beginnen met een uitgebreide maar generieke lijst van risico's, waarbij elke belanghebbende ernaar streeft zijn eigen lijst op te stellen door de criteria te volgen die zijn opgesteld door de WCO (2015):

- Relevantie voor de activiteiten van de organisatie
- Impact op de financiële situatie van de organisatie
- Mogelijkheid om afzonderlijk van andere risico's te beheren.

Dit wordt gevolgd door inzicht in de externe of interne aard van de geïdentificeerde risico's. Vervolgens worden de risico's beoordeeld op frequentie en ernst. Volgens de richtlijnen van de WCO worden de risico's

daarna geprioriteerd en wordt een actieplan opgesteld. Risicobeheer door middel van risicomapping is een continu proces en vereist constante monitoring.

Figuur 1: Het raamwerk voor risicobeheer in ISO 31000 en de drie eerste stappen die zijn uitgelicht voor dit onderzoek



Bron: ISO 31000:2009 (2009)

Literatuuronderzoek

In de eerste fase van het onderzoek heeft het onderzoeksteam literatuuronderzoek uitgevoerd, met als doel inzichten te verzamelen over: 1) de contextkenmerken van de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven, 2) potentiële corruptiedreigingen in verband met de twee mainports, 3) relevante beleidsmaatregelen op dit gebied, en 4) de corruptierisico's voor overige (kleinere) binnenlandse en (grotere) internationale zee- en luchthavens die nog niet zijn gesignaleerd voor de twee Nederlandse mainports. Bij deze literatuurscan is zowel wetenschappelijke als grijze literatuur en wetgeving doorzocht.

Het onderzoeksteam heeft zich tijdens deze taak beperkt tot gerichte zoekopdrachten en een quickscan van de beschikbare academische en grijze literatuur in het Nederlands en Engels. Tevens is er gebruik gemaakt van de zogenoemde sneeuwbalmethode, waarbij verwijzingen in eerder geselecteerde publicaties doorgenomen worden om aanvullende informatiebronnen te identificeren. Daarnaast zijn enkele relevante publicaties over risicofactoren voor corruptie in lucht- en zeehavens uit de internationale literatuur meegenomen om te kunnen voortbouwen op analyses die in internationale context zijn uitgevoerd. De relevant geachte publicaties zijn vervolgens gecodeerd aan de hand van een extractieformulier.

In de studies die langs deze weg zijn geïdentificeerd, lag de nadruk op corruptie, georganiseerde criminaliteit, drugsgelateerde criminaliteit en ondermijnende criminaliteit in relatie tot mainports (zowel luchthavens als havens). In totaal werden voor deze review voor de mainports 45 bronnen geraadpleegd, waarvan 22 in het Nederlands en 23 in het Engels. De meerderheid, 30 bronnen, richtte zich op de Nederlandse context, terwijl 15 bronnen gericht waren op een mondiale context en 3 bronnen op de context van een ander land.

Interviews met deskundigen

Het onderzoeksteam heeft bovendien een aantal experts op het gebied van corruptie binnen de mainports geïnterviewd. De lijst met interviewkandidaten uit het onderzoeksvorstel diende hiervoor als uitgangspunt en is na aanvang van het onderzoek aangepast en uitgebreid in overleg met de begeleidingscommissie. Uiteindelijk zijn vijftien verschillende (ervarings)deskundigen uitgenodigd voor een interview. Het doel van deze gesprekken was om gegevens die (nog) niet in beschikbare (wetenschappelijke) publicaties zijn verschenen te verzamelen en de bevindingen van het literatuuronderzoek kwalitatief te verdiepen. De interviews hadden dus een verkennend doel.

Zes van de vijftien deskundigen hebben gehoor gegeven aan het verzoek van het onderzoeksteam. De diverse redenen van de negen anderen om hier niet op in te gaan, zijn niet duidelijk geworden. Belangrijk te benoemen is dat er gezien dit beperkte aantal interviews sprake kan zijn van selectie- en non-responsbias ten aanzien van de gegevens die tijdens deze interviews zijn verzameld. Gedurende deze gesprekken werd de context van de twee mainports (Rotterdam en Schiphol) besproken, evenals de voorlopige lijst van corruptiedreigingen, om deze verder uit te breiden en aan te scherpen.

In dit stadium werden de bevindingen gecodeerd aan de hand van een extractieformulier.

FANO-enquête

Conform de gebruikte NRA-methode voor witwassen en terrorismefinanciering zijn de longlists met corruptiedreigingen opgesteld met behulp van een zogeheten FANO-survey die inzicht biedt in de (on)bekendheid van expertorganisaties met feiten en cases van corruptiedreigingen. Deze survey is uitgezet via het online surveysysteem van Spilter.

Het concept en de uitvoering van een FANO-survey staat uitvoerig beschreven in de NRA's voor witwassen^{60,61} en terrorismefinanciering.^{62,63} Wij beperken ons daarom hier tot enkele praktische zaken bij de toepassing voor het onderhavige onderzoek.

Om te beginnen kregen de experts in de enquête de gelegenheid om de geïnventariseerde lijst aan te vullen met volgens hen ontbrekende corruptiedreigingen. Vervolgens is hun gevraagd om bij de toegestuurde longlist van corruptiedreigingen aan te geven of zij bekend waren met feiten/cases van de dreigingen en in hoeverre zij de prevalentie van de dreigingen al dan niet aannemelijk achtten op basis van de bij hun organisatie beschikbare informatie. Bij iedere dreiging in de longlist werd een beoordeling gevraagd op basis van één van de volgende letters:⁶⁴

- **F:** wanneer er volgens de respondent sprake is van deze dreiging en er één of meer Feiten/cases bekend zijn bij zijn of haar organisatie.

⁶⁰ Veen & Heuts (2017).

⁶¹ Veen et al. (2020).

⁶² Veen et al. (2020).

⁶³ Veen et al. (2020).

⁶⁴ In de tweede NRA terrorismefinanciering (Veen & Heuts, 2020) wordt aanbevolen om 'in de enquête nog explicieter te vragen naar de eigen praktijkkennis van (vertegenwoordigers van) organisaties met de prevalentie van de [...] dreigingen op de longlist. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het ontwerp van de FANO-survey.

- **A:** wanneer het volgens de respondent **A**nnemelijk is dat deze dreiging speelt maar er geen feiten/cases bekend zijn bij zijn of haar organisatie.
- **N:** wanneer het volgens de respondent **N**iet aannemelijk is dat deze dreiging speelt op basis van de informatie waarover zijn of haar organisatie beschikt.
- **O:** wanneer het voor de respondent **O**nbekend is of een dreiging speelt, omdat zijn of haar organisatie hier geen zicht op heeft.

De survey voor Schiphol bevatte een longlist met 52 corruptiedreigingen (zie Bijlage A) en de survey voor Rotterdam een longlist van 36 corruptiedreigingen (zie Bijlage B), die zijn opgesteld naar aanleiding van het literatuuronderzoek en de interviews met deskundigen. Voorlopige versies van de twee lijsten zijn tevens voorgelegd aan de begeleidingscommissie voor feedback, wat heeft geleid tot verdere aanscherping ervan.

De uiteindelijke longlist is in het online surveysysteem van Spilter gecodeerd. Het onderzoeksteam heeft de voorkeur gegeven aan een *web-based* survey boven een e-mailenquête, omdat de antwoorden systematisch en gestructureerd worden verzameld en eenvoudig kunnen worden geanalyseerd. Het platform is bovendien gebruiksvriendelijk en toegankelijk via verschillende typen apparaten (laptop, mobiele telefoon, tablet). De dataverzameling heeft conform de AVG plaatsgevonden.

Werving respondenten

Schiphol

In overleg met de begeleidingscommissie heeft het onderzoeksteam contact opgenomen met het Coördinerend Ondernijningsoverleg Schiphol (COS), waarin de portefeuillehouders ondernijning van de verschillende samenwerkingspartners, zoals de gemeente, KMar, politie, OM, Douane, KLM en Schiphol Group, zitting hebben. Via dit orgaan zijn relevante organisaties en individuen benaderd voor deelname aan de consultatieactiviteiten.

Uiteindelijk hebben 37 deskundigen via het Spilter-systeem een uitnodiging voor de FANO-survey ontvangen; 16 van hen hebben de survey ook daadwerkelijk ingevuld (zie Tabel 2). Ook hier is er dus mogelijk sprake van een selectie- en non-responsbias. Zo hebben bijvoorbeeld weinig vertegenwoordigers van private partijen deelgenomen aan de survey, wat zou kunnen betekenen dat belangrijke bijdragen vanuit deze invalshoek gemist zijn. Het is niet duidelijk geworden waarom deze partijen ervoor kozen om niet deel te nemen aan het onderzoek.

Tabel 2: Aantal deelnemers FANO-survey Schiphol

	Aantal benaderde personen	Aantal respondenten
Schiphol	37	16

Tabel 3: Organisaties die vanuit Schiphol hebben deelgenomen aan de survey

Schiphol
Koninklijke Marechaussee (KMar)
Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD)
Programma Aanpak Ondermijning Noord-Holland
Douane
KLM
Schiphol Group
Openbaar Ministerie
CargoHarc

Rotterdam

Anders dan bij Schiphol was het in Rotterdam niet mogelijk om deel te nemen aan het centrale overleg tussen publieke en private partijen. Daardoor hebben de onderzoekers de belanghebbende organisaties merendeels apart moeten benaderen, wat het traject enigszins heeft vertraagd.

Vanwege de gevoeligheid van het huidige onderzoek en problemen met eerdere studies op dit gebied (in het bijzonder het niet gepubliceerde onderzoek ‘Als de prooi de jager pakt’⁶⁵) bleek er in sommige kringen bovendien terughoudendheid te bestaan om deel te nemen aan de consultatieactiviteiten. Zodoende bestaat ook hier een risico op selectie- en non-responsbias.

De onderzoekers hebben daarom contact gezocht met de procesregisseur Haven en de programmadirecteur Uitvoeringsagenda Haven van de gemeente Rotterdam. Zij hebben namens het onderzoeksteam nogmaals contact opgenomen met de relevante partijen, wat uiteindelijk heeft geleid tot een aanzienlijk verbeterde participatiegraad (zie Tabel 4 en Tabel 5).

Uiteindelijk hebben 25 deelnemers via het Spilter-systeem een uitnodiging voor de FANO-survey ontvangen; 21 van hen hebben de survey ook daadwerkelijk ingevuld. Dat dit aantal bij de survey voor Schiphol aanzienlijk lager lag kan te maken hebben met het feit dat de onderzoekers de belanghebbende

⁶⁵ Kamerstuk 31934, nr. 26.

organisaties in Rotterdam merendeels apart hebben benaderd, terwijl het contact op de luchthaven uitsluitend verliep via het Coördinerend Ondernijningsoverleg Schiphol.

Tabel 4: Aantal deelnemers FANO-survey Rotterdam

	Aantal benaderde personen	Aantal respondenten
Rotterdam	25	21

Tabel 5: Organisaties die vanuit Rotterdam hebben deelgenomen aan de survey

Rotterdam
Douane
Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD)
Openbaar Ministerie
Zeehavenpolitie
RIEC
Havenbedrijf Rotterdam
Deltalinqs
Hutchison Ports ECT Rotterdam
APM Terminals Maasvlakte II
P&O Ferries
HES International
Rotterdam World Gateway
Rotterdam Short Sea Terminals
Project Gatekeeper

Verloop van de survey

Allereerst werd respondenten volgens de FANO-systematiek gevraagd om bij elke corruptiedreiging één letter (F, A, N of O) in te vullen op basis van de eigen praktijkkennis zoals hierboven uitgelegd.

Daarna kregen de deelnemers de gelegenheid om de longlist aan te vullen met volgens hen ontbrekende corruptiedreigingen. De resultaten van de FANO-survey vormden vervolgens de basis voor de expertmeetings met vertegenwoordigers van de THOR⁶⁶-organisaties.

De survey voor Schiphol heeft vier weken open gestaan in september 2022. Vanwege de tegenslag bij het werven van respondenten voor de FANO-survey voor Rotterdam en de wens van het onderzoeksteam om de inzichten van een zo groot mogelijk aantal ervaringsdeskundigen mee te nemen, heeft deze tweede survey aanzienlijk langer open gestaan. Deze survey is geopend in oktober 2022 en afgesloten in april 2023.

Expertmeetings

De deskundigen die de FANO-survey hebben ingevuld, zijn vervolgens uitgenodigd voor een reeks expertmeetings. Het doel van deze bijeenkomsten was om de overwegingen die ten grondslag liggen aan de uitkomsten van de survey inzichtelijk te maken, de belangrijkste dreigingen te identificeren en de gepercipieerde weerbaarheid⁶⁷ van de beleidsinstrumenten vast te stellen.

Tijdens deze expertmeetings kregen deelnemers de mogelijkheid om digitaal te stemmen ten behoeve van het volgende:

1. **Risico-identificatie** (eerste expertmeeting).
2. Het inschatten van de **potentiële impact** van de grootste corruptiedreigingen (tweede expertmeeting).
3. Het inschatten van de **weerbaarheid van het beleidsinstrumentarium** (derde expertmeeting).

De reacties van de deelnemers zijn centraal verzameld en opgeslagen met behulp van het Group Decision Support System (GDSS) van Spilter. Een GDSS is een elektronisch vergadersysteem waarmee deelnemers in korte tijd een groot aantal ideeën en meningen kunnen genereren door afwisseling tussen ICT-technologie en plenaire discussies. Door complexe vraagstukken gezamenlijk te bespreken, kunnen deelnemers elkaars kennis en expertise gebruiken om onderzoeksvragen te beantwoorden. Door kennis en ervaring van verschillende deskundigen en betrokkenen te combineren, is het mogelijk dieper op de materie in te gaan dan bij individuele interviews. Bovendien kan het gebruik van een GDSS-systeem enkele veelvoorkomende beperkingen van groepsbijeenkomsten mitigeren door de antwoorden van deelnemers anoniem op te slaan. Dit helpt om de aard en richting van discussies minder gestuurd te laten worden door dominante, charismatische of hiërarchisch hooggeplaatste individuen. Daarnaast hebben wij een aantal duidelijke afspraken geformuleerd met als doel deelnemers vrijuit te laten spreken. Zo worden resultaten van scoringsexercities alleen op groepsniveau bediscussieerd en zijn individuele scores van deelnemers niet zichtbaar. Ook worden individuele resultaten en opmerkingen tijdens de expertmeetings in de rapportage niet aan individuen geattribueerd en worden deelnemers uitgenodigd om casuïstiek te gebruiken bij hun toelichting, maar hoeven zij daarbij niet in detail te treden.

Via de laptop, mobiele telefoon of tablet kunnen de experts hun oordelen en schattingen invoeren, waarna de geaggregeerde resultaten real-time worden gepresenteerd. Tijdens deze sessies heeft het onderzoeksteam gebruikt gemaakt van twee technieken om het proces van consultatie vorm te geven: de Delphi-methode en de multicriteria-analyse (MCA).

Schiphol

Het onderzoeksteam heeft ervoor gekozen om de eerste bijeenkomst voor Schiphol fysiek te laten plaatsvinden om zo de betrokkenheid onder de experts te waarborgen. Omdat deze eerste fysieke bijeenkomst plaatsvond binnen de context van de reguliere COS-bijeenkomsten, was er echter beperkte tijd voor de consultatieactiviteiten beschikbaar. Om voldoende tijd voor diepgaande discussies te garanderen, hebben de onderzoekers daarom besloten om een extra expertbijeenkomst te organiseren. Zodoende hebben er uiteindelijk vier in plaats van drie expertmeetings plaatsgevonden voor Schiphol. De overige drie bijeenkomsten zijn online georganiseerd via Microsoft Teams.

Aan elke bijeenkomst namen tussen de dertien en twintig deskundigen deel. Het aantal deelnemers per bijeenkomst wordt weergegeven in Tabel 6 en de vertegenwoordiging van de verscheidene betrokken organisaties staat vermeld in Tabel 7.

Zoals blijkt uit Tabel 7 waren niet alle partijen op alle bijeenkomsten vertegenwoordigd. Zo was de politie bijvoorbeeld alleen bij de eerste expertmeeting aanwezig. Dit betekent dat de perspectieven en/of inzichten van deze partijen in een aantal discussies en scoringsrondes niet zijn meegenomen, wat een vertekend effect zou kunnen hebben.

Tabel 6: Aantal deelnemers per expertmeeting Schiphol

	EM 1	EM 2	EM 3	EM 4
Schiphol	13	20	16	13

⁶⁶ THOR staat voor toezicht, handhaving, opsporing en regelgeving.

⁶⁷ Onder weerbaarheid wordt verstaan het vermogen van de mainports om met behulp van het beschikbare beleidsinstrumentarium op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen.

Tabel 7: Lijst van uitgenodigde en deelnemende organisaties Schiphol

Organisaties*	EM 1	EM 2	EM 3	EM 4
Koninklijke Marechaussee	✓	✓	✓	✓
FIOD	✓	✓	✓	
Programma Aanpak Ondermijning Noord-Holland	✓	✓	✓	✓
Douane	✓	✓	✓	✓
KLM	✓	✓	✓	
Schiphol Group		✓	✓	✓
Gemeente Haarlemmermeer		✓	✓	
Politie	✓			
OM	✓	✓	✓	✓

*Sommige organisaties werden per bijeenkomst door verschillende deelnemers vertegenwoordigd; het onderzoeksteam heeft getracht dit tot een minimum te beperken.

Rotterdam

Ook bij het traject voor de haven van Rotterdam hebben de onderzoekers ervoor gekozen om de eerste bijeenkomst niet online maar fysiek te laten plaatsvinden om zo de betrokkenheid van de deelnemers te waarborgen. Bovendien gaven de experts er na de eerste bijeenkomst expliciet de voorkeur aan om ook de tweede expertmeeting fysiek te houden. Om deze reden hebben de eerste twee bijeenkomsten fysiek in Rotterdam plaatsgevonden en is alleen de derde expertmeeting online georganiseerd via Microsoft Teams.

Aan elke bijeenkomst namen tussen de acht en twaalf deskundigen deel. Het aantal deelnemers per bijeenkomst wordt weergegeven in Tabel 8 en de vertegenwoordiging van de verschillende betrokken organisaties staat vermeld in Tabel 9.

Net als bij de bijeenkomsten voor Schiphol waren niet alle relevante partijen op alle bijeenkomsten voor Rotterdam vertegenwoordigd. Zo heeft het Openbaar Ministerie geen enkele expertmeeting kunnen bijwonen en was er geen vertegenwoordiger van de FIOD aanwezig bij de eerste expertmeeting. De perspectieven en/of inzichten van deze partijen zijn dus helemaal niet of slechts in enkele discussies en scoringsrondes meegenomen, wat een vertekend effect gehad zou kunnen hebben.

Tabel 8: Aantal deelnemers per expertmeeting Rotterdam

	EM 1	EM 2	EM 3
Rotterdam	12	11	8

Tabel 9: Lijst van uitgenodigde en deelnemende organisaties Rotterdam

Organisaties*	EM 1	EM 2	EM 3
Douane	✓	✓	✓
Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD)		✓	✓
Openbaar Ministerie			
Zeehavenpolitie	✓	✓	✓
RIEC			
Gemeente Rotterdam		✓	✓
Havenbedrijf Rotterdam	✓		
Deltalinqs	✓	✓	✓
Hutchison Ports ECT Rotterdam	✓	✓	✓
APM Terminals Maasvlakte II		✓	✓
P&O Ferries		✓	
HES International			
Rotterdam World Gateway	✓	✓	
Rotterdam Short Sea Terminals			
Project Gatekeeper	✓		✓

* Sommige organisaties werden per bijeenkomst door verschillende deelnemers vertegenwoordigd; het onderzoeksteam heeft getracht dit tot een minimum te beperken.

Risico-identificatie

De resultaten van de FANO-enquêtes voor Schiphol en Rotterdam vormden de basis voor de eerste bijeenkomst, die tot doel had de longlist corruptiedreigingen te bespreken en aan te scherpen.

Tijdens deze eerste expertmeeting is de gehele longlist van corruptiedreigingen uitvoerig besproken. Hierbij is voor iedere afzonderlijke dreiging de deelnemers gevraagd naar de bij hen bekende casuïstiek om op deze manier een gemeenschappelijke vocabulaire te ontwikkelen waarbij alle deelnemers bekend raken met de verschillende (typen) dreigingen, en om de longlist te valideren. Ook kregen deelnemers de mogelijkheid om de lijst aan te passen, bijvoorbeeld door de dreigingen anders te formuleren of hun beschrijvingen aan te scherpen.

Zoals reeds genoemd, hebben de onderzoekers er bij Schiphol uiteindelijk voor gekozen om zich in deze eerste expertmeeting vanwege de ontvangen hoeveelheid waardevolle feedback uitsluitend te richten op het aanscherpen van de formulering van de corruptiedreigingen. Derhalve is het prioriteren van de dreigingen verplaatst naar de tweede expertmeeting. Tijdens de eerste expertmeeting voor Rotterdam zijn de dreigingen wel al geprioriteerd.

Na afloop van de eerste bijeenkomsten heeft het onderzoeksteam voor beide mainports de lijst bijgewerkt om recht te doen aan het commentaar van de deelnemers.

Risicoanalyse

Het doel van het tweede deel van de eerste bijeenkomst voor de haven van Rotterdam en de tweede bijeenkomst voor Schiphol was om de aangepaste longlist te prioriteren en de grootste corruptiedreigingen te identificeren.

Deelnemers is daarom gevraagd de aangepaste lijst met corruptiedreigingen aan de hand van een multicriteria-analyse (MCA) te beoordelen op hun aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie. Na de eerste ronde werden de scores besproken, waarna voor een tweede keer is gescoord. Door de scores van de dreigingen op deze drie criteria te sommeren, is een shortlist van de grootste corruptiedreigingen volgens de deelnemende experts opgesteld.

Impactanalyse

Het doel van de derde bijeenkomst voor Schiphol en de tweede bijeenkomst voor Rotterdam was om de grootste corruptiedreigingen, die tijdens de vorige bijeenkomst reeds geïdentificeerd waren, te rangschikken naar hun potentiële impact. Daarvoor werd deelnemers allereerst gevraagd een gewicht van 1 tot 10 toe te kennen aan verschillende impactcriteria die voorafgaand aan de bijeenkomst zijn opgesteld naar aanleiding van het literatuuronderzoek en interviews met deskundigen.

Scoren dreigingen op potentiële impact

Tijdens het tweede deel van de bijeenkomst hebben de onderzoekers de deelnemers gevraagd aan de hand van een multicriteria-analyse een inschatting te maken van de potentiële impact van de grootste dreigingen die tijdens de tweede expertmeeting zijn geïdentificeerd. Daartoe heeft het onderzoeksteam dezelfde methode gehanteerd als die bij de NRA's voor witwassen en terrorismefinanciering is toegepast.

De dreigingen zijn beoordeeld op elk van de geselecteerde criteria met behulp van een uit de besliskunde bekend eenvoudig *weighted sum model* (WSM). De gemiddelde waarde van de gewichten die deelnemers tijdens de tweede bijeenkomst aan de impactcriteria hebben toegekend, worden hier gebruikt bij de toepassing van de formule van de potentiële geaggregeerde impact.

Aan de experts is gevraagd via het GDSS van Spilter een inschatting te maken van de mogelijke gevolgen⁶⁸ van de corruptiedreigingen op de verschillende criteria. Dit deden zij door voor elke dreiging per impactcriterium een score van 1 tot 4 toe te kennen. Vervolgens zijn de resultaten van deze eerste MCA-scoringsronde gezamenlijk besproken conform de Delphi-methode, met bijzondere aandacht voor de onderdelen die relatief hoog of relatief laag scoorden en de onderdelen met een relatief grote standaarddeviatie tussen de antwoorden van de deelnemers. Aansluitend hebben de experts voor elke dreiging op de shortlist opnieuw per impactcriterium de potentiële impact ingeschat aan de hand van een score van 1 tot 4, waarbij 1 zeer laag is en 4 zeer hoog. Deze schaal wordt standaard gebruikt voor dit soort exercities in het systeem van Spilter. Wel hebben eerdere NRA's een andere schaal gebruikt, namelijk 0 tot 100. Het onderzoeksteam heeft de resultaten van deze tweede scoringsronde daarna gebruikt om de geaggregeerde potentiële impactscore voor elk van de grootste dreigingen uit te rekenen en deze dienovereenkomstig te rangschikken.

Analyse beleidsinstrumentarium

De laatste expertmeeting vond voor Schiphol online plaats in januari 2023. Voor Rotterdam is de laatste bijeenkomst online gehouden in juni 2023.

Deze sessies waren gericht op het beoordelen en prioriteren van het beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van corruptie op de luchthaven Schiphol en in de Rotterdamse haven. Het doel was om op deze manier tot een inschatting te komen van de mate waarin het totale pakket aan beleidsinstrumenten de weerbaarheid van beide mainports ten aanzien van de grootste dreigingen versterkt en waar nog kwetsbaarheden liggen.

Voorafgaand aan de bijeenkomsten hebben de deelnemers een voorlopige lijst met beleidsinstrumenten toegestuurd gekregen. Deze lijst is samengesteld op basis van literatuuronderzoek, aangevuld met gesprekken met ervaringsdeskundigen.

⁶⁸ In dit rapport worden gevolgen aangeduid als de 'potentiële impact'. Deze potentiële impact is bepaald op basis van een multicriteria-analyse (MCA), waarbij experts de potentiële impact van de belangrijkste dreigingen inschatten op een aantal criteria, zoals de stabiliteit van het financiële stelsel en de ontregeling van de maatschappelijke orde.

Het literatuuronderzoek bestond ten eerste uit een zoekopdracht om informatie uit relevante Kamerbrieven te verzamelen. Er is via de website van de Tweede Kamer gezocht naar regeringsbrieven door middel van twee zoekopdrachten. Eén met de zoekterm ‘corruptie Rotterdam’ (14 resultaten) en één met de zoekterm ‘corruptie Schiphol’ (5 resultaten). Tussen de twee zoekopdrachten was een overlap van vier Kamerbrieven. Ten tweede is een lijst van internationale organisaties opgesteld met relevantie voor anticorruptiebeleid, op basis van eerder uitgevoerd literatuuronderzoek. Hieruit kwamen de Raad van Europa, EU, OESO, VN, en Wereldbank naar voren. Voor elk van deze organisaties hebben de onderzoekers een gerichte zoekopdracht uitgevoerd om per organisatie het anticorruptiebeleid te identificeren.

Vervolgens heeft een gesprek plaatsgevonden met de programmaleiding van het Programma Aanpak Ondernijning Schiphol (PAOS) dat sinds 2023 zijn taken uitvoert binnen het Programma Sterke Luchthaven. Tijdens deze discussie werd getoetst of de lijst met instrumenten overeenkwam met het plan van aanpak van het Programma Sterke Luchthaven; een ander doel was om mogelijke lacunes te identificeren. De onderzoekers hebben tevens het concept ‘Plan Van Aanpak: de structurele aanpak van ondernijnende criminaliteit op luchthaven Schiphol op hoofdlijnen’ van het Programma Sterke Luchthaven mogen inzien en de instrumentariumlijst hiermee aangevuld. Ook hebben de onderzoekers voorafgaand aan de laatste bijeenkomst voor de Rotterdamse haven een gesprek gevoerd met de programmadirecteur Integere Haven van de gemeente Rotterdam om de volledigheid van de lijst te toetsen.

Ten slotte hebben de onderzoekers de lijst met het beschikbare beleidsinstrumentarium opgedeeld in onder meer de volgende overkoepelende categorieën (zie Bijlage C en D):

- Samenwerking internationaal/nationaal/regionaal.
- Opsporing en monitoring.
- Sancties.
- Afpakken crimineel vermogen.
- Kennis en analyse.
- Technologische hulpmiddelen.
- Beveiliging van terreinen/ruimtes.

Scoren individuele beleidsinstrumenten

Tijdens het eerste deel van de laatste bijeenkomst heeft het onderzoeksteam de lijst met verschillende beleidsinstrumenten met de experts besproken. Hun werd gevraagd een toelichting te geven op de potentiële rol die instrumenten (kunnen) spelen bij de preventie en repressie van corruptie in de betreffende mainport, om zo een gezamenlijk beeld te schetsen van de uitgangspunten, de werking en eventuele beperkingen van de verschillende maatregelen. Ook werd experts gevraagd welke bestaande beleidsinstrumenten nog ontbraken op de lijst.

Na de eerste gemeenschappelijke bespreking van de lijst hebben de deelnemers elk van de beleidsinstrumenten via het Spilter-systeem beoordeeld op de mate waarin deze de weerstand van de luchthaven tegen corruptie versterken. Deelnemers konden elk instrument een score van 1 tot 10 geven. Tevens kregen zij de mogelijkheid om geen score te geven als zij zich daartoe niet in staat achten.

Beperkingen van de (toepassing van de) methodiek

De Delphi-methode maakt gebruik van de voordelen van technieken voor expertconsultatie zoals enquêtes (systematisch verzamelen van gestructureerde data) en *group meetings* (deskundigen die elkaars expertise gebruiken en aanvullen), maar adresseert tegelijkertijd enkele nadelen. Door de scores te anonimiseren worden bijvoorbeeld risico's die gepaard gaan met *groupthink*, dominante persoonlijkheden of hiërarchische verhoudingen tussen de deelnemers beperkt.

Niettemin houdt deze methode haar beperkingen. Zo stellen Grime en Wright (2016, 5) bijvoorbeeld dat het feit dat de Delphi-methode gedurende het hele proces afhankelijk is van menselijke oordeelsvorming, terwijl menselijke oordeelsvorming op zowel individueel als groepsniveau niet compleet vrij is van cognitieve vooroordelen, risico's met zich meebrengt.⁶⁹ Bevestigingsbias, de neiging van mensen om informatie te interpreteren en zich te herinneren op een manier die overeenkomt met hun bestaande waarden en meningen, kan invloed hebben gehad op de resultaten van de enquêtes en de activiteiten tijdens de bijeenkomsten. Gezien het feit dat de inschattingen van experts leidend zijn geweest in dit onderzoek, zijn de resultaten bovendien afhankelijk van wie in staat was om deel te nemen aan de verschillende onderdelen. De standpunten van de organisaties die niet deelnamen aan de enquêtes of de bijeenkomsten, zoals bijvoorbeeld het OM bij de expertmeetings voor de haven van Rotterdam, zijn niet opgenomen in de uiteindelijke resultaten. Dit kan een vertekend effect hebben gehad. Tevens bestaat er een risico op interviewbias, omdat de verwachtingen of meningen van de onderzoekers de uitkomsten van de verschillende sessies ook beïnvloed zouden kunnen hebben.

Het is tevens belangrijk om op te merken dat drie bijeenkomsten voor Schiphol en één bijeenkomst voor Rotterdam niet fysiek maar online plaatsvonden. We hebben ervoor gekozen om de eerste bijeenkomst voor beide mainports in persoon te houden om de betrokkenheid van de experts bij het onderzoek te waarborgen. Voor een aantal meetings is echter besloten om ze online te houden, om deelnemers die geen tijd hadden om fysiek naar de bijeenkomst te komen meer flexibiliteit te bieden. We merkten echter wel dat deelnemers tijdens de online bijeenkomsten meer vatbaar waren voor afleiding en zij niet altijd even bereid leken om hun standpunt te delen. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat online vergaderingen minder bevorderlijk zijn voor het spontaan delen van meningen en dat het opbouwen van professionele relaties en netwerken lastiger kan zijn in een online omgeving.

Linstone en Turoff (1975, 7) merken verder op dat er binnen de Delphi-methode een natuurlijk conflict bestaat tussen het zo veel mogelijk binnenhalen van informatie en het bondig houden van de discussie; het is aan de onderzoekers om de balans te vinden.⁷⁰ In dit onderzoek vormde de vereiste bondigheid een wezenlijke beperking, aangezien de expertsessies maximaal twee à drie uur in beslag namen (afhankelijk van de beschikbaarheid van deelnemers). Hierdoor werd het noodzakelijk om met name de duur van de discussies, die veel aanvullende kwalitatieve inzichten bieden en bovendien helpen de kwantitatieve resultaten te contextualiseren, te beperken en deze strak te modereren. Daarom is in dit onderzoek besloten

⁶⁹ Grime & Wright (2016, 1-6).

⁷⁰ Linstone & Turoff (1975, 7),

RAND Europe

om de discussies te concentreren rond de scores met een relatief grote spreiding (gemeten door de standaarddeviatie).

3. Contextkenmerken die de twee mainports aantrekkelijk of juist onaantrekkelijk maken voor corruptie

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste contextuele factoren met betrekking tot corruptie van de mainports in het algemeen, en vervolgens specifiek voor de haven van Rotterdam en Schiphol. We richten ons op economische, politieke, geografische, organisatorische, sociaal-culturele en criminologische kenmerken. Deze contextuele informatie helpt ons te begrijpen wat de twee mainports aantrekkelijk of onaantrekkelijk maakt voor het optreden van corruptie in de context van drugscriminaliteit.

Economische en politieke kenmerken

Mainports algemeen

In combinatie met de hoogwaardige fysieke, digitale en kennisinfrastructuur die Nederland rijk is, vormen de mainports een belangrijk knooppunt in de mondiale economie en een toegangspoort tot de Europese markt.⁷¹

Schiphol en de haven van Rotterdam zijn echter beide getroffen door de recente krapte op de arbeidsmarkt. Zo was er in de beveiligingssector op Schiphol in de zomer van 2022 een tekort van 500 personen en probeerden verschillende bedrijven mensen te lokken met aanmeldbonussen.⁷² Royal Schiphol Group startte in oktober 2022 tevens een tijdelijk wervingsproject als aanvulling op de reguliere werving van beveiligingsbedrijven. Hiermee nam ze binnen een jaar 857 beveiligers aan.⁷³ Opgemerkt moet worden dat alle medewerkers werkzaam op het beschermde luchthaventerrein van Schiphol in het bezit moeten zijn van een Schipholpas, die alleen verkregen kan worden wanneer er een verklaring van geen bezwaar (VGB) afgegeven is.⁷⁴ Dit mitigeert mogelijk het veiligheidsrisico. Daarnaast zijn de moeilijkst te vervullen functies vaak te vinden in kwetsbare sectoren, zoals de logistieke en ICT-branche.⁷⁵ Andere kwetsbare beroepen op de luchthaven zijn schoonmakers, catering en transport. Deze laatste sectoren zijn kwetsbaar omdat hun kennis en/of toegang tot bepaalde gebieden misbruikt kan worden voor illegale activiteiten, en omdat werknemers binnen deze beroepen relatief financieel kwetsbaar zijn aangezien de salarissen over het algemeen lager liggen.

⁷¹ World Economic Forum & Global Alliance for Trade Facilitation (2016, 26).

⁷² RTL Nieuws (2022).

⁷³ Schiphol, Jobsrepublic en Recruitment Builders (2023).

⁷⁴ Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (g.d.).

⁷⁵ Dekker et al. (2021); interview met expert #5.

Schiphol

Met bijna 400.000 vliegbewegingen is Schiphol Airport de grootste luchthaven van Nederland en behoort deze tevens tot de grootste luchthavens van Europa.⁷⁶ Vóór de COVID-19-pandemie werden jaarlijks meer dan 70 miljoen passagiers vervoerd en bedroeg het totale vrachtvolume meer dan 1,7 miljoen ton.⁷⁷ In 2021 werden er 26 miljoen passagiers vervoerd (een stijging van 22% ten opzichte van 2020) naar 296 verschillende bestemmingen en bedroeg het totale vrachtvolume opnieuw 1,7 miljoen ton.⁷⁸ In 2022 werden via Schiphol 52,5 miljoen passagiers vervoerd (een stijging van 105,8% ten opzichte van het jaar ervoor) naar 313 bestemmingen, met een totaal vrachtvolume van 1,44 miljoen ton (een daling van 13,8% ten opzichte van 2021).⁷⁹

Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Volgens onderzoek van Decisio uit eind 2019 biedt Schiphol een directe werkgelegenheid van ruim 68.000 banen en een indirecte werkgelegenheid (bij toeleveranciers en organisaties verder in de logistieke keten) van 45.000 banen.⁸⁰ Bovendien draagt de luchthaven volgens dit onderzoek – zowel direct als indirect – circa 1,3% bij aan het bruto binnenlands product. Meer dan de helft van deze mensen werkt voor de luchthaven of luchtvaartmaatschappijen zelf. De rest werkt in de opslag-, transport- of horecasector, voor schoonmaak- of beveiligingsbedrijven, of als medewerker voor een van de vele bedrijven die gevestigd zijn op het terrein van Schiphol. Aan de luchthaven zijn immers een groot winkelcentrum, een NS-treinstation en rond de tweeduizend bedrijven verbonden. Het is voor bedrijven relatief makkelijk om zich buiten het bedrijfsbeveiligde gebied op Schiphol te vestigen. Volgens Van Wijk et al. (2020) worden bedrijven die via Schiphol Real Estate een huurcontract krijgen om zich op het niet beveiligde terrein te vestigen marginaal getoetst in de vorm van een financieel onderzoek en een zogeheten *customer due diligence* (een tool die ook voor banken wordt gebruikt onder de Wet op het financieel toezicht). Op bedrijven die zich op het niet beveiligde terrein vestigen en geen huurcontract hebben via Schiphol Real Estate, wordt via Schiphol Group geen toezicht gehouden.⁸¹ Daardoor was in het verleden onduidelijk hoeveel bedrijven zich daadwerkelijk op het terrein van de luchthaven hebben gevestigd en hoe betrouwbaar deze organisaties zijn.⁸² Dat dit leidt tot corruptierisico's, werd onder meer duidelijk in 2021 toen meerdere medewerkers van bedrijven op de luchthaven door het Cargo Harc-team werden aangehouden voor drugsmokkel en witwassen.⁸³

Uit het onderzoek van Van Wijk et al. bleek dat van de 2.198 bedrijven die zij met openbare informatie konden identificeren als gevestigd op het terrein van Schiphol, 64 bedrijven al 'mogelijk niet pluis' zijn.

Wel zijn er diverse initiatieven die tot doel hebben om meer inzicht te krijgen in deze kwestie, met name vanuit het Plan Van Aanpak van het programma Sterke Luchthaven. Voorbeelden hiervan zijn de bedrijvenscan die reeds is afgerond en de verkenning van nieuwe technologieën om integrale bedrijvenscans

⁷⁶ Schiphol Group (2023).

⁷⁷ Van Wijk et al. (2020).

⁷⁸ Schiphol Group (2021).

⁷⁹ Schiphol Group (2023).

⁸⁰ Decisio (2019).

⁸¹ Van Wijk et al. (2020, 223).

⁸² Van Wijk et al. (2020, 223).

⁸³ De Telegraaf (2021).

uit te voeren op basis van real-time informatie.⁸⁴ Om beter inzicht te krijgen in de bedrijven die zich hebben gevestigd op Schiphol(-Oost) heeft de Koninklijke Marechaussee tevens wijkopperwachtmeesters aangesteld en de Douane een ‘wijkdouanier’. Hun doel is relaties opbouwen met de mensen aanwezig op het terrein en zo een beter en completer overzicht krijgen van de activiteiten die gaande zijn.⁸⁵ Daarnaast dient de inzet van wijkopperwachtmeesters ook de drempel te verlagen voor het maken van meldingen van verdacht gedrag.

Schiphol kampt tevens met een groot tekort aan (beveiligings)personeel. Tijdens de COVID-19-pandemie heeft de luchthaven veel personeel ontslagen, maar dit leidde in de zomer van 2022 tot immens lange wachttijden en veel ontevredenheid onder (inter)nationale reizigers.⁸⁶ Een gebrek aan beveiliging zou de veiligheid van passagiers in gevaar kunnen brengen. Vandaar dat Schiphol tot 2023 duizenden vluchten zou gaan schrappen om de veiligheid van reizigers te kunnen waarborgen.⁸⁷ Ook begin 2023 was er nog een structureel tekort van 300 tot 500 werknemers, hoewel dit tekort zich door betere voorwaarden voor beveiligers grotendeels verplaatst had naar de bagageafhandeling.⁸⁸

In 2022 berichtte de NOS bovendien dat bagagemedewerkers jarenlang te zwaar werk hebben verricht, doordat tilhulpen kapot of in zijn geheel afwezig waren en er een beperkt aantal rollenbanden beschikbaar was.⁸⁹ Dit werd gerelateerd aan beroepsziekten die meerdere werknemers hebben opgelopen, onder wie negen individuen met blijvend lichamelijk letsel.⁹⁰ Het systematisch overschrijden van de arbonormen is een gevolg van de onderlinge concurrentie tussen afhandelingsbedrijven die alle door Schiphol zijn toegelaten op het terrein om zo de kosten voor luchtvaartmaatschappijen zo laag mogelijk te houden.⁹¹ Dit gaat echter ten koste van de arbeidsomstandigheden voor bagagemedewerkers, die daardoor extreem zwaar werk verrichten voor een betrekkelijk laag uurloon. Het accepteren van crimineel geld voor relatief eenvoudige klussen zoals een pakketje ophalen of achterlaten, zeker als medewerkers kampen met leningen of schulden, kan daardoor aantrekkelijker zijn.⁹² Dit geldt niet alleen voor personeel in de bagagekelders maar ook voor bijvoorbeeld de vrachtwagenchauffeurs.⁹³ In de afgelopen jaren zijn er dan ook meerdere gevallen geweest dat Schipholphouders hun toegang voor soortgelijke doeleinden hebben misbruikt.⁹⁴

Tot slot maakt het tekort aan personeel en de behoefte aan flexibele werknemers de inzet van uitzendkrachten en onderaannemers aannemelijker. Uit het onderzoek van Van Wijk et al. (2020) blijkt echter dat de bedrijven die verantwoordelijk zijn voor het inhuren van uitzendkrachten zich niet altijd houden aan de noodzakelijke achtergrondscreening.⁹⁵ Zoals hierboven is genoemd moeten medewerkers met toegang tot het beschermde luchthaventerrein wel over een Schipholpas, en dus een VGB, beschikken. Over buitenlandse uitzendkrachten is echter vaak onvoldoende informatie beschikbaar door de beperkte tijd die zij in Nederland hebben doorgebracht. Dit brengt bepaalde veiligheidsrisico's met zich mee. Deze

⁸⁴ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

⁸⁵ Sterke Luchthaven (z.d.).

⁸⁶ Euronews (2022).

⁸⁷ NOS Nieuws (2022a).

⁸⁸ NOS Nieuws (2023a).

⁸⁹ NOS Nieuws (2022b).

⁹⁰ NOS Nieuws (2022c).

⁹¹ NOS Nieuws (2022c).

⁹² Sterke Luchthaven (2020).

⁹³ Van Wijk et al. (2020, 39).

⁹⁴ Sterke Luchthaven (2020).

⁹⁵ Van Wijk et al. (2020, 39, 70).

werknemers krijgen namelijk wel toegang tot de beveiligde locaties van de luchthaven en moeten vaak zwaar (ondergewaardeerd) werk verrichten, wat hen vatbaarder maakt voor corrumperende invloeden.⁹⁶

Rotterdamse haven

Het volume van de goederenoverslag en de omvang van de haven vormen een belangrijke factor in de kwetsbaarheid⁹⁷ van de Rotterdamse haven voor illegale activiteiten en handel, en daardoor voor infiltratie van de georganiseerde misdaad en daaraan gerelateerd corruptie. De Rotterdamse haven is de grootste zeehaven van Europa volgens verschillende indicatoren. De haven heeft een goederenoverslag van 436,8 miljoen ton in 2020, 468,7 miljoen ton in 2021 en 467,4 miljoen ton in 2022.⁹⁸ Daarnaast vormt Rotterdam de grootste containerhaven van Europa met 13,4 miljoen overgeslagen containers in 2021, gevolgd door Antwerpen (12,0 miljoen) en Hamburg (8,8 miljoen).^{99,100}

De faciliteiten in de haven van Rotterdam bestaan voornamelijk uit petrochemie, containers en droge bulkopslag. De haven 24/7 toegankelijk voor schepen die in Rotterdam aanmeren.¹⁰¹ Circa 1.200 bedrijven in verschillende sectoren hebben zich op het haventerrein gevestigd. De haven biedt zo direct en indirect werk aan 565.000 personen in Nederland.¹⁰²

Deze onderscheidende faciliteiten, met name op logistiek gebied, hebben de aantrekkingskracht van de Rotterdamse haven en de stad zelf vergroot, waardoor Rotterdam is gestegen naar de tweede plek in het *The Leading Maritime Cities of the World Report* van 2022.¹⁰³ Om deze positie in de toekomst te kunnen behouden en verbeteren wil de haven graag uitbreiden. Dit wordt echter belemmerd door een structureel tekort aan personeel. Zo stonden er eind 2021 zo'n 8.000 vacatures open,¹⁰⁴ wat in 2022¹⁰⁵ en begin 2023 nog steeds het geval was.¹⁰⁶ Dit vormt niet alleen een kwetsbaarheid omdat er minder personeel is om het goed functioneren van de barrières tegen corruptie te garanderen, maar ook omdat er door de wens om deze posities in te vullen spanning kan ontstaan tussen beoogde economische groei en de veiligheid van de haven. Dit kan de haven kwetsbaarder maken voor criminele infiltratie. Zo blijkt uit onderzoek naar de uitzendmarkt in de Rotterdamse haven dat de meeste uitzendkrachten niet 'aan een uitgebreide screening [worden] onderworpen'.¹⁰⁷ Aangezien 40% van alle werknemers in de transport-, industrie- en onderhoudssector bestaat uit uitzendkrachten, zijn grote aantallen personeel aanwezig met toegang tot de haven zonder dat werkgevers beschikken over informatie over de integriteit van hun personeel.¹⁰⁸

⁹⁶ Van Wijk et al. (2020, 39).

⁹⁷ Onder kwetsbaarheden verstaan de onderzoekers de onafhankelijke factoren die kunnen bijdragen aan de prevalentie en de potentiële impact van de dreigingen.

⁹⁸ Havenbedrijf Rotterdam (2021); Havenbedrijf Rotterdam (2022); Boerman et al. (2017).

⁹⁹ Eurostat (2022).

¹⁰⁰ Europese Commissie (2022).

¹⁰¹ Eski (2019, 52-68).

¹⁰² Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (2020); Havenbedrijf Rotterdam (2022).

¹⁰³ Menon Economics en DNV (2022, 5).

¹⁰⁴ Port of Rotterdam (2022, 19).

¹⁰⁵ Nederland Maritiem Land (2022).

¹⁰⁶ AD (2023).

¹⁰⁷ Staring et al. (2019, 137).

¹⁰⁸ Staring et al. (2019, 137).

Geografische kenmerken

Mainports algemeen

Als belangrijke logistieke knooppunten kunnen zee- en luchthavens misbruikt worden voor de smokkel van illegale mensen, goederen (waaronder drugs), en geld.¹⁰⁹ Nederland wordt vanwege de hoogontwikkelde infrastructuur, waar de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol een centrale rol in spelen, gezien als de toegangspoort van Europa.¹¹⁰ Dit resulteert echter niet alleen in de in- en uitvoer van legale producten, maar de mainports zijn hierdoor ook vatbaarder voor de illegale smokkel van goederen als drugs. Een deel van deze waren is bedoeld voor de binnenlandse markt, maar uit onderzoek blijkt dat het overgrote deel van de drugs via weg, water of spoorlijnverbindingen naar het Europese achterland wordt gesmokkeld, wat relatief gemakkelijk is dankzij de Schengenovereenkomst.¹¹¹ Dit maakt de Nederlandse mainports tot een aantrekkelijk doelwit voor de georganiseerde misdaad en daardoor gevoelig voor zowel ambtelijke als niet-ambtelijke corruptie.¹¹²

Schiphol

De drugssmokkel op Schiphol bestaat met name uit de invoer van cocaïne vanuit Zuid-Amerika en de uitvoer van synthetische drugs.¹¹³ Eerder onderzoek concludeerde dat dit gebeurt door middel van de ‘passagiersstroom (passagiers en bagage) en de vrachtstroom (postpakketten, koeriers- en geschenkzendingen en gemanifesteerde [genummerd en verzonden met een vrachtbrief] en niet gemanifesteerde vracht)’.¹¹⁴

Met name bij het smokkelen van goederen via de vrachtstroom maken criminelen volgens Van Wijk et al. (2020) gebruik van structurele kwetsbaarheden in de geografische opbouw van het luchthaventerrein. Ondernijmende criminaliteit vindt vanwege een optelsom van factoren, hieronder benoemd, veelal plaats in de bagagekelders van verschillende terminals, de afhandelloodsen, de onderhoudshangars en op Schiphol-Oost (met name het bedrijventerrein). Op deze locaties zijn bijvoorbeeld volgens de onderzoekers blinde vlekken in het cameratoezicht, lacunes in de toegangs- en uitgangscntroles of zwakke plekken in het beveiligingssysteem die geëxploiteerd kunnen worden.¹¹⁵ Zoals eerder benoemd is het Programma Sterke Luchthaven actief bezig om dit soort blinde vlekken en lacunes aan te pakken door middel van de locatiegerichte aanpak.¹¹⁶

In de bagagekelders worden dagelijks 120.000 tot 180.000 koffers verwerkt.¹¹⁷ Door een gebrek aan camera’s en fysiek toezicht is het volgens Van Wijk et al. (2020) relatief makkelijk om goederen in koffers te verstoppen of juist uit de bagage te halen.¹¹⁸ Daarnaast kunnen de blinde vlekken in het cameratoezicht

¹⁰⁹ Keijser et al. (2020).

¹¹⁰ Bisschop et al. (2019, 30).

¹¹¹ Port of Rotterdam (2022, 22).

¹¹² Europol (2021, 45).

¹¹³ Van Wijk et al. (2020, 13).

¹¹⁴ Van Wijk et al. (2020, 135).

¹¹⁵ Van Wijk et al. (2020, 135).

¹¹⁶ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹¹⁷ Schiphol Group (2019).

¹¹⁸ Van Wijk et al. (2020, 185).

mogelijk worden gebruikt om goederen in rugzakken of lockers te verstoppen of koffers aan derden over te geven.¹¹⁹ Mede als gevolg van deze bevindingen prioriteert het jaarplan voor 2023 van het programma Sterke Luchthaven het waarborgen van een integere bagagekelder, met als doel niet-integer gedrag te voorkomen, vroegtijdig te herkennen of te verstoren.¹²⁰ Binnen deze campagne wordt dan ook getracht de fysieke omgeving aan te passen door bijvoorbeeld verbeterde toegangssystemen, een nieuw passensysteem en meer cameratoezicht.¹²¹ Ook wordt de werkgroep waarin wordt afgestemd over de bagagekelder doorgezet; daar wordt bijvoorbeeld gesproken over integrale controles, fysieke maatregelen en het verzamelen van meer informatie om het gedrag van medewerkers te beïnvloeden.¹²²

De kwetsbaarheden op bedrijventerrein Schiphol-Oost bestaan met name uit 'de toegankelijkheid van het (beveiligde) terrein, de gevestigde bedrijven, *general aviation* (privéjets), en het zogenoemde groot onderhoud aan vliegtuigen'.¹²³ Het bovengenoemde onderzoek van Van Wijk et al. wees uit dat om het beveiligde terrein te betreden de Schipholpas bijvoorbeeld handmatig wordt gecontroleerd, maar de biometrische of fysieke controle vaak achterwege blijft. Daarnaast blijkt uit dit onderzoek dat er geen controles plaatsvinden wanneer werknemers het terrein verlaten. Omdat dit geen beveiligd luchthaventerrein is maar een bedrijventerrein, zijn de uitgebreidere controles en controle van de uitgang geen wettelijke verplichting. Met name de locaties waarop het vliegtuigonderhoud binnen dit terrein plaatsvindt, zo stellen Van Wijk et al, blijken kwetsbaar voor criminele infiltratie vanwege de mogelijkheden die dit biedt om drugs direct in de vliegtuigen zelf te verstoppen.¹²⁴ Dergelijke gelegenheidsstructuren voor drugssmokkel zijn nauw gerelateerd aan corruptie, aangezien er voor iedere schakel in de logistieke keten voor drugshandel meerdere gecorrumpeerde personen nodig zijn. Het is voor criminelen namelijk noodzakelijk om misbruik te maken van de professionele positie van deze individuen, omdat ongeautoriseerde personen geen toegang hebben tot deze terreinen op de luchthaven. Verschillende recente ontwikkelingen hebben echter tot doel de beveiliging in deze gebieden strenger te maken. Sinds juni 2023 is het bijvoorbeeld niet meer mogelijk om het beveiligde terrein van Schiphol-Oost zonder Schipholpas te betreden (waar toegang voorheen ook met een bedrijfspas mogelijk was).¹²⁵

Tot slot kunnen criminele organisaties op Schiphol het vrije verkeer van personen en goederen binnen de EU uitbuiten. Zo blijkt uit onderzoek dat Europese vluchten in meerdere EU-landen aan minder controles worden onderworpen. Wel is het belangrijk om te benoemen dat controles lijken te verbeteren.¹²⁶

Rotterdamse haven

Uit inbeslagnames blijkt dat cocaïne uit Zuid-Amerika, bestemd voor de Europese en Nederlandse markten, Nederland vooral via commerciële (container)vaart bereikt.¹²⁷ De aantrekkelijkheid van Rotterdam voor criminelen komt met name doordat de Rotterdamse haven een diepere vaargeul heeft dan de meeste andere

¹¹⁹ Van Wijk et al. (2020, 185).

¹²⁰ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹²¹ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹²² Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹²³ Van Wijk et al. (2020, 189).

¹²⁴ Van Wijk et al. (2020, 190-191).

¹²⁵ Schiphol (2023b).

¹²⁶ Van Wijk et al. (2020, 149).

¹²⁷ Boerman et al. (2017).

Europese havens en daardoor grotere schepen met meer containers kan ontvangen.¹²⁸ Het is makkelijker om illegale waren ongemerkt te verbergen in zulke grotere ladingen.

Zeehavens zijn ook door hun omvang bijzonder kwetsbaar voor criminele activiteiten. De grote, soms onoverzichtelijke, gebieden die zij beslaan zijn moeilijk volledig te beveiligen. Dit wordt in Rotterdam versterkt door de opbouw van de haven. Het huidige oppervlak van de Rotterdamse haven bedraagt 12.500 hectare met maar liefst 79,5 kilometer aan kades en is zich nog steeds aan het uitbreiden.¹²⁹ De haven bestaat grofweg uit twee onderdelen: de stadshavens en Maasvlakte 1 & 2. De kwetsbaarheid van de stadshavens is met name gebaseerd op hun faciliterende functie voor criminelen door de aanwezigheid van meerdere private bedrijven en de nabijheid van de stad.¹³⁰ De Maasvlakte is gevoelig voor criminele infiltratie vanwege zijn omvang en het feit dat de meeste (container)terminals zich in dit gebied bevinden, waaronder de terminals voor de grootste containerschepen afkomstig uit Zuid-Amerika.¹³¹

Vanuit Nederland wordt een groot deel van de drugs die in Rotterdam aankomt doorgesmokkeld naar de rest van Europa.¹³² Deze smokkel vindt plaats via de binnenvaart, wegen en spoorlijnen die de Rotterdamse haven met het Europese achterland verbinden.¹³³ Ter illustratie, alleen al via het spoor en de binnenvaart zijn er 886 directe connecties vanuit de haven naar andere Europese steden.¹³⁴

De geografische context lijkt een belangrijk aspect in de keuze van een specifieke zeehaven voor het gebruik van drugssmokkel. Zo is de rol van de Rotterdamse haven in de uitvoer van synthetische drugs uit Nederland minder evident. Volgens de *Systeemanalyse Zeehavens (2020)* van TNO lijken de zeehavens in Zeeland en Noord-Brabant (met name Moerdijk, Vlissingen, Borssele en Terneuzen) hier een belangrijkere rol te spelen. In de expertsessies die TNO voor dit onderzoek uitvoerde stelden deskundigen dat de synthetische drugs die geproduceerd worden in het Brabantse achterland via deze zeehavens worden verspreid naar andere locaties op het Europese vasteland en het Verenigd Koninkrijk. Volgens de deelnemers is de haven van Moerdijk in het bijzonder interessant voor drugssmokkelaars door de regelmatige lijndienst met het Verenigd Koninkrijk. Het zicht op de uitvoer van drugs is echter beperkt.¹³⁵

Organisatorische kenmerken

Mainports algemeen

Verschillende organisatorische factoren zouden een rol kunnen spelen bij de prevalentie van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptiedreigingen in de Rotterdamse haven en op de luchthaven van Schiphol. Zo kunnen bepaalde aspecten van de structuur van deze mainports criminele activiteiten in de hand werken.

¹²⁸ Staring et al. (2019, 100).

¹²⁹ Port of Rotterdam (2022).

¹³⁰ Staring et al. (2019, 101-4).

¹³¹ Staring et al. (2019, 101-4).

¹³² Boerman et al. (2017).

¹³³ R. Staring, et al. (2019, 101-4).

¹³⁴ Port of Rotterdam (z.d.).

¹³⁵ Keijser et al. (2020, 17).

Van Wijk et al. (2021) wijzen bijvoorbeeld naar de manier waarop de beveiliging van de mainports de werkwijze van criminelen beïnvloedt. Zo zorgt de hoogontwikkelde beveiliging op zowel de luchthaven Schiphol als in de haven van Rotterdam ervoor dat criminelen vaker systematisch proberen te infiltreren in de mainports, aangezien dit het vermijden van controles aannemelijker maakt.¹³⁶ Zo werden in 2021 meerdere gecorrumpeerde medewerkers van het private beveiligingsbedrijf Securitas in de Rotterdamse haven, onder wie een planner en een manager, aangehouden op verdenking van het helpen van drugscriminelen.¹³⁷ Een ander voorbeeld is dat de sterke automatisering van logistieke processen en rechtshandavingsorganisaties binnen de mainports ertoe leidt dat daders van drugscriminaliteit zich met name richten op het toegang krijgen tot de informatiesystemen die worden gebruikt bij de afhandeling van goederen.¹³⁸ In september 2023 kwam bijvoorbeeld naar buiten dat er in de laatste vier jaar meerdere gecorrumpeerde douaniers zijn ontslagen wegens hulp aan drugscriminelen en dat een medewerker in Rotterdam in voorlopige hechtenis zit op verdenking van het lekken van informatie uit het douanesysteem.¹³⁹

Naast de Douane die verantwoordelijk is voor het toezicht op EU-buitengrensoverschrijdend goederenverkeer, zijn ook andere posities binnen de luchthaven kwetsbaar. Voorbeelden hiervan zijn medewerkers van beveiligings- en transportfirma's¹⁴⁰ maar ook overheidsfunctionarissen en private actoren.¹⁴¹

Tussen partijen in de haven bestonden al enkele samenwerkingsverbanden met het oog op de bestrijding van illegale smokkel. Deze verbanden zijn in de laatste jaren uitgebreid in lijn met de actiepunten die in 2021 door de gemeente, de Douane en andere partners zijn opgesteld in een gezamenlijke Uitvoeringsagenda voor de haven, die tot stand kwam na het rapport van Staring et al. (2019).¹⁴² Zo is de recherchecapaciteit van het Hit and Run Cargoteam (HARC), opgericht door de Douane, FIOD, Zeehavenpolitie en het OM en verantwoordelijk voor opsporingsonderzoeken in het kader van drugssmokkel in Rotterdam, in 2021 uitgebreid.¹⁴³ Andere voorbeelden van lopende projecten zijn de 'Trainingscontainer', een onderdeel van het Programma Integere Haven om de bewustwording van drugssmokkel onder personeel in de haven te vergroten, en het versterken van het Port Community Systeem¹⁴⁴ (een overkoepelend informatie-uitwisselingsplatform voor havenlogistiek voor alle partijen in de Haven van Rotterdam) en van het toezicht op de Maasvlakte.¹⁴⁵

Schiphol

De beveiliging op Schiphol is sterk gericht op personen (en hun bagage) die de luchthaven betreden (dus de beveiliging van 'landside' naar 'airside'). Zodoende zijn de publiek-private controlemechanismen voor

¹³⁶ Programma Weerbare Sierteelt (2021, 3).

¹³⁷ AD (2021a).

¹³⁸ Interview met expert #3; Kruisbergen et al. (2019).

¹³⁹ Eenvandaag (2023).

¹⁴⁰ Tweede Kamer (2021). Zie ook AD (2021a); NRC (2021); Kruisbergen et al. (2019).

¹⁴¹ Zie bijvoorbeeld: NRC (2020); Kamerstuk 29628, nr. 975; Politie (2021). Zie ook AD (2020).

¹⁴² Gemeente Rotterdam (2021).

¹⁴³ Tweede Kamer (2021).

¹⁴⁴ Havenbedrijf Rotterdam (2023).

¹⁴⁵ Port of Rotterdam (2022, 23-24).

goederen, reizigers en personeel die het terrein van Schiphol verlaten minder uitgebreid.¹⁴⁶ Dit maakt de luchthaven kwetsbaar voor het smokkelen van illegale waar van de airside naar landside.¹⁴⁷ Van Wijk et al. (2020) stellen op basis van hun bronnen dat drugssmokkelaars nog steeds naar Schiphol reizen via de route van zogenoemde 100%-controlelanden: risicovolle gebieden voor de drugssmokkel waarvan de vluchten bij aankomst op Schiphol worden onderworpen aan een 100% controle. De respondenten van de studie (van de eerstelijns drugsbestrijding van de KMar en het Cargo Harc-team) stellen dat de controles niet waterdicht zijn, waardoor de smokkel over deze route nog steeds lucratief kan zijn.¹⁴⁸ Ook blijkt de controle bij sommige vrachtstromen vanwege de aard van de producten logistiek ingewikkeld. Dit is zeker het geval bij vrachtstromen van fruit, bloemen of vis/vlees, doordat deze vanwege de aard van de producten zo efficiënt en snel mogelijk afgehandeld moeten worden. Bloemen zijn bijvoorbeeld volgens Van Wijk et al. (2020) een bekende dekzending voor drugs.¹⁴⁹ De goederenstroom is bovendien erg omvangrijk waardoor het niet mogelijk is om alle zendingen aan een fysieke controle te onderwerpen. Daarom werkt de Douane op basis van risicogericht toezicht en worden die zendingen gecontroleerd die op basis van beschikbare informatie een risico vormen. Welke zendingen daadwerkelijk worden gecontroleerd bepaalt het Douane Landelijk Tactisch Centrum (DLTC) op basis van risico-informatie.

Om medewerkers binnen de goederenstromen te kunnen corrumperen hebben criminelen echter wel toegang tot en kennis van de beveiligde gebieden in de luchthaven nodig. Dit is waar de zogenaamde Schipholpas een belangrijke rol speelt. Met deze pas kunnen medewerkers op Schiphol buiten werktijd de beveiligde ruimte betreden. Ongeveer 56.800 werknemers beschikken over een dergelijke pas die toegang geeft tot het beschermde luchthavengebied (airside) en circa 2.300 personen hebben een pas die toegang geeft tot volledig beveiligde gebieden.¹⁵⁰ De Schipholpas kent verschillende kwetsbaarheden (zie Kader 1).

Kader 1: De Schipholpas

Medewerkers ontvangen de pas van Schiphol Nederland BV nadat zij een veiligheidsprocedure hebben voltooid. De bedrijven die een Schipholpas kunnen aanvragen zonder daarvoor hun opdrachtgever te hoeven contacteren, zijn onder andere afhandelaren, luchtvaartmaatschappijen, Amsterdam Airport Schiphol en bepaalde beveiligingsbedrijven, overheidsinstanties en schoonmaakbedrijven.¹⁵¹ De Schipholpas zorgt ervoor dat de toegang tot bepaalde specifieke gebieden van het vliegveld zo veel mogelijk wordt beperkt tot de personen die regelmatig toegang tot specifieke gebieden nodig hebben. In het verleden zijn er echter problemen geweest rondom het gebruik van de Schipholpas, die hieronder uiteengezet worden. Zorg dragen voor de integriteit van Schipholpashouders staat echter wel centraal op de agenda van het PAOS.

- **De veiligheidscontroles zijn niet altijd even nauwkeurig.** Zo worden 'lichte antecedenten' bijvoorbeeld niet als een bezwaar genoteerd in de beoordeling van een aanvraag.¹⁵²
- **Er zijn problemen rondom het blokkeren van Schipholpassen.** Zo kan alleen de werkgever, en niet Schiphol Group, de pas blokkeren, door de gegevens over het beëindigen van de dienstverlening door te geven. Er is echter geen zicht op in hoeverre dit ook daadwerkelijk gebeurt.¹⁵³ Zeker in gevallen van wangedrag maken bedrijven vanwege vrees voor imago-schade vaak geen melding, waardoor de desbetreffende persoon voor een andere werkgever op de luchthaven kan gaan werken en zijn toegang behoudt.¹⁵⁴ Wel stelt het programma Sterke Luchthaven zich in zijn Jaarplan 2023 ten doel om via publiek-private samenwerking juridische mogelijkheden te verkennen om informatie te kunnen delen over onder andere Schipholpashouders, zo ook om verder te werken aan het in kaart

brengen, opsporen en vervolgen van niet-integere partijen. Ook wordt de meldingsbereidheid aangemoedigd door meldpunten onder de aandacht te brengen via een publiekscampagne, en een 'spoorboekje' met mogelijkheden voor het beschermen van melders.¹⁵⁵

- **Het blokkeren van de pas ontnemt een persoon niet altijd de toegang tot gebieden van de luchthaven met enkel fysieke controle**, zoals de niet beveiligde gebieden op Schiphol-Oost.¹⁵⁶
- **Omdat er geen (real-time) systeem is dat het gebruik van de passen kan monitoren, wordt verdacht pasgebruik niet gesignaleerd.**¹⁵⁷ Het programma Sterke Luchthaven schrijft in zijn Jaarplan 2023 dat er wordt gewerkt aan een Dashboard Vreemde Bewegingen dat potentieel inzicht kan geven in afwijkende pasbewegingen.¹⁵⁸

Kwetsbare beroepen op de luchthaven zijn schoonmakers, catering en transport. Het betreft veelal multi-contractors die daardoor toegang hebben tot een groter deel van de luchthaven en kennis van meerdere processen. Daarnaast komen zij vanwege de aard van hun werk dicht bij of soms zelfs in de vliegtuigen zelf, waardoor zij makkelijker goederen zouden kunnen verstoppen of uithalen. Ook is er over het algemeen weinig toezicht op deze branches. Andere kwetsbare beroepen zijn de mensen die werken in de bagagekelders. Zij hebben inzicht in de vluchtgegevens en de mogelijkheid om bijvoorbeeld bagagelabels te vervalsen en zo illegale waren ongemerkt van het terrein te smokkelen.¹⁵⁹

Een van de centrale uitgangspunten van het Programma Sterke Luchthaven is de branchegerichte aanpak. Hierin wordt gewerkt aan het opwerpen van effectieve barrières tegen ondermijnende criminaliteit binnen de geprioriteerde branches waar het risico op corruptie relatief groter is.¹⁶⁰ Het gaat hier bijvoorbeeld om het implementeren van een vierogenprincipe bij planningsactiviteiten.

Rotterdamse haven

De logistieke processen in de haven van Rotterdam bestaan uit een aantal onderdelen, namelijk 'het aanmeren van schepen, het laden en lossen en overbrengen van de goederen naar de terminals en het afhandelen en verzenden van de goederen'.¹⁶¹ Verschillende publieke en private actoren spelen een rol tijdens deze processen, zoals bijvoorbeeld rederijen, cargo's, stuwadoors, expediteurs en vervoerders, maar ook de Douane, de Politie en de Koninklijke Marechaussee. Een goede samenwerking tussen deze partijen is

¹⁴⁶ Van Wijk et al. (2020, 196).

¹⁴⁷ Van Wijk et al. (2020, 196).

¹⁴⁸ Van Wijk et al. (2020, 113).

¹⁴⁹ Van Wijk et al. (2020, 157).

¹⁵⁰ Van Wijk et al. (2020, 157).

¹⁵¹ Amsterdam Airport Schiphol (2022, 15).

¹⁵² Van Wijk et al. (2020, 215).

¹⁵³ Van Wijk et al. (2020, 216).

¹⁵⁴ Van Wijk et al. (2020, 216).

¹⁵⁵ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹⁵⁶ Van Wijk et al. (2020, 214).

¹⁵⁷ Van Wijk et al. (2020, 216).

¹⁵⁸ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023). Sterke Luchthaven – Programma Aanpak Ondernijning Schiphol (PAOS).

¹⁵⁹ Van Wijk et al. (2020, 150).

¹⁶⁰ PAOS (2022, 4).

¹⁶¹ Bisschop et al. (2019, 72).

cruciaal aangezien een kleine verstoring in de logistieke keten al snel vergaande gevolgen kan hebben voor het functioneren van de haven en daarmee de (inter)nationale handel en de veiligheid.¹⁶²

De Divisie Havenmeester Rotterdam, onderdeel van Havenbedrijf Rotterdam, is verantwoordelijk voor de veiligheid in de gehele haven, zowel op land als op zee.¹⁶³ Hiervoor werkt de Havenmeester samen met de Douane, de Zeehavenpolitie en verschillende private beveiligingsbedrijven. Met name de Douane is belangrijk in de aanpak van drugsmokkel in de Rotterdamse haven, aangezien de Douane verantwoordelijk is voor het toezicht op EU-buitengrensoverschrijdend goederenverkeer, waarbij de containervaart door zijn omvang¹⁶⁴ extra gevoelig is voor criminele inmenging. Binnen de goederenstroom worden de groente- en fruittransporten vanwege hun beperkte houdbaarheid en daardoor noodzakelijke snelle verwerking in de haven vaak gebruikt als ‘deklading voor verdovende middelen’, waardoor de beroepen verbonden aan de verwerking van deze transporten kwetsbaarder zijn voor corruptie.^{165,166}

De Douane beschikt over meerdere manieren om de containervaart te controleren, zoals scancontroles naast de traditionele aanpak van aangekondigde en onaangekondigde controles waarbij de container daadwerkelijk wordt opengemaakt. Daarnaast experimenteert de Douane ook met geautomatiseerde detectie en *machine learning*.¹⁶⁷ Welke containers daadwerkelijk worden gecontroleerd, bepaalt het Douane Landelijk Tactisch Centrum (DLTC) op basis van risicoprofielen. Deze profielen zijn onder andere gebaseerd op meldingen van derden (publieke en private bedrijven in de haven).¹⁶⁸ De meldingsbereidheid van incidenten bij bedrijven in de haven blijkt echter beperkt, wat de kwetsbaarheid van de haven vergroot en de drugsmokkel in de kaart kan spelen. Eén van de redenen die wordt gegeven voor de beperkte uitwisseling van informatie is de vrees onder private bedrijven voor strengere regels en controles, waaruit opnieuw de spanning tussen economische belangen en veiligheid in de haven naar voren komt.¹⁶⁹ Legale bedrijven met toegang tot de haven, specifiek binnen de transport- en beveiligingssector, worden, zo blijkt uit onderzoek van Staring et al. (2019), dan ook vaak gezien als kwetsbaar voor corruptie, met name als de financiële gezondheid van het bedrijf te wensen overlaat.¹⁷⁰ Om ondermijning vanuit deze sectoren tegen te gaan heeft Havenbedrijf Rotterdam, dat verantwoordelijk is voor het beheer van het haventerrein, in 2018 het initiatief ‘Ken je klant’ opgezet, om beter inzicht te krijgen in de klanten die zich op het terrein willen vestigen.¹⁷¹

Na het identificeren van de risicovrachten, zoals hierboven beschreven, worden deze automatisch gescheiden van de rest. In dat geval wordt een zogenaamde controleopdracht aangemaakt in PLATO, een speciale applicatie gericht op het plannen en toedelen van controles, met informatie over welke aspecten gecontroleerd dienen te worden en welke competenties hiervoor nodig zijn. Na de desbetreffende controle

¹⁶² Port of Rotterdam (2022).

¹⁶³ Port of Rotterdam (z.d.-b).

¹⁶⁴ Uit onderzoek blijkt dat 90% van alle consumentengoederen wordt getransporteerd via de commerciële zeevaart. Zie ook Bisschop et al. (2019, 52).

¹⁶⁵ Staring et al. (2019, 126).

¹⁶⁶ Staring et al. (2019, 126).

¹⁶⁷ Rijksoverheid (g.d).

¹⁶⁸ Staring, et al. (2019, 42).

¹⁶⁹ Bisschop et al. (2019, 82-3.).

¹⁷⁰ Staring et al. (2019, 133).

¹⁷¹ Port of Rotterdam (z.d.-c). Uitgifte van terreinen.

van de Douane moet vervolgens in PLATO een verslag worden opgesteld over de manier waarop de controle is uitgevoerd en wat de resultaten zijn.¹⁷² Dit proces is sterk geautomatiseerd en de relevante informatiesystemen kunnen relatief makkelijk geëxploiteerd worden. Er zijn wel maatregelen genomen om deze dreiging te verminderen.¹⁷³ Zo gaf één expert aan dat in het verleden bepaalde douanebeambten zonder toezicht, en soms zelfs van huis uit, konden beslissen welke containers gecontroleerd moesten worden.¹⁷⁴ Dit is nu onmogelijk gemaakt door een verbod op thuiswerken en een algemeen vierogenprincipe waardoor ambtenaren niet meer solistisch kunnen werken.¹⁷⁵ Daarnaast worden dienstroosters op zo'n manier gemaakt dat het ruilen van diensten niet mogelijk is en collega's niet van tevoren weten met wie ze samenwerken, al zijn er in het verleden wel signalen geweest dat in de praktijk diensten wel degelijk worden geruild.¹⁷⁶ Ook zijn gevallen bekend waar roosters via e-mails onder werknemers werden verspreid waardoor zij inzicht hadden in wie waar en op welk moment dienst had.¹⁷⁷ Beroepen, waaronder de functie van douaneambtenaar maar ook bijvoorbeeld het personeel dat werkt als roeier in de haven of in de loodsen, zijn extra kwetsbaar voor corruptie vanwege hun kennis en toegang tot de logistieke processen in de haven.¹⁷⁸

Sociaal-culturele kenmerken

Mainports algemeen

De mainports in Nederland onderscheiden zich ook door enkele sociaal-culturele kenmerken die deze knooppunten meer of minder aantrekkelijk kunnen maken voor het optreden van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie. Hieronder valt bijvoorbeeld de cultuur op de werkvloer, waaronder het vertrouwen in het leidinggevend personeel, aanwezigheid van (sociale) controle en de werkdruk die het personeel ervaart. Factoren die corruptie in de hand kunnen werken, zijn de mate van 'autonomie, mobiliteit en de overeenkomst tussen legitieme taken en criminele activiteiten' die het personeel ervaart.¹⁷⁹ Ook 'sociaal kapitaal', het sociale netwerk van een individu, is van belang in het beoordelen van beroepsmatige kwetsbaarheid, aangezien het corrumpen van een persoon met een groot sociaal netwerk binnen de mainports criminele organisaties mogelijk toegang kan verlenen tot meerdere onderdelen van het logistieke proces binnen de organisatie.¹⁸⁰

Schiphol

Zoals eerder benadrukt, zijn met name de Schipholphouders vanwege hun kennis van en toegang tot het terrein van de luchthaven aantrekkelijk voor criminelen. Tegelijkertijd is een aantal van deze beroepen vanwege 'onvrede over het werk' ook nog eens extra kwetsbaar voor corrumpende factoren.¹⁸¹ Dit is vooral het geval in de bagagekelders van Schiphol.

¹⁷² Staring, et al. (2019, 42-43).

¹⁷³ Kamerstuk 31934 Nr. 55. 2021. P.5. Zie ook: Kamerstuk 31934. Nr. 50. 2021.

¹⁷⁴ Interview met expert #3.

¹⁷⁵ KPMG (2021, 23).

¹⁷⁶ KPMG (2021, 23).

¹⁷⁷ KPMG (2021, 23).

¹⁷⁸ Staring et al. (2019, 108).

¹⁷⁹ Bisschop et al. (2019, 43).

¹⁸⁰ Bisschop et al. (2019, 43).

¹⁸¹ Van Wijk et al. (2020, 95).

De combinatie van de zware arbeidsomstandigheden en een gedeelde sociaal-culturele achtergrond onder het bagagepersoneel heeft geleid tot het ontstaan van hechte groepen in de bagagekelders, waardoor zelden melding wordt gemaakt van onregelmatigheden of strafbare feiten.¹⁸² Bovendien zouden pesterijen aan de orde van de dag zijn voor medewerkers die nieuw zijn of niet binnen de groepscultuur passen dan wel zich niet willen aanpassen. Er zijn zelfs gevallen gemeld waar pesterijen uitmondde in fysiek geweld.¹⁸³

Ook binnen andere branches is er sprake van een specifieke werkcultuur. Respondenten in het onderzoek van Van Wijk et al. (2020) gaven bijvoorbeeld aan dat ‘schoonmakers soms in hun bedrijfsauto op het terrein slapen’.¹⁸⁴ Onderling is bekend wie betrouwbaar is en wie niet, en op basis van deze gegevens worden wel of geen meldingen gedaan.¹⁸⁵

Veel van deze werknemers zijn tot slot in dienst van uitzendbureaus. Het gevaar hier is dat de kans bestaat dat zij zich minder verbonden voelen met het bedrijf, wat hen kwetsbaarder maakt voor criminele infiltratie.¹⁸⁶

Om ondermijning op de luchthaven tegen te gaan, is Schiphol onder andere een interne bewustwordingscampagne begonnen gericht op het personeel.¹⁸⁷ Ook is in 2020 een Plan Van Aanpak Ondermijning Schiphol opgezet, dat wordt uitgevoerd door zowel publieke als private partners, binnen het kader van het Programma Sterke Luchthaven.¹⁸⁸

Rotterdamse haven

De automatisering van het vroeger vaak zware havenwerk¹⁸⁹ heeft invloed gehad op de sterke sociale controle die criminologen eerder nog onder verschillende bedrijven in de Rotterdamse haven hebben gemeten. Hoewel Transparency International in 2021 opnieuw vaststelde dat Nederland een relatief sterk nationaal integriteitssysteem heeft met een relatief hoge score in de Corruption Perceptions Index,¹⁹⁰ laat onderzoek zien dat er een algemeen gebrek aan sociale controle is op de grote, drukke en vaak onoverzichtelijke terreinen van de Rotterdamse haven.¹⁹¹ In veel gevallen is deze controle door de jaren heen vervangen door een digitale variant, maar soms blijkt elke vorm van toezicht volledig verdwenen te zijn.¹⁹²

Daarnaast blijft er ondanks verbeterde regelgeving een grote drempel om als klokkenluider te fungeren. Personeel is bijvoorbeeld vaak bang voor sociale repercussies.¹⁹³ Dit is versterkt door het feit dat hun naam na het melden van een incident vaak in het proces-verbaal komt te staan.¹⁹⁴

¹⁸² Van Wijk et al. (2020, 95).

¹⁸³ Van Wijk et al. (2020, 187).

¹⁸⁴ Van Wijk et al. (2020, 191).

¹⁸⁵ Van Wijk et al. (2020, 191).

¹⁸⁶ Van Wijk et al. (2020, 187).

¹⁸⁷ Sterke Luchthaven (2021).

¹⁸⁸ Regionale Eenheid Noord-Holland (2023).

¹⁸⁹ Van Ulzen (2009, 16-17, 23).

¹⁹⁰ Hoewel Nederland nog steeds in de top 10 van landen met de hoogste Corruption Perception Index staat, daalde de score in 2022 in vergelijking met voorgaande jaren wel. Zie Transparency International (2022) en Transparency International (2021-a).

¹⁹¹ Nelen & Kolthoff (2018, 505-521).

¹⁹² Staring et al. (2019, 7).

¹⁹³ Nelen & Kolthoff (2018, 505-521); Zie ook Staring et al. (2019).

¹⁹⁴ Bisschop et al. (2019, 82).

Tot slot is ook het personeelsbeleid in de haven van invloed op de kwetsbaarheid van bepaalde beroepen voor ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie. Zo gaf één geïnterviewde expert aan dat het feit dat de grote afstand tussen leidinggevend en de mensen aan wie zij leiding geven soms kan bijdragen aan de kwetsbaarheid van de haven.¹⁹⁵ Uit onderzoek blijkt tevens dat bij het havenpersoneel sterk de nadruk ligt op het belang van vertrouwen tussen collega's.¹⁹⁶ In dit opzicht zou gesproken kunnen worden van een interne cultuur bij bepaalde beroepsgroepen binnen de organisatie.

Criminologische kenmerken

Mainports algemeen

De problematiek met drugsgelateerde corruptie op Schiphol en de Rotterdamse haven is niet los te zien van de dynamiek van internationale drugsmarkten en het vestigingsklimaat van Nederland voor de georganiseerde criminaliteit. Hoewel deze factoren duidelijk gerelateerd zijn, is de richting van de causaliteit niet eenduidig. Enerzijds zijn criminele organisaties actief in Nederland vanwege de uitstekende voorzieningen en (logistieke) infrastructuur. Anderzijds is de internationale drugshandel een dynamisch fenomeen dat de weg van de minste weerstand kiest, waardoor criminele organisaties niet noodzakelijk gebonden zijn aan specifieke mainports. In de context van drugsgelateerde corruptie op luchthavens of in zeehavens kunnen verplaatsingseffecten of zogenoemde waterbedeffecten optreden. Dit houdt in dat een corruptiedreiging zich kan verplaatsen naar een andere locatie als gevolg van een verhoogde weerbaarheid tegen dergelijke corruptiemechanismen op de oorspronkelijke locatie, bijvoorbeeld door het versterken van het beleidsinstrumentarium. Verschillende publicaties en experts constateren een dergelijk verplaatsingseffect van Rotterdam naar bijvoorbeeld de havens van Antwerpen, Vlissingen en Hamburg.¹⁹⁷ Bovendien beargumenteert Sergi in een recent artikel dat de verplaatsing van drugscriminaliteit en corruptie gepaard kan gaan met een verplaatsing van inspanningen om de georganiseerde misdaad effectief te bestrijden.¹⁹⁸

De mainports Schiphol en de haven van Rotterdam spelen met name een rol in de cocaïnehandel van Zuid- en Midden-Amerika naar Europa. Na Noord-Amerika is Europa momenteel de grootste consumentenmarkt voor cocaïne ter wereld, met naar schatting 5,2 miljoen gebruikers per jaar.¹⁹⁹ Bovendien schat het EMCDDA dat deze markt in 2020 minstens 10,5 miljard euro waard is.²⁰⁰ Cocaïne wordt via verschillende routes Europa binnengebracht vanuit producerende landen (waaronder Colombia, Peru en Bolivia), maar het overgrote deel bereikt de Europese markt verborgen in de vrachtschepen die de Europese zeehavens binnenvaren.²⁰¹ In 2022 werd alleen al in de havens van Rotterdam en Antwerpen bijna 160 ton cocaïne in beslag genomen.^{202,203} Als belangrijke logistieke knooppunten beschikken Europese zeehavens over zeer

¹⁹⁵ Interview expert #3.

¹⁹⁶ Eski (2019).

¹⁹⁷ Bijvoorbeeld: Roks et al. (2020, 184); Ceulen et al. (2021); expertmeeting #3 Rotterdam.

¹⁹⁸ Sergi (2023).

¹⁹⁹ UNODC (2022).

²⁰⁰ EMCDDA, Europol (2022).

²⁰¹ Europol (2023).

²⁰² Openbaar Ministerie (2023).

²⁰³ EMCDDA (2023).

geavanceerde infrastructuurnetwerken om de efficiëntie van havenactiviteiten te optimaliseren. Dit vergemakkelijkt niet alleen de import en export van legale producten, maar maakt deze havens ook aantrekkelijk voor georganiseerde misdaadgroepen die goederen illegaal de Europese markt op willen smokkelen. Bovendien betekent het enorme volume containers dat jaarlijks wordt verwerkt (90 miljoen in 2022), dat slechts een fractie daarvan kan worden geïnspecteerd (ongeveer 10% van de containers afkomstig uit Zuid-Amerika).²⁰⁴

Nelen en Kolthoff stellen dat de georganiseerde criminaliteit in de afgelopen jaren is verhard in Nederland. Enerzijds door het toegenomen gebruik van geweld en liquidaties, en anderzijds door een toename van provocatie en intimidatie van rechtshandhavers en bestuurders, wat vervolgens het optreden van corruptie aannemelijker maakt.²⁰⁵ Bovendien zouden criminele organisaties na verloop van tijd steeds verder zijn geprofessionaliseerd. Nelen en Kolthoff noemen als voorbeeld de geavanceerde ICT-apparatuur waarmee criminele groepen de bewegingen van medewerkers van rechtshandhavingsorganisaties kunnen volgen.²⁰⁶

Schiphol

In 2022 werd van alle drugssoorten qat veruit het vaakst in beslag genomen op Schiphol (3.265 kilo). Marihuana staat op de tweede plaats met een inbeslagname van 1.584 kilo. In hetzelfde jaar onderschepte de Douane 1.295 kilo cocaïne, veel minder dan in 2021 toen er 2.317 kilo cocaïne werd gevonden.²⁰⁷

De laatste jaren daalt het aantal drugskoeriers dat Nederland probeert binnen te komen via Schiphol. In 2021 werden bijvoorbeeld 412 drugsmokkelaars aangehouden, tegenover 348 in 2022. In vier jaar tijd is het aantal aangehouden drugskoeriers bovendien met meer dan 35% gedaald.²⁰⁸

Ook andere luchthavens in Nederland spelen een rol in de drugshandel. Zo nu en dan rapporteert de KMar de onderschepping van een passagier of bagage met drugs op de luchthavens van Eindhoven of Rotterdam.²⁰⁹ De omvang en frequentie hiervan liggen echter een flink stuk lager dan bij de onderscheppingen op Schiphol.

Drugsmokkel via de passagiersstroom verloopt via koeriers, waarvan de KMar stelt dat dit vaak om georganiseerde groepen gaat. Het is echter moeilijk te achterhalen welke samenwerkingsverbanden erachter zitten. De respondenten uit het onderzoek van Van Wijk et al. (2020) benadrukken dat bij deze vorm van drugsmokkel niet per definitie sprake is van corruptie, maar dat onderzoek van de KMar de medewerking van luchthavenactoren ook niet kan uitsluiten.²¹⁰

Drugsmokkel in de bagagestroom raakt vele handelingen die vroeger vaak door één persoon werden uitgevoerd. Tegenwoordig worden die taken vaak verricht door verschillende personen aangezien Schiphol veel barrières heeft opgeworpen die dit noodzakelijk maken.²¹¹ Schipholpashouders en andere luchthavenmedewerkers kunnen (delen van) deze taken vervullen. Zo werden in 2021 dertien mensen,

²⁰⁴ Europol (2023).

²⁰⁵ Nelen & Kolthoff (2017).

²⁰⁶ Nelen & Kolthoff (2017).

²⁰⁷ NH Nieuws (2023).

²⁰⁸ Sterke Luchthaven (2023).

²⁰⁹ Zie bijvoorbeeld: AD (2021b).

²¹⁰ Van Wijk et al. (2020, 148).

²¹¹ Van Wijk et al. (2020, 152).

onder wie negen Schipholmedewerkers, veroordeeld tot celstraffen voor drugsmokkel nadat zij in 2018 met de zogeheten airbagmethode via Schiphol verdovende middelen Nederland in smokkelden. Bij deze methode worden de drugs via vliegtuigen vanuit het buitenland verstuurd in bagagestukken. Een medewerker op Schiphol nam vervolgens de drugs onder zijn hoede en zorgde er met behulp van de Schipholpas voor dat ze onopgemerkt het beveiligde gedeelte van de luchthaven konden verlaten.²¹² Ook in 2023 werden twee personen, werkzaam op Schiphol, aangehouden op verdenking van cocaïnesmokkel.²¹³

De werkwijzen van criminelen die drugs via de vrachtstroom trachten te smokkelen, lijken op de modi operandi die ook bij drugsmokkel via de bagagestroom worden gebruikt.²¹⁴ Van Wijk et al. (2020) benoemen dat de manieren waarop Schipholpashouders een rol kunnen spelen ook in de drugsmokkel via de vrachtstroom veel vormen kan aannemen en afhangt van de kennispositie van de medewerkers in kwestie en de terreinen waar de persoon toegang toe heeft.²¹⁵

De passagiersstroom en de vrachtstroom op Schiphol vormen essentiële schakels op specifieke routes van internationale drugshandel. Deze routes en modi operandi zijn echter net als bij zeehavens aan verandering onderhevig. Drugsmokkelaars kunnen, bijvoorbeeld onder druk van strenge controles op Schiphol, uitwijken naar andere kleinere luchthavens of luchthavens in het buitenland.²¹⁶ Zo sprak het provinciebestuur van Noord-Brabant in 2017 zijn zorgen uit over het gebruik van lokale vliegvelden voor de drugsmokkel. Dit naar aanleiding van een bericht in de media dat een persoon op Breda International Airport ongezien in een vliegtuig was gestapt met 12 kilo cocaïne. Volgens het provinciebestuur is het aannemelijk dat criminelen vaker gebruikmaken van zulke regionale vliegvelden.²¹⁷

Rotterdamse haven

De hoeveelheid onderschepte cocaïne in de haven van Rotterdam is de afgelopen jaren sterk gestegen. In 2017 werd nog ruim 5 ton onderschept, terwijl dit in 2020 al was toegenomen tot 40,6 ton.²¹⁸ In 2021 onderschepte het HARC-team van de Douane, de FIOD, de Zeehavenpolitie en het Openbaar Ministerie zelfs ruim 70 ton en in 2022 werd in totaal 46.789 kilo cocaïne onderschept.²¹⁹ Deze cijfers bieden echter weinig inzicht in de daadwerkelijke omvang van de cocaïnehandel via Rotterdam, omdat een verandering in de hoeveelheid in beslag genomen drugs eveneens veroorzaakt kan worden door andere factoren.²²⁰ Zo schatten respondenten uit het onderzoek van Staring et al. (2021), onder andere op basis van cijfers over de gebruikerskant, dat de in beslag genomen verdovende middelen zo'n 10% van het daadwerkelijke totaal vormen. Anderzijds ramen onderzoekers van DenkWerk op basis van berekeningen ten aanzien van de

²¹² Het Parool (2021).

²¹³ Koninklijke Marechaussee (2023).

²¹⁴ Van Wijk et al. (2020, 114-115).

²¹⁵ Van Wijk et al. (2020, 158).

²¹⁶ Keijser et al. (2020, 23-23).

²¹⁷ Omroep Brabant (2017).

²¹⁸ Staring et al. (2021, 146).

²¹⁹ Openbaar Ministerie (2023).

²²⁰ Statistieken met betrekking tot in beslag genomen drugs worden behalve door veranderingen in de vraag- en aanbodynamiek bijvoorbeeld ook beïnvloed door wijzigingen in de registratiepraktijken in de handhavings- of justitiële keten, door verschuivingen in opsporingsactiviteiten, -prioriteiten en de middelen die daarvoor beschikbaar zijn, en door veranderingen in modi operandi en smokkelroutes.

hoeveelheid cocaïne die door de haven wordt gesmokkeld en de pakkans, dat in Rotterdam en Antwerpen samen 50 tot 60% van de cocaïne die door deze havens komt, onderschept wordt.²²¹

Het meten van de daadwerkelijke frequentie van corruptie vormt een groot obstakel. Onderzoek van KPMG uit 2021, gebaseerd op literatuuronderzoek en expertinterviews, belicht dat het onduidelijk is hoeveel douaniers er per jaar benaderd worden door criminelen.²²² Vermoed wordt dat er sprake is van een aanzienlijk *dark number* (oftewel de niet geregistreerde gevallen van corruptie). In de periode 2015-2021 zijn in totaal elf douaniers strafrechtelijk vervolgd wegens betrokkenheid bij de invoer van verdovende middelen en/of ambtelijke corruptie. Acht van hen werkten in Rotterdam-Rijnmond of de haven van Rotterdam.²²³

Niettemin is duidelijk dat elke stap van de logistieke keten waarbij drugscriminelen gebruikmaken van infrastructuur en diensten in de reguliere economie, gefaciliteerd moet worden door gecorrumpeerde medewerkers. In het geval van containervervoer is het moment van uithalen daarbij cruciaal. Kader 2 beschrijft in het kort enkele van de momenteel bekende modi operandi voor het uithalen van drugs uit zeecontainers.

Kader 2: Modi operandi voor het uithalen van drugs uit zeecontainers

Rip-on/rip-off. Bij deze methode worden drugs in de haven van vertrek in een container geplaatst, vaak zonder dat de legitieme importeur/ontvanger zich hiervan bewust is. Op de plaats van bestemming halen handlangers de drugs vervolgens uit de container.

Switch. Bij deze methode worden drugs in transit vanuit containers uit non-EU-landen overgeladen naar containers die minder risico lopen om gecontroleerd te worden. Zo wordt bijvoorbeeld vaak gebruikgemaakt van containers die van het ene naar het andere EU-land worden vervoerd. Tevens toont onderzoek van Europol aan dat criminelen ook vaak gebruikmaken van lege containers of overslagcontainers.

Container klonen. Dit wil zeggen dat een container die drugs bevat en bestemd is voor douanecontrole, onderschept wordt. Vervolgens wordt de registratie-informatie van de container in kwestie gekopieerd en op een replicacontainer geplaatst. Op deze manier kan inspectie worden omzeild.

Bron: Europol (2023)

Onder invloed van veranderende logistieke processen, technologische ontwikkelingen en detectie- en opsporingsactiviteiten zijn genoemde criminele activiteiten en werkwijzen voortdurend aan verandering onderhevig. In een analyse van het Nationaal Dreigingsbeeld 2017 spraken de auteurs bijvoorbeeld de verwachting uit dat het uithalen van drugs zich geleidelijk naar havens in het achterland zou verplaatsen. De mechanisering van logistieke processen (specifiek het volledig automatiseren van het overladen van containers op schepen) in Rotterdam zou ervoor zorgen dat smokkelaars pas later in de keten de verstopte drugs kunnen uithalen. Ook wijzen de auteurs op de verbeterde beveiliging van de haven van Rotterdam als reden waarom criminelen de illegale waren pas later in de keten kunnen uithalen.²²⁴

²²² KPMG (2021, 14).

²²² KPMG (2021, 14).

²²³ KPMG (2021, 14).

²²⁴ Boerman et al. (2017, 42-43).

Zo is een van de conclusies uit de Systeemanalyse Zeehavens dat bijvoorbeeld de haven van Moerdijk veelal een afgeleide rol heeft in de invoerketen van cocaïne in Nederland. Moerdijk wordt dan ook bestempeld als ‘achterlandlocatie’. De experts stellen dat cocaïne meestal eerst binnenkomt via Rotterdam, Antwerpen of Vlissingen, en dat de ladingen soms later in de haven van Moerdijk belanden.²²⁵

In de analyse van het Nationaal Dreigingsbeeld 2017 wijzen de auteurs ook op de mogelijke gevolgen van de oplevering van een nieuwe zeesluis in IJmuiden. De verwachting was dat deze ervoor zou zorgen dat de containerdoorvoer op die locatie zou groeien en zo ook meer smokkel van cocaïne mogelijk zou maken.²²⁶ De auteurs maken de vergelijking met de toename van het goederenverkeer in de haven van Vlissingen doordat de bananenterminal van Rotterdam naar Vlissingen verplaatst was. Omdat bananen een favoriete deklading zijn voor cocaïne,²²⁷ leidde dit in deze periode ook tot een toename van de cocaïnesmokkel in de haven van Vlissingen.²²⁸

Naast kwetsbaarheden in de logistieke keten en tussen verschillende sectoren, spelen criminelen ook in op de onderlinge verschillen tussen vergelijkbare zeehavens. Zo worden de grote containerhavens in West-Europa, en met name Rotterdam en Antwerpen, gezien als potentiële substituten. De notie is dat een verhoging van de weerbaarheid tegen drugshandel, bijvoorbeeld door de invoering van nieuwe technologie of intensievere inspectie in Rotterdam, de import van drugs naar de haven van Antwerpen kan verplaatsen. In Antwerpen is in de afgelopen jaren steeds meer cocaïne in beslag genomen.²²⁹ Behalve een duidelijk meetbare toename in drugsvangsten in overige havens is nog niet veel casuïstiek beschikbaar die een mogelijk verplaatsingseffect laat zien. In de Systeemanalyse Havens benoemt TNO één casus waarin een risicovol transportbedrijf zich onbelemmerd kon verplaatsen van de haven van Rotterdam naar Vlissingen.²³⁰

Volgens een interne rapportage van de Nederlandse Politie maken drugscriminelen geen onderscheid tussen Antwerpen, Rotterdam en het Westerscheldegebied, dus de drempel om criminele activiteiten te verplaatsen lijkt laag.²³¹ Veel van de bekeken onderzoeken stellen dat drugs nu vaak via een omweg vervoerd worden naar Nederland, waarna deze naar andere landen worden verhandeld. In die zin dient Nederland dus als distributiecentrum.²³² Ook als er sprake is van een waterbedeffect, lijkt Nederland te blijven fungeren als distributiecentrum voor de rest van Europa.

Staring et al. hebben een vergelijkende analyse uitgevoerd van de havens van Antwerpen en Rotterdam betreffende de in- en doorvoer van cocaïne. Hierin benadrukken zij de grote overeenkomsten tussen beide havens op vele gebieden; zo lijkt ook het toezicht in de twee havens sterk op elkaar. De auteurs stellen dat drugssmokkelaars in hun werkproces altijd op zoek gaan naar locaties met minder sterk toezicht, en benadrukken hierbij de grotere rol die kleinere, inlandse havens hebben gekregen. Toch constateren ze ook

²²⁵ Keijser et al. (2020, 14).

²²⁶ De analyse werd gepubliceerd in 2018. De Zeesluis IJmuiden, de grootste ter wereld, werd begin 2022 operationeel.

²²⁷ Vermeulen, et al. (2018, 21).

²²⁸ Boerman et al. (2017, 42-43).

²²⁹ Vermeulen et al. (2018, 21).

²³⁰ Keijser et al. (2020, 28).

²³¹ Vermeulen et al. (2018, 16).

²³² Vermeulen et al. (2018, 22-23).

dat de stijgende cocaïnevangsten in Rotterdam en Antwerpen laten zien dat criminelen deze locaties niet grootscheeps negeren, maar ook binnen deze locaties de controles proberen te omzeilen.²³³

De internationale drugshandel en de criminele organisaties die daarvoor verantwoordelijk zijn, zo laat Sergi (2022) zien, passen zich continu aan in het geval van veranderende omstandigheden.²³⁴ Haar onderzoek in vijf grote zeehavens toont aan dat door de toegenomen veiligheid in de haven de drugsimport zich heeft verplaatst van containers en grote zendingen naar kleinere schepen, boten, onderzeeërs en jachten die vaker en in kleinere, minder gepatrouilleerde havens kunnen aanmeren.

In conclusie

In dit hoofdstuk is een aantal specifieke kenmerken besproken die de luchthaven van Schiphol en de haven van Rotterdam vatbaar kunnen maken voor corruptie. De complexiteit van de omvangrijke goederenstromen, gecombineerd met organisatorische uitdagingen en geavanceerde infrastructuur, maakt deze mainports aantrekkelijke doelwitten voor drugsgelateerde criminaliteit. Voor elke schakel in de logistieke keten van de drugshandel zijn één of meer gecorrumpeerde personen nodig die gebruik kunnen maken van hun professionele autorisatie om dit proces te faciliteren. Sociaal-culturele kenmerken, zoals de werkomgeving en het gebrek aan sociale controle, dragen ook bij aan de kwetsbaarheid voor corruptie. Bovendien is het essentieel om de problematiek van drugsgelateerde corruptie in mainports te begrijpen in de bredere context van internationale drugshandel en het vestigingsklimaat voor georganiseerde misdaad in Nederland. Adequate maatregelen dienen niet alleen gericht te zijn op de specifieke mainports, maar ook op het voorkomen van verplaatsingseffecten naar andere locaties met minder weerstand.

In de volgende hoofdstukken gaan we aan de hand van de inzichten van experts uit de praktijk dieper in op de verschillende corruptiedreigingen in de twee mainports, hun potentiële impact en de weerbaarheid van de Rotterdamse haven en Schiphol tegen deze dreigingen.

²³³ Staring et al. (2021, 163).

²³⁴ Sergi (2022, 687-688).

4. Bevindingen voor Schiphol

De bevindingen van het literatuuronderzoek rond relevante contextfactoren voor de prevalentie van corruptie op mainports, gepresenteerd in het vorige hoofdstuk, zijn gebruikt om tot een eerste inventarisatie van risicofactoren voor corruptie in de twee mainports te komen. Daarnaast hebben de onderzoekers met zes (ervarings)deskundigen vanuit de wetenschap, Havenbedrijf Rotterdam en de politie gesproken om de kennis uit het literatuuronderzoek kwalitatief aan te vullen.

De bevindingen van deze twee onderzoekstaken zijn vervolgens gebruikt om een voorlopige lijst op te stellen met de meest gebruikte methoden (of modi operandi) om actoren te corrumpen. Hieruit kwamen vier belangrijke corrumperende mechanismen naar voren:

- **Corruptie door financiële omkoping** was de meest genoemde corruptiedreiging in de literatuur. Deze dreiging werd teruggevonden in twaalf van de onderzochte bronnen. Vijf ervan hadden betrekking op de Nederlandse context en de overige zeven op andere internationale havens. De methodologie voor deze twaalf bronnen was gebaseerd op analyses van politieregisters en gerechtelijke dossiers, etnografie, interviews, enquêtegegevens en literatuuronderzoek.
- **Corruptie door chantage** kwam in twee van de onderzochte bronnen aan de orde. Onder chantage verstaan wij het dwingen van een persoon om een actie te ondernemen of juist niet te ondernemen omdat er anders bepaalde informatie over hem of haar wordt gepubliceerd.²³⁵ Beide bronnen hadden betrekking op de haven van Rotterdam. De eerste bron maakte gebruik van analyse van politiedossiers, de tweede baseerde zich op interview- en enquêtegegevens.
- **Corruptie door geweld** werd tevens vermeld in twee van de onderzochte bronnen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het gebruik van geweld en/of dreigingen van geweld om een persoon te dwingen een bepaalde actie uit te voeren of juist niet uit te voeren. Beide bronnen richtten zich op een Nederlandse context, waarbij één specifiek focuste op de haven van Rotterdam. In deze bronnen werd onder andere gebruik gemaakt van enquête- en interviewgegevens.
- **Corruptie via sociale en/of romantische relaties** werd besproken in één bron, waarbij werd gekeken naar de luchthaven van Schiphol en de haven van Rotterdam. Onderliggende methodologie betrof een analyse van politiedossiers. Corruptie via sociale en/of romantische relaties kan hier betrekking hebben op emotionele chantage.

Deze modi operandi zijn vervolgens voor zowel Schiphol als Rotterdam in verband gebracht met de verschillende mainportsectoren in beide mainports. Onder mainportsectoren verstaan we geografisch gebieden of schakels in de logistieke keten waar activiteiten plaatsvinden die bijdragen aan de economische functie van de mainport, zoals de rechtshandhavingketen of de private beveiligingssector (zie Tabel 10 en Tabel 11).

Tabel 10: Geïdentificeerde mainportsectoren voor Schiphol

Sector
Passagiersstroom (bijvoorbeeld werknemers van luchtvaartmaatschappijen)
Bagagestroom (bijvoorbeeld medewerkers in de bagagekelders en bagagechauffeurs)
Rechtshandhavingketen (bijvoorbeeld Douane, KMar, de Luchtvaartpolitie van de Landelijke Eenheid en Politie Haarlemmermeer)
Financiële stromen (bijvoorbeeld medewerkers van verzekeraars die zorgen voor verzekering en waardebeoordeling van (beschadigde) cargo, vliegtuigen of andere infrastructuur)
Private bewaking en beveiligingsketen (bijvoorbeeld securitymanagers, die verantwoordelijk zijn voor beveiliging en bewaking op de luchthaven)
Horeca, catering, en detailhandel (bijvoorbeeld medewerkers van de winkels die zich op Schiphol hebben gevestigd)
Schoonmaak en onderhoud vliegtuigen (bijvoorbeeld vliegtuigtechnici en medewerkers van de schoonmaakteams van luchtvaartmaatschappijen)
Schoonmaak en onderhoud luchthaven (bijvoorbeeld medewerkers van schoonmaakbedrijven en onderhoudsbedrijven)
Overige bedrijven airside (waaronder medewerkers van de hotels op de terminals)
Overige bedrijven landside (bijvoorbeeld medewerkers van bedrijven die zich op Schiphol-Centrum of Schiphol-Oost gevestigd hebben)
Vrachtstroom eerste linie (zoals heftruckchauffeurs en andere loodsmedewerkers)
Vrachtstroom tweede linie (bijvoorbeeld warehouse-medewerkers)
Informatiesystemen (waaronder ICT-supportmedewerkers)

Tabel 11: Geïdentificeerde mainportsectoren voor de haven van Rotterdam

Sector
Maritiem transport (bijvoorbeeld reders en scheepsbemanning van containerschepen)
Kade (bijvoorbeeld personeel op sleepboten (Loodswezen) en roeiers (KRVE))
Maritieme dienstverlening (bijvoorbeeld medewerkers van schoonmaakdiensten en toeleveranciers)
Informatiesystemen (waaronder ICT-supportmedewerkers)

²³⁵ Wetboek van Strafrecht, Art. 318.

Sector

Financiële stromen (bijvoorbeeld de verzekeringsexperts die zorgen voor verzekering en waardebepaling van (beschadigde) verscheepte goederen, schepen of andere infrastructuur)

Private bewaking en beveiligingsketen (bijvoorbeeld securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden)

Rechtshandavingsketen (waaronder de Douane, het HARC-team en de Zeehavenpolitie)

Logistieke keten (bijvoorbeeld stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van open overslagbedrijven)

Transportketen (bijvoorbeeld binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven)

Aan de hand van deze koppeling van corrumperende mechanismen aan mainportsectoren kon vervolgens een voorlopige lijst van corruptiedreigingen worden opgesteld. Voor de bagagestroom op de luchthaven van Schiphol zag die er bijvoorbeeld als volgt uit:

Tabel 12: Voorbeeld corruptiedreigingen per mainportsector

Corruptiedreigingen bagagestroom op Schiphol

Corruptie door financiële omkoping van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.

Corruptie door chantage van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.

Corruptie door het gebruik van geweld tegen personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.

Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.

De twee FANO-enquêtes, gebaseerd op de voorlopige lijst van corruptiedreigingen, zijn vervolgens voorgelegd aan deelnemende experts voor Schiphol en de Rotterdamse haven. Na sluiting van de survey zijn de resultaten geanalyseerd om een eerste inschatting te kunnen maken van de dreigingen waar de deelnemers mee bekend zijn en waar zij specifieke casuïstiek voor zouden kunnen aandragen.

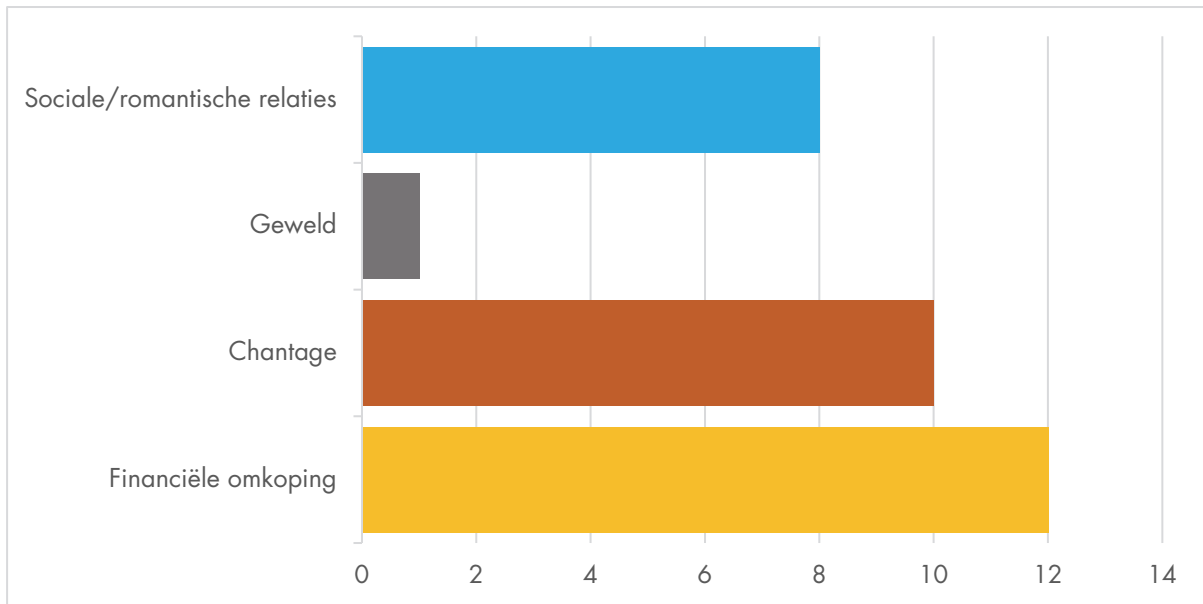
Identificatie van grootste corruptiedreigingen

FANO-survey

Alle in de survey voor Schiphol genoemde corruptiedreigingen werden door de respondenten als feitelijk of aannemelijk ervaren. Voor 24 van de 52 dreigingen was bijvoorbeeld ten minste één deelnemer bekend met één of meer cases. Bovendien werden alle 52 dreigingen door minimaal vier deelnemers aannemelijk geacht. Uit de resultaten bleek dat de deskundigen het vaakst bekend waren met cases van ‘corruptie door financiële omkoping’ en ‘corruptie door chantage’. Voor 12 corruptiedreigingen met de modus operandi ‘financiële omkoping’ gaf ten minste één expert aan bekend te zijn met feitelijke casuïstiek. Voor corruptiedreigingen met de modus operandi ‘chantage’ waren dit er tien.

De deelnemers hebben in dit stadium geen concrete suggesties voor aanvullende corruptiedreigingen aangedragen.

Figuur 2: Aantal dreigingen per corrumperend mechanisme waarvan voor Schiphol ten minste één expert aangaf bekend te zijn met feitelijke cases

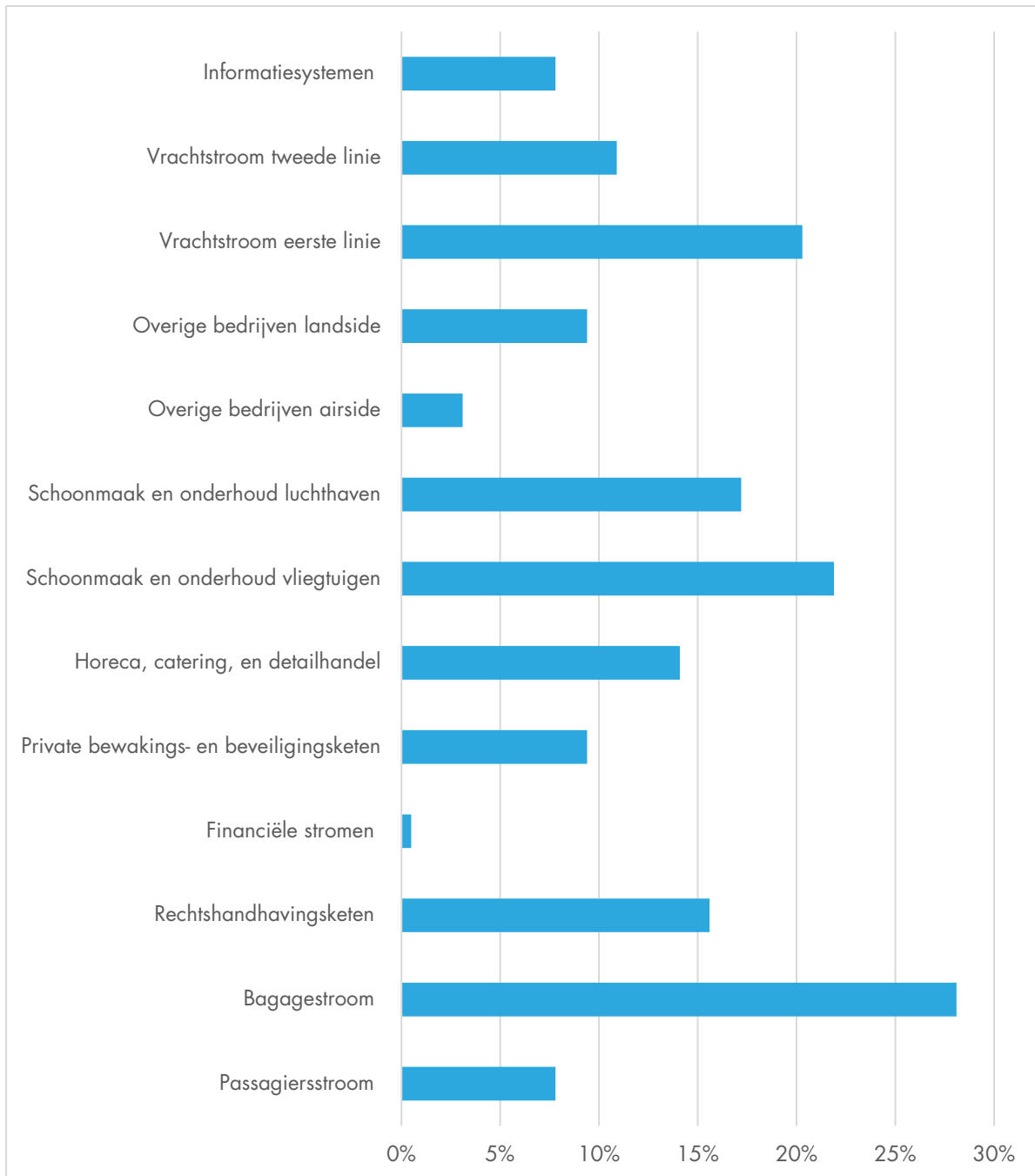


N=16

Bron: resultaten FANO-survey Schiphol

Bovendien waren er aanzienlijke verschillen tussen de mainportsectoren in het aantal experts dat aangaf bekend te zijn met feitelijke cases van dreigingen binnen deze sectoren. De deelnemers gaven bijvoorbeeld relatief vaak aan dat zij op de hoogte waren van concrete casuïstiek met betrekking tot de 'bagagestroom', 'schoonmaak en onderhoud vliegtuigen', en 'vrachtstroom eerste linie', maar niet of nauwelijks voor andere gebieden zoals 'financiële stromen' en 'overige bedrijven airside'.

Figuur 3: Gemiddelde percentage deelnemers dat per sector voor Schiphol zegt bekend te zijn met feitelijke cases



N=16

Bron: resultaten FANO-survey Schiphol

Risico-identificatie en risicoanalyse

De resultaten van de enquêtes voor beide mainports vormden de basis voor de eerste expertmeeting met vertegenwoordigers van (THOR-)organisaties. Voor Schiphol vond deze bijeenkomst fysiek plaats in oktober 2022.

Omwillen van de gebruiksvriendelijkheid van dit rapport bespreken we zowel in dit hoofdstuk over Schiphol als in het hoofdstuk met de resultaten voor de haven van Rotterdam, eerst de belangrijkste bevindingen van de sessies en vervolgens de manier waarop de discussies en consultatieactiviteiten tijdens de bijeenkomsten hebben plaatsgevonden.

Expertmeeting 1 – Resultaten

Tijdens de bijeenkomst lag de focus op het valideren van de longlist van corruptiedreigingen zoals opgenomen in de survey, om ervoor te zorgen dat deze de situatie van Schiphol accuraat weergeeft. Het uiteindelijke resultaat van deze discussie is de longlist zoals weergegeven in Tabel 13.

Tabel 13: Longlist corruptiedreigingen Schiphol na afloop van de eerste expertmeeting

Longlist corruptiedreigingen
1. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur op de werkvloer. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders, onder groepsdruk wegstijven en daardoor hun meldingsplicht niet vervullen.
2. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie door streven naar status. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders en vatbaar zijn voor sociale status die op de werkvloer wordt verkregen door deelname aan criminele activiteiten.
3. Private bewakings- en beveiligingsketen toegangsbeheer – corruptie door geweld. Medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven die zich bezighouden met het toegangsbeheer van het beveiligde terrein en corrupte diensten verlenen omdat zij met geweld zijn bedreigd.
4. Private bewakings- en beveiligingsketen toegangsbeheer – corruptie door omkoping. Medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven die zich bezighouden met het toegangsbeheer van het beveiligde terrein en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.
5. Buiten de luchthaven – werving op scholen. Jongeren die een opleiding volgen in de beveiligingsbranche (of andere opleidingen die een nauwe band met de luchthaven hebben) en die moedwillig geronseld worden voor het verlenen van corrupte diensten.
6. Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping. Werknemers in kwetsbare functies die de gelegenheid hebben om in de vliegtuigen te komen en die vatbaar zijn voor omkoping. Te denken valt aan bepaalde personen in de catering- en de schoonmaakbranche en personen die technisch onderhoud verrichten.
7. Werknemers in kwetsbare branches – corruptie door gebrek aan loyaliteit en betrokkenheid bij de organisatie. Kwetsbare werknemers die tijdelijk of uitzendwerk uitvoeren of personen die niet bekend zijn met of betrokken zijn bij leidinggevendend of collega's uit de organisatie.
8. Dienstplanner – corruptie door omkoping. Werknemers op sleutelposities die informatie kunnen verschaffen over kwetsbare plekken in de keten van het logistieke proces en daar invloed op kunnen uitoefenen door planningsbevoegdheid tegen betaling.
9. Passagiersstroom – corruptie door omkoping. Werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van passagiers door de luchthaven heen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen. Een werknemer (bijvoorbeeld een crewlid) heeft andere looproutes en toegang dan passagiers.

Longlist corruptiedreigingen

10. **Passagiersstroom – corruptie door chantage.** Werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van passagiers door de luchthaven heen en corrupte diensten verlenen omdat zij worden gechanteed. Een werknemer (bijvoorbeeld een crewlid) heeft andere looproutes en toegang dan passagiers.
11. **Vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van makelaars²³⁶/planners.** Makelaars die mensen aansturen bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen en tegen betaling corrupte diensten verlenen.
12. **Vrachtstroom eerste linie – corruptie door chantage van makelaars/planners.** Makelaars die mensen aansturen bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen en onder druk van chantage corrupte diensten verlenen.
13. **Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie door omkoping van op- en afbouwers.** Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.
14. **Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers.** Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.
15. **Catering – corruptie door chantage.** Werknemers in de cateringbranche met toegang tot de vliegtuigen (met trolleys) die corrupte diensten verlenen omdat zij worden gechanteed.
16. **Catering – corruptie door geweld.** Werknemers in de cateringbranche met toegang tot de vliegtuigen (met trolleys) die corrupte diensten verlenen omdat zij met geweld zijn bedreigd.
17. **Catering – corruptie door sociale/romantische relaties.** Werknemers in de cateringbranche met toegang tot de vliegtuigen (met trolleys) die via sociale/romantische relaties worden geronseld om corrupte diensten te verlenen.
18. **Private bewakings- en beveiligingsketen uitgaand – corruptie door omkoping.** Medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven die tegen betaling corrupte diensten verlenen.
19. **Buiten de luchthaven – corruptie door (sociale) relaties.** Personen die herkenbaar zijn door hun uniform als medewerker op de luchthaven (beveiliging of stewardess) en buiten de luchthaven benaderd worden. Na een periode waarin een vertrouwensband wordt opgebouwd, wordt medewerkers gevraagd corrupte diensten te verlenen.
20. **Buiten de luchthaven – corruptie door omkoping.** Personen die herkenbaar zijn door hun uniform als medewerker op de luchthaven (beveiliging of stewardess) en buiten de luchthaven benaderd worden om tegen betaling corrupte diensten te verlenen.
21. **Schipholpas en begeleidingsbevoegdheid – corruptie door omkoping.** Personen die mensen kunnen begeleiden door beveiligde of 'restricted' gebieden op de luchthaven en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.
22. **Rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping.** Medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandhavingsketen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.
23. **Rechtshandhavingsketen – corruptie door sociale/romantische relaties.** Medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandhavingsketen en die via sociale/romantische relaties worden geronseld om corrupte diensten te verlenen.

²³⁶ Een makelaar is iemand die zijn of haar netwerk gebruikt om mensen in bepaalde sectoren op Schiphol te positioneren. Over het algemeen richten zij zich op meerdere mainports en vervullen zij een functie binnen de bredere cocaïneketen.

Expertmeeting 1 – Verloop van de bijeenkomst

Allereerst werd deelnemers gevraagd feedback te geven over de mate waarin de dreigingen in de survey overeenstemden met hun eigen ervaring en kennis uit de dagelijkse praktijk rond actuele of potentiële corruptiedreigingen. De deelnemers droegen vervolgens een aantal aanvullende corrumperende mechanismen en kwetsbaarheden aan.

Subcultuurdynamieken belangrijk aanvullend mechanisme volgens deelnemers aan de sessie.

Uit de reacties op deze vraag werd duidelijk dat er naast de vier corrumperende mechanismen in de FANO-survey tevens een vijfde modus operandi aangehaald moet worden, omdat deze een belangrijke rol speelt. Enkele deelnemers gaven namelijk aan dat er een specifieke subcultuur bestaat in de bagagekelders en dat die ervoor kan zorgen dat personen die werkzaam zijn in dit gebied wegstijgen door groepsdruk. Dit is in lijn met de conclusies van Van Wijk et al. (2020), die tevens constateerden dat er een gesloten subcultuur met sterke sociale controle en bijbehorende handhaving bestaat in de bagagekelders van Schiphol. Deze modus operandi werd echter niet genoemd in de overige bronnen die tijdens het literatuuronderzoek zijn geraadpleegd. Als zodanig hebben de onderzoekers het mechanisme ‘corruptie onder druk van een subcultuur’ in eerste instantie niet meegenomen in de longlist van corruptiedreigingen.

Specifieke functies kunnen bijzonder kwetsbaar zijn vanwege hun rol of toegang binnen de mainport.

In de aansluitende discussie kwamen nog meer verschillende kwetsbaarheden naar voren. Deelnemers gaven bijvoorbeeld aan het aannemelijk te achten dat personen in bepaalde branches, zoals catering, schoonmaak en technisch onderhoud, vaker worden benaderd door criminele actoren, omdat personeel in deze branches de gelegenheid heeft om bij de vliegtuigen te komen. Ook werd aangegeven dat dienstplanners kwetsbaar kunnen zijn, omdat hun specifieke rol in het systeem hen in staat stelt criminele actoren informatie te verschaffen over en invloed uit te oefenen op het logistieke proces.

Een aantal deelnemers wijst op kwetsbaarheden verbonden aan de Schipholpas.

Tijdens de bespreking van de longlist wees een aantal deelnemers op het belang van de Schipholpas. Zij gaven onder andere bekend te zijn met cases waarbij personen die buiten de luchthaven, bijvoorbeeld in de bus, zichtbaar hun Schipholpas (of uniform) droegen, benaderd werden door criminelen met het doel hen te corrumpen. Ook merkten meerdere deelnemers op dat sommige Schipholpashouders begeleidingsbevoegdheden hebben waardoor bezoekers beperkt toegankelijke of beschermde gebieden kunnen betreden. De deelnemers waren het erover eens dat dit aanvullende risico's met zich mee kan brengen. Ook dit strookt met de bevindingen van Van Wijk et al. (2020).

Het werven van jongeren in opleidingsprogramma's die verbonden zijn aan de luchthaven, wordt eveneens benoemd als een corruptierisico.

Als laatste toevoeging werd tijdens de discussie benoemd dat een aantal deelnemers bekend is met gevallen waarin jongeren die een opleiding volgen in de beveiligingsbranche (of andere opleidingen die een nauwe band met de luchthaven hebben) moedwillig geronseld worden voor het (in de toekomst) verlenen van corrupte diensten.

Naar aanleiding van survey en discussie tijdens de eerste expertmeeting heeft het onderzoeksteam de longlist van corruptiedreigingen herzien.

Voorafgaand aan de tweede expertmeeting heeft het onderzoeksteam de longlist aangepast op basis van de resultaten van de survey en de opmerkingen van de deelnemers tijdens de eerste bijeenkomst. Dreigingen waarvan geen van de deelnemers aangaf bekend te zijn met feitelijke cases of deze aannemelijk te achten, zijn weggelaten in de herziene lijst (Tabel 13).

Uiteindelijk hebben de onderzoekers er bij Schiphol voor gekozen om zich, vanwege de hoeveelheid waardevolle feedback die zij tijdens deze eerste expertmeeting ontvingen, uitsluitend te richten op het aanscherpen van de formulering van de corruptiedreigingen. Derhalve is het prioriteren van de dreigingen verplaatst naar de tweede expertmeeting.

Expertmeeting 2 – Resultaten

In aansluiting op de eerste expertmeeting heeft de tweede bijeenkomst online plaatsgevonden in november 2022. Tijdens het eerste deel van deze tweede expertmeeting hebben onderzoekers en deelnemers de aangepaste longlist besproken en de dreigingen geprioriteerd volgens de Delphi-methode. De inhoud van deze discussie wordt besproken in de hiernavolgende paragraaf. Het doel van deze exercitie was te komen tot een selectie van de grootste corruptiedreigingen (Tabel 14).

Tabel 14: Shortlist grootste corruptiedreigingen na afloop van de tweede expertmeeting

Shortlist corruptiedreigingen

Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur op de werkvloer. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders, onder groepsdruk weggijken en daardoor hun meldingsplicht niet vervullen.

Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping. Werknemers in kwetsbare functies die de gelegenheid hebben om in de vliegtuigen te komen en die vatbaar zijn voor omkoping. Te denken valt aan bepaalde personen in de catering- en de schoonmaakbranche en personen die technisch onderhoud verrichten.

Corruptie door omkoping van een makelaar. Een makelaar die invloed kan uitoefenen op de mensen die aansturen in de logistieke keten.

Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie door omkoping van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.

Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.

Dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping. Werknemers op sleutelposities die informatie kunnen verschaffen over kwetsbare plekken in de keten van het logistieke proces en daar invloed op kunnen uitoefenen door planningsbevoegdheid tegen betaling.

Shortlist corruptiedreigingen

Rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping. Medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandavingsketen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.

Vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping of chantage van planners. Planners die mensen aansturen bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen en tegen betaling corrupte diensten verlenen.

Expertmeeting 2 – Verloop van de sessie

De deelnemers stellen enkele aanvullende wijzigingen in de lijst voor met als doel de formulering van een aantal dreigingen aan te scherpen.

Allereerst is de aangepaste longlist (Tabel 13) aan de deelnemers voorgelegd en hebben de onderzoekers hun gevraagd hier commentaar op te leveren. Meerdere deelnemers gaven vervolgens aan in hun ogen de dreigingen die betrekking hebben op de cateringbranche konden worden opgenomen in de dreigingen van 'kwetsbare branches'. De rest van de experts stemde hier mee in en de onderzoekers hebben de lijst zodoende aangepast tijdens de sessie.

Aansluitend noemde een van de experts het belangrijk om uit te lichten dat in veel gevallen sprake is van een sequentie van verschillende modi operandi. Een individu kan bijvoorbeeld aanvankelijk worden omgekocht en vervolgens worden bedreigd wanneer hij of zij aangeeft niet langer te willen meewerken. Dit belangrijke punt wordt mogelijk niet goed weergegeven door dit type rangschikkingsoefening, aangezien de focus ligt op het benadrukken van specifieke, individuele kwetsbaarheden.

Een tweede deelnemer stelde dat het belangrijk is om rekening te houden met het feit dat personen om financiële redenen soms ook zelf proactief op zoek gaan naar corrumperende gelegenheden. Het onderzoeksteam heeft vervolgens besloten het proactief op zoek gaan naar corrumperende gelegenheden als aparte dreiging op te nemen in de longlist.

Voorts gaven meerdere deelnemers aan de formulering van de dreigingen 'corruptie door omkoping van makelaars/planners' en 'corruptie door chantage van makelaars/planners' niet helder te vinden. Zij merkten op dat het in wezen twee verschillende functies zijn met verschillende verantwoordelijkheden. Gesteld werd dat onderzoek laat zien dat medewerkers met een strafblad die geweerd worden van de luchthaven zich soms opwerken tot makelaar buiten de luchthaven en vervolgens hun netwerk gebruiken om mensen in bepaalde sectoren op Schiphol te positioneren. Ook werd aangegeven dat makelaars zich over het algemeen op meerdere mainports richten en tevens een functie vervullen binnen de bredere cocaïneketen, terwijl dienstplanners uitsluitend op de luchthaven werken. Het onderzoeksteam heeft vervolgens besloten de corruptiedreiging waarin makelaars en planners worden genoemd op te splitsen in twee aparte dreigingen.

De deelnemers scoren de aangepaste longlist op basis van aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie.

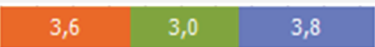
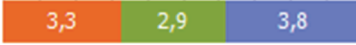
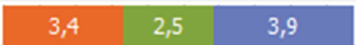
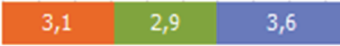


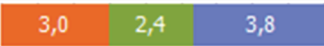
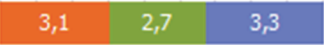
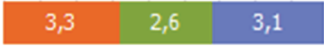
Nadat de longlist op basis van deze discussie is aangepast, is deelnemers gevraagd de corruptiedreigingen via het GDSS van Spilter te scoren op basis van de volgende drie criteria:

- **Aannemelijkheid (A):** de mate van aannemelijkheid dat de dreiging zich voordoet op en rond de luchthaven van Schiphol.
- **Prevalentie (P):** de mate of frequentie waarmee de dreiging zich voordoet op en rond de luchthaven van Schiphol op een gegeven moment.
- **Impactpotentie (I):** de hoogte van de materiële en immateriële schade in geval van het optreden van de dreiging.

Voor elk van deze criteria werd per dreiging een score van 1 tot 4 toegekend door de deelnemers, waarbij 1 zeer laag is en 4 zeer hoog. De dreigingen zijn vervolgens gerangschikt volgens de gemiddelde scores op alle criteria.

Tabel 15: Resultaten eerste ronde prioriteren longlist, gerangschikt van hoog naar laag

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur op de werkvloer	0,2	0,7	0,8		3,7
Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping	0,8	0,8	0,5		3,6
Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie door omkoping van op- en afbouwers	0,8	0,8	0,4		3,6
Corruptie door omkoping van een makelaar	0,6	0,9	0,6		3,6
Dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping	0,8	0,7	0,4		3,5
Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers	0,8	0,8	0,4		3,5

Dreiging	A P I Standaarddeviatie			Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
Vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van planners	0,6	0,8	0,4		3,5
Vrachtstroom eerste linie – corruptie door chantage van planners	0,8	0,8	0,4		3,3
Rechtshandhavingssketen – corruptie door omkoping	0,9	0,8	0,3		3,3
Corruptie door gebrek aan loyaliteit en betrokkenheid bij organisatie – corruptie door omkoping, chantage of geweld	1,0	1,0	0,8		3,2
Rechtshandhavingssketen – herkenbaarheid door uniform	0,7	0,9	0,7		3,1
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie door streven naar status	0,9	0,8	0,9		3,1
Private bewakings- en beveiligingssketen toegangsbeheer – corruptie door omkoping	1,0	1,0	0,4		3,0
Buiten de luchthaven – corruptie door omkopen van personen die herkenbaar zijn door hun uniform als medewerker op de luchthaven	0,6	0,8	0,7		3,0
Buiten de luchthaven – corruptie door (sociale) relaties van personen die herkenbaar zijn door hun uniform als medewerker op de luchthaven	0,6	0,9	0,9		3,0

Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Buiten de luchthaven – werving op scholen	0,9	0,8	0,8		2,9
Private bewakings- en beveiligingsketen uitgaand – corruptie door omkoping	0,9	0,7	0,5		2,9
Werknemers in overige kwetsbare functies – omkoping op eigen initiatief	0,9	0,7	0,8		2,9
Rechtshandhavingketen – corruptie door sociale/romantische relaties	0,8	0,9	0,7		2,9
Buiten de luchthaven – herkenbaarheid op social media	0,9	0,8	0,7		2,8
Passagiersstroom – corruptie door omkoping	0,7	0,8	0,9		2,8
Passagiersstroom – corruptie door chantage	0,9	0,9	0,9		2,7
Private bewakings- en beveiligingsketen toegangsbeheer – corruptie door geweld	0,7	0,6	0,6		2,6
Schipholpas en begeleidingsbevoegdheid – corruptie door omkoping	1,0	0,9	0,8		2,6
Gemiddelde standaarddeviatie	0,9	0,9	0,7		

N=20; schaal 1-4

Conform de Delphi-methode zijn de resultaten na afloop van de eerste scoringsronde besproken, waarbij de aandacht vooral uitging naar de dreigingen met de grootste standaarddeviatie.

De deelnemers deelden hun mening en lichtten de beweegredenen voor hun scores toe.

Allereerst heeft de groep de scores voor de dreiging ‘rechtshandhavingssketen – corruptie door omkoping’ besproken, omdat hier de standaarddeviatie relatief hoog lag voor de criteria ‘prevalentie’ en ‘aannemelijkheid’. Twee deelnemers gaven aan deze dreiging hoog te hebben gescoord omdat zij vanuit hun professionele ervaring bekend zijn met concrete casuïstiek. Een van hen voegde hieraan toe dat hij/zij de impactpotentie van deze dreiging, dat wil zeggen de hoogte van de materiële en immateriële schade in geval van het optreden van de dreiging, bijzonder hoog achtte.

Vervolgens bespraken de deelnemers de dreiging ‘private bewakings- en beveiligingsketen toegangsbeheer – corruptie door omkoping’. Een van de experts gaf aan dat deze branche weliswaar zou moeten bijdragen aan het opwerpen van barrières voor corruptie en ondermijning, maar dat het tegelijkertijd een aantrekkelijke omgeving is voor het corrumpieren van actoren uit de private sector, vooral waar het gaat om de vrachtstroom. Een tweede deelnemer stemde hiermee in en bevestigde dat hier veel concrete voorbeelden van zijn. Een derde expert voegde toe dat dit te maken heeft met het feit dat de controles op vrachtgebied minder streng zijn dan bij de passagiersstroom. Bovendien werd opgemerkt dat werknemers in de private bewakingsbranche een verzoek kunnen indienen om op een bepaalde plek geplaatst te worden. De deelnemers waren het erover eens dat dit de branche kwetsbaar maakt voor corruptie.

Een van de deelnemers gaf verder aan dat het verschil tussen de gemiddelde scores die aan de dreigingen zijn toegekend, deels te wijten is aan het feit dat de opsporingsdiensten moeilijk zicht kunnen krijgen op de prevalentie van sommige corruptierisico’s, zoals bijvoorbeeld het omkopen van planners.

In overleg met de deelnemers heeft het onderzoeksteam daarna besloten de elf dreigingen met een gemiddelde score boven 3,0 een tweede keer te prioriteren aan de hand van de drie bovengenoemde criteria. Hieruit kwamen de volgende resultaten naar voren:

Tabel 16: Resultaten tweede ronde prioriteren longlist

Dreiging	A Standaarddeviatie	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur op de werkvloer	0,6	0,5	0,4	3,8 3,5 3,8	3,7
Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping	0,6	0,6	0,4	3,8 3,4 3,8	3,7

Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Dreiging	A P I			Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Corruptie door omkoping van een makelaar	0,6	0,8	0,6		3,6
Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie door omkoping van op- en afbouwers	0,7	0,9	0,6		3,5
Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers	0,9	0,9	0,6		3,5
Dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping	0,8	1,0	0,3		3,5
Rechtshandhavingketen – corruptie door omkoping	1,0	0,9	0,6		3,3
Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers	0,9	0,9	0,6		3,3
Rechtshandhavingketen: herkenbaarheid door uniform	0,8	0,8	0,9		3,1
Corruptie door gebrek aan loyaliteit en betrokkenheid bij organisatie – corruptie door omkoping, chantage of geweld	0,7	0,8	0,8		3,1
Private bewakings- en beveiligingsketen toegangsbeheer – corruptie door omkoping	0,7	0,5	0,6		3,1

RAND Europe

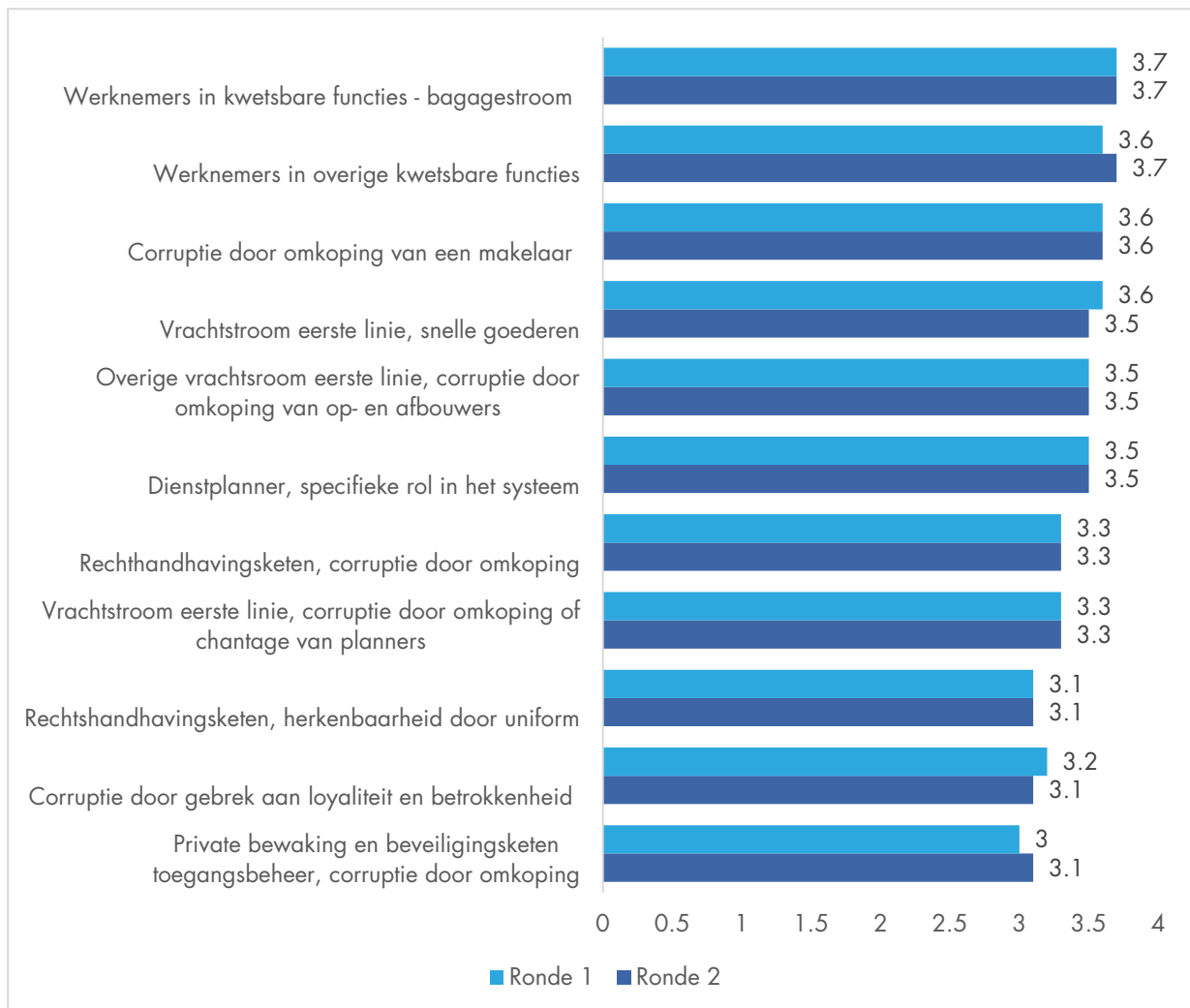
Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
Gemiddelde standaarddeviatie	0,8	0,9	0,6		

N=20; schaal 1-4

De resultaten van de tweede ronde laten zien dat deelnemers de dreigingen ook na de plenaire discussie grotendeels op dezelfde wijze prioriteren.

Over het algemeen werden de elf dreigingen op deze eerste shortlist in de tweede ronde op dezelfde manier gescoord. Ook de standaarddeviatie bleef vrijwel hetzelfde (gemiddeld A: 0,9, P: 0,9, I: 0,7 in de eerste ronde en A: 0,9, P: 0,8, I: 0,6 in de tweede ronde). Op basis van deze resultaten heeft het onderzoeksteam besloten geen derde scoringsronde uit te voeren.

Figuur 4: Gemiddelde score prioriteren shortlist dreigingen Schiphol



N=20; schaal 1-4

Op basis van de tweede scoringsronde heeft het onderzoeksteam een shortlist van de acht grootste corruptiedreigingen opgesteld.

Gezien het feit dat de scores van de eerste acht corruptiedreigingen in beide rondes zeer dicht bij elkaar lagen, hebben de onderzoekers aan de deelnemers voorgesteld om niet vijf maar acht dreigingen (Tabel 14) mee te nemen naar de volgende fase van de consultatie: de impactanalyse. De expertgroep stemde hier unaniem mee in.

Impactanalyse

Tijdens het tweede deel van de tweede expertmeeting heeft het onderzoeksteam de impactcriteria gepresenteerd die voorafgaand aan de bijeenkomst aan de hand van literatuuronderzoek en interviews met experts zijn opgesteld. ‘Impact’ is hier genomen als maatstaf voor de negatieve gevolgen van corrumperende activiteiten op korte en lange termijn voor de mainport en de Nederlandse samenleving:

- **Aantasting reguliere economie.** Corruptie kan grote gevolgen hebben voor de economie. Het gaat in sommige gevallen gepaard met belastingontduiking en het witwassen van geld, waardoor de overheidsinkomsten dalen. Bovendien kan het negatieve gevolgen hebben voor bedrijven, die bijvoorbeeld investeringen mislopen omdat deze aan corrupte actoren worden toegekend.
- **Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde.** Corruptie kan tevens een negatieve invloed hebben op de sociaal-maatschappelijke orde. Het kan leiden tot polarisatie onder werknemers, met aan de ene kant degenen die corrupte actoren steunen en aan de andere kant degenen die zich tegen hen verzetten.²³⁷ Bovendien kan corruptie publieke frustratie veroorzaken wanneer werknemers en anderen in hun omgeving merken dat corruptie wijdverbreid is en corrupte actoren niet altijd ter verantwoording kunnen worden geroepen.²³⁸
- **Vermindering subjectieve veiligheid.** Corrumperende activiteiten, zoals chantage, intimidatie en dreiging, kunnen ook een negatieve invloed hebben op de gepercipieerde veiligheid. Deze modi operandi van criminele actoren die anderen trachten te corrumpen, kunnen het veiligheidsgevoel van medewerkers op de werkvloer of zelfs thuis aantasten.²³⁹ Bovendien kan een vermeende prevalentie van uit corruptie voortvloeiende criminele activiteiten het veiligheidsgevoel van de samenleving in het algemeen negatief beïnvloeden.
- **Ondermijning gezag en rechtsorde.** Corruptie wordt niet alleen veroorzaakt door (georganiseerde) criminaliteit maar kan die ook faciliteren wanneer vertegenwoordigers van publieke en private handhavingsinstanties hun meldingsplicht niet vervullen, waardoor criminelen ongestoord kunnen opereren.²⁴⁰ Tevens kan een gepercipieerde prevalentie van corruptie op de werkvloer de weg vrijmaken voor anderen om zelf toe te geven aan criminele actoren, aangezien mensen geneigd zijn sociale normen te volgen.²⁴¹
- **Aantasting internationale reputatie Nederland en mainport.** Corruptie kan schade toebrengen aan de internationale reputatie van Nederland en de luchthaven. Het kan ertoe leiden dat het land en de mainport zelf worden gezien als een minder gastvrije omgeving voor investeerders, die over het algemeen risicomijdend zijn, aangezien corrupte praktijken een efficiënte handel bemoeilijken en de markt onstabiel maken.²⁴² Corruptie kan er ook toe leiden dat Nederland en de luchthaven

²³⁷ UNODC (2019). Op. cit.

²³⁸ UNODC (2019).

²³⁹ Interview met expert #4.

²⁴⁰ Enste & Heldman (2017). Op. cit.

²⁴¹ Enste & Heldman (2017); Köbis (2018).

²⁴² Enste & Heldman (2017). Op. cit.

als onveiligere plaatsen worden beschouwd, waardoor zij minder aantrekkelijke bestemmingen worden voor toeristen.

- **Verminderde productiviteit mainport.** Corruptie kan verder een negatief effect hebben op de productiviteit van de mainport wanneer aanvullende processen moeten worden ingevoerd om corruptie (of de gevolgen ervan) te bestrijden. Dit kan de stroom van goederen en passagiers namelijk vertragen. Te denken valt aan extra controles van Schipholphouders of aanvullende inspecties in de bagagekelder. Bovendien kan het zo zijn dat werknemers die onder druk staan als gevolg van financiële chantage, intimidatie of dreigingen hun taken in veel gevallen minder goed uitvoeren vanwege deze stressfactoren, hetgeen een bijkomend negatief effect heeft op het functioneren van de mainport.

De deelnemers zijn het oneens over de formulering van één van de impactcriteria.

De onderzoekers vroegen de deelnemers vervolgens om feedback op genoemde criteria. Een van de deelnemers was het uitdrukkelijk oneens met de formulering van het impactcriterium 'verminderde productiviteit mainport'. De expert in kwestie stelde dat het een onjuiste aanname is dat de productiviteit van de mainport verminderd wordt door corruptie. Dit omdat criminelen er juist baat bij hebben als de processen op de luchthaven goed verlopen en dat corrupte werknemers vaak hun best doen om goed werk te leveren zodat zij niet opvallen. Een tweede deelnemer bracht hier echter tegenin dat verschillende processen die gerelateerd zijn aan de toezichtsrol van de overheid impact hebben op de productiviteit van Schiphol, bijvoorbeeld doordat het controleren van alle passagiers oponthoud veroorzaakt.

Ondanks gebrek aan overeenstemming onder de deelnemers over dit specifieke criterium heeft het onderzoeksteam besloten het toch op te nemen in de lijst. De deelnemers vroegen de onderzoekers wel om bij elk van de criteria duidelijk aan te geven dat er een risico bestaat dat deze situaties zich voordoen, maar dat dit niet vanzelfsprekend is. Het gaat om potentiële effecten van corruptie. De onderzoekers stemden hiermee in en hebben de formulering van de impactcriteria nogmaals doorgenomen teneinde die voorwaardelijkheid erin tot uitdrukking te brengen.

Op aanbeveling van de deelnemers besluit het onderzoeksteam een aanvullend impactcriterium toe te voegen.

Tevens stelde een derde deelnemer dat niet alleen de subjectieve veiligheid maar ook de werkelijke veiligheid van mensen aangetast kan worden door corruptie en dat 'vermindering van de objectieve veiligheid' dus opgenomen zou moeten worden als impactcriterium. De overige experts alsmede het onderzoeksteam stemden hier mee in. Daarom is 'vermindering van de objectieve veiligheid' toegevoegd als impactcriterium:

- **Vermindering objectieve veiligheid.** Corrumperende activiteiten kunnen ook een negatieve invloed hebben op de objectieve veiligheid omdat intimidatie, dreigingen en geweld gevaarlijke situaties creëren voor de personen die onder druk worden gezet en voor degenen in hun onmiddellijke omgeving.

Vervolgens werd de deelnemers gevraagd een gewicht van 1 tot 10 toe te kennen aan de verschillende impactcriteria, om in de derde expertmeeting aan de hand van een *weighted sum model* de geaggregeerde potentiële impact van de belangrijkste dreigingen vast te kunnen stellen.

Tabel 17: Gemiddelde gewicht impactcriteria

Onderdelen	Gemiddelde en standaarddeviatie	Gemiddelde score
Ondermijning gezag en rechtsorde		9,5
Aantasting van de objectieve veiligheid		8,9
Aantasting internationale reputatie Nederland en mainport		8,5
Vermindering subjectieve veiligheid		8,2
Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde		7,9
Aantasting reguliere economie		6,3
Verminderde productiviteit mainport		3,9

N=20; schaal 1-10

Zoals uit bovenstaande resultaten blijkt, werd een uitzonderlijk laag gewicht toegekend aan het criterium ‘verminderde productiviteit mainport’. Dit is wellicht het resultaat van de discussie die aan de exercitie voorafging. Wel was de standaarddeviatie opvallend hoog. Dit suggereert dat de discussie niet op alle deelnemers hetzelfde effect had.

Een expert stelt dat uit de discussie blijkt dat de focus onder de deelnemers op de logistieke processen lijkt te liggen. Het onderzoeksteam vraagt of dit een teken is van bias als gevolg van een grotere bekendheid met de logistieke keten dan met andere sectoren of dat het gaat om een conclusie van de groep. Deze vraag blijft onbeantwoord.

Zoals gezegd, zijn in de volgende sessie deze gemiddelde waarden van de toegekende gewichten gebruikt om de potentiële geaggregeerde impact van de grootste dreigingen vast te stellen. Dit door aan de hand van een weighted sum model voor elke dreiging per impactcriterium een score toe te kennen. Deze stap wordt hieronder nader toegelicht.

Expertmeeting 3 – Resultaten

De derde expertmeeting vond online plaats in december 2022. Tijdens deze bijeenkomst zijn de grootste corruptiedreigingen gerangschikt naar hun potentiële impact door middel van een multicriteria-analyse (Tabel 18). Ook bij dit onderdeel is een Delphi-protocol toegepast, waarbij de resultaten van de inschattingronde plenair zijn besproken.

Tabel 18: Rangschikking potentiële impact grootste corruptiedreigingen

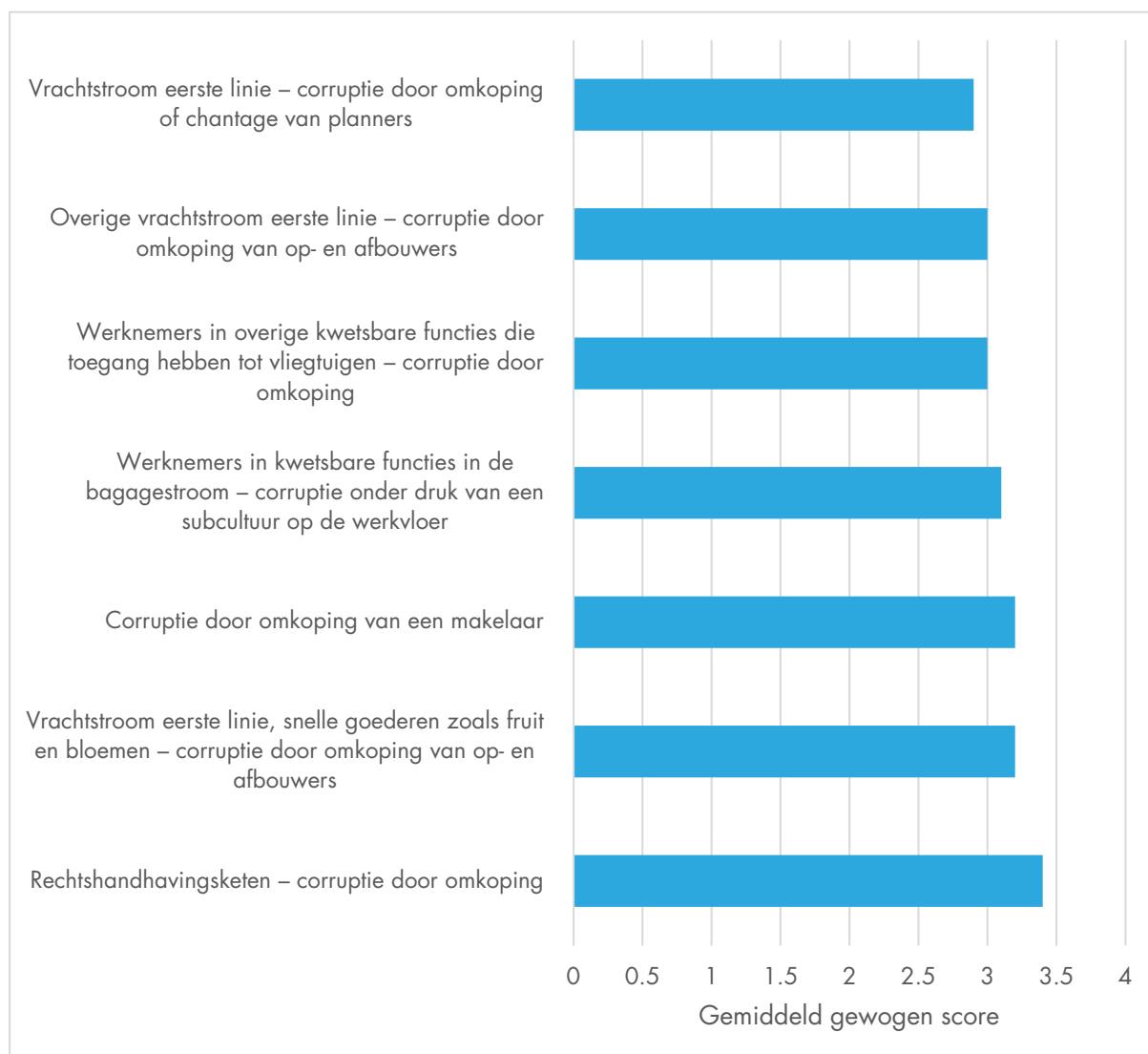
Dreiging	Score potentiële impact
1. Rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping. Medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandhavingsketen en die tegen betaling corrupte diensten verlenen.	3,3
2. Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	3,0
3. Dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping. Werknemers op sleutelposities die informatie kunnen verschaffen over kwetsbare plekken in de keten van het logistieke proces en daar invloed op kunnen uitoefenen door hun planningsbevoegdheid.	3,0
4. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur. Personen die werkzaam zijn in de bagagekelders, onder groepsdruk wegstijven en daardoor hun meldingsplicht niet vervullen.	3,0
5. Corruptie door omkoping van een makelaar. Een makelaar die invloed kan uitoefenen op de mensen die aansturen in de logistieke keten.	2,9
6. Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping. Werknemers in kwetsbare functies die de gelegenheid hebben om in de vliegtuigen te komen en die vatbaar zijn voor omkoping. Te denken valt aan bepaalde personen in de catering- en de schoonmaakbranche en personen die technisch onderhoud verrichten.	2,9
7. Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping van op- en afbouwers. Personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	2,9

N=16; schaal 1-4.

Expertmeeting 3 – Verloop van de sessie

Allereerst is deelnemers gevraagd voor elke dreiging per impactcriterium een score van 1 tot 4 toe te kennen (de schaal die standaard in het Spilter-systeem wordt gebruikt). Deze scores, samen met de gemiddelde waarde van de gewichten die in de tweede expertmeeting aan de impactcriteria zijn toegekend, zijn vervolgens gebruikt om voor iedere dreiging de geaggregeerde potentiële impact te berekenen door middel van een weighted sum model. De onderzoekers verzochten de experts om geen inschatting te maken als zij zich hiertoe niet in staat achtten voor één of meer corruptiedreigingen.

Figuur 5: Resultaten eerste multicriteria-analyse potentiële impact

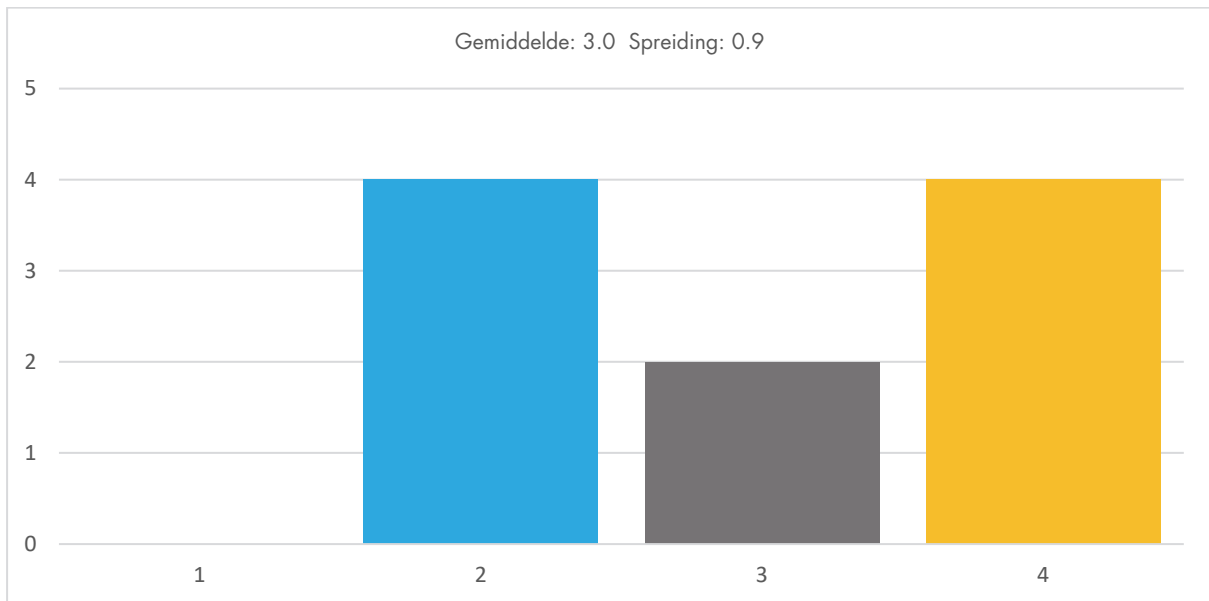


N=16; schaal 1-4

De resultaten van de MCA tonen aan dat er onder de deelnemers geen consensus bestaat over de impact van de verschillende dreigingen.

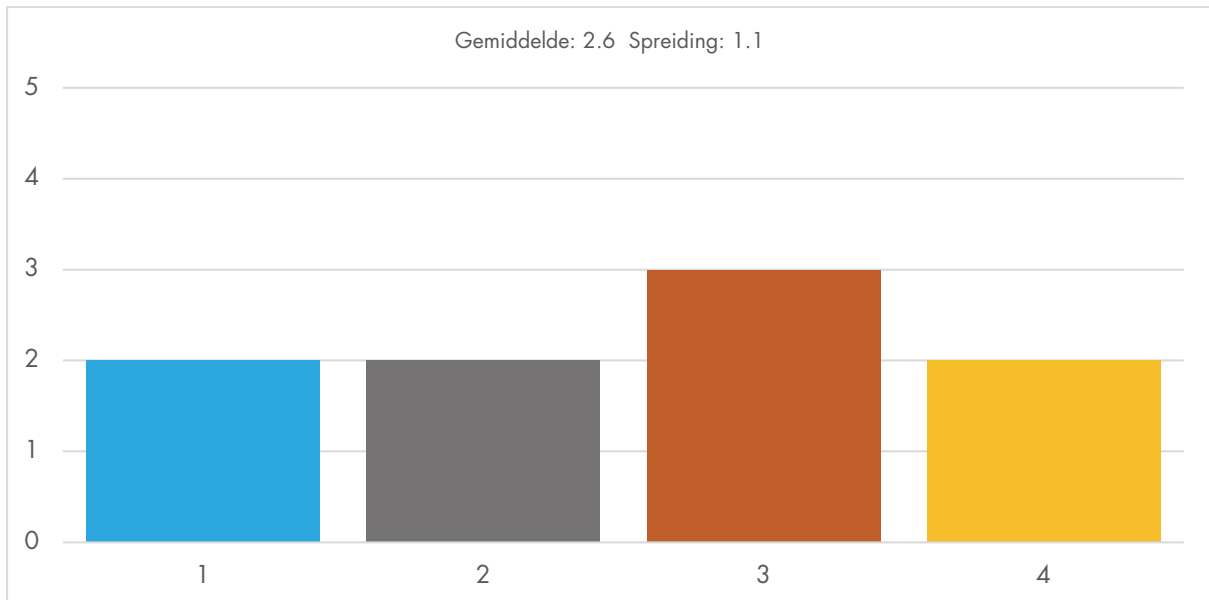
Uit de uitkomsten van de eerste MCA-scoringsronde blijkt dat er onder de deelnemers geen overeenstemming bestaat over de impact van de verschillende dreigingen. Zo was de standaarddeviatie tussen de scores van de deelnemers voor het criterium ‘aantasting internationale reputatie Nederland en de mainport’ voor de dreigingen die gerelateerd zijn aan de vrachtstroom eerste lijn bijvoorbeeld relatief groot. Dit is niet verrassend, aangezien er verschillende organisaties met verschillende prioriteiten vertegenwoordigd waren bij deze expertmeeting.

Figuur 6: Impactcriterium 'aantasting internationale reputatie Nederland en de mainport' gerelateerd aan de dreiging 'Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers'



N=16; schaal 1-4

Figuur 7: Impactcriterium 'aantasting internationale reputatie Nederland en de mainport' gerelateerd aan de dreiging 'Overige vrachtstroom eerste linie'



N=16; schaal 1-4

Tijdens de discussie bleek dat er onder de deelnemers eveneens geen consensus bestond over de gepercipieerde impact van corruptierisico's op de reputatie van Nederland en de luchthaven. Zo gaf een van de deelnemers aan niet zelf te hebben ervaren dat de media-aandacht voor corruptie in Nederland of in de mainports de hoeveelheid vracht naar Schiphol vermindert. Een tweede deelnemer stelde dat, terwijl

bijvoorbeeld diefstal bedrijven weghoudt van Schiphol, corruptie en drugsmokkel dit effect niet hebben omdat de normale processen niet worden verstoord. Een derde deelnemer was het hier echter niet mee eens en verklaarde dat corruptiedreigingen binnen de eerste linie vrachtstroom wel degelijk een negatief effect op de reputatie van de luchthaven hebben. Zo werd volgens die deelnemer bij een luchtvaartmaatschappij waar in het vliegtuig kleine pakketten drugs werden gevonden vervolgens vanuit een luchthaven bedreigd dat die maatschappij minder landingsrechten zou krijgen.

Tabel 19: Scores eerste ronde MCA potentiële impact per impactcriterium – vrachtstroom eerste linie

Onderdelen	Aantasting reguliere economie	Verminderde productiviteit mainport	Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde	Verminderin g subjectieve veiligheid	Aantasting internationale reputatie Nederland en mainport	Ondermijnin g gezag en rechtsorde	Aantasting van de objectieve veiligheid
Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers	2,3	2,2	3,1	3,5	3,0	3,8	3,6
Overige vrachtstroom eerste linie	2,0	2,0	2,9	3,2	2,6	3,7	3,4
Vrachtstroom eerste linie – corruptie door planners	1,9	1,7	2,9	3,0	2,7	3,6	3,4

N=16; schaal 1-4

Het onderzoeksteam merkte tijdens de discussie bovendien op dat voor de dreiging ‘vrachtstroom eerste linie, snelle goederen’ de impactcriteria ‘aantasting reguliere economie’ en ‘verminderde productiviteit mainport’ hoger zijn gescoord dan elders. Eén deelnemer gaf aan hier inderdaad hoger te hebben gescoord, omdat de impact op de luchthaven in diens ogen groter is wanneer een medewerker binnen de vrachtstroom wordt gecorrumpeerd dan wanneer een medewerker in de catering of schoonmaak corrupt is. In het laatste geval gaat het namelijk vaker om kleinere hoeveelheden illegale drugs.

Ook bij de dreiging ‘dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping’ was sprake van een relatief grote standaarddeviatie. Een van de deelnemers gaf aan bij deze dreiging een lage score aan de impactcriteria te hebben toegekend, omdat een groot deel van de medewerkers misschien helemaal niet doorheeft dat een planner gecorrumpeerd is, en mensen zich dus ook niet onveilig voelen. Een andere deelnemer liet echter weten hier wel hoog te hebben gescoord. De expert in kwestie stelde dat de meeste werknemers juist wel snel doorhebben wanneer planners gecorrumpeerd zijn, omdat bepaalde mensen steeds

voor gunstige diensten worden ingedeeld en dat dit een onveilig gevoel creëert. De deelnemer die aanvankelijk aangaf laag te hebben gescoord, kon zich vinden in de redenering van de tweede deelnemer. Een derde deelnemer stemde hier eveneens mee in.

Vervolgens vroeg het onderzoeksteam de experts om zich te richten op de dreiging ‘werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur’. De impact van deze dreiging op de internationale reputatie van de luchthaven werd relatief laag gescoord. Een van de deelnemers gaf als reden hiervoor dat het wegkijken onder druk van een subcultuur actoren niet belemmert in hun werkzaamheden. Twee andere experts waren het hiermee eens.

Tabel 20: Scores eerste ronde MCA potentiële impact per impactcriterium. Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur

Onderdelen	Aantasting reguliere economie	Verminderde productiviteit mainport	Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde	Verminderende subjectieve veiligheid	Aantasting internationale reputatie Nederland en mainport	Ondermijning gezag en rechtsorde	Aantasting van de objectieve veiligheid
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur	2,1	2,1	3,3	3,5	2,5	3,7	3,5

N=16; schaal 1-4

Tijdens de discussie na afloop van de eerste MCA potentiële impact gaf een van de deelnemers bovendien aan de lijst ‘tactisch’ te hebben ingevuld, omdat hij/zij graag zou zien dat de dreiging ‘rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping’ de grootste geaggregeerde impactscore krijgt. Volgens de expert in kwestie is dit de belangrijkste dreiging. Dit illustreert een belangrijke beperking van de exercitie, namelijk het feit dat een aantal deelnemers misschien al heeft besloten welk resultaat zij zouden willen zien en daarnaar streven. Dit kan de resultaten van de MCA beïnvloeden. Om dit te mitigeren heeft het onderzoeksteam getracht een breed scala aan organisaties met verschillende prioriteiten bij de consultatieactiviteiten te betrekken. De insteek van deze deelnemers kan echter invloed hebben gehad op de manier waarop andere experts de MCA vervolgens hebben benaderd. Dat meerdere ervaringsdeskundigen van dezelfde organisatie de bijeenkomst hebben bijgewoond en dat niet voor alle organisaties hetzelfde aantal deelnemers vertegenwoordigd waren, heeft mogelijk eveneens het beeld vertekend. Hierdoor bestaat de kans dat de stem van de organisatie met de meeste vertegenwoordigers het zwaarste meetelt in de uitkomst van de MCA. Wel hebben de onderzoekers verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd (zie Bijlage E) om na te gaan of de uiteindelijke impactscores anders zouden zijn als slechts één score per organisatie werd meegeteld. Zoals de resultaten in Bijlage E echter laten zien, bleef ‘rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping’ in elk van deze drie scenario's de dreiging met de grootste impactpotentie.

De shortlist corruptiedreigingen wordt aangepast naar aanleiding van de discussie onder de deelnemers.

Uit de discussie na afloop van de eerste MCA-scoringsronde bleek tevens dat de deelnemers nog enkele opmerkingen hadden over de shortlist van corruptiedreigingen (Tabel 14).

Een van de experts stelde dat er in de discussie onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen een dienstplanner op kantoor en een meewerkend voorman op de werkvloer, aangezien deze laatste vaak meer handelingsvrijheid heeft om diensten aan te passen. Een tweede deelnemer was het hier echter niet mee eens en redeneerde dat wanneer een meewerkend voorman een rooster aanpast, hij of zij op dezelfde manier handelt als een dienstplanner op kantoor. Het onderzoeksteam verduidelijkt dat iedereen die invloed kan uitoefenen op de planning onder deze categorie van planner valt.

Naar aanleiding van deze discussie hebben de onderzoekers tevens voorgesteld de dreigingen ‘vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping of chantage van planners’ en ‘dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping’ samen te voegen. Een meerderheid van de deelnemers stemde hiermee in en derhalve is besloten de dreiging ‘vrachtstroom eerste linie – corruptie door omkoping of chantage van planners’ uit de lijst te halen en de dreiging ‘dienstplanner, specifieke rol in het systeem – corruptie door omkoping’ te herformuleren naar ‘planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid – corruptie door omkoping’.

Tijdens de tweede MCA schatten de deelnemers de impact van de corruptiedreigingen enigszins lager in.

Figuur 8: Resultaten tweede MCA potentiële impact



N=16; schaal 1-4

De resultaten van de tweede MCA laten zien dat de impact van dreigingen na de bespreking van de resultaten van de eerste ronde over het algemeen iets lager werd ingeschat. Wel werd na afloop van de discussie de impact van de opnieuw geformuleerde dreiging ‘planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid’ hoger ingeschat. Dit illustreert de meerwaarde van de toepassing van een Delphi-protocol, dat discussie tussen experts faciliteert en hier het besluitvormingsproces van deskundigen met betrekking tot de MCA transparanter maakt.

Een van de deelnemers merkte bovendien op dat er, afgezien van de dreiging met de hoogste score (‘rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping’), weinig verschil zit tussen de scores.

Analyse beleidsinstrumentarium

Voorafgaand aan de derde expertmeeting zijn de onderzoekers begonnen met het inventariseren van de verschillende typen beleidsinstrumenten voor de preventie en repressie van corruptie op de luchthaven.

Effectieve strategieën ter mitigatie van corruptierisico's omvatten een balans tussen reactieve en proactieve maatregelen.²⁴³ Enerzijds vormen reactieve maatregelen een reactie op integriteitsbreuken die al hebben plaatsgevonden. Veelvoorkomende proactieve en reactieve maatregelen zijn audits (intern of extern), meldingsmechanismen en protocollen voor het traceren van incidenten. Anderzijds zijn proactieve maatregelen gericht op de preventie van corruptie voordat incidenten zich voordoen. Voorbeelden van proactieve maatregelen zijn het ontwerpen van passende waarden en integriteitsstrategieën, het in kaart brengen van integriteitsrisico's, het monitoren van de implementatie van regelgeving, het uitvoeren van *clearances* (veiligheidscontroles) en het periodiek testen van de integriteit van werknemers gedurende hun loopbaan.

Met behulp van literatuuronderzoek en gesprekken met experts heeft het onderzoeksteam een voorlopige lijst opgesteld met beleidsinstrumenten ter preventie en repressie van corruptie op de luchthaven. De instrumenten op deze lijst zijn vervolgens verdeeld in een aantal categorieën (Tabel 21), zodat vergelijkbare instrumenten tezamen konden worden gescoord in het GDSS.

Het onderzoeksteam is zich er echter van bewust dat deze categorieën een bepaalde mate van overlap vertonen. Tijdens de bijeenkomst werd deelnemers gevraagd feedback te geven over de mate waarin deze lijst van instrumenten compleet was en relevant voor het vergroten van de weerbaarheid tegen corruptie op de luchthaven.

Tabel 21: Conceptlijst typen beleidsinstrumenten Schiphol

Conceptlijst typen beleidsinstrumenten
EU-/nationale wetgeving
Opsporing en monitoring
Sancties
Afpakken crimineel vermogen
Internationale/nationale/regionale samenwerking
Bestuurlijke maatregelen
Zelfregulering/publieke-private samenwerking
Kennis en analyse
Barrières opwerpen voor opportuniteitsstructuren
Technologische hulpmiddelen
Beveiligingsmaatregelen

²⁴³ Organisation for Economic Co-operation and Development (2016).

Conceptlijst typen beleidsinstrumenten

Maatregelen voor klokkenluiders

Maatregelen gericht op weerbaarheid/integriteit werknemers

De deelnemers geven hun eerste feedback op de conceptlijst typen beleidsinstrumenten.

Deze voorlopige lijst is tijdens het laatste gedeelte van de derde expertmeeting aan de deelnemers voorgelegd met als doel een bredere discussie te voeren over de beleidsinstrumenten die momenteel beschikbaar zijn en de maatregelen die mogelijk in de toekomst een rol zouden kunnen spelen. Dit ter voorbereiding van de vierde expertmeeting, waarin de experts wordt gevraagd om voor de zeven grootste corruptiedreigingen een inschatting te maken van de mate waarin het totale pakket aan bestaande beleidsinstrumenten deze dreigingen tegengaat.

De deelnemers gaven aan de lijst grotendeels volledig te vinden. Eén van hen stelde echter dat het in zijn/haar beleving onproductief is om onderscheid te maken tussen preventie en mitigerende instrumenten, omdat veel beveiligingsmaatregelen volgens de deelnemer in kwestie mitigerende maatregelen zijn die ook voor preventie zorgen. Een aantal andere deelnemers was het hiermee eens. Daarom hebben de onderzoekers voorgesteld om in het vervolg te spreken over impactverkleinende in plaats van mitigerende beleidsinstrumenten.

Zoals beschreven in Hoofdstuk 1 hebben de onderzoekers in de aanloop naar de vierde expertmeeting de lijst met typen beleidsinstrumenten aangescherpt en voor iedere categorie enkele concrete voorbeelden geïdentificeerd. De aangepaste lijst (opgenomen in Bijlage C) is met een toelichting op de geïdentificeerde instrumenten een week voor de bijeenkomst met de deelnemers gedeeld.

Expertmeeting 4 – Resultaten

Omdat de consultatieactiviteiten voor Schiphol niet tijdens de derde bijeenkomst afgerond konden worden, heeft het onderzoeksteam een aanvullende, vierde expertmeeting georganiseerd in januari 2023.

Tijdens deze laatste bijeenkomst hebben de deelnemers zich gericht op het beoordelen en prioriteren van de beschikbare maatregelen. Het doel van deze sessie was om per corruptiedreiging te komen tot een geaggregeerde (relatieve) weerbaarheidsinschatting van het huidige beleidsinstrumentarium.

In de context van deze studie wordt onder weerbaarheid verstaan: het vermogen van de luchthaven om met behulp van het gezamenlijke pakket van beleidsinstrumenten en maatregelen op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, ze tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen.

De resulterende weerbaarheidsscores voor de zeven grootste dreigingen staan hieronder in Tabel 22 weergegeven. Voor de toegekende scores, op een schaal van 1 tot 100, geldt: hoe hoger de score, hoe hoger de weerbaarheid van het pakket beleidsinstrumenten tegen corruptiedreigingen op de luchthaven. Volgens

de experts is de luchthaven Schiphol nog met name kwetsbaar voor corruptie bij planners in sleutelposities en bij makelaars.

Tabel 22: Resultaten tweede ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten (Bijlage C) Schiphol.

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Rechtshandavingsketen– corruptie door omkoping		67,9	14,2
Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping		66,0	16,0
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur		65,9	15,3
Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers		65,7	12,8
Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie van op- en afbouwers		63,8	12,0
Planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid – corruptie door omkoping		59,9	11,5
Corruptie door omkoping van een makelaar		51,1	17,0
	| 10 20 30 40 50 60 70 80 90 |		
Gemiddelde		62,5	14,7

N=16; schaal 0-100

Expertmeeting 4 – Verloop van de sessie

De deelnemers wijzen op het bestaan van organisatiespecifieke beleidsinstrumenten.

Allereerst zijn de afzonderlijke beleidsinstrumenten besproken die onder de verschillende categorieën als voorbeeld worden genoemd (zie Bijlage C). Aan de deelnemers is gevraagd of zij een toelichting zouden kunnen geven op de manier waarop de maatregelen bijdragen aan de weerbaarheid van de luchthaven.

Een aantal experts stelde echter dat er weinig voorbeelden van maatregelen op organisatorisch niveau op de lijst staan. Verschillende ketenpartners gaven aan dat zij graag de gelegenheid zouden krijgen om aanvullende maatregelen van belang op dit gebied aan te dragen. Derhalve is met de experts afgesproken dat zij vóór 1 maart 2023 aanvullende voorbeelden konden indienen. Deze aanvullende instrumenten zijn tevens in Bijlage C opgenomen, met een verklarende voetnoot, maar maakten geen deel uit van de scoringsrondes tijdens de laatste bijeenkomst.

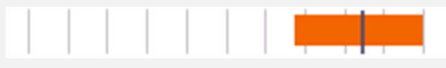

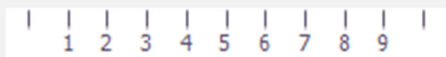
Bovendien werd overeengekomen dat de onderzoekers een aanvullende categorie, getiteld ‘organisatiespecifieke maatregelen’, aan de lijst zouden toevoegen.

De deelnemers scoren de individuele beleidsinstrumenten.

Om tot een inschatting te komen van de mate waarin de geïdentificeerde beleidsinstrumenten bijdragen aan de weerbaarheid van de luchthaven tegen corruptie, werd de deelnemers vervolgens gevraagd om via de GDSS van Spiliter aan de individuele beleidsinstrumenten een score van 1 tot 10 toe te kennen. De onderzoekers hebben de deelnemers verzocht om alleen ‘onbekend’ aan te vinken in het geval hij/zij zichzelf niet in staat achtten om het beleidsinstrument te beoordelen.

Uit de resultaten van deze scoringsronde blijkt dat de beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘sancties’ relatief hoog gescoord zijn. De onderzoekers hebben deelnemers die hier inderdaad een hogere score hebben gegeven, gevraagd of zij deze keuze konden toelichten. Een van hen legde uit dat hij/zij hier hoog scoorde omdat dit soort maatregelen zichtbaar is binnen bedrijven en laat zien dat er actie wordt ondernomen wanneer zich een overtreding voordoet. De expert in kwestie verklaarde dat dit bovendien goed kan zijn voor het imago van een organisatie. Een tweede deelnemer stemde hiermee in.

Tabel 23: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘sancties’

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Sancties Schipholpas		8,5	1,7
Sancties binnen bedrijven		8,5	1,8
		8,5	1,7





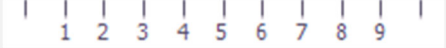
N=13; schaal 0-10

De beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘technologische hulpmiddelen’ kregen daarentegen relatief lage scores. Bovendien was de standaarddeviatie hier vrij groot. Twee deelnemers gaven aan hier laag te hebben gescoord omdat nog aangetoond moet worden dat deze hulpmiddelen ook buiten een testomgeving doeltreffend zijn.

Tevens verklaarde een derde deskundige dat de in deze categorie besproken systemen voornamelijk worden ingezet op personeel dat van buitenaf de luchthaven betreedt en vertrekkende passagiers, maar niet op

personeel dat de luchthaven via de uitgangen verlaat. Hij/zij stelde dat er dus nog een aanzienlijke kwetsbaarheid bestaat.

Tabel 24: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie ‘technologische hulpmiddelen’

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Innovatie handhavingsaanpak d.m.v. een programmatische aanpak 2021-2025		7,7	2,8
Ontwikkeling dashboard vreemde bewegingen		7,6	1,9
Applicatie camera's (GMI)		7,5	2,3
Slimme camera's		7,5	2,4
		7,6	2,3

N=13; schaal 0-10

De deelnemers scoren het totale pakket aan beleidsinstrumenten per dreiging.

Vervolgens is de deskundigen gevraagd om voor de zeven grootste corruptiedreigingen een inschatting te maken van de mate waarin het totale pakket van beleidsinstrumenten de weerbaarheid van de luchthaven ten aanzien van deze dreiging versterkt. Het doel is om was om per corruptiedreiging te komen tot een geaggregeerde (relatieve) weerbaarheidsinschatting van het huidige beleidsinstrumentarium. Op deze manier kan worden beoordeeld in hoeverre het beleidsinstrumentarium het risico van de grootste dreigingen vermindert en waar nog kwetsbaarheden liggen. De onderzoekers hebben de deelnemers uitdrukkelijk gevraagd om bij de beoordeling hun praktische ervaring met de implementatie en uitvoering van de maatregelen te laten meewegen en deze bij de toelichting te delen. Tevens kregen de deelnemers de mogelijkheid om zich van beoordeling te onthouden indien zij zich daartoe niet in staat achtten.

Tabel 25: Resultaten eerste ronde scoren totale pakket beleidsinstrumenten

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen – corruptie door omkoping		72,4	11,7
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom – corruptie onder druk van een subcultuur		72,1	12,7
Vrachtstroom eerste linie, snelle goederen zoals fruit en bloemen – corruptie van op- en afbouwers		69,8	13,6
Planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid – corruptie door omkoping		69,5	14,8
Overige vrachtstroom eerste linie – corruptie van op- en afbouwers		67,1	14,6
Rechtshandhavingketen – corruptie door omkoping		63,1	19,1
Corruptie door omkoping van een makelaar		60,0	22,1
		67,7	16,5

N=13; schaal 0-100

De deelnemers schatten in dat het totale pakket aan beleidsinstrumenten de luchthaven het meest weerbaar maakt tegen de corruptiedreiging van ‘werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen’.

Uit de resultaten van de eerste scoringsronde blijkt dat het totale pakket beleidsinstrumenten volgens de deskundigen de luchthaven het meest weerbaar maakt tegen de corruptiedreiging van ‘werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen’. Ook is de standaarddeviatie bij deze dreiging het kleinst. Een van de deelnemers gaf aan hier hoog gescoord te hebben omdat het huidige integrale plan van aanpak zich reeds richt op de kwetsbare branches waarover hier gesproken wordt, zoals de schoonmaak.

De onderzoekers benoemden vervolgens dat de weerbaarheid van de dreiging ‘corruptie door omkoping van een makelaar’ het laagst gescoord werd. Meerdere deelnemers merkten op dat zij inderdaad niet vinden dat de momenteel beschikbare beleidsinstrumenten de weerbaarheid van de luchthaven ten aanzien van deze dreiging adequaat versterken. Twee deelnemers voegden hieraan toe dat zij van mening zijn dat private partijen moeite hebben om voldoende maatregelen te nemen om deze dreiging tegen te gaan. Zij

benoemden dat de AVG op dit gebied een obstakel vormt, omdat persoonlijke gegevens vaak niet gedeeld kunnen worden. Als gevolg daarvan kan iemand die wegens een overtreding bij een bedrijf is ontslagen gemakkelijk opnieuw werk vinden bij een andere organisatie.

Ook zijn de resultaten voor de dreiging ‘rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping’ expliciet besproken, aangezien de standaarddeviatie in de scores hier relatief groot is. Een deelnemer gaf aan hier hoog gescoord te hebben omdat hij/zij van mening is dat personeel in de rechtshandavingsketen beter bekend is met beleid omdat het voor hen een dagelijks en belangrijk onderwerp is. Een tweede expert legde echter uit dat hij/zij hier juist laag heeft gescoord omdat er in zijn/haar ervaring weinig specifiek beleid is voor douanebeambten.

Meerdere experts gaven aan dat zij de vragenlijst ingevuld hebben met de insteek dat geen enkele corruptiedreiging volledig kan worden weggenomen, ongeacht het aantal maatregelen dat wordt getroffen.

De deelnemers scoren het totale pakket aan beleidsinstrumenten per dreiging opnieuw.

Na afloop van de bespreking van de resultaten van de eerste ronde heeft het onderzoeksteam de deelnemers verzocht het totale pakket aan beleidsinstrumenten opnieuw per dreiging te scoren, conform het Delphi-protocol.

Uit de resultaten van de tweede scoringsronde (Tabel 22) bleek dat de deelnemers over het algemeen enigszins lager hebben gescoord dan tijdens de eerste ronde. Dit is mogelijk het resultaat van de discussie tussen de deelnemers over het feit dat geen enkel pakket beleidsinstrumenten volledig effectief kan zijn. Ook blijkt uit de resultaten dat de standaarddeviatie tussen de antwoorden van de deelnemers voor vijf van de zeven dreigingen in de tweede ronde kleiner was. Het illustreert tevens de meerwaarde van het Delphi-protocol, waarmee door middel van discussie over de resultaten een hogere mate van consensus is bereikt.

Discussie toekomstbeeld beleidsinstrumenten en dreigingen

Ter afsluiting werd de experts gevraagd of er wellicht beleidsinstrumenten zijn die op dit moment nog niet worden toegepast of overwogen, maar die mogelijk in de komende jaren de weerbaarheid van de luchthaven nog verder zouden kunnen versterken. In antwoord op deze vraag werden de volgende punten naar voren gebracht:

- Een deelnemer gaf aan dat publieke partijen momenteel vaak tegen AVG-restricties aanlopen wanneer het gaat om informatie-uitwisseling met private bedrijven. Hij/zij gaf aan dat de bevoegdheden voor Douane, KMar en het Openbaar Ministerie onderling goed geregeld zijn, maar dat de overheid geen informatie over voorvallen gerelateerd aan bepaalde personen aan private partijen kan verstrekken. Daardoor kunnen deze soms geen passende actie ondernemen met betrekking tot de Schipholpas. Hier is volgens deze expert dus nog ruimte voor verbetering ten aanzien van het huidige beleidsinstrumentarium op het vlak van publiek-private samenwerking.
- Een tweede expert stelde dat de huidige maatregelen en instrumenten vooral bedoeld zijn om werknemers die aankomen op de luchthaven te controleren, maar dat werknemers die de luchthaven uitgaan ook gecontroleerd zouden moeten worden. De deelnemer in kwestie stelt voor

een aselechte uitgangscntrole in te stellen omdat dit zichtbaar is en een groot effect kan hebben. Een andere deelnemer voegde hieraan toe dat dit een vaak gevoerde discussie is, maar dat de ingangscntrole wettelijk geprivatiseerd is onder toezicht van de KMar. De uitgangscntrole is echter een bevoegdheid van de overheid. Hij/zij stelde dat indien dit gewijzigd wordt, er extra personeel en een wetswijziging nodig zijn.

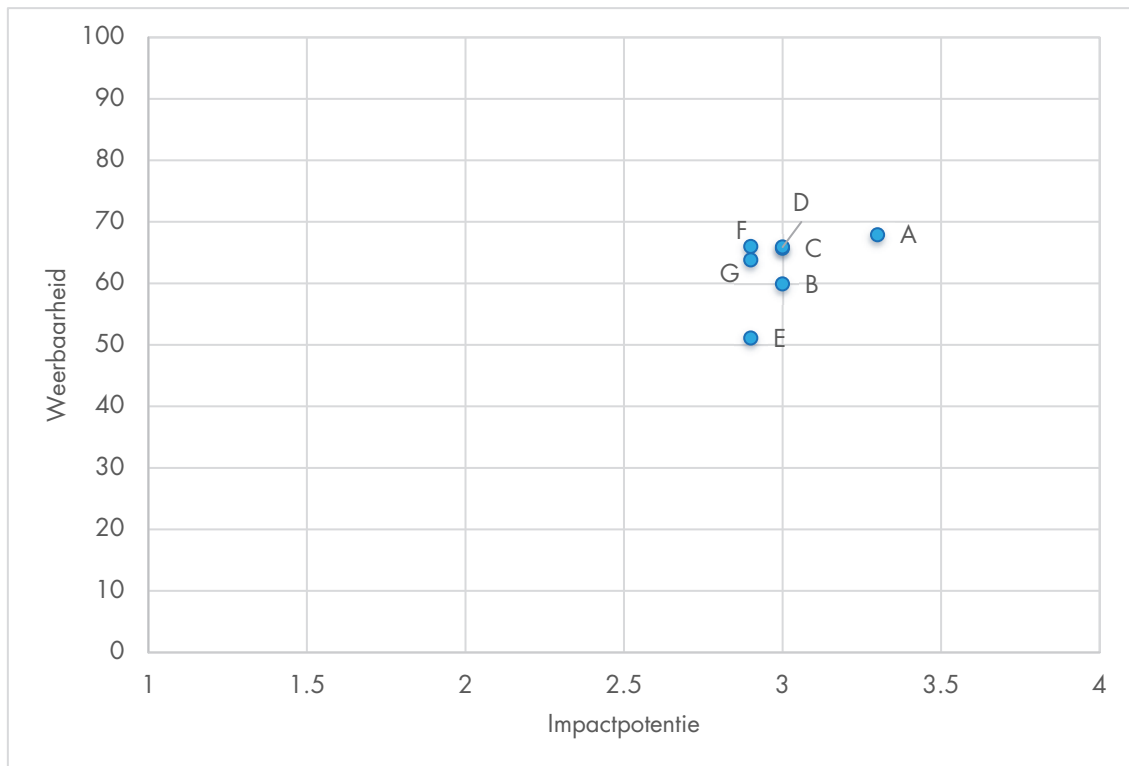
Vervolgens heeft het onderzoeksteam de deelnemers gevraagd of er naar hun mening tevens ontwikkelingen zijn die het dreigingsbeeld wat betreft corruptie op Schiphol wellicht zouden kunnen veranderen. Tijdens deze discussie kwamen de volgende factoren naar voren:

- Allereerst benadrukte een van de deelnemers de dreiging van cyberaanvallen voor luchthavenprocessen. Hij/zij gaf aan dat hier op Schiphol al veel aandacht aan wordt besteed.
- Ten tweede werd inflatie genoemd als mogelijke dreiging. De betreffende deelnemer redeneerde dat wanneer steeds meer mensen financieel kwetsbaar zijn, er ook meer mensen vatbaar zijn voor corruptie.
- Een derde deelnemer benoemde het waterbedeffect dat kan ontstaan wanneer beleid of maatregelen zich richten op corruptie binnen een specifieke branche of mainport, omdat mensen met criminele intenties hun operaties vervolgens naar een andere branche of mainport verplaatsen.

Grootste corruptierisico's Schiphol

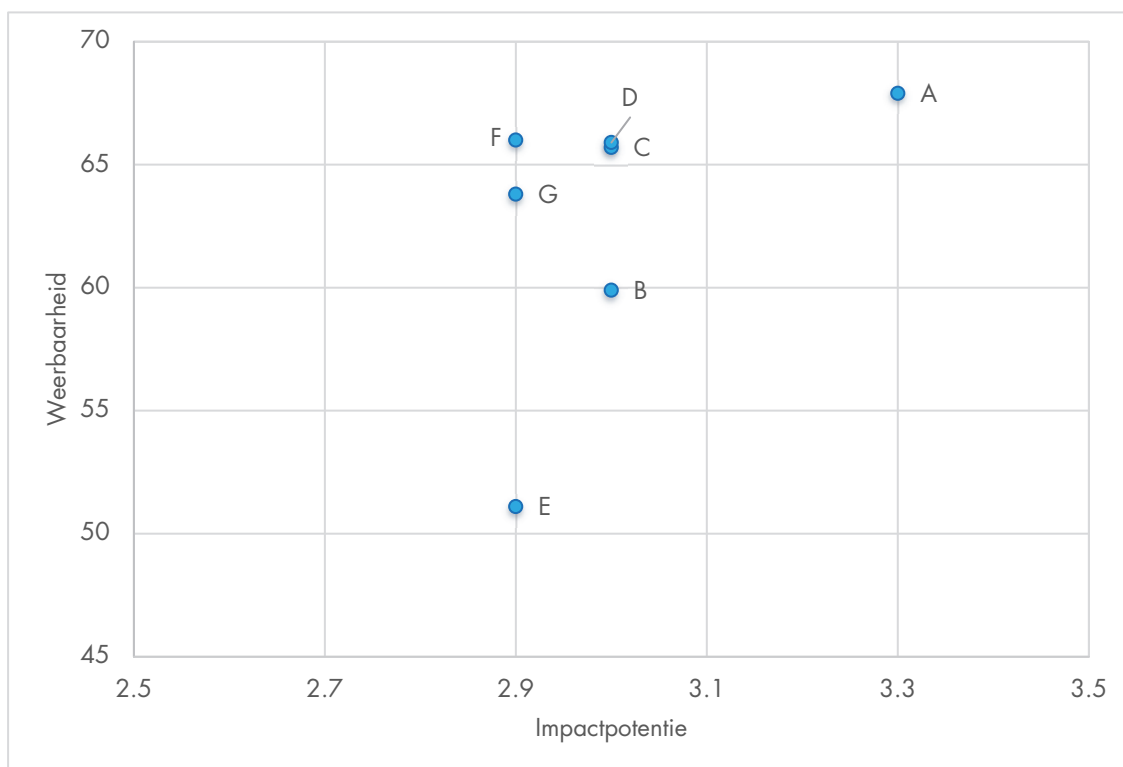
Figuur 9 geeft een overzicht van de expertinschattingen voor potentiële impact (derde expertmeeting) en de weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium (vierde expertmeeting) voor de zeven geselecteerde corruptiedreigingen. Daaruit blijkt hoe de corruptiedreigingen zich tot elkaar verhouden volgens de experts.

Figuur 9: Potentiële Impact afgezet tegen weerbaarheid voor de zeven grootste corruptiedreigingen



Noot: A = Rechtshandhavingsketen – financiële omkoping; B = Planners in sleutelposities; C = Vrachstroom eerste linie (snelle goederen); D = Werknemers in kwetsbare functies – subcultuur; E = Corruptie door omkoping van een makelaar; F = Werknemers in overige kwetsbare functies – financiële omkoping; G = Overige vrachstroom eerste linie.

Figuur 10: Vergroting Figuur 10 – Potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de zeven grootste corruptiedreigingen



Noot: A = Rechtshandavingsketen – financiële omkoping; B = Planners in sleutelposities; C = Vrachtstroom eerste linie (snelle goederen); D = Werknemers in kwetsbare functies – subcultuur; E = Corruptie door omkoping van een makelaar; F = Werknemers in overige kwetsbare functies – financiële omkoping; G = Overige vrachtstroom eerste linie.

De bovenstaande figuren laten zien dat hoewel de weerbaarheid van de luchthaven tegen corruptie door omkoping van personen in de rechtshandavingsketen relatief hoog wordt ingeschat, de gepercipieerde impactpotentie van deze dreiging ook relatief hoog ligt. Daarentegen wordt de impactpotentie van omkoping van een makelaar niet bijzonder hoog ingeschat in vergelijking met de andere dreigingen, maar ligt de gepercipieerde weerbaarheid van de haven tegen deze corruptiedreiging relatief laag. Het feit dat actoren en gebieden die (deels) buiten de invloedssfeer van de betrokken experts liggen als het meest kwetsbaar worden gezien, is misschien niet verrassend, aangezien zij hier minder controle over hebben. Het blijft echter een belangrijke bevinding die wellicht richting kan geven aan beleid als verder onderzoek naar deze factoren tot dezelfde conclusies leidt.

Wellicht is het echter niet zinvol om vergelijkende conclusies te trekken op basis van deze resultaten, omdat de scores dicht bij elkaar liggen, zeker wat betreft impactpotentie. Ook kunnen de resultaten van de consultatieactiviteiten beïnvloed zijn door de omschrijving van de onderdelen die de onderzoekers hanteren, wat er gezegd wordt tijdens de discussie en bepaalde termen die worden gebruikt. Daarnaast zijn de bevindingen uitsluitend gebaseerd op de expertmeetings. Zoals reeds gezegd waren hier voornamelijk publieke partijen bij, wat betekent dat het perspectief van bepaalde private partijen niet meegenomen is.

Om in te schatten in welke mate de bovenstaande resultaten afhankelijk zijn van de specifieke onderzoeksparameters, met name de omstandigheden tijdens de expertmeetings, hebben de onderzoekers verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Zo is bijvoorbeeld onderzocht of de resultaten met betrekking tot de impactpotentie van de dreigingen zouden veranderen als de gewichten die deelnemers tijdens de tweede bijeenkomst aan de impactcriteria toekenden niet werden meegenomen. Ook zijn de onderzoekers nagegaan of de uiteindelijke impactscores zouden veranderen als alleen de scores van de deelnemers die ook de eerdere bijeenkomsten bijwoonden werden meegenomen of als slechts één score per organisatie werd meegeteld. Zoals de resultaten in Bijlage E echter laten zien, bleef 'rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping' in elk van deze drie scenario's de dreiging met de grootste impactpotentie. Wel veranderde de rangschikking van de andere dreigingen, maar de resultaten bleven erg dicht bij elkaar liggen. Dit suggereert wellicht dat, afgezien van de dreiging 'rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping', niet te veel waarde moet worden gehecht aan de volgorde van de grootste dreigingen voor Schiphol.

5. Bevindingen voor de haven van Rotterdam

Identificatie van grootste corruptiedreigingen

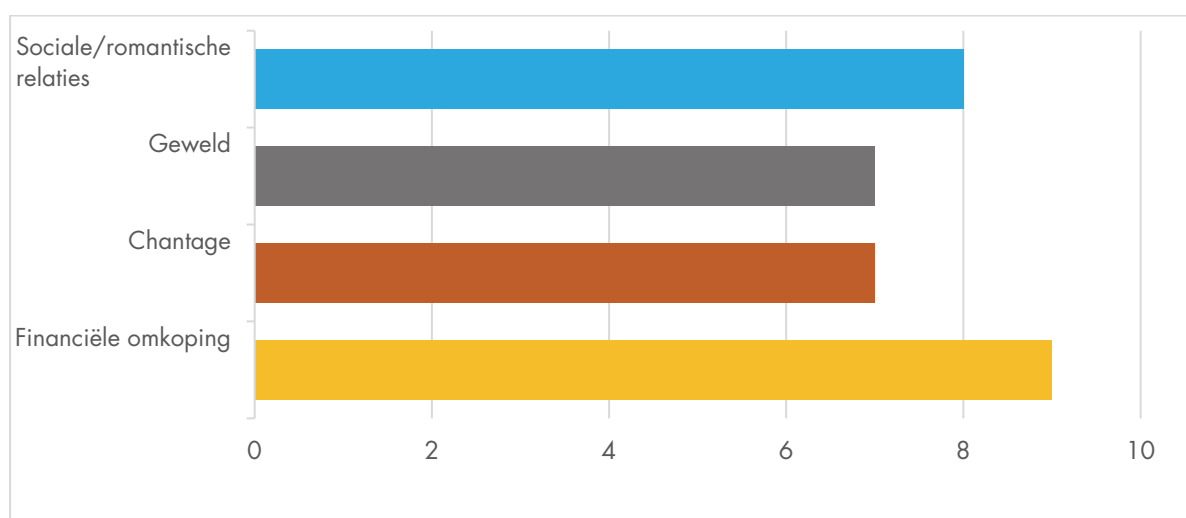
FANO-survey

Zoals reeds beschreven is de FANO-survey voor Rotterdam net als de survey voor Schiphol opgesteld naar aanleiding van literatuuronderzoek en interviews met zes experts.

Alle dreigingen genoemd in de survey voor Rotterdam werden door de respondenten als feitelijk of aannemelijk ervaren. Voor maar liefst 31 van de 36 dreigingen was bovendien ten minste één deelnemer bekend met één of meer cases. Tevens werden alle 36 dreigingen door ten minste drie deelnemer aannemelijk geacht.

Uit de resultaten bleek dat de ervaringsdeskundigen voor de haven van Rotterdam, net als de deskundigen voor Schiphol, het vaakst bekend waren met gevallen van ‘corruptie door financiële omkoping’. Voor alle negen corruptiedreigingen met de modus operandi ‘financiële omkoping’ gaven ten minste twee experts aan bekend te zijn met feitelijke casuïstiek.

Figuur 11: Aantal dreigingen per corrumperend mechanisme waarvan voor Rotterdam ten minste één expert aangaf bekend te zijn met feitelijke cases



N=25

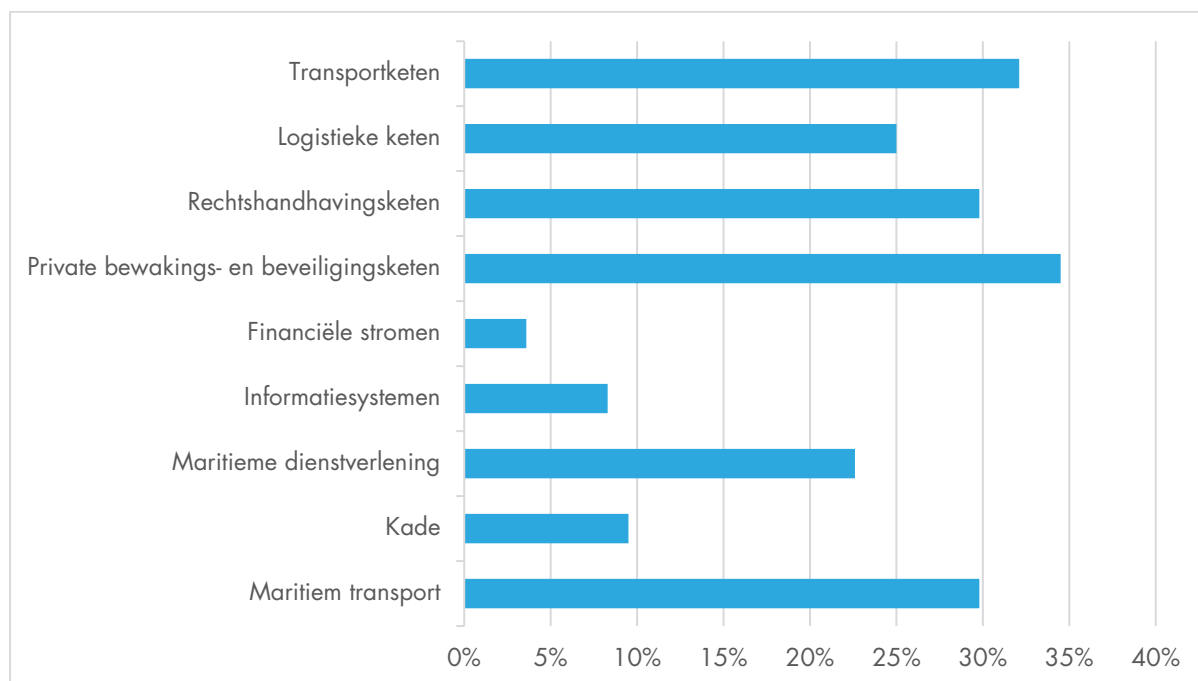
Bron: resultaten FANO-survey Rotterdam

Net als bij Schiphol waren er ook aanzienlijke verschillen tussen de mainportsectoren in het aantal experts dat aangaf bekend te zijn met feitelijke cases van dreigingen binnen deze schakels in de keten.

Deelnemers gaven bijvoorbeeld relatief vaak aan dat zij op de hoogte waren van concrete casuïstiek met betrekking tot ‘maritiem transport’, de ‘private bewakings- en beveiligingsketen’, de ‘rechtshandhavingketen’ en de ‘transportketen’ maar niet of nauwelijks van cases voor andere gebieden zoals ‘financiële stromen’.

Ook hier is het echter van belang te vermelden dat de resultaten voor beide enquêtes, evenals de resultaten van de expertmeetings die hierna worden besproken, alleen betrekking hebben op de perceptie van corruptiedreigingen van de deelnemers. Dit gebaseerd op hun expertise en praktijkervaring, en niet noodzakelijkerwijs op de daadwerkelijke prevalentie van specifieke corrupte praktijken.

Figuur 12: Gemiddelde percentage deelnemers dat per mainportsector voor Rotterdam zegt bekend te zijn met feitelijke cases



N=25

Bron: resultaten FANO-survey Rotterdam

De deelnemers hebben in dit stadium tevens de volgende suggesties voor aanvullende kwetsbaarheden en corruptiedreigingen aangedragen:

- Duikers in het havengebied die naast inspecties aan de scheepsromp ook aan de buitenzijde van zeeschepen bevestigde contrabande buit-/losmaken.
- Personen (landelijk) die toegang hebben tot de RDW en Basisregistratie Personen (BRP), bijvoorbeeld medewerkers van de gemeente. Verstrekte informatie wordt gebruikt om medewerkers van havengerelateerde bedrijven aan te lopen voor de smokkel van verdovende middelen.
- Vissersschepen, jachten of andere kleinere schepen die ingezet kunnen worden voor het ophalen van drop-off partijen drugs op zee. Eigenaren, schippers en anderen opvarenden zijn een doelwit voor benadering.
- Corruptie van medewerkers van toezichthoudende instanties zoals DCMR Milieudienst Rijnmond, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA).

Risico-identificatie en risicoanalyse

Expertmeeting 1 – Resultaten

De resultaten van de FANO-survey vormden de basis voor de eerste expertmeeting met een reeks ervaringsdeskundigen. Voor Rotterdam vond de eerste expertmeeting fysiek plaats in april 2023.

Voorafgaand aan deze eerste expertmeeting heeft het onderzoeksteam de longlist aangepast op basis van de resultaten van de survey. Dreigingen waarvan geen van de deelnemers aangaf bekend te zijn met feitelijke cases of deze aannemelijk te achten, zijn weggelaten in de herziene lijst. Bovendien zijn de suggesties van deelnemers voor aanvullende corruptiedreigingen en kwetsbaarheden toegevoegd aan de lijst.

Tijdens het eerste deel van deze bijeenkomst lag de focus op het valideren van deze longlist met corruptiedreigingen, om ervoor te zorgen dat deze de situatie in de Rotterdamse haven accuraat weergeeft. Het uiteindelijke resultaat van deze discussie is de longlist zoals weergegeven in Tabel 26.

Tabel 26: Longlist corruptiedreigingen haven van Rotterdam

Corruptiedreiging

1. **Logistieke keten terminals – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de containerterminals, zoals stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven.
2. **Logistieke keten terminals – chantage.** Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de containerterminals, zoals stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven.
3. **Logistieke keten terminals – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.

Corruptiedreiging

4. **Transportketen – chantage.** Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.
5. **Maritieme dienstverlening – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen wegstijgen en corrumperend gedrag faciliteren.
6. **Private bewakings- en beveiligingsketen – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen wegstijgen en corrumperend gedrag faciliteren.
7. **Maritiem transport – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen wegstijgen en corrumperend gedrag faciliteren.
8. **Transportketen – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen wegstijgen en corrumperend gedrag faciliteren.
9. **Logistieke keten terminals – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de containerterminals, zoals stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven.
10. **Transportketen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.
11. **Maritieme dienstverlening – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.
12. **Maritiem transport – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.
13. **Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.
14. **Rechtshandavingsketen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.
15. **Transportketen – geweld.** Corruptie door geweld tegen personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.

Corruptiedreiging

16. **Rechtshandhavingketen – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.
17. **Rechtshandhavingketen – chantage.** Corruptie door chantage van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.
18. **Logistieke keten terminals – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de containerterminals, zoals stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven.
19. **Hoge autorisatie.** Corruptie van personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen.
20. **Kade – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.
21. **Toezichthoudende instanties – subcultuur.** Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.
22. **Private bewakings- en beveiligingsketen – chantage.** Corruptie door chantage van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.
23. **Opleidingen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van jongeren die naar opleidingen worden gestuurd om ze via die opleidingen en als stagiairs op kwetsbare/kritische plekken te kunnen plaatsen.
24. **Maritieme dienstverlening – chantage.** Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.
25. **Private bewakings- en beveiligingsketen – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.
26. **Transportketen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.
27. **Private bewakings- en beveiligingsketen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.
28. **Opleidingen/sollicitanten – chantage.** Corruptie door chantage van jongeren die naar opleidingen worden gestuurd om ze via die opleidingen en als stagiairs op kwetsbare/kritische plekken te kunnen plaatsen.

Corruptiedreiging

29. **Maritiem transport – chantage.** Corruptie door chantage van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.
30. **Maritieme dienstverlening – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.
31. **Maritiem transport – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.
32. **Rechtshandavingsketen – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.
33. **Rechtshandavingsketen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.
34. **Opleidingen/sollicitanten – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van jongeren die naar opleidingen worden gestuurd om ze via die opleidingen en als stagiairs op kwetsbare/kritische plekken te kunnen plaatsen.
35. **Maritiem transport – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.
36. **Informatiesystemen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of bedienen van informatiesystemen ten behoeve van de haven, zoals ICT-medewerkers.
37. **Opleidingen/sollicitanten – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen jongeren die naar opleidingen worden gestuurd om ze via die opleidingen en als stagiairs op kwetsbare/kritische plekken te kunnen plaatsen.
38. **Overheid en gemeentelijke diensten – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen (landelijk) die toegang hebben tot de RDW en BRP, zoals medewerkers van de gemeente. Verstreckte informatie kan worden gebruikt om medewerkers van havengerelateerde bedrijven aan te lopen voor de smokkel van verdovende middelen.
39. **HR-data – relaties.** Corruptie van personen die toegang hebben tot persoonsgegevens of HR-gegevens bij private organisaties.
40. **Maritieme dienstverlening – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.

Corruptiedreiging

41. **Overheid en gemeentelijke diensten – chantage.** Corruptie door chantage van personen (landelijk) die toegang hebben tot data van de RDW en BRP, zoals medewerkers van de gemeente. Verstrekte info kan worden gebruikt om medewerkers van havengerelateerde bedrijven aan te lopen om de smokkel van verdovende middelen tegen te gaan.
42. **HR-data – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die toegang hebben tot persoonsgegevens of HR-gegevens bij private organisaties.
43. **Toezichthoudende instanties – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van werknemers van toezichthoudende instanties zoals Divisie Havenmeester, DCMR, ILT, NVWA die toegang hebben tot gevoelige informatie.
44. **HR-data – geweld.** Corruptie door geweld tegen personen die toegang hebben tot persoonsgegevens of HR-gegevens bij private organisaties.
45. **Toezichthoudende instanties – chantage.** Corruptie door chantage van werknemers van toezichthoudende instanties zoals Divisie Havenmeester, DCMR, ILT, NVWA die toegang hebben tot gevoelige informatie.
46. **Toezichthoudende instanties – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen werknemers van toezichthoudende instanties zoals Divisie Havenmeester, DCMR, ILT, NVWA die toegang hebben tot gevoelige informatie.
47. **HR-data – chantage.** Corruptie door chantage van personen die toegang hebben tot persoonsgegevens of HR-gegevens bij private organisaties.
48. **Informatiesystemen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of bedienen van informatiesystemen ten behoeve van de haven, zoals ICT-medewerkers.
49. **Toezichthoudende instanties – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van werknemers van toezichthoudende instanties zoals Divisie Havenmeester, DCMR, ILT, NVWA die toegang hebben tot gevoelige informatie.
50. **Overheid en gemeentelijke diensten – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen (landelijk) die toegang hebben tot de RDW en BRP, zoals medewerkers van de gemeente. Verstrekte informatie kan worden gebruikt om medewerkers van havengerelateerde bedrijven aan te lopen voor de smokkel van verdovende middelen.
51. **Kade – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen, zoals personeel op sleepboten (loadswezen) en roeiers (KRVE).
52. **Kleinere/onafhankelijke schepen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van eigenaren, schippers en andere opvarenden van vissersschepen, jachten of andere kleinere schepen die ingezet kunnen worden voor het ophalen van drop-off partijen drugs op zee.
53. **Overheid en gemeentelijke diensten – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen personen (landelijk) die toegang hebben tot de RDW en BRP, zoals medewerkers van de gemeente. Verstrekte

Corruptiedreiging

informatie kan worden gebruikt om medewerkers van havengerelateerde bedrijven aan te lopen voor de smokkel van verdovende middelen.

54. **Kade – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld tegen personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen, zoals personeel op sleepboten (loodswezen) en roeiers (KRVE).

55. **Kleinere/onafhankelijke schepen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van eigenaren, schippers en andere opvarenden van vissersschepen, jachten of andere kleinere schepen die ingezet kunnen worden voor het ophalen van drop-off partijen drugs op zee.

56. **Kleinere/onafhankelijke schepen – geweld.** Corruptie door het gebruik van geweld van eigenaren, schippers en andere opvarenden van vissersschepen, jachten of andere kleinere schepen die ingezet kunnen worden voor het ophalen van drop-off partijen drugs op zee.

57. **Kade – chantage.** Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen, zoals personeel op sleepboten (loodswezen) en roeiers (KRVE).

58. **Kleinere/onafhankelijke schepen – chantage.** Corruptie door chantage van eigenaren, schippers en andere opvarenden van vissersschepen, jachten of andere kleinere schepen die ingezet kunnen worden voor het ophalen van drop-off partijen drugs op zee.

59. **Financiële stromen – financiële omkoping.** Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken, zoals verzekeringsexperts die zorgen voor verzekering en waardebeoordeling van (beschadigde) verscheepte goederen, schepen of andere infrastructuur.

60. **Financiële stromen – relaties.** Corruptie via sociale en/of romantische relaties van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken, zoals verzekeringsexperts die zorgen voor verzekering en waardebeoordeling van (beschadigde) verscheepte goederen, schepen of andere infrastructuur.

Tijdens het tweede deel van de sessie hebben de onderzoekers en de deelnemers de aangepaste longlist besproken en de dreigingen geprioriteerd volgens de Delphi-methode. Net als bij Schiphol was het doel van deze exercitie om te komen tot een shortlist van de grootste corruptiedreigingen (Tabel 27). In de volgende paragraaf staat beschreven hoe deze selectie tot stand is gekomen.

Tabel 27: Shortlist grootste corruptiedreigingen haven van Rotterdam na afloop van de eerste expertmeeting

Shortlist corruptiedreigingen

Transportketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.

Shortlist corruptiedreigingen

Maritieme dienstverlening – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers, duikers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.

Logistieke keten terminals – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de containerterminals, zoals stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven.

Maritiem transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.

Logistieke keten terminals – subcultuur corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en van corrumperend gedrag faciliteren.

Rechtshandhavingketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.

Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.

Transportketen – chantage. Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals vrachtwagenchauffeurs, zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.

Transportketen – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.

Hoge autorisatie. Corruptie van personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen.

Maritieme dienstverlening – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers, duikers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten, weggijken en corrumperend gedrag faciliteren.

Expertmeeting 1 – Verloop van de sessie

Allereerst werd deelnemers gevraagd feedback te geven over de mate waarin de dreigingen in de FANO-survey overeenstemden met hun ervaring en kennis uit de dagelijkse praktijk omtrent actuele of potentiële corruptiedreigingen.

De deelnemers gaven aan dat de door de onderzoekers geïdentificeerde dreigingen grotendeels overeenkomen met wat er in de praktijk speelt, en droegen tevens een aantal aanvullende kwetsbaarheden aan.

Uit de reacties op deze vraag werd duidelijk dat de lijst met corruptiedreigingen zoals opgenomen in deze survey een deel van de lading dekt, maar nog niet volledig is. Meerdere deelnemers gaven aan dat de geïdentificeerde dreigingen inderdaad veelal in de praktijk voorkomen, maar dat er tevens sprake is van een reeks aanvullende kwetsbaarheden.

Een aantal deelnemers wijst tijdens de discussie op kwetsbaarheden verbonden aan duikers die in de haven werken.

Zo benoemden vier experts dat de Douane beschikt over een gespecialiseerd team van duikers (het Douane Duikteam) dat zich volledig richt op controles onder water van zeeschepen om op deze manier onder het schip bevestigde smokkelwaar te vinden.²⁴⁴ Dit team bestaat uit een duikploegleider, duiker, schipper en een lijnhouder die boven water met beeld en geluid meekijkt. Tevens is er altijd een extra duiker aanwezig in geval van nood.²⁴⁵ Deze deelnemers gaven aan dat zij hier een kwetsbaarheid zien. Experts van de Douane verklaarden dat zij deze kwetsbaarheid niet onderschreven. Bij een duik is een heel team aanwezig, met medewerkers die elk een specifieke rol hebben. Er zijn dan ook geen feitelijke cases bekend van corruptie onder medewerkers van het Douane Duikteam.

Een andere deelnemer benoemde dat ook particuliere bedrijven voor rederijen duiken ter controle of reparaties van boten en dat hij/zij bekend is met feitelijke cases van corruptie in deze mainportsector. Bovendien gaf een tweede expert aan dat duikers worden ingevlogen vanuit Zuid-Amerika om drugs uit te halen die in een eerder stadium aan de bodem van een schip zijn vastgemaakt. Zij moeten echter worden aangestuurd door personen die bekend zijn met de Rotterdamse haven, omdat het karakter van het water anders is dan zij gewend zijn. Dezelfde deelnemer stelde dat dit suggereerde dat er inderdaad duikers in de haven gecorrumpeerd worden en vervolgens criminele actoren bijstaan.

In overleg met de experts is er daarom voor gekozen om duikers onder de dreiging ‘maritieme dienstverlening’ te noemen.

Toegang tot gevoelige gegevens wordt eveneens benoemd als een kwetsbaarheid.

Meerdere deelnemers gaven aan dat personen met hoge autorisatie die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben hun digitale sporen uit te wissen ook kwetsbaar kunnen zijn voor corruptie.

Bovendien stelden zij dat dit ook geldt voor mensen die toegang hebben tot gevoelige persoonsgegevens en/of HR-gegevens bij private organisaties en voor medewerkers van overheidsdiensten en gemeentelijke

²⁴⁴ Zie ook Eski (2019).

²⁴⁵ Douane (g.d).

diensten die toegang hebben tot de RDW en de BRP. Verstrekte informatie kan, volgens de experts, worden gebruikt om werknemers van havengerelateerde bedrijven via één of meer van de genoemde corrumperende mechanismen (financiële omkoping, chantage, geweld en/of sociale en romantische relaties) te werven voor het smokkelen van verdovende middelen. Een expert gaf aan bekend te zijn met feitelijke cases hiervan.

Deelnemers gaven aan dat zij deze kwetsbaarheden graag zouden terugzien in de lijst. Daarom is besloten negen aanvullende dreigingen op te nemen in de longlist: één voor personen met hoge autorisatie en, per corrumperend mechanisme, één voor personen die toegang hebben tot gevoelige persoonsgegevens en/of HR-gegevens en één voor medewerkers van overheidsdiensten en gemeentelijke diensten die toegang hebben tot de RDW en de BRP.

Het plaatsen van jongeren in opleidingsprogramma's of op bepaalde posities in de haven werd eveneens aangedragen als aanvullende dreiging.

Naast genoemde kwetsbaarheden die te maken hebben met personen die toegang hebben tot bepaalde gegevens en deze kunnen misbruiken om het voor criminelen gemakkelijker te maken om havenmedewerkers te benaderen, droegen experts ook aanvullende dreigingen aan. Twee deelnemers noemden bijvoorbeeld dat criminele samenwerkingsverbanden jongeren in opleidingen plaatsen of voor een bepaalde baan in de haven laten solliciteren om zo informatie te verzamelen. Op verzoek van de groep is ook deze dreiging, voor de vier corrumperende mechanismen, toegevoegd aan de longlist.

De deelnemers gaven bovendien aan dat corruptie onder druk van een subcultuur eveneens een rol speelt.

Nadat de lijst op deze manier is aangepast, hebben de onderzoekers deelnemers gevraagd naar aspecten die nog niet tijdens de discussie zijn benoemd. Een van hen gaf aan dat op bepaalde gebieden niet heel duidelijk sprake is van de vier genoemde mechanismen en dat het passender zou zijn om te spreken over havenmedewerkers die onder druk van criminele actoren weggijken. In dat kader wijst hij/zij op feitelijke cases die aantonen dat dit een rol speelt in de zogenaamde 'empty depots': opslagruimtes voor lege zeecontainers. De overige deelnemers stemden hiermee in. Een van hen voegde eraan toe dat medewerkers vaak bang zijn dat criminele acties niet echt anoniem gemeld kunnen worden, omdat soms traceerbaar is wie de melding heeft gedaan. De onderzoekers vroegen vervolgens aan de experts of er sprake is van een criminele subcultuur waardoor er druk komt te staan op bepaalde medewerkers om weg te kijken. Met deze stelling werd unaniem ingestemd en in overleg met de groep is voor alle mainportsectoren de dreiging 'corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden' toe te voegen.

De deelnemers scoren de aangepaste longlist op basis van drie criteria: aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie.

Nadat de longlist op basis van deze discussie is aangepast, hebben de deelnemers de corruptiedreigingen via het GDSS van Spiliter gescoord op basis van de volgende drie criteria:

- **Aannemelijkheid (A):** de mate van aannemelijkheid dat de dreiging zich voordoet in en rond de haven van Rotterdam.

- **Prevalentie (P):** de mate of frequentie waarmee de dreiging zich voordoet in en rond de haven van Rotterdam op een gegeven moment.
- **Impactpotentie (I):** de hoogte van de schade in geval van het optreden van de dreiging.

Voor elk van deze criteria werd per dreiging een score van 1 tot 4 toegekend door de deelnemers, waarbij 1 zeer laag is en 4 zeer hoog.

Tabel 28: Resultaten eerste ronde prioriteren longlist Rotterdam, gerangschikt van hoog naar laag

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Logistieke keten terminals – financiële omkoping	0,4	0,6	0,7		3,6
Logistieke keten terminals – chantage	0,6	0,8	0,7		3,6
Logistieke keten container- en bulkterminals – corruptie onder druk van een subcultuur	0,6	0,7	0,8		3,5
Transportketen – chantage	1,0	1,0	0,4		3,4
Maritieme dienstverlening – corruptie onder druk van een subcultuur	0,7	0,8	0,7		3,4
Private bewakings- en beveiligingsketen – corruptie onder druk van een subcultuur	0,4	0,9	0,8		3,4
Maritiem transport - subcultuur	0,6	1,0	0,8		3,4
Transportketen – subcultuur	0,6	0,7	0,8		3,4
Logistieke keten terminals – geweld	0,6	0,6	0,9		3,4
Transportketen – financiële omkoping	0,4	0,5	0,7		3,4
Maritieme dienstverlening – financiële omkoping	0,3	0,7	1,0		3,4
Maritiem transport – financiële omkoping	0,8	0,9	0,6		3,3
Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping	1,0	1,0	0,5		3,3
Rechtshandhavingsketen – financiële omkoping	0,9	0,8	0,5		3,3
Transportketen – geweld	0,8	0,9	0,7		3,3
Rechtshandhavingsketen – subcultuur	0,5	0,7	0,5		3,3
Rechtshandhavingsketen – chantage	0,6	0,7	0,5		3,3

Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Logistieke keten terminals – relaties	0,6	0,8	0,7	3,2 2,8 3,5	3,3
Hoge autorisatie – personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen	0,9	1,0	0,7	3,6 2,8 3,3	3,3
Kade – subcultuur	0,6	1,0	0,8	3,5 3,0 3,3	3,3
Toezichthoudende instanties – subcultuur	0,4	0,6	0,8	3,2 2,5 3,6	3,3
Private bewakings- en beveiligingsketen – chantage	0,7	0,5	0,7	3,5 2,8 3,3	3,2
Opleidingen – financiële omkoping	0,7	1,0	0,8	3,5 2,7 3,4	3,2
Maritieme dienstverlening – chantage	0,5	0,6	0,7	3,6 3,1 3,1	3,2
Private bewakings- en beveiligingsketen – geweld	0,5	0,7	0,7	3,1 2,5 3,5	3,2
Transportketen – relaties	0,9	1,0	0,7	3,2 2,8 3,3	3,1
Private bewakings- en beveiligingsketen – relaties	0,6	0,6	0,6	3,2 2,7 3,3	3,1
Opleidingen/sollicitanten – chantage	0,7	0,6	0,9	3,1 2,5 3,5	3,1
Maritiem transport – chantage	0,6	1,0	0,7	3,3 2,7 3,2	3,1
Maritieme dienstverlening – geweld	0,7	1,1	0,7	3,0 2,6 3,4	3,1
Maritiem transport – geweld	1,0	1,1	0,7	2,8 2,3 3,5	3,0
Rechtshandhavingketen – geweld	0,5	0,5	0,5	2,9 2,4 3,5	3,0
Rechtshandhavingketen – relaties	0,9	0,8	0,5	2,8 2,5 3,4	3,0
Opleidingen/sollicitanten – relaties	0,8	0,9	1,0	3,1 2,5 3,2	3,0
Maritiem transport – relaties	1,1	1,1	0,8	3,1 2,6 3,1	3,0
Informatiesystemen – financiële omkoping	0,8	1,1	1,0	3,1 2,7 3,0	3,0
Opleidingen/sollicitanten - geweld	1,0	0,9	0,7	2,6 2,1 3,5	2,9
Overheid en gemeentelijke diensten – financiële omkoping	0,9	0,7	0,6	2,9 2,3 3,2	2,9
HR-data – relaties	1,0	0,7	0,9	2,7 2,2 3,3	2,9
Maritieme dienstverlening – relaties	0,8	0,7	0,8	2,7 2,7 2,9	2,8

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium (A, P, I)	Gemiddelde score
	Standaarddeviatie				
Overheid en gemeentelijke diensten – chantage	0,7	0,7	0,7	2,9 2,2 3,1	2,8
HR-data – financiële omkoping	0,8	0,7	0,9	2,7 2,2 3,2	2,8
Toezichthoudende instanties – financiële omkoping	1,0	0,7	0,9	2,8 2,0 3,1	2,8
HR-data – geweld	0,9	0,7	0,7	2,2 2,1 3,4	2,8
Toezichthoudende instanties – chantage	0,8	0,8	0,9	2,7 2,1 3,0	2,7
Toezichthoudende instanties – geweld	1,0	0,8	0,9	2,5 1,9 3,2	2,7
HR-data – chantage	0,6	0,7	0,7	2,4 2,0 3,2	2,7
Informatiesystemen – relaties	0,9	0,8	0,9	2,7 2,3 2,8	2,7
Toezichthoudende instanties – relaties	0,9	1,0	0,8	2,5 1,8 3,2	2,7
Overheid en gemeentelijke diensten – relaties	0,8	0,7	1,0	2,4 2,0 3,0	2,6
Kade – financiële omkoping	1,1	1,0	0,9	2,7 2,3 2,6	2,6
Kleinere/onafhankelijke schepen – financiële omkoping	0,7	0,7	1,0	2,8 2,5 2,4	2,5
Overheid en gemeentelijke diensten – geweld	0,9	1,0	0,9	2,1 1,8 3,1	2,5
Kade – geweld	0,9	0,7	1,0	2,0 2,0 2,8	2,4
Kleinere/onafhankelijke schepen – relaties	0,7	0,9	1,1	2,3 2,3 2,5	2,4
Kleinere/onafhankelijke schepen – geweld	0,7	1,0	1,1	2,2 2,0 2,6	2,4
Kade – chantage	0,9	0,7	0,8	2,4 2,0 2,5	2,3
Kleinere/onafhankelijke schepen – chantage	0,9	0,8	1,0	2,5 2,2 2,3	2,3
Financiële stromen – financiële omkoping	0,9	1,0	0,8	2,2 2,0 2,1	2,1
Financiële stromen – relaties	1,0	1,0	0,8	2,1 1,9 2,1	2,0
Gemiddelde standaarddeviatie	0,8	0,8	0,8		

N=12; schaal 1-4

Dreigingen veroorzaakt door ‘corruptie onder druk van een subcultuur’ en door ‘financiële omkoping’ worden relatief hoog gescoord.

De resultaten van de eerste scoringsronde laten zien dat de dreigingen die uitgaan van ‘corruptie onder druk van een subcultuur’ relatief hoog worden gescoord: vijf van de negen dreigingen met een gemiddelde score van 3,5 of 3,4 zijn gerelateerd aan dit corrumperend mechanisme. Ook de dreigingen die uitgaan van

‘corruptie door financiële omkoping’ scoorden relatief hoog (drie van de elf dreigingen die een gemiddelde score van 3,6, 3,5 of 3,4 ontvingen).

Bovendien kregen bepaalde mainportsectoren, zoals de logistieke keten op de terminals, duidelijk hogere scores dan andere mainportsectoren, waaronder toezichthoudende instanties.

Uit de resultaten blijkt dat dreigingen gerelateerd zijn aan bepaalde mainportsectoren. Zo werden de logistieke keten (terminals), de transportketen en maritieme dienstverlening over het algemeen hoger gescoord dan andere gebieden, waaronder HR-data, toezichthoudende instanties, kade en kleinere/onafhankelijke schepen.

De deelnemers deelden hun mening en lichtten de beweegredenen voor hun scores toe.

Conform de Delphi-methode zijn de resultaten na afloop van de eerste scoringsronde besproken, waarbij de aandacht vooral uitging naar de dreigingen met de grootste standaarddeviatie.

Allereerst heeft de groep de scores voor de dreiging ‘logistieke keten terminals – corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden’ besproken, omdat deze dreiging gemiddeld hoog scoorde. Een deelnemer gaf aan deze dreiging voor alle drie de criteria hoog te hebben gescoord, omdat hij/zij van mening is dat het wegstijgen onder druk van een subcultuur een passieve actie is en daarom makkelijker plaatsvindt. Twee andere experts verklaarden hier ook hoog te hebben gescoord, omdat het bestaan van een subcultuur op de werkvloer die wegstijgen toestaat corruptie in de hand werkt. Bovendien stelden zij dat dit angstgevoelens onder werknemers kan veroorzaken. Drie andere deelnemers vermeldden echter dat zij de impactpotentie van deze dreiging juist laag hadden gescoord, omdat de maatschappelijke impact van corruptie groter is wanneer mensen actief deelnemen aan criminele activiteiten en niet alleen wegstijgen.

Vervolgens bespraken de deelnemers de dreiging ‘private bewakings- en beveiligingsketen – corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden’. Dit nadat onderzoekers erop wezen dat de standaarddeviatie voor het criterium ‘prevalentie’ bij deze dreiging relatief hoog lag (0,9). Een expert gaf aan hier laag te hebben gescoord omdat de controle in deze mainportsector over het algemeen groot is. Een tweede deelnemer stemde hiermee in en stelde bovendien dat bij private bewakings- en beveiligingsbedrijven veel aandacht wordt besteed aan bewustwording rond deze corruptiedreiging. Een derde deelnemer verklaarde echter dat de prevalentie voor deze dreiging hoog ligt, omdat het in deze sector makkelijk is om weg te kijken.

In overleg met de deelnemers heeft het onderzoeksteam vervolgens besloten de twintig dreigingen met een gemiddelde score boven 3,2 een tweede keer te prioriteren aan de hand van de drie bovengenoemde criteria. Dit leidde tot de volgende resultaten:

Tabel 29: Resultaten tweede ronde prioriteren longlist

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium			Gemiddelde score
	Standaarddeviatie						
Transportketen – financiële omkoping	0,8	0,6	0,3	3,8	3,4	3,4	3,5
Maritieme dienstverlening – financiële omkoping	0,4	0,6	0,3	3,8	3,5	3,3	3,5
Logistieke keten terminals – financiële omkoping	1,0	0,6	0,4	3,7	3,3	3,4	3,5
Maritiem transport – financiële omkoping	0,8	0,9	0,4	3,7	3,4	3,3	3,5
Logistieke keten container- en bulkterminals – subcultuur	0,7	0,7	0,4	3,8	3,1	3,3	3,4
Rechtshandhavingketen – financiële omkoping	0,7	0,7	0,5	3,4	2,8	3,9	3,4
Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping	0,5	0,8	0,5	3,6	2,8	3,6	3,3
Transportketen – chantage	0,5	0,9	0,5	3,5	3,2	3,2	3,3
Transportketen – subcultuur	0,5	0,6	0,7	3,5	3,2	3,2	3,3
Hoge autorisatie – personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen	0,4	0,7	0,7	3,5	2,9	3,5	3,3
Maritieme dienstverlening – subcultuur	0,7	0,8	0,7	3,5	3,1	3,3	3,3
Logistieke keten terminals – chantage	0,7	0,6	0,6	3,4	2,8	3,3	3,2
Maritiem transport – subcultuur	0,4	0,7	0,6	3,4	2,9	3,2	3,2
Kade – subcultuur	0,5	0,8	0,6	3,4	2,8	3,3	3,2
Private bewakings- en beveiligingsketen – subcultuur	0,4	0,7	0,6	3,1	2,7	3,5	3,1
Transportketen – geweld	0,5	0,7	0,6	3,1	2,4	3,8	3,1

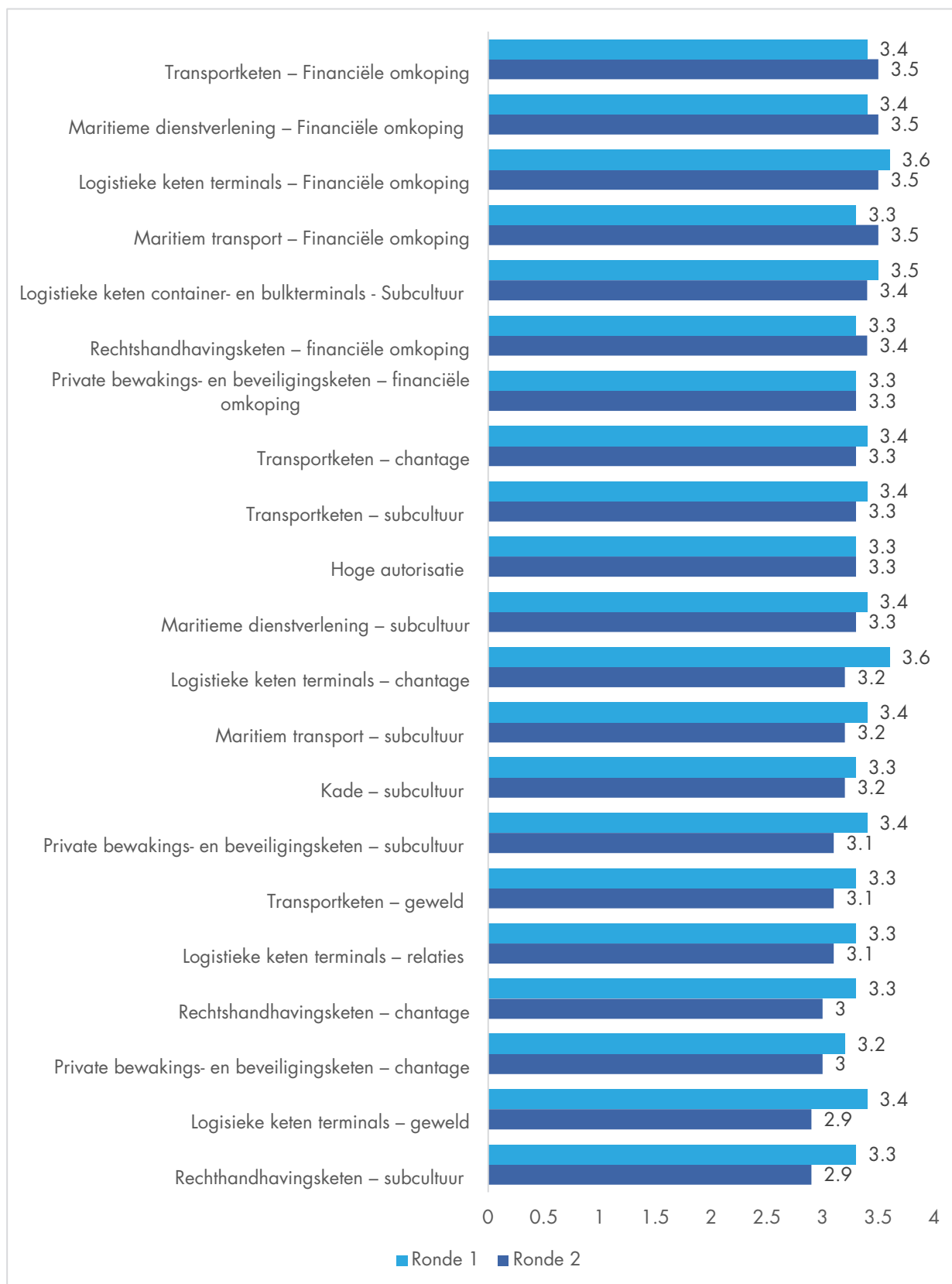
Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Dreiging	A	P	I	Gemiddelde score per criterium			Gemiddelde score
	Standaarddeviatie						
Logistieke keten terminals – relaties	0,7	0,7	0,6	3,3	2,8	3,1	3,1
Rechtshandhavingsketen – chantage	0,7	0,7	0,6	3,0	2,2	3,9	3,0
Private bewakings- en beveiligingsketen – chantage	0,5	0,8	0,6	3,1	2,6	3,4	3,0
Logistieke keten terminals – geweld	0,7	0,9	0,6	2,7	2,3	3,8	2,9
Rechtshandhavingsketen – subcultuur	0,6	0,9	0,7	2,9	2,1	3,8	2,9
	0,7	0,8	0,6				

N=12; schaal 1-4

Opmerkelijk is dat de dreiging die uitgaat van het corrumperende mechanisme ‘financiële omkoping’ hoger scoorde dan in de eerste ronde, terwijl alle dreigingen die uitgaan van andere modi operandi juist lager scoorden in de tweede ronde (zie Figuur 13). Bovendien daalde de gemiddelde standaarddeviatie voor het criterium ‘impactpotentie’ in de tweede ronde van 0,8 naar 0,6. Dit kan het resultaat zijn van de Delphi-methodiek, in overeenstemming waarmee de bovengenoemde discussies onder de deelnemers plaatsvonden over de impactpotentie van corruptie als gevolg van een subcultuur in de logistieke keten (terminals) en de prevalentie van corruptie als gevolg van een subcultuur in de private bewakings- en beveiligingsketen. Door dit soort gesprekken te stimuleren, wordt beoogd het referentiekader van deelnemers gelijk te trekken, zodat er beter geïnformeerd een score kan worden toegekend en er grotere overeenstemming ontstaat tussen de deelnemers.

Figuur 13: Gemiddelde score prioriteren shortlist dreigingen



N=12; schaal 1-4

Op basis van de tweede scoringsronde heeft het onderzoeksteam een shortlist van de elf grootste corruptiedreigingen opgesteld.

Aangezien de scores van de eerste elf corruptiedreigingen in beide rondes zeer dicht bij elkaar lagen (met scores van 3,6 tot 3,4 in de eerste ronde en 3,5 tot 3,3 in de tweede ronde), hebben de onderzoekers aan de deelnemers voorgesteld om niet vijf maar elf dreigingen (Tabel 29) mee te nemen naar de volgende fase van de consultatie: de impactanalyse. De expertgroep stemde hier unaniem mee in.

Impactanalyse

Expertmeeting 2 – Resultaten

De tweede expertmeeting voor Rotterdam vond in mei 2023 in persoon plaats. Tijdens deze meeting zijn de grootste corruptiedreigingen gerangschikt naar hun potentiële impact door middel van een multicriteria-analyse (Tabel 30). Ook bij deze exercitie is een Delphi-protocol toegepast, waarbij de resultaten van de inschattingronde plenair zijn besproken.

Tabel 30: Rangschikking potentiële impact grootste corruptiedreigingen

Dreiging	Score potentiële impact
1. Rechtshandhavingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.	3,3
2. Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van medewerkers die faciliteren in de M.O. Bijvoorbeeld medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee, zoals reders en scheepsbemanning van containerschepen.	2,8
3. Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	2,7
4. Scheepsagent – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van de scheepsagent die geautoriseerd toegang tot de haven heeft of geeft tot het terrein (bijvoorbeeld aan betrokkenen die ondersteunende activiteiten uitvoeren, bemanning, etc.).	2,7
5. Logistieke keten terminals – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumpierend gedrag te melden.	2,7
6. Maritieme dienstverlening – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven die geautoriseerd toegang hebben of geven tot het terrein, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, de scheepsagent, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten.	2,6

Dreiging	Score potentiële impact
7. Hoge autorisatie. Corruptie door personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen.	2,6
8. Achterland transport – chantage. Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) waaronder zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	2,6
9. Achterland transport – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) waaronder zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.	2,3

N=11; schaal 1-4.

Expertmeeting 2 – Verloop van de sessie

Allereerst hebben de onderzoekers de elf grootste dreigingen die tijdens de eerste bijeenkomst geselecteerd zijn nogmaals met de experts doorgenomen. Een van hen gaf tijdens deze discussie aan dat hij/zij van mening is dat in de shortlist een verwijzing naar scheepsagenten ontbreekt. Scheepsagenten vertegenwoordigen één of meer rederijen en zorgen ervoor dat schepen een ligplaats aangewezen krijgen. Tevens coördineren zij het lossen of laden van goederen. Dit betekent dat zij toegang hebben tot de containerterminals. Twee deelnemers geven aan bekend te zijn met cases waaruit blijkt dat sommige scheepsagenten deze autorisatie misbruiken door bijvoorbeeld anderen het terrein op te laten. Als zodanig is in overleg met de groep besloten een dreiging aan de shortlist toe te voegen:

Scheepsagent – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van de scheepsagent die toegang tot de haven heeft of geeft tot het terrein (bijvoorbeeld aan betrokkenen die ondersteunende activiteiten uitvoeren, bemanning. etc.).

Bovendien gaven drie deelnemers aan dat zij van mening waren dat de dreigingen op de shortlist die uitgaan van ‘corruptie onder druk van een subcultuur’ samengevoegd zouden kunnen worden, omdat deze dreiging volgens hen in de hele logistieke keten te vinden is. De rest van de groep stemde hiermee in en de dreigingen zijn vervolgens samengevoegd tot:

Logistieke keten terminals – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden.

Verder stelde één expert dat het onderscheid tussen de corruptiedreigingen die betrekking hebben op ‘logistieke keten terminals’ en ‘maritieme transportketen’ enerzijds en ‘transportketen’ anderzijds duidelijker zou kunnen worden uitgedrukt. De deelnemers hebben er vervolgens voor gekozen om ‘logistieke keten

terminals – financiële omkoping’ en ‘maritiem transport – financiële omkoping’ samen te voegen. Tevens zijn de dreigingen gerelateerd aan de ‘transportketen’ geherformuleerd naar ‘Achterland transport’.

Het onderzoeksteam bood de deelnemers vervolgens de mogelijkheid om de shortlist opnieuw te scoren op aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie. De experts gaven echter allen aan hier niet het nut van in te zien, omdat zij de dreigingen op dezelfde manier zouden scoren. In tegenstelling tot Schiphol was er dus geen tweede scoringsronde.

De onderzoekers presenteren de impactcriteria en vragen deelnemers hier een gewicht aan toe te kennen.

Tijdens het tweede deel van de bijeenkomst heeft het onderzoeksteam de impactcriteria gepresenteerd die voorafgaand aan de expertmeeting aan de hand van literatuuronderzoek en interviews met experts zijn opgesteld. ‘Impact’ is hier genomen als een maatstaf voor de negatieve gevolgen van corrumperende activiteiten op korte en lange termijn voor de mainport en de Nederlandse samenleving:

- **Vermindering subjectieve veiligheid.** Corrumperende activiteiten, zoals chantage, intimidatie en dreiging, kunnen een negatieve invloed hebben op de gepercipieerde veiligheid. Deze modi operandi van criminele actoren die anderen trachten te corrumpen, kunnen het veiligheidsgevoel van medewerkers op de werkvloer of zelf thuis aantasten.²⁴⁶ Bovendien kan een vermeende prevalentie van uit corruptie voortvloeiende criminele activiteiten het veiligheidsgevoel van de samenleving in het algemeen negatief beïnvloeden.
- **Ondermijning gezag en rechtsorde.** Corruptie wordt niet alleen veroorzaakt door georganiseerde misdaad maar kan die ook faciliteren wanneer vertegenwoordigers van publieke en private handhavingsinstanties hun meldingsplicht niet vervullen, waardoor criminele ongestoord kunnen opereren.²⁴⁷ Tevens kan een gepercipieerde prevalentie van corruptie op de werkvloer de weg vrijmaken voor anderen om zelf toe te geven aan criminele actoren, aangezien mensen geneigd zijn sociale normen te volgen.²⁴⁸
- **Aantasting reguliere economie.** Corruptie kan grote gevolgen hebben voor de economie. Het gaat in sommige gevallen gepaard met belastingontduiking en het witwassen van geld, waardoor de overheidsinkomsten dalen. Bovendien kan het negatieve gevolgen hebben voor bedrijven, die bijvoorbeeld investeringen mislopen omdat deze aan corrupte actoren worden toegekend.
- **Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde.** Corruptie kan tevens een negatieve invloed hebben op de sociaal-maatschappelijke orde. Het kan leiden tot polarisatie onder werknemers, met aan de ene kant degenen die corrupte actoren steunen en aan de andere kant degenen die zich tegen hen verzetten.²⁴⁹ Bovendien kan corruptie publieke frustratie veroorzaken wanneer werknemers en anderen in hun omgeving merken dat corruptie wijdverbreid is en corrupte actoren niet altijd ter verantwoording kunnen worden geroepen.²⁵⁰

²⁴⁶ Interview met expert #4.

²⁴⁷ Enste & Heldman (2017). Op. cit.

²⁴⁸ Enste & Heldman (2017); Köbis (2018).

²⁴⁹ UNODC (2019). Op. cit.

²⁵⁰ UNODC (2019).

- **Aantasting internationale reputatie Nederland en mainport.** Corruptie kan schade toebrengen aan de internationale reputatie van Nederland en de Rotterdamse haven. Het kan ertoe leiden dat het land en de mainport zelf worden gezien als een minder gastvrije omgeving voor investeerders, die over het algemeen risicomijdend zijn.²⁵¹
- **Verminderde productiviteit mainport.** Corruptie kan verder een negatief effect hebben op de productiviteit van de mainport wanneer aanvullende processen moeten worden ingevoerd om corruptie (of de gevolgen ervan) te bestrijden. Dit kan de stroom van goederen namelijk vertragen. Te denken valt aan extra controles van vrachtwagen(chauffeur)s of aanvullende containerinspecties.

Ook hebben de onderzoekers op basis van de discussie tijdens de tweede expertmeeting voor Schiphol het impactcriterium 'vermindering objectieve veiligheid' toegevoegd:

- **Vermindering objectieve veiligheid.** Corrumperende activiteiten kunnen ook een negatieve invloed hebben op de objectieve veiligheid omdat intimidatie, dreigingen en geweld gevaarlijke situaties creëren voor de personen die onder druk worden gezet en voor degenen in hun onmiddellijke omgeving.








²⁵¹ Enste & Heldman (2017). Op. cit.

De onderzoekers hebben de deelnemers vervolgens gevraagd of deze criteria de schade die wordt veroorzaakt door corruptie goed omvatten. Een van de experts gaf aan dat hij/zij de gezondheidsschade die de introductie van drugs op de illegale markt met zich meebrengt, belangrijk acht. Er wordt besloten dit onder ‘ontregeling sociaal-maatschappelijke orde’ te scharen.

Tevens merkte een van de deelnemers op dat hij/zij de impact op de nationale reputatie van de mainport mist. Als voorbeeld wordt genoemd dat havenbedrijven graag nieuwe mensen aannemen, maar dat minder mensen ervoor kiezen om een relevante opleiding te volgen vanwege een gepercipieerde dreiging. In overleg met de groep wordt besloten het impactcriterium ‘aantasting internationale reputatie Nederland en mainport’ als volgt te herformuleren: ‘aantasting (inter)nationale reputatie Nederland en mainport’.

Voorts werd deelnemers gevraagd een gewicht van 1 tot 10 toe te kennen aan de verschillende impactcriteria, om aan de hand van een *weighted sum model* de geaggregeerde potentiële impact van de belangrijkste dreigingen te kunnen vaststellen.

Tabel 31: Gemiddelde gewicht impactcriteria

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde
Ondermijning gezag en rechtsorde		9,5
Ontregeling sociaal-maatschappelijke orde		8,4
Vermindering subjectieve veiligheid		8,4
Verminderde productiviteit mainport		8,3
Vermindering objectieve veiligheid		8,3
Aantasting (inter)nationale reputatie Nederland en mainport		8,1
Aantasting reguliere economie		6,6
	1 2 3 4 5 6 7 8 9	8,2

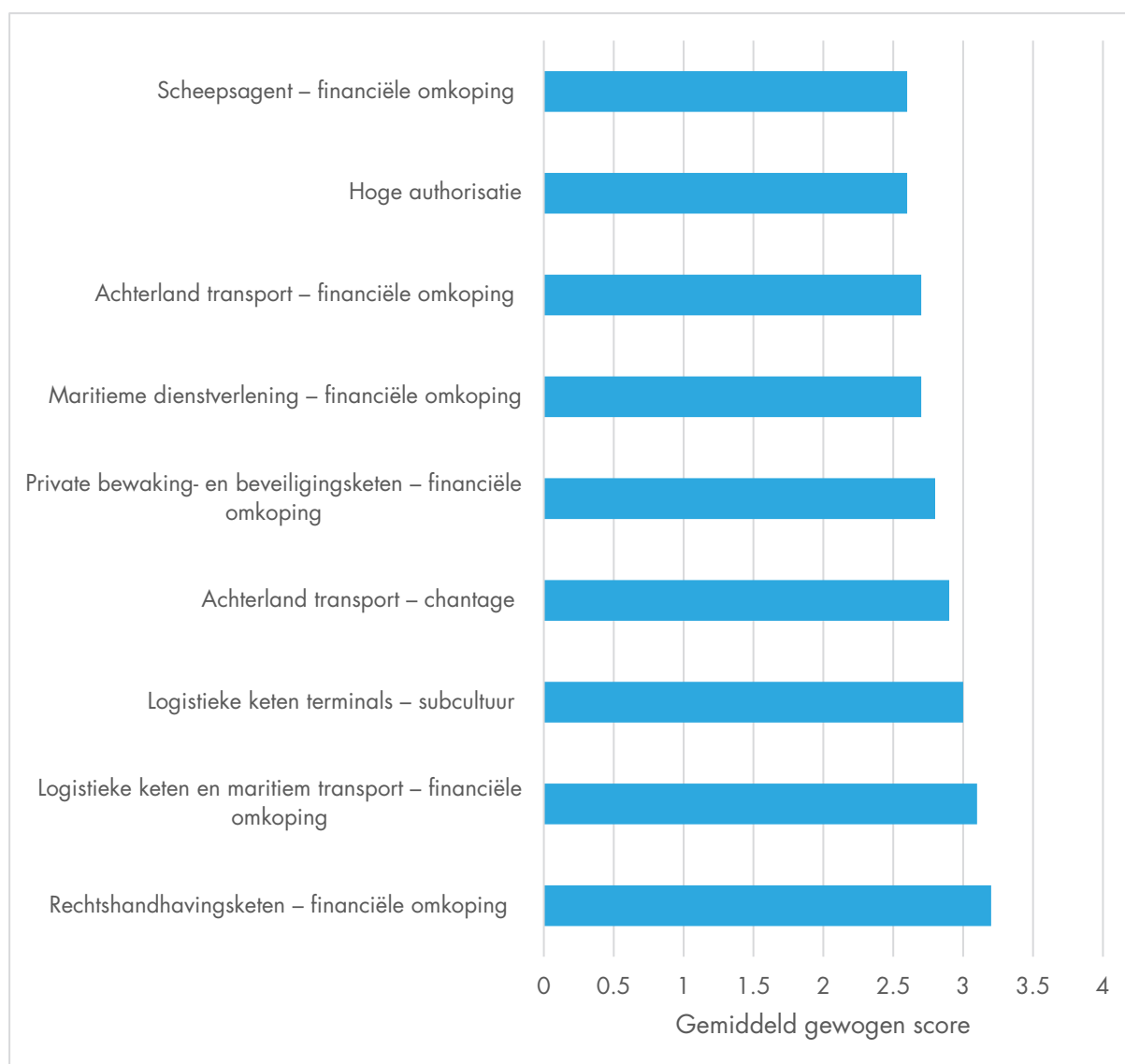
N=11; schaal 1-10

Zoals uit bovenstaande resultaten blijkt, werd een relatief laag gewicht toegekend aan het criterium ‘aantasting reguliere economie’. Deelnemers hebben hun keuze om hier een lagere score te geven niet verder toegelicht.

De grootste corruptiedreigingen worden gerangschikt naar hun potentiële impact door middel van een multicriteria-analyse.

In het tweede deel van de sessie is deelnemers gevraagd elke dreiging per impactcriterium een score van 1 tot 4 toe te kennen. Deze scores, samen met de gemiddelde waarden van de gewichten die in de eerste helft van de expertmeeting aan de impactcriteria waren toegekend, zijn vervolgens gebruikt om voor iedere dreiging de geaggregeerde potentiële impact te berekenen door middel van een *weighted sum model*. De onderzoekers verzochten de experts om geen inschatting te maken als zij zich hiertoe niet in staat achtten voor één of meer corruptiedreigingen.

Figuur 14: Resultaten eerste multicriteria-analyse



N=11; schaal 1-4

Uit de resultaten van deze eerste MCA-scoringsronde blijkt dat onder de deelnemers niet op alle vlakken consensus bestond over de impact van de verschillende dreigingen. Zo was de standaarddeviatie tussen de scores van de deelnemers voor het criterium ‘aantasting subjectieve veiligheid’ relatief laag voor de dreiging ‘rechtshandhavingsketen – financiële omkoping’, maar voor het criterium ‘aantasting reguliere economie’ relatief hoog. Ook tijdens de discussie bleek dat er onder deelnemers geen overeenstemming bestond over de gepercipieerde impact van dit laatste criterium. Twee deelnemers noemden bijvoorbeeld dat ze hier laag scoorden, omdat ze van mening waren dat corruptie weliswaar een negatieve invloed heeft op het vervoer van individuele containers, maar slechts een marginale impact heeft op bulktransport. Een derde deelnemer gaf echter aan hier wel hoog gescoord te hebben omdat corruptie in zijn/haar mening juist op veel verschillende vlakken impact heeft op de reguliere economie.

Tabel 32: Scores eerste ronde MCA per impactcriterium. Rechtshandhavingsketen – financiële omkoping

Onderdelen	Verminderin g objectieve veiligheid	Verminderin g subjectieve veiligheid	Ondermijnin g gezag en rechtsorde	Aantasting reguliere economie	Aantasting (inter)nation ale reputatie Nederland en mainport	Ontregeling sociaal- maatschapp elijke orde	Verminderd e productivitei t mainport
Rechtshandh avings-keten – financiële omkoping	2,1	2,1	3,3	3,5	2,5	3,7	3,5

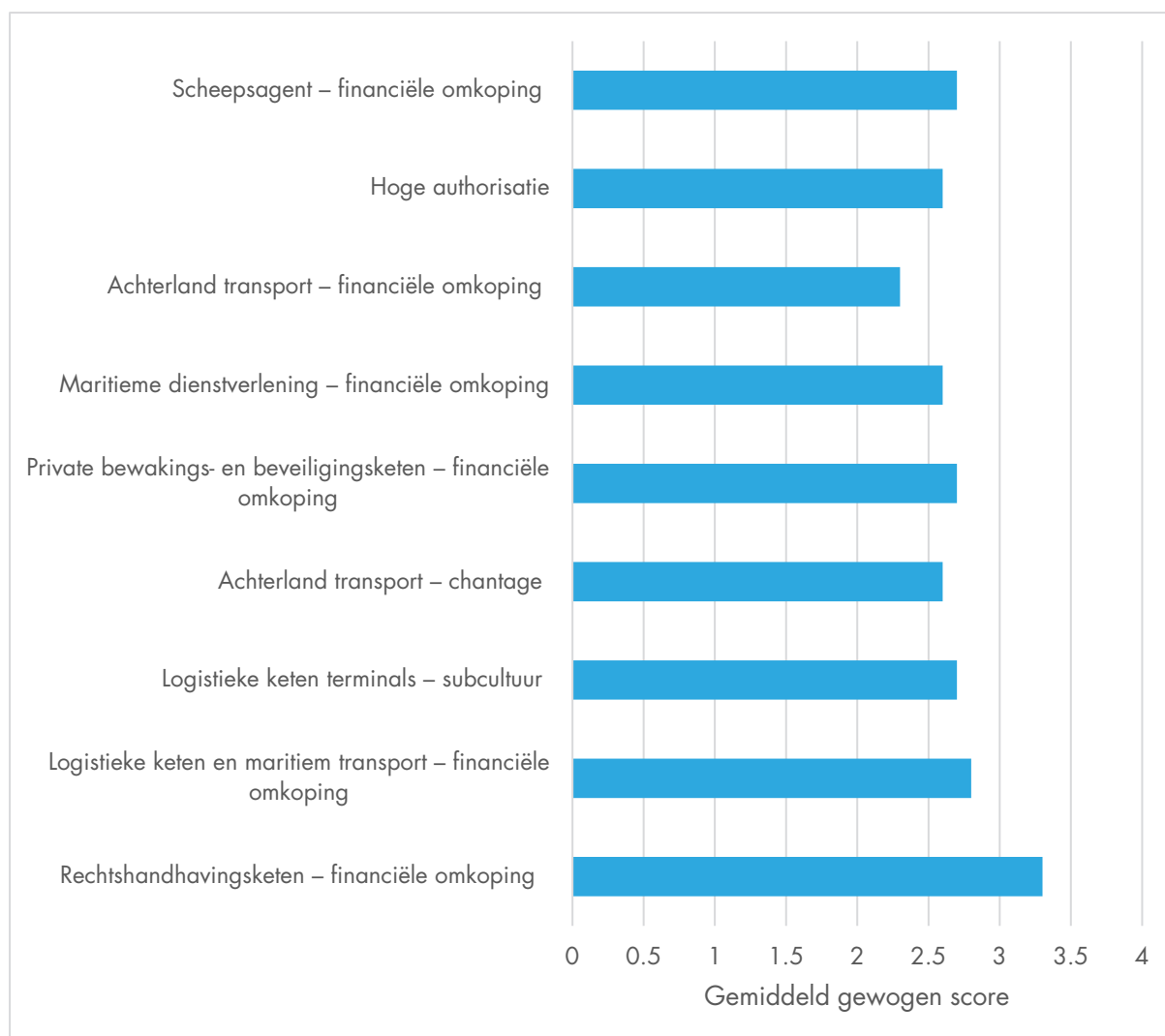
N=11; schaal 1-4

Voor de dreiging ‘rechtshandhavingsketen – financiële omkoping’ was de standaarddeviatie tevens relatief hoog voor het criterium ‘ontregeling (inter)nationale reputatie Nederland en mainport’. Het onderzoeksteam heeft de experts daarom gevraagd hun scores voor dit onderdeel uit te leggen. Een van hen stelde vervolgens dat hij/zij van mening is dat de rechtshandhavingsketen helemaal te vertrouwen moet zijn en dat wanneer dit niet het geval is, er maatschappelijke ontwrichting kan optreden. Een tweede deelnemer gaf hier echter een lage score aan omdat volgens hem/haar corrupte medewerkers in de rechtshandhavingsketen altijd ter verantwoording worden geroepen. Hierop merkte een derde deelnemer op dat dit volgens hem/haar juist te weinig gebeurt.

Ook bij de dreiging ‘logistieke keten terminals – subcultuur’ lag de standaarddeviatie in de scores voor bepaalde criteria relatief hoog. Dit was bijvoorbeeld het geval voor ‘verminderde productiviteit mainport’. Verschillende deelnemers gaven aan dat ze hier laag hadden gescoord omdat corrupte actoren zich volgens hen eigenlijk richten op productiviteit en het handhaven van normale processen, omdat dit de snelle doorvoer van illegale goederen bevordert. Zij benoemden bovendien dat het hier gaat om mensen die onder druk van de subcultuur geen melding doen, dus de processen lopen gewoon door zonder extra controles. Deelnemers die hier een hoge score hadden toegekend, hebben geen toelichting gegeven.

Tijdens de tweede MCA schatten de deelnemers de impact van de meeste corruptiedreigingen enigszins lager in.

Figuur 15: Resultaten tweede multicriteria-analyse



N=11; schaal 1-4

De resultaten van de tweede MCA laten zien dat de impact van dreigingen na de bespreking van de resultaten van de eerste ronde over het algemeen iets lager werd ingeschat. Met name de impact van de dreiging ‘logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping’ werd lager beoordeeld. Wel werd de impact van de dreiging ‘achterland transport – financiële omkoping’ net iets hoger ingeschat dan tijdens de eerste scoringsronde. Helaas was er na afloop van de tweede ronde geen tijd voor verdere discussie over de resultaten.

Analyse beleidsinstrumentarium

Expertmeeting 3 – Resultaten

De derde expertmeeting voor Rotterdam vond online plaats in juni 2023. Tijdens deze laatste bijeenkomst hebben de deelnemers zich gericht op het beoordelen en prioriteren van de beschikbare maatregelen. Het

doel van deze sessie was om per corruptiedreiging te komen tot een geaggregeerde (relatieve) weerbaarheidsinschatting van het huidige beleidsinstrumentarium.

In de context van deze studie wordt onder weerbaarheid verstaan: het vermogen van de haven om met behulp van het gezamenlijke pakket van beleidsinstrumenten en maatregelen op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, ze tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen.

De resulterende weerbaarheidsscores voor de negen grootste dreigingen staan in Tabel 33 hieronder weergegeven. Voor de toegekende scores, op een schaal van 1 tot 100, geldt: hoe hoger de score, hoe hoger de weerbaarheid van het pakket beleidsinstrumenten tegen corruptiedreigingen in de haven. Volgens de experts is de haven van Rotterdam nog met name kwetsbaar voor chantage en financiële omkoping in de logistieke verbindingen met het achterland.

Tabel 33: Resultaten tweede ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten haven Rotterdam

Dreigingen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Hoge autorisatie		74,4	15,2
Rechtshandhavingssket en – financiële omkoping		72,1	10,8
Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping		68,1	10,3
Scheepsagent – financiële omkoping		62,0	15,1
Maritieme dienstverlening – financiële omkoping		61,9	15,4
Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping		61,1	16,3
Achterland transport – financiële omkoping		58,4	18,2
Logistieke keten terminals – subcultuur		55,0	20,2
Achterland transport – chantage		49,0	21,7
		61,2	19,4

N=8; schaal 0-100

Expertmeeting 3 – Verloop van de sessie

Voorafgaand aan de derde expertmeeting zijn de onderzoekers begonnen met het inventariseren van de verschillende typen beleidsinstrumenten voor de preventie en repressie van corruptie in de haven van Rotterdam. Met behulp van literatuuronderzoek en gesprekken met experts heeft het onderzoeksteam een

voorlopige lijst opgesteld. Zoals ook is gebeurd voor Schiphol zijn de instrumenten op deze lijst vervolgens verdeeld in een aantal categorieën (Tabel 34), zodat vergelijkbare instrumenten tezamen konden worden gescoord in het GDSS. Zoals eerder genoemd, is het onderzoeksteam zich ervan bewust dat deze categorieën een bepaalde mate van overlap vertonen.

Tabel 34: Conceptlijst typen beleidsinstrumenten haven Rotterdam

Conceptlijst typen beleidsinstrumenten
Samenwerking, internationaal/nationaal/regionaal
Opsporing en monitoring
Sancties
Afpakken crimineel vermogen
Kennisdeling en innovatie
Technologische hulpmiddelen
Toegangseisen
Opwerpen van overige barrières gelegenheidsstructuren
Training en opleiding
Bestuurlijke maatregelen
Maatregelen voor klokkenluiders
Wetgeving

Vanwege de beperkt beschikbare tijd tijdens de expertmeetings is de voorlopige lijst geïdentificeerde beleidsinstrumenten (Bijlage D) voorafgaand aan de laatste bijeenkomst met de deelnemers gedeeld. Hierbij is uitdrukkelijk vermeld dat de lijst nog niet als volledig beschouwd kon worden en daarom enkel zou worden gebruikt als uitgangspunt voor discussie tijdens de derde expertbijeenkomst.

De deelnemers geven hun eerste feedback op de conceptlijst typen beleidsinstrumenten.

Tijdens de bijeenkomst werd deelnemers gevraagd feedback te geven over de mate waarin deze lijst van instrumenten compleet was en relevant voor het vergroten van de weerbaarheid tegen corruptie in de Rotterdamse haven.

Eén van de deelnemers gaf aan moeite te hebben met de focus op specifieke instrumenten tegen corruptie, omdat de generieke inspanningen van bepaalde ketenpartners die tevens de repressie en preventie van corruptie bevorderen niet staan vermeld. Drie andere deelnemers stemden hiermee in en benoemden dat

de instrumenten op de lijst niet kunnen worden losgezien van de dagelijkse taken van verschillende instanties. De onderzoekers zijn het ermee eens dat de lijst niet uitputtend is, maar stellen dat deze wellicht onoverzichtelijk en te uitgebreid zou worden als alle gewone dagelijkse taken ook expliciet genoemd worden. Zij stellen daarom voor om een categorie toe te voegen voor ‘maatregelen op organisatorisch niveau om de weerbaarheid van werknemers tegen corruptie te vergroten’.

Eén van de experts merkt op dat de genoemde beleidsinstrumenten in verschillende fases zitten. Sommige moeten nog worden geïntroduceerd, zoals de zogenaamde *non-conviction-based confiscation* (NCBC),²⁵² terwijl andere al jaren een belangrijke rol spelen in de haven, zoals het HARC-team.²⁵³ De onderzoekers stellen voor de nog niet geïmplementeerde instrumenten niet mee te nemen in de scoringsronde, maar te behandelen tijdens het laatste deel van de sessie, waarin toekomstige beleidsinstrumenten worden besproken.

De deelnemers wijzen op het bestaan van organisatiespecifieke beleidsinstrumenten.

In aansluiting op deze discussie wezen de deelnemers op verschillende instrumenten die nog niet op de lijst staan, maar volgens hen wel zouden moeten worden opgenomen. Zo gaf één expert aan dat er onder ‘opsporing en monitoring’ twee teams genoemd zouden kunnen worden: het Regionaal Financieel Team (RFT), een samenwerkingsverband van de Zeehavenpolitie en de FIOD dat zich richt op diepgaand onderzoek naar ondermijning in de haven, en het Combiteam Havens (CTH), een samenwerkingsverband van de Zeehavenpolitie, de FIOD, de Rijksrecherche en het Openbaar Ministerie dat zich bezighoudt met corruptiebestrijding in de haven. De onderzoekers hebben deze instrumenten vervolgens aan de lijst toegevoegd.

Bovendien merkte een deelnemer op dat er alleen sancties voor organisaties op de lijst stonden. Hij/zij stelde dat ‘sancties voor werknemers’ als aparte categorie opgenomen zou moeten worden, omdat sancties op de persoon, zoals schorsing, een belangrijk instrument zijn voor bedrijven.

De deelnemers scoren de individuele beleidsinstrumenten.

Om tot een inschatting te komen van de mate waarin de geïdentificeerde beleidsinstrumenten bijdragen aan de weerbaarheid van de haven tegen corruptie, werd de deelnemers gevraagd om via de GDSS van Spilter aan de individuele beleidsinstrumenten een score van 1 tot 10 toe te kennen. De onderzoekers hebben de deelnemers verzocht om alleen ‘onbekend’ aan te vinken in het geval zij zichzelf niet in staat achtten om het beleidsinstrument te beoordelen.

Uit de resultaten van deze scoringsronde blijkt dat ‘sancties voor organisaties’ hoger zijn gescoord dan het eerder toegevoegde instrument ‘sancties voor medewerkers’. De onderzoekers vragen of deelnemers dit verschil zouden kunnen uitleggen.

²⁵² Rijksoverheid (2021). Versterking strafrechtelijke aanpak ondermijnende criminaliteit II (relatieve competentie in megazaken (en die van het FP)).

²⁵³ Openbaar Ministerie (z.d-b).

Tabel 35: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie 'sancties'

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Sancties voor organisaties		7,3	1,3
Sancties voor medewerkers		5,6	1,4
		6,4	1,6

N=8; schaal 1-10

Een van de deelnemers legde uit dat hij/zij het beleidsinstrument 'sancties op organisatorisch niveau' hoog gescoord heeft, omdat het opleggen van sancties aan organisaties helpt urgentie te creëren. Bovendien merkte een tweede deelnemer op dat sancties voor medewerkers vaak moeilijker toe te passen zijn, omdat het niet altijd gemakkelijk te bewijzen is wanneer iemand over de schreef is gegaan. Men ziet wel afwijkend gedrag, maar kan niet aantonen dat iemand daadwerkelijk iets fout heeft gedaan.




Tabel 36: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie 'kennisdeling en innovatie'

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC)		7,0	1,6
Port Community System (PCS) van Portbase		6,3	1,4
		6,6	1,5

N=8; schaal 1-10

De onderzoekers merken op dat de standaarddeviatie relatief hoog is voor het instrument 'programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC)', een programma dat zich op het waakzaam maken van chauffeurs, ondernemers en andere spelers in de transportsector tegen criminele inmenging, en vragen of deelnemers kunnen toelichten hoe zij dit gescoord hebben en waarom. Een van de deelnemers legde uit hier hoog te hebben gescoord omdat het programma in zijn/haar beleving een efficiënt middel is om bewustwording in deze sector te vergroten. Volgens dezelfde expert zijn de reacties van deelnemers aan het programma TFOC erg positief geweest en wijzen ze erop dat het preventieve effect groot is. Een tweede deelnemer voegde hieraan toe dat dit instrument belangrijk is, omdat de transportsector een zeer belangrijke schakel is in de doorvoer van verdovende middelen naar het achterland.

Tabel 37: Ingeschatte weerbaarheid individuele beleidsinstrumenten binnen de categorie 'technologische hulpmiddelen'

Onderdelen	Gemiddelde score en standaarddeviatie	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Slimme camera's ('virtueel hek')		7,4	0,9
Pilotool containers (Secure Container Release)		7,3	1,4
Digitaal zegel containers (smart seals)		7,1	1,8
	1 2 3 4 5 6 7 8 9	7,3	1,4

N=9; schaal 1-10

Ook bleek uit de resultaten dat de standaarddeviatie hoog lag voor het instrument 'digitaal zegel containers (*smart seals*)'. Wanneer een smart seal op een container wordt geplaatst, verzendt het *track- en trace*-gegevens naar een *clouddashboard*. Als de verzegeling onderweg wordt verbroken, gaat direct een melding uit.²⁵⁴ Vanwege de hoge standaarddeviatie hebben de onderzoekers ook voor dit onderdeel gevraagd of deelnemers hun scores zouden kunnen uitleggen. Eén deelnemer gaf vervolgens aan hier een 5,5 gescoord te hebben, omdat hij/zij gelooft dat dit hulpmiddel veel aandacht heeft gekregen in de pers, maar dat er nog veel moet gebeuren voordat het volledig geïmplementeerd kan worden. Een tweede deelnemer stelde vanuit dezelfde gedachte iets hoger te hebben gescoord, een 6, maar ook in het vertrouwen dat als dit hulpmiddel daadwerkelijk wordt geïmplementeerd, het zeer nuttig zou zijn.

De deelnemers scoren het totale pakket aan beleidsinstrumenten per dreiging.

Vervolgens hebben de onderzoekers de experts gevraagd om voor de negen grootste corruptiedreigingen een inschatting te maken van de mate waarin het totale pakket aan beleidsinstrumenten de weerbaarheid van de haven ten aanzien van deze dreiging versterkt.

Het doel van dit onderdeel was om per corruptiedreiging te komen tot een geaggregeerde (relatieve) weerbaarheidsinschatting van het huidige beleidsinstrumentarium. Zo kan worden beoordeeld in hoeverre het beleidsinstrumentarium het risico van de grootste dreigingen vermindert en waar nog kwetsbaarheden liggen. Net zoals tijdens de bijeenkomst voor Schiphol hebben de onderzoekers de deelnemers uitdrukkelijk gevraagd om bij de beoordeling hun praktische ervaring met de implementatie en uitvoering van de maatregelen te laten meewegen en deze bij de toelichting te delen. Tevens kregen deelnemers de mogelijkheid om zich van beoordeling te onthouden indien zij zich daartoe niet in staat achtten.

²⁵⁴ NOS (2023-b).

Tabel 38: Resultaten eerste ronde scores totale pakket beleidsinstrumenten haven Rotterdam

Dreigingen		Gemiddelde	Standaarddeviatie
Hoge autorisatie		72,9	20,5
Rechtshandhavingketen – financiële omkoping		69,8	9,5
Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping.		66,9	10,6
Maritieme dienstverlening – financiële omkoping		65,6	16,2
Achterland transport – financiële omkoping		65,0	16,0
Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping		64,0	17,4
Scheepsagent – financiële omkoping		62,9	15,5
Logistieke keten terminals – subcultuur		54,8	19,8
Achterland transport – chantage		52,1	24,4
		63,3	18,2

N=8; schaal 0-100

Een van de deelnemers merkt op dat het belangrijk is om de haven van Rotterdam niet in isolatie te beschouwen, los van de logistieke infrastructuur in heel West-Europa en de dynamiek van de internationale drugshandel. Deze deelnemer wijst erop dat het verhogen van de weerbaarheid tegen corruptie in Rotterdam een mogelijke verplaatsing van criminele activiteit naar andere zeehavens kan betekenen. Zoals besproken in de contextanalyse is er wat betreft invoer van cocaïne in West-Europa mogelijk sprake van een dergelijk waterbedeffect in verschillende zeehavens zoals Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen. Overige deelnemers beamen dat het verhogen van de weerbaarheid tegen corruptiedreigingen in de Rotterdamse haven niet noodzakelijkerwijs betekent dat drugsgelateerde corruptie in Nederland en/of België als geheel ook afneemt.

De deelnemers schatten in dat het totale pakket aan beleidsinstrumenten de Rotterdamse haven het meest weerbaar maakt tegen de dreiging ‘hoge autorisatie – corruptie van personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen’.

De onderzoekers benoemen dat de weerbaarheid van de haven tegen de dreiging ‘hoge autorisatie – corruptie van personen die toegang hebben tot gevoelige data en de mogelijkheid hebben digitale sporen uit te wissen’ het hoogst is gescoord en vragen de deelnemers om toelichting. Eén deelnemer gaf aan hier een hoge score te hebben gegeven met de gedachte dat als maatregelen zoals het loggen van acties en functiescheiding daadwerkelijk worden geïmplementeerd, de weerbaarheid hoog is. Echter stelde hij/zij dat dit momenteel nog niet altijd gebeurt. Een tweede deelnemer stemde hiermee in, maar gaf tevens aan dat hij/zij daarom juist een lage weerbaarheidsscore heeft gegeven.

De deelnemers schatten in dat het totale pakket aan beleidsinstrumenten de Rotterdamse haven het minst weerbaar maakt tegen de dreiging ‘achterland transport – chantage’.

Vervolgens richtten de onderzoekers zich op de dreiging met de laagste weerbaarheidsscore: ‘achterland transport – chantage. Corruptie door chantage van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van vrijgegeven goederen met het achterland vanuit en naar de haven, zoals chauffeurs (bijvoorbeeld vrachtwagens) waaronder zzp'ers en werknemers van binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven.’ Eén deelnemer gaf aan hier laag te hebben gescoord, omdat maatregelen die in de haven van Rotterdam worden getroffen juist ervoor kunnen zorgen dat criminele groepen hun activiteiten naar andere havens verplaatsen, zoals Vlissingen of Hamburg. Een tweede deelnemer stelde dat hij/zij hier een lage score gaf omdat wanneer de pakkans als gevolg van de douanecontroles in de Rotterdamse haven wordt vergroot, de kans dat er verdovende middelen in het achterland worden aangetroffen significant lager zou moeten zijn. Zo niet, dan heeft men volgens deze deelnemer tijdens de controles aan de voorkant een steek laten vallen. Een derde expert meldde hier wel hoog gescoord te hebben, omdat hij/zij van mening is dat alle maatregelen die op andere gebieden worden getroffen een positief doorwerkend effect hebben op deze mainportsector.

Ook de dreiging ‘logistieke keten terminals – subcultuur’ kreeg een relatief lage weerbaarheidsscore.

De onderzoekers gaven vervolgens aan dat de dreiging ‘logistieke keten terminals – subcultuur. Corruptie onder druk van een subcultuur waardoor personen minder bereid zijn om corrumperend gedrag te melden’ een relatief lage weerbaarheidsscore heeft gekregen en vragen de deelnemers hun antwoorden toe te lichten. Eén deelnemer benoemde dat hij/zij hier laag had gescoord omdat de voorliggende maatregelen in zijn/haar ogen weinig impact hebben op dit gebied. Een tweede expert stelde bovendien dat er veel angst is om afwijkend gedrag te melden. Bovendien gaf hij/zij aan te merken dat mensen graag willen weten wat er met hun melding gebeurt. Het is vaak niet mogelijk dit aan te geven, wat ertoe kan leiden dat mensen minder vertrouwen hebben dat er echt wat met hun melding gedaan wordt. Dezelfde deelnemer stelde dat dit leidt tot terughoudendheid onder werknemers. Een derde deelnemer was het echter niet eens met de lage score en gaf aan zelf juist hoog gescoord te hebben omdat het onderling aanspreken van collega's steeds meer aangemoedigd wordt. Hij/zij benoemde dat er verschillende weerbaarheidssessies worden gehouden en dat dit in zijn/haar beleving tot meer meldingen heeft geleid.

Uit de standaarddeviatie van de scores voor ‘maritieme dienstverlening – financiële omkoping’ blijkt dat een aantal deelnemers van mening is dat hier nog kwetsbaarheden liggen.

Tot slot bespraken de onderzoekers de dreiging ‘maritieme dienstverlening – financiële omkoping. Corruptie door financiële omkoping van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven die geautoriseerd toegang hebben of geven tot het terrein, zoals medewerkers van schoonmaakdiensten, de scheepsagent, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten’. Deze dreiging kreeg een redelijk hoge weerbaarheidsscore, maar uit de standaarddeviatie blijkt dat sommige deelnemers hier nog kwetsbaarheden zien. Eén deelnemer gaf aan 55 gescoord te hebben, omdat hij/zij weinig zicht heeft op deze dreiging en het beschikbare beleidsinstrumentarium. Dit illustreert een belangrijke beperking van deze exercitie, namelijk dat deelnemers geneigd zijn lager te scoren wanneer

zij wel enigszins bekend zijn met de dreiging en/of de relevante maatregelen, maar er geen uitgebreide kennis van hebben.

Een tweede deelnemer meldde dat hij/zij hier juist hoog had gescoord, omdat er op het gebied van maritieme dienstverlening al veel maatregelen vastliggen die de dreiging inzichtelijk maken. Een derde deelnemer stemde hiermee in, maar een aantal andere deelnemers waren het niet eens met deze stelling. Zij stelden dat het hier over havenmedewerkers gaat die tot heel veel plaatsen toegang hebben en dat uit cases blijkt dat zij daarom uitzonderlijk kwetsbaar zijn. Eén deelnemer gaf voorts dat deze groep misschien juist minder opvalt omdat zij overal komen.

De deelnemers scoren het totale pakket aan beleidsinstrumenten opnieuw.

Na afloop van de bespreking van de resultaten van de eerste ronde heeft het onderzoeksteam de deelnemers verzocht het totale pakket aan beleidsinstrumenten opnieuw per dreiging te scoren, conform het Delphi-protocol.

Uit de resultaten van de tweede scoringsronde (Tabel 33) bleek de weerbaarheid van het beleidsinstrumentarium vrijwel op dezelfde manier gescoord. Ook de gemiddelde scores van beide rondes lagen dichtbij elkaar: 63,3 in de tweede ronde tegenover 61,2 in de eerste ronde. Wel waren er verschillen in de standaarddeviatie tussen de antwoorden in beide rondes. Zo lag de standaarddeviatie bij 'hoge autorisatie' een stuk lager in de tweede ronde (15,2 tegenover 20,5). Dit zou te maken kunnen hebben met het gesprek na afloop van de eerste ronde over het beleidsinstrumentarium dat betrekking heeft op deze dreiging. Zoals wordt beoogd met de Delphi-methodiek, kunnen dit soort discussies naar aanleiding van de scoringsrondes er namelijk voor zorgen dat deelnemers door argumenten van een ander van mening veranderen en vervolgens anders scoren, waardoor er een grotere mate van consensus wordt bereikt. Ook voor de dreiging 'achterland transport – chantage' lag de standaarddeviatie na afloop van de discussie lager (21,7 tegenover 24,4). De standaarddeviatie voor andere dreigingen die tijdens de discussie naar voren kwamen, bleek echter niet te zijn veranderd of juist te zijn gestegen. Dit gold bijvoorbeeld voor 'logistieke keten terminals – subcultuur' (20,2 tegenover 19,8). Dit illustreert dat het hanteren van een Delphi-protocol niet altijd leidt tot een hogere mate van consensus onder deelnemers.

Discussie toekomstbeeld beleidsinstrumenten en dreigingen

Ter afsluiting van de meeting werd experts gevraagd of er wellicht beleidsinstrumenten zijn die op dit moment nog niet worden toegepast of overwogen, maar die mogelijk in de komende jaren de weerbaarheid van de haven nog verder zouden kunnen versterken. In antwoord op deze vraag werden de volgende punten naar voren gebracht:

- Eén deelnemer noemt inzetten op de financiële weerbaarheid van havenmedewerkers als mogelijkheid. Hij/zij stelde dat de laagste salarisschalen binnen de haven omhooggebracht zouden kunnen worden, zodat mensen minder geneigd zijn om geld aan te nemen. Een tweede deelnemer betwijfelde echter of dit aspect van financiële weerbaarheid in de haven opgelost kan worden. Een derde deelnemer stelde bovendien dat salarissen te maken hebben met de logistieke en economische

functie van de haven en beargumenteerde dat eerst gekeken zou moeten worden naar de effecten van een salarisverhoging op deze functies.

- Volgens dezelfde deelnemer zijn ook maatregelen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat uithalers die gepakt worden ook daadwerkelijk berecht worden voor het ophalen van drugs. Hij/zij stelde dat wanneer een uithaler gearresteerd wordt, het momenteel vaak voorkomt dat de advocaat aanvoert dat deze persoon het haven terrein met een andere reden heeft betreden, bijvoorbeeld het stelen van koper. Daardoor komen deze personen in veel gevallen weg met relatief lage straffen.
- Tot slot was een van de deelnemers van mening dat er meer maatregelen genomen zouden kunnen worden om normalisering van het gebruik van verdovende middelen tegen te gaan. Twee andere deelnemers stemden hiermee in, maar een derde deelnemer vroeg zich af of een afname van het gebruik van verdovende middelen in Nederland daadwerkelijk zou betekenen dat de toestroom naar Nederland zou verminderen wanneer de rest van de Europese markt op hetzelfde niveau blijft.

Kader 3: Beleidsinstrumentarium in overige zeehavens

Overige zeehavens kampen met vergelijkbare problematiek als de Rotterdamse haven ten aanzien van internationale drugshandel en de daarmee samenhangende corruptie. De beleidsinstrumenten die bij overige havens gehanteerd worden, kunnen eveneens relevant zijn voor de haven van Rotterdam. Reden om hierna een aantal van deze instrumenten te presenteren.

In Antwerpen is in februari 2018 het zogenoemde Stroomplan geïntroduceerd. Daarin staat de samenwerking tussen verschillende overheidsdiensten centraal: met de Federale en lokale Politie, gerechtelijke diensten, Douane, inspectiediensten en het lokale bestuur als uitgangspunt. In het kader van het Stroomplan is ook het KALI-team opgezet met als doel op één locatie drugsdossiers af te handelen. Het team bestaat uit leden van de Antwerpse recherche en de Federale politie. Zo is er ook het MAHO ('multidisciplinair ad-hoc overleg') tussen het Openbaar Ministerie, de inspectiediensten en het stadsbestuur van Antwerpen.²⁵⁵ Een evaluatie uit 2020 wijst echter uit dat de samenwerking tussen de vele partijen – het uitgangspunt van het Stroomplan – in de praktijk toch nog stroef verliep. In september 2022 stelde de Vlaamse minister van Justitie, Vincent Van Quickenborne, het Stroomplan XXL voor. Dit vernieuwde plan introduceerde een 'havenprocureur' die de verschillende bevoegdheden van lokale overheden betrokken bij de haven van Antwerpen overstijgt – de haven ligt namelijk in twee verschillende gerechtelijke arrondissementen. Ook wordt het aantal drugsmagistraten in Antwerpen verdubbeld.²⁵⁶

In Nederland bestond eerder het Actieplan Zeehavens Zeeland Brabant (2017) en de Systemanalyse Zeehavens (2020). In de regio Zeeland en West-Brabant kwam daaruit een nieuw programma voort, gericht op het vergroten van de integriteit en weerbaarheid van de zeehavens aldaar. In het Uitvoeringsplan werken de gemeenten Borsele, Moerdijk, Terneuzen en Vlissingen samen met de Douane, het Openbaar Ministerie, de Politie, de Koninklijke Marechaussee en de havenbedrijven Port of Moerdijk en North Sea Port (Vlissingen). Het pakket aan maatregelen bestaat uit zes projecten die zich onder andere richten op integer gedrag van havenmedewerkers, het faciliteren van veilig ondernemen via publiek-private samenwerking, het opwerpen van fysieke barrières, een pilot voor een Information Sharing Centre om gevoelige en vertrouwelijke informatie te kunnen uitwisselen tussen publieke en private partijen in de haven, en het stimuleren van meldingsbereidheid.²⁵⁷ Er is een grote overlap tussen de beleidsinstrumenten in dit actieplan en het beleidsinstrumentarium dat ingezet wordt voor de haven van Rotterdam.

Ten slotte is er het instrumentarium van het wetgevend kader. Uit interviews met voor drugshandel veroordeelde gedetineerden blijkt dat drugshandelaren zich redelijk bewust zijn van de verschillen in regelgevende kaders tussen Nederland en België. Zij ervaren over het algemeen dat de bestraffing in België zwaarder is, maar dat het beleid voor de medewerkers van de haven van Rotterdam strenger is. Hoewel de Belgische wet bepaalt dat enkel erkende havenarbeiders in Belgische havens mogen werken, belemmert de wet ook het efficiënt optreden tegen kwaadwillende havenarbeiders.²⁵⁸

Vervolgens heeft het onderzoeksteam de deelnemers gevraagd of er naar hun mening ontwikkelingen zijn die het dreigingsbeeld wat betreft corruptie in de Rotterdamse haven wellicht zouden kunnen veranderen. Tijdens deze discussie gaf één deelnemer aan dat het dreigingsbeeld mogelijk verder verschuift van de Rotterdamse terminals naar andere havens of het achterland. Hij/zij stelde echter dat dit proces al is meegenomen in het laatste dreigingsbeeld voor de Rotterdamse haven.

²⁵⁵ Openbaar Ministerie België (g.d).

²⁵⁶ Gazet van Antwerpen (2022); De Standaard (2020).

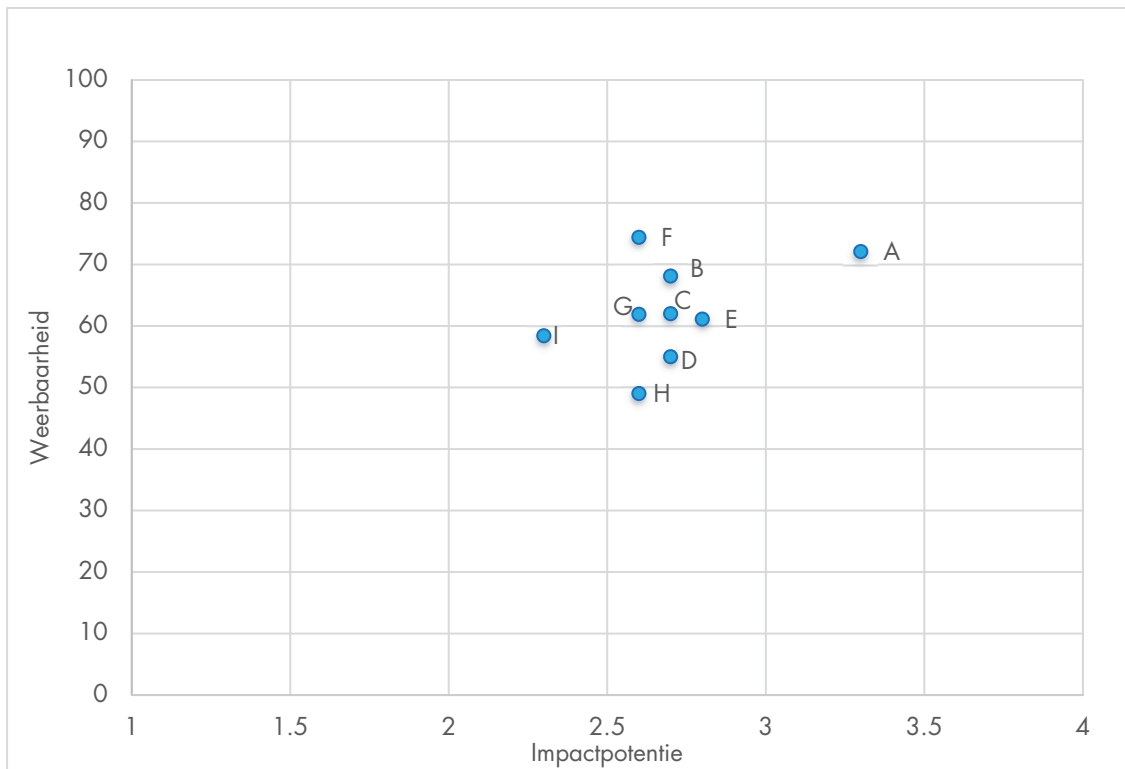
²⁵⁷ Port of Moerdijk (g.d.)

²⁵⁸ Bijvoorbeeld: Staring et al. (2021, 161).

Grootste corruptierisico's Rotterdamse haven

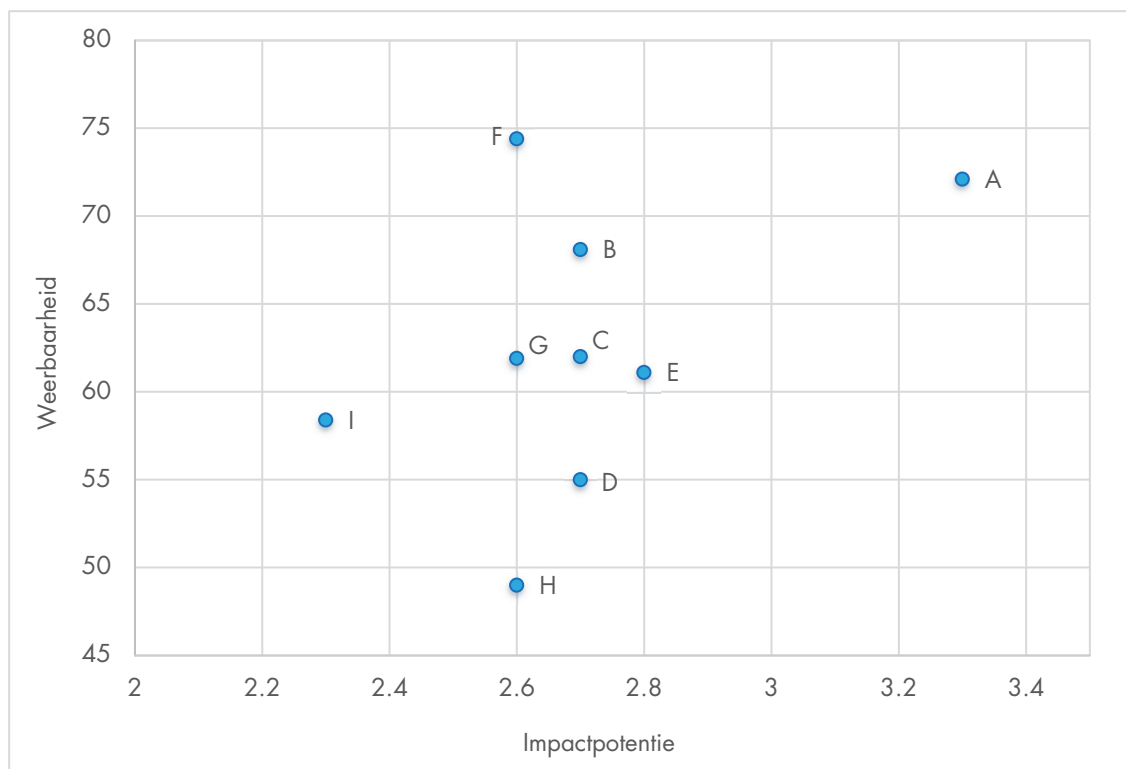
Figuur 16 geeft een overzicht van de expertinschattingen van de potentiële impact (tweede expertmeeting) en de weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium (derde expertmeeting) voor de negen geselecteerde corruptiedreigingen.

Figuur 16: Potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de negen grootste corruptiedreigingen



Noot: A = Rechtshandhavingsketen – financiële omkoping; B = Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping; C = Scheepsagent – financiële omkoping; D = Logistieke keten terminals – subcultuur; E = Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping; F = Hoge autorisatie; G = Maritieme dienstverlening – financiële omkoping; H = Achterland transport – chantage; I = Achterland transport – financiële omkoping.

Figuur 17: Uitvergroting figuur 16 – potentiële impact afgezet tegen weerbaarheid voor de negen grootste corruptiedreigingen



Noot: A = Rechtshandavingsketen – financiële omkoping; B = Private bewakings- en beveiligingsketen – financiële omkoping; C = Scheepsagent – financiële omkoping; D = Logistieke keten terminals – subcultuur; E = Logistieke keten en maritiem transport – financiële omkoping; F = Hoge autorisatie; G = Maritieme dienstverlening – financiële omkoping; H = Achterland transport – chantage; I = Achterland transport – financiële omkoping.

Uit bovenstaande grafieken blijkt dat hoewel de weerbaarheid van de Rotterdamse haven tegen corruptie door omkoping van personen in de rechtshandavingsketen relatief hoog wordt ingeschat, de gepercipieerde impactpotentie van deze dreiging ook relatief hoog is. Daarentegen wordt de impactpotentie van corruptie door chantage in de mainportsector ‘achterland transport’ niet bijzonder hoog ingeschat in vergelijking met de andere dreigingen, maar wordt de weerbaarheid van de haven tegen deze corruptiedreiging relatief laag ingeschat.

Net als bij de resultaten voor Schiphol moet opgemerkt worden dat deze resultaten beïnvloed kunnen zijn door de omschrijving van de onderdelen die de onderzoekers hebben gehanteerd, wat er gezegd wordt tijdens de discussie en bepaalde termen die worden gebruikt. Daarnaast zijn ook deze bevindingen uitsluitend gebaseerd op de expertmeetings. Hoewel er bij de sessies voor de Rotterdamse haven meer private partijen aan tafel zaten, waren bepaalde publieke partijen, bijvoorbeeld het OM, niet vertegenwoordigd, wat betekent dat hun perspectief niet meegenomen is.

Om in te schatten in welke mate bovenstaande resultaten afhankelijk zijn van de specifieke parameters van het onderzoek, met name de omstandigheden tijdens de expertmeetings, hebben de onderzoekers dezelfde gevoeligheidsanalyses uitgevoerd als voor de resultaten die betrekking hebben op Schiphol (zie paragraaf 0). Onderzocht is of de resultaten met betrekking tot de impactpotentie van de dreigingen zouden veranderen als de gewichten die deelnemers tijdens de tweede bijeenkomst aan de impactcriteria toekenden niet werden

meegenomen. Ook zijn de onderzoekers nagegaan of de uiteindelijke impactscores zouden veranderen als alleen de scores van de deelnemers die ook de eerdere bijeenkomsten bijwoonden werden meegenomen. Aangezien er tijdens de laatste bijeenkomst voor de haven van Rotterdam per organisatie maar één deelnemer aanwezig was, veranderde de scores niet als slechts één score per organisatie werd meegeteld (zoals wel het geval was bij Schiphol).

De resultaten van de gevoeligheidsanalyse in Bijlage E laten echter zien dat ook voor de Rotterdamse haven de dreiging ‘rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping’ in elk van deze drie scenario’s de dreiging met de grootste impactpotentie bleef. Wel veranderde de rangschikking van de andere dreigingen, maar de resultaten bleven erg dicht bij elkaar liggen. Dit suggereert wellicht dat, afgezien van de dreiging ‘rechtshandhavingsketen – corruptie door omkoping’, net als bij de resultaten die betrekking hebben op Schiphol niet te veel waarde gehecht moet worden aan de volgorde van de grootste dreigingen voor de haven van Rotterdam.

6. Conclusies en discussie

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste inzichten uit de studie samengevat. Vervolgens reflecteren we op de meerwaarde en de beperkingen van de gehanteerde NRA-methode op deze problematiek.

Belangrijkste inzichten uit de studie

Dit onderzoek heeft zich gericht op corruptiedreigingen van ambtelijke en niet-ambtelijke actoren die de internationale drugshandel faciliteren. In deze studie was drugshandel alleen indirect relevant als de criminele activiteit die werd vergemakkelijkt door gecorrumpeerde actoren. De focus van het onderzoek lag echter op de mechanismen en processen van het corrumpere van die actoren in een eerste instantie. Corruptie werd als volgt gedefinieerd: ‘misbruik [...] van toegekende bevoegdheden of macht voor persoonlijk gewin’.²⁵⁹

In het bijzonder hebben we drugsgelateerde corruptie onderzocht in relatie tot de luchthaven Schiphol en de haven van Rotterdam in Nederland. We hebben dit gedaan door gebruik te maken van de NRA-methodologie, die reeds is toegepast om andere risico's voor de nationale veiligheid te begrijpen en te beoordelen (bijvoorbeeld het witwassen van geld en terrorismefinanciering). Deze aanpak leunt sterk op expertconsultatie, door het vastleggen van de percepties van ervaringsdeskundigen ten aanzien van de risico's, impact en de mate van veerkracht van huidige beleidsmaatregelen. Als zodanig biedt de studie een inzichtelijk perspectief op de waargenomen specifieke context en dynamiek van corruptie voor deze twee belangrijke mainports. Daarom dragen de bevindingen bij aan de bredere literatuur over dit onderwerp en bieden zij mogelijk aanvullende handelingsperspectieven.

Wat zijn de belangrijkste corruptiedreigingen in de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven in relatie tot de drugsgelateerde criminaliteit en de bedrijven of individuen die dit faciliteren?

Op basis van literatuuronderzoek, interviews met deskundigen, de FANO-enquête en de expertmeetings zijn bij dit onderzoek vijf corrumperende mechanismen naar voren gekomen: 1) corruptie door financiële omkoping, 2) corruptie door chantage, 3) corruptie door geweld, 4) corruptie via sociale en/of romantische relaties en 5) corruptie onder druk van een subcultuur. Het laatste mechanisme, ‘corruptie onder druk van een subcultuur’, werd voor zowel de luchthaven van Schiphol als de Rotterdamse haven tijdens de eerste expertmeeting door de deelnemers aan de lijst toegevoegd. Dat de heersende cultuur op de werkvloer van

²⁵⁹ FIOD (2021); Transparency International Nederland (2021-b).

invloed kan zijn op de integriteit van werknemers, is al langer bekend.²⁶⁰ Ook in de context van ondermijning op Schiphol hebben onderzoekers al eerder melding gemaakt van een zwijgcode in de bagagekelders, die zo nodig met harde hand (pesten, intimidatie en geweld) gehandhaafd wordt.²⁶¹ Uit de resultaten van deze expertmeetings blijkt dat een dergelijke weggijkcultuur als belangrijk mechanisme wordt gezien in de context van drugsgelateerde corruptie. Binnen deze subculturen kunnen relatief eenvoudig integriteitsschendingen plaatsvinden, omdat overige medewerkers die hiervan getuige zijn zich conformeren aan de zwijgcode en daarmee niet voldoen aan een meldingsplicht.

Daarnaast zijn voor beide mainports enkele specifieke kwetsbaarheden geïdentificeerd, die zijn verwerkt in de lijst met corruptiedreigingen, zoals de rol van specifieke economische sectoren (zoals snijbloemen voor Schiphol), specifieke kwetsbare functies (bijvoorbeeld vanwege hun toegangsbevoegdheden, vanwege hun kwetsbare financiële positie of vanwege hun toegang tot gevoelige gegevens) en jongeren in opleidingsprogramma's.²⁶²

Vervolgens hebben de deelnemers de dreigingen geprioriteerd op basis van drie criteria: aannemelijkheid, prevalentie en impactpotentie.

Voor beide mainports blijkt dat de experts vooral corruptiedreigingen door financiële omkoping als belangrijk beoordelen. Voor Schiphol hebben bijna alle geselecteerde dreigingen betrekking op omkoping van werknemers in een specifieke kwetsbare functie, zoals werknemers met toegang tot vliegtuigen, op- en afbouwers in de eerste linie en makelaars die hen aansturen, dienstplanners, en medewerkers in de rechtshandhavingketen. Hetzelfde geldt voor de haven van Rotterdam, waar de meeste door experts geselecteerde dreigingen betrekking hebben op omkoping van werknemers in verschillende kwetsbare functies of gebieden als vrachtwagentransport, ondersteunende diensten (bijvoorbeeld schoonmaakdiensten), containerafhandeling, rederijen betrokken bij het vervoer van goederen op zee, en de rechtshandhavingketen. Deze resultaten duiden op het relatieve belang van financiële prikkels bij het corrumperen van medewerkers in de logistieke keten en ondersteunende diensten ten behoeve van de internationale drugshandel via mainports, hetgeen belangrijke aanknopingspunten kan bieden voor beleidsinstrumenten.

In beide mainports werd corruptie via weggijken of het faciliteren van corrumperend gedrag geselecteerd als een belangrijke dreiging. In de haven van Rotterdam ging het over de weggijkcultuur in de gehele logistieke keten van container- en bulkterminals, terwijl het op Schiphol vooral een dergelijke subcultuur in de bagagekelders betrof. Een belangrijke onderscheidende eigenschap van deze corruptiedreiging is dat gecorrumpeerde medewerkers niet worden gemotiveerd door financiële prikkels (*maximising profit*), maar juist door het voorkomen van problemen (*minimising regret*). Ook dit biedt aanknopingspunten voor te nemen maatregelen.

²⁶⁰ Huberts et al. (1999).

²⁶¹ Van Wijk et al. (2020). Op. cit.

²⁶² De uiteindelijke longlist corruptiedreigingen voor Schiphol staat in Tabel 13: Longlist corruptiedreigingen Schiphol na afloop van de eerste expertmeeting³; de longlist voor Rotterdam staat in Tabel 26.

Hoe schatten experts de potentiële impact in van deze grootste corruptiedreigingen voor de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven?

Vervolgens hebben de experts de potentiële impact van de grootste corruptiedreigingen ingeschat aan de hand van verschillende impactcriteria. Hierbij wordt ‘potentiële impact’ gezien als maatstaf voor de negatieve gevolgen van corrumperende activiteiten op korte en lange termijn voor beide mainports en de Nederlandse samenleving.

Voor beide mainports scoorden de experts **de impact van corruptie door financiële omkoping in de rechtshandavingsketen** het hoogst. Aan het impactcriterium ‘ondermijning van gezag en rechtsorde’ wordt immers voor beide mainports het zwaarste gewicht toegekend (9,5 uit 10). Voor Schiphol was deze dreiging geformuleerd als:

financiële omkoping van medewerkers van publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol met kennis van de kwetsbaarheden in of overige gevoelige informatie over de rechtshandavingsketen die tegen betaling corrupte diensten verlenen.

Voor de Rotterdamse haven was deze dreiging als volgt geformuleerd:

financiële omkoping van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de Douane, KMar, het HARC-team, de Nationale Politie en de Zeehavenpolitie.

Voor beide mainports blijken experts dus vooral de impact van corruptiedreigingen door financiële omkoping als belangrijk te beoordelen. Deze resultaten duiden op het relatieve belang van financiële prikkels bij het corrumpen van publieke organisaties, hetgeen belangrijke aanknopingspunten kan bieden voor beleidsinstrumenten.

Hoe beoordelen experts de weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van de grootste corruptiedreigingen op de luchthaven Schiphol en in de Rotterdamse haven? En wat verwachten experts over de mate waarin het huidige beleidsinstrumentarium de mogelijke impact van deze dreigingen daadwerkelijk tegengaat? Missen zij ook beleidsinstrumenten bij de uitvoering van opsporing, handhaving en toezicht?

Op basis van literatuuronderzoek en gesprekken met vertegenwoordigers van organisaties die betrokken zijn bij de aanpak van corruptie in de mainports hebben de onderzoekers voor zowel Schiphol als de Rotterdamse haven een lijst met bestaande beleidsinstrumenten ter preventie en repressie van corruptie opgesteld. Deze lijsten omvatten bijvoorbeeld de programma’s Sterke Luchthaven en Integere Haven, twee samenwerkingsverbanden die als doel hebben beide mainports weerbaarder te maken tegen ondermijnende criminaliteit, evenals verschillende technologische hulpmiddelen, sancties, bestuurlijke maatregelen, trainingen en andere maatregelen. De instrumenten zijn tijdens de laatste expertmeetings met de deelnemers besproken en naar aanleiding van deze discussie aangepast. Beide aangepaste lijsten zijn te vinden in Bijlage C en Bijlage D. Belangrijk om te benoemen is dat niet gesteld kan worden dat beide lijsten volledig zijn. Sommige maatregelen worden namelijk niet openbaar gemaakt. Tevens gaven de deelnemers aan dat de dagelijkse taken van de vertegenwoordigde organisaties, die hier niet worden genoemd, ook bijdragen aan de preventie en repressie van corruptie.

Vervolgens hebben de deelnemers zich gericht op de weerbaarheid van het totale pakket beleidsinstrumenten in de twee lijsten. In de context van deze studie wordt onder weerbaarheid verstaan: 'het vermogen van de mainport om met behulp van het gezamenlijke pakket van beleidsinstrumenten en maatregelen op corruptiedreigingen te anticiperen, deze te voorkomen, ze tegen te gaan, de gevolgen ervan te beperken en/of ervan te herstellen'.

In de beleving van de experts is de luchthaven Schiphol nog met name kwetsbaar voor corruptie bij planners in sleutelposities en makelaars, en de haven van Rotterdam voor chantage en financiële omkoping in de logistieke verbindingen met het achterland. Beide dreigingen vallen (deels) buiten de invloedssfeer van de betrokken actoren. De experts achtten de weerbaarheid van de twee mainports het grootst tegen dreigingen die juist binnen de invloedssfeer van de betrokken mainportautoriteiten en THOR-organisaties vallen. Zo werd de weerbaarheid tegen de dreiging waarvan de impact bij beide mainports het grootst werd geacht – financiële omkoping van actoren in de rechtshandavingsketen – voor zowel Schiphol als Rotterdam relatief hoog ingeschat. Het feit dat actoren en gebieden die (deels) buiten de invloedssfeer van de betrokken experts liggen als het meest kwetsbaar worden gezien, is wellicht niet verwonderlijk, aangezien zij hier minder grip op hebben. Dit blijft echter een belangrijke bevinding die wellicht sturing zou kunnen geven aan beleid indien verder onderzoek naar deze factoren tot dezelfde conclusies komt.²⁶³

Welke risico's ten aanzien van de mainports blijven over wanneer de potentiële impact van de corruptiedreigingen wordt afgezet tegen de weerbaarheid van het in Nederland beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van corruptie?

Wanneer de potentiële impact van de corruptiedreigingen wordt afgezet tegen de weerbaarheid van het beschikbare beleidsinstrumentarium ter preventie en repressie van corruptie, blijkt dat voor Schiphol de dreigingen 'rechtshandavingsketen – corruptie door omkoping' en 'corruptie door omkoping van een makelaar' volgens de experts meer aandacht vereisen dan andere corruptiedreigingen. Waar de impactpotentie van corruptie door omkoping van personen in de rechtshandavingsketen relatief hoog werd ingeschat, geldt dit niet voor 'corruptie door omkoping van een makelaar'. Hiermee zou rekening kunnen worden gehouden bij het prioriteren van de dreigingen in het kader van inspanningen om de weerbaarheid van de luchthaven te verhogen.

Uit de resultaten voor de haven van Rotterdam blijkt dat de dreigingen 'rechtshandavingsketen – financiële omkoping' en 'achterland transport – chantage' volgens de deelnemers de grootste risico's vormen ten opzichte van de overige corruptiedreigingen. Hoewel de weerbaarheid van de Rotterdamse haven tegen corruptie door omkoping van personen in de rechtshandavingsketen relatief hoog wordt ingeschat, is de gepercipieerde impactpotentie van deze dreiging ook relatief hoog. Daarentegen wordt de impactpotentie van corruptie door chantage in de mainportsector 'achterland transport' niet bijzonder hoog ingeschat in vergelijking met de andere dreigingen, maar wordt de weerbaarheid van de haven tegen deze corruptiedreiging relatief laag ingeschat.

Welke corruptierisico's zijn in de twee mainports nog niet gesignaleerd maar zouden in de toekomst actueel kunnen worden?

Uit de discussie met de expertgroep voor Schiphol kwam naar voren dat een aantal ontwikkelingen het dreigingsbeeld voor corruptie op de luchthaven in de toekomst mogelijk kan veranderen. Zo zou volgens de deelnemers toenemende inflatie bijvoorbeeld mogelijk aanvullende corruptiedreigingen met zich mee kunnen brengen. Een deelnemer redeneerde namelijk dat wanneer steeds meer werknemers op of rond de luchthaven financieel kwetsbaar zijn, zij ook vatbaarder worden voor omkoping.

Wat weten we over mogelijke dynamiek tussen mainports?

Deelnemers stelden dat er een waterbedeffect kan ontstaan wanneer beleid of maatregelen zich richten op corruptie binnen een specifieke branche of mainport, omdat dit fenomeen zich niet in een vacuüm afspeelt. Het risico op verplaatsing van de dreigingen werd ook tijdens de laatste expertmeeting voor de Rotterdamse haven aangedragen als mogelijke ontwikkeling. Criminele actoren kunnen hun operaties namelijk naar een andere branche of mainport verplaatsen, waardoor de risico's niet afnemen maar slechts verschuiven. Door een verhoging van de weerbaarheid tegen drugshandel, bijvoorbeeld door de invoering van nieuwe technologie of intensievere inspectie in de haven van Rotterdam, kan de import van drugs naar andere havens, zoals de haven van Antwerpen, worden verplaatst. In Antwerpen is in de afgelopen jaren steeds meer cocaïne in beslaggenomen.²⁶⁴ Behalve een duidelijk meetbare toename in drugsvangsten in overige havens is echter nog niet veel casuïstiek beschikbaar die een mogelijk verplaatsingseffect laat zien.

Welke nog niet geïmplementeerde beleidsinstrumenten zouden kunnen bijdragen aan de repressie van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie of van corruptie die mogelijk in de nabije toekomst gaat spelen ten aanzien van drugsgelateerde criminaliteit op de luchthaven Schiphol en in de Rotterdamse haven?

De experts hebben voor zowel de luchthaven Schiphol als de Rotterdamse haven een aantal beleidsinstrumenten aangedragen die op dit moment nog niet worden toegepast maar wellicht in de komende jaren de weerbaarheid van de mainports tegen corruptie zouden kunnen versterken. Zo werd bijvoorbeeld genoemd dat het instellen van een aselechte uitgangscntrole bij het verlaten van het luchthaventerrein op Schiphol een positief effect op de weerbaarheid zou kunnen hebben. Ook werd aangegeven dat het faciliteren van een effectievere informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen een positieve ontwikkeling op dit gebied zou zijn, omdat deze partijen hierdoor informatie kunnen delen over voorvallen die verband houden met bepaalde personen. Daardoor kan passende actie worden ondernomen met betrekking tot de Schipholpas.

Tijdens de discussie met de experts voor de haven van Rotterdam werd bovendien voorgesteld in te zetten op de financiële weerbaarheid van havenmedewerkers door de laagste salarisschalen binnen de haven te verhogen, zodat de meest kwetsbare medewerkers minder vatbaar worden voor omkoping. Indien de resultaten van deze discussie worden samengenomen met de relatieve scores van de dreigingen op weerbaarheid en impactpotentie, kunnen zij wellicht handelingsperspectieven bieden voor de betrokken actoren zelf.

²⁶³ De uiteindelijke weerbaarheidsscores voor de corruptiedreigingen voor Schiphol kunnen in Tabel 22 worden gevonden. De uiteindelijke weerbaarheidsscores voor de corruptiedreigingen voor de haven van Rotterdam staan in Tabel 33.

²⁶⁴ Vermeulen et al. (2018, 21).

Reflecties op de aanpak en beperkingen van de toegepaste methodologie

Zoals is toegelicht in Hoofdstuk 2, is dit onderzoek gebaseerd op de methodiek van nationale risicobeoordeling (NRA) die met name gebruikmaakt van consultatie van deskundigen op basis van Delphi-techniek en multicriteria-analyse, aangevuld met literatuuronderzoek en interviews.²⁶⁵ De gestructureerde en gefaseerde aanpak, gecombineerd met anonimiteit en het voortborduren op elkaars kennis en ervaring, maakte dat betrokken experts (en hun organisaties) bereid waren om belangrijke inzichten te delen en te beoordelen, teneinde tot een afgewogen inschatting te komen van de grootste dreigingen en weerbaarheid van het beleidsinstrumentarium. De toepassing van dit instrument heeft tot belangrijke inzichten geleid over ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie die kunnen worden gebruikt voor het prioriteren van dreigingen en de aanpak ervan. Het antwoord op onderzoeksvraag 9 ('Wat kan worden geconcludeerd over de toepasbaarheid en de meerwaarde van de methodiek voor nationale risicobeoordeling op het gebied van corruptiedreigingen op specifieke locaties als de twee onderzochte mainports?') luidt dat het tot publiceerbare onderzoeksresultaten heeft geleid die bijdragen aan de beantwoording van de overige onderzoeksvragen. Deze specifieke bevindingen over de grootste corruptiemechanismen en locaties stemmen verder grotendeels overeen met reeds bestaande literatuur over corruptie op Schiphol en de haven van Rotterdam en zijn daarom weinig verrassend. De methode kent dan ook verscheidene beperkingen die we hieronder belichten.

Zo is het proces van expertconsultatie gebaseerd op een redelijk beperkte groep ervaringsdeskundigen. Deze experts waren voornamelijk betrokken bij het voorkomen en bestrijden van corruptie in de mainports, hetgeen gepaard kan gaan met potentiële blinde vlekken oftewel perspectieven of inzichten die niet of minder belicht worden, maar wel relevant zijn in deze context. Andere stemmen – bijvoorbeeld van personen die ervaring hebben met het verrichten van corrupte of criminele activiteiten in de mainports of die dergelijke operaties hebben gefaciliteerd – zouden ook waardevolle inzichten in deze problematiek kunnen verschaffen. Uiteraard is het uiterst moeilijk om individuen met dergelijke ervaring – zoals veroordeelden – bij een onderzoek te betrekken. Aanvullende gegevensbronnen, waaronder dossiers of andere secundaire gegevens, zouden aanvullende informatie kunnen opleveren.²⁶⁶ Daarnaast heeft het onderzoeksteam een reeks aanvullende uitdagingen geïdentificeerd die verband houden met de NRA-methodologie die in dit onderzoek is toegepast en die we hieronder in meer detail bespreken.

²⁶⁵ Deze gegevensbronnen kunnen ook worden aangevuld met analyse van casusdossiers; dit is het geval geweest bij sommige eerdere toepassingen van de methode.

²⁶⁶ Voor een voorbeeld van hoe deze kunnen worden geïntegreerd binnen de NRA-methodologie, zie: Van der Veen & Heuts (2020). 'Dutch National Risk Assessment on Terrorist Financing 2019'; Van der Veen et al. (2020). 'Dutch National Risk assessment on Money Laundering 2019'.

De bevindingen zijn het resultaat van de expertmeetings, maar ook onlosmakelijk verbonden met deze context

Bij het rapporteren van de resultaten van de expertbijeenkomsten en de Delphi-activiteiten die daarin werden geïntroduceerd, hebben we zorgvuldig gerapporteerd over zowel de uiteindelijke resultaten als het proces dat daartoe heeft geleid. Met andere woorden, naast het rapporteren van de scores en de beargumentering daarvan is ook geprobeerd de dynamiek van de groepsdiscussie waar te nemen en te beoordelen of de scores daarbij in een bepaalde richting werden beïnvloed. We hebben vastgesteld dat de manier waarop de bijeenkomsten waren gestructureerd, de scoring en de daaropvolgende plenaire sessies boeiende uitwisselingen stimuleerde over de behandelde kwesties. Tegelijkertijd moeten we constateren dat de kwantitatieve scores ook werden beïnvloed door bijvoorbeeld de manier waarop de corruptiedreigingen of de impactcriteria werden beschreven, of door wat er tijdens de bijeenkomsten werd gezegd en door wie.

Daarom adviseren we om voorzichtig te zijn bij het interpreteren van de rangschikking van de dreigingen. De kwantitatieve inschattingen en de daaruit volgende rangschikking geven naar ons inzicht vooral aan dat een reeks kwesties de expertgroep bijzonder zorgen baart. Maar bij de inschatting van de impactpotentie bijvoorbeeld is geen duidelijk meetbaar onderscheid ontstaan in de hoogte van de schade van deze dreigingen. De gemiddeld gewogen scores tijdens de MCA's lagen bij zowel Schiphol als de haven van Rotterdam relatief dicht bij elkaar. Datzelfde geldt in meer of mindere mate voor de inschatting van de weerbaarheid van het beleidsinstrumentarium; ook hier ontliepen de scores voor beide mainports elkaar weinig.

De structuur en onderdelen van de NRA-methodologie zijn niet altijd goed afgestemd op de realiteit zoals deelnemers aan de expertmeetings die ervaren

De deelnemers stonden over het algemeen open voor het voorgestelde proces en de structuur van de bijeenkomsten. De consultatieactiviteiten waren echter niet altijd gemakkelijk te vertalen naar de werkelijkheid zoals zij die hebben waargenomen, of toe te passen op de manier waarop deelnemers tegen de betreffende kwesties aankeken. Zo was de identificatie van de belangrijkste corruptierisico's bijvoorbeeld gebaseerd op het opsommen, beoordelen en rangschikken van individuele risico's, maar werd opgemerkt dat in werkelijkheid vaak een combinatie van risico's speelt (zoals financiële omkoping en chantage of dreiging). De meer dynamische aard van corrumperende mechanismen en de cyclus van corruptie werden niet noodzakelijkerwijs volledig weerspiegeld in de opzet van de scoringsrondes, omdat de dreigingen apart gescoord werden. In werkelijkheid is vaak sprake van corruptieconstructies, waarin verschillende dreigingen een rol spelen. Dit neemt niet weg dat het van belang is de kwetsbaarheid in beeld te hebben van de elementen waarmee dergelijke constructies worden opgebouwd.

Sommige deelnemers merkten tevens op dat ze het kunstmatig vonden om de potentiële impact van dreigingen te beoordelen aan de hand van verschillende impactcriteria. Wel zorgt deze aanpak ervoor dat deelnemers hun oordeel over de impact van dreigingen niet in eerste instantie baseren op hun eigen ervaringen, maar op meer algemeen geformuleerde criteria – bestaande uit de effecten van corruptie – die verder afstaan van de dagelijkse realiteit van de ervaringsdeskundigen.

Een ander aspect van de methodologie waarbij we een zekere mate van loskoppeling van de realiteit constateerden, had betrekking op de beleidsinstrumenten. Ten eerste was/is het moeilijk om een voldoende uitgebreide lijst samen te stellen, omdat informatie over sommige instrumenten niet openbaar wordt gemaakt. Maar zelfs met feedback van de deelnemers was een belangrijke zorg die door hen werd geuit dat de lijsten enkel 'externe' beleidsinstrumenten bevatten en dus de dagelijkse rol en taken van de verschillende organisaties niet meenamen. Begrijpelijk, maar vanwege het strategische niveau waarop het onderzoek plaatsvindt, is het niet praktisch om alle maatregelen op organisatieniveau te verzamelen. Niettemin ontstond daardoor onder deelnemers de perceptie dat de lijst met maatregelen onvolledig was.

En andere complicerende factor was de fase van implementatie waarin maatregelen zich bevinden. De beoordeling van de weerbaarheid van de mainports richtte zich op het pakket van maatregelen dat reeds beschikbaar is. Dit omvat echter zowel volledig als gedeeltelijk geïmplementeerde maatregelen. Zo bestaat er in de haven van Rotterdam reeds een netwerk met slimme camera's, maar zal dit systeem in 2023 verder uitgebreid worden met 76 camera's en wordt het netwerk uitgerust met aanvullende software en (bewegings)sensoren.²⁶⁷ De ambiguïteit rond deze definitie van beleidsmaatregelen vormde aanleiding tot enige discussie. Besloten werd om ook nog niet volledig geïmplementeerd beleidsinstrumentarium mee te nemen in de inschatting van de weerbaarheid tegen corruptiedreigingen.²⁶⁸ Zodoende konden de betrokken organisaties impliciet de resulterende kwetsbaarheden gebruiken om hun voorgenomen (werk)programma's tegen het licht te houden.

Hoewel deze methodologische beperkingen in acht moeten worden genomen bij de interpretatie van de resultaten van dit onderzoek, blijft het een waardevol instrument voor probleemanalyse

Naast de bovengenoemde kwetsbaarheden van de NRA-methodologie moet ook opgemerkt worden dat de resultaten van de consultatieactiviteiten beïnvloed kunnen worden door de omschrijving van de onderdelen die de onderzoekers hanteren, wat er gezegd wordt tijdens de discussie en bepaalde termen die worden gebruikt. Als de methodologie wordt gereproduceerd, dienen deze aspecten in overweging te worden genomen. Wij raden daarom aan de resultaten niet voor monitoringsdoeleinden te gebruiken. In vervolgonderzoek zou wel onderzocht kunnen worden of dezelfde (combinaties van) dreigingen als meest belangrijk worden gezien. Tevens adviseren wij om zorgvuldig na te gaan op welke manieren de resultaten beïnvloed kunnen zijn door een van de bovengenoemde factoren.

Desalniettemin vormt de methodologie een waardevolle, gestructureerde manier om met behulp van *expert judgement* een probleemanalyse – in dit geval risico-identificatie en -analyse – uit te voeren. De verschillende scoringsrondes waren daarnaast effectieve triggers voor deelnemers om op constructieve en systematische wijze hun mening met de groep en de onderzoekers te delen. De NRA-methodologie kan daarom een nuttig instrument zijn om discussie tot een probleemanalyse te brengen en risico's en beleidsinstrumenten te identificeren en te prioriteren.

²⁶⁷ Rijksoverheid (2023). Rapportage aanpak georganiseerde, ondermijnende criminaliteit.

²⁶⁸ Dit vormt een aanpassing van de conventionele NRA-aanpak, als reactie op de discussie die plaatsvond tijdens die expertbijeenkomst, en in overeenstemming met de deelnemers.

Slotoverwegingen

Risicobeoordelingen kunnen nuttige oefeningen zijn om inzicht te krijgen in risico's op een bepaald thema en deze te begrijpen en te beoordelen. Voor zover wij weten, was dit de eerste keer dat deze methodologie werd toegepast op het gebied van drugsgerelateerde corruptie, en ook dat er specifiek aandacht is voor twee belangrijke mainports als centrale onderzoeksobjecten (in plaats van een nationaal overzicht van het probleem). In de voorgaande secties hebben we een samenvatting gegeven van de belangrijkste onderzoeksbevindingen per mainport, evenals onze reflecties op de voordelen en beperkingen van deze aanpak. Hoewel dit onderzoek niet bedoeld was om concrete aanbevelingen voor beleid te geven, sluiten we af met enkele overwegingen over mogelijke implicaties van deze analyse.

Het eerste wat opvalt is dat onze bevindingen, wellicht niet verrassend, in lijn zijn met die van eerdere studies,²⁶⁹ die de centrale rol van financiële omkoping in de context van corruptie benadrukten. In ons onderzoek was dit niet uitsluitend het geval met betrekking tot publieke actoren, maar ook in verband met de corruptie van private actoren in verschillende functies op de mainports. Financiële prikkels waren echter niet het enige mechanisme van corruptie. Gedurende het onderzoek werd duidelijk dat criminele actoren in de loop van de tijd verschillende middelen kunnen inzetten om havenactoren te corrumperen (en te blijven corrumperen): van dreigen met geweld tot het misbruiken van sociale of romantische relaties en financiële omkoping. We ontdekten ook dat subculturen een belangrijke rol kunnen spelen bij het faciliteren van corruptie – zowel in relatie tot zeer specifieke werkdynamieken in bepaalde logistieke aspecten van de havenactiviteit (bijvoorbeeld bagageruimte op Schiphol) als bij het daadwerkelijk beïnvloeden van de werkomgeving van het gehele logistieke proces. Het begrijpen van de specificiteit van werkomgevingen en dynamieken binnen de complexe structuren van de mainports kan dus cruciaal zijn voor de verdere ontwikkeling van beleid op dit gebied.

Ten tweede moet, met betrekking tot de percepties van mogelijke gevolgen van drugsgerelateerde corruptie, genoemd worden dat de zorgen voornamelijk gericht waren op publieke actoren, met name actoren in de rechtshandavingsketen. Dit kan wijzen op de waargenomen centrale rol van deze actoren bij het beschermen van het normale en legale functioneren van processen op en buiten de mainports. Tegelijkertijd wezen de meningen van deelnemers aan de studie op een zekere mate van weerbaarheid tegen het risico van corruptie van die actoren. Deze beoordeling kan onder andere worden gedreven door een nauwere bekendheid met of vertrouwen in die rol bij deelnemers aan onze studie, of met een perceptie van verhoogde beleidsaandacht voor dat gebied. Tegelijkertijd onthulde dit andere potentiële kwetsbaarheden waar de weerbaarheid tegen corruptie mogelijk lager is. Het kan dus de moeite waard zijn om te onderzoeken of het huidige beleid voldoende is om bedreigingen in verband met corruptie van planners en makelaars op sleutelposities (Schiphol) en met de logistieke verbindingen met het achterland (Rotterdam) te verminderen, te voorkomen of aan te pakken.

Ten derde moeten we opmerken dat hoewel dit onderzoek zich richtte op Schiphol en de haven van Rotterdam, beide mainports niet in isolatie moeten worden beschouwd en in feite deel uitmaken van bredere nationale en internationale logistieke infrastructuur. Corruptiepogingen bedoeld om drugsmokkel

²⁶⁹ Europol (2023); Eski (2016, 371–386).

te vergemakkelijken, kunnen eenvoudig geografisch worden verplaatst. Drugsmokkel is zeer dynamisch en flexibel – vooral bij waargenomen veranderingen in termen van pakkans of detectierisico. Als zodanig kunnen andere kleinere of niet-traditionele havens als alternatief worden gebruikt,²⁷⁰ en kunnen zelfs contra-intuïtieve (vanuit economisch perspectief) transportroutes de voorkeur hebben.²⁷¹ Deze verplaatsingseffecten hebben mogelijk gevolgen voor het begrip van risico's, kwetsbaarheden en eventuele impact van corruptie op mainports in Europa en daarbuiten.

Tot slot kent de methodologische toepassing van dit onderzoek een aantal waarschijnlijke beperkingen, zoals we hopen zorgvuldig te hebben uiteengezet in het hele rapport. Naar onze mening ligt de toegevoegde waarde van het onderzoek juist in de mogelijkheid die het ons bood om te leren van experts en van de ideeënuitswisseling tussen hen die we hebben gestimuleerd tijdens het onderzoekstraject. Op deze manier konden we kwetsbaarheden, risico's en mogelijke gevolgen met betrekking tot drugsgelateerde corruptie in kaart brengen en bespreken. Deze inzichten kunnen bevindingen uit andere soorten onderzoeken op dit gebied aanvullen, en zo bijdragen aan een meer alomvattend begrip van corruptie op mainports.

²⁷⁰ Sergi (2023).

²⁷¹ Sampó & Troncoso (2023).

7. Bronnen

- AD. 18-5-2020. ‘Corrupte douanier Gerrit G. in hoger beroep veroordeeld tot 14 jaar cel.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.ad.nl/rotterdam/corrupte-douanier-gerrit-g-in-hoger-beroep-veroordeeld-tot-14-jaar-cel-a33258d5/>
- AD. 13-1-2021. ‘Beveiliging haven Rotterdam blijkt ‘diep corrupt’, hielp mee met smokkel 4000 kilo coke.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.ad.nl/binnenland/beveiliging-haven-rotterdam-blijkt-diep-corrupt-hielp-mee-met-smokkel-4000-kilo-coke-aef59b1d/?referrer=https://nos.nl/>
- AD. 11-8-2021. ‘Opnieuw Belg gepakt op Rotterdam Airport met 25 kilo softdrugs in zijn bagage.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.ad.nl/rotterdam/opnieuw-belg-gepakt-op-rotterdam-airport-met-25-kilo-softdrugs-in-zijn-bagage-aca6c850/>
- AD. 17-1-2023. ‘Rotterdamse haven heeft duizenden extra werknemers nodig.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdamse-haven-heeft-duizenden-extra-werknemers-nodig-a9f6e694/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. g.d. ‘Veiligheidsonderzoeken voor de burgerluchtvaart.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.aivd.nl/onderwerpen/veiligheidsonderzoek/veiligheidsonderzoek-voor-de-burgerluchtvaart>
- Ambtelijke corruptie: Wetboek van Strafrecht, art. 177, 178, (actieve omkoping) 363, 364 (passieve omkoping). Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0001854/2021-07-01/>
- Amsterdam Airport Schiphol. 2023. ‘Toegangsbeleid. Beperkt toegankelijke en beschermde gebieden Amsterdam Airport Schiphol’. Amsterdam Airport Schiphol. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.schiphol.nl/nl/download/1681975346/1Ak77kez6OOAYEjjSgKJvV.pdf>

- Belgische Senaat. 2019. Schriftelijke vraag nr. 7-115 van Guy D'haeseleer (Vlaams Belang) d.d. 23 oktober 2019 aan de vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking. Brussel. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.senate.be/www/?MIval=/index_senate&MENUID=23100&LANG=nl
- Bisschop et al. 2019. 'Justitiële verkenningen. Criminaliteit en veiligheid in mainports'. Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum, 82-3. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/814>
- Boerman, F., M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers. 2017. Nationaal dreigingsbeeld 2017: Georganiseerde criminaliteit. 2017, 42-43. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/nationaal-dreigingsbeeld/2017/nationaal-dreigingsbeeld-2017.pdf>
- Eenvandaag. 25-09-2023. '10 Douane-medewerkers ontslagen voor hulp aan cocaïnemaffia: "Van hoog tot laag vatbaar voor corruptie".'. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/10-douane-medewerkers-ontslagen-voor-hulp-aan-cocainemaffia-van-hoog-tot-laag-vatbaar-voor-corruptie/>
- Ceulen, R., S. van Nimwegen & T. Spapens. 2021. 'Het grensgebied als waterbed voor drugscriminaliteit?' *Tijdschrift voor Criminologie* (63)2, 167-186.
- Colman, C. 2018. *Naar een geïntegreerde aanpak van de invoer en doorvoer van cocaïne via de haven van Antwerpen*, 1. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://lib.ugent.be/nl/catalog/pug01:8564445>
- De Morgen. 8-12-2020. 'Douane gaat veel meer containers scannen in strijd tegen drugs.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.demorgen.be/nieuws/douane-gaat-veel-meer-containers-scannen-in-strijd-tegen-drugs-b9b4697e/?referrer=https://www.google.com/>
- De Standaard. 5-2-2020. 'Stroomplan tegen drugscriminaliteit geëvalueerd: "Dit gaat niet enkel over Antwerpen".'. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.standaard.be/cnt/dmf20200205_04836142
- Decisio. 2019. 'Actualisatie economische betekenis Schiphol.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-0468e052-ccd2-432f-ba6d-427205f3b692/pdf>
- Dekker, F., K. Zandvliet & E. de Vleschouwer. 2021. *Arbeidsonderzoek HIC 2021. Ontwikkelingen en uitdagingen*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-05/arbeidsmarktonderzoek-hic-rotterdam-2021.pdf>
- DenkWerk. 2022. *Drugs de baas. Hoe Nederland zijn drugsprobleem onder controle kan krijgen*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://denkwerk.online/media/1125/denkwerk-drugs-de-baas_vonline.pdf
- Desmet, J. 15-2-2022. 'Hoogrisico-containers scannen met AI en 108 extra douaniers.' *Flows*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.flows.be/douane/2022/02/hoogrisico-containers-scannen-met-ai-en-108-extra-douaniers/>

De Telegraaf. 3-8-2021. 'Corruptie op Schiphol: medewerkers beticht van witwassen en drugsmokkel.'

Geraadpleegd op 18 januari 2024:

<https://www.telegraaf.nl/nieuws/235042951/corruptie-op-schiphol-medewerkers-beticht-van-witwassen-en-drugsmokkel>

Douane. g.d. 'Duikteam Douane.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:

<https://www.overdedouane.nl/organisatie-douane/organogram-douane/uitgelichte-teams/duikteam>

Euronews. 10-10-2022. 'Schiphol airport: More flights to be cancelled as passengers caps extended until March 2023.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:

<https://www.euronews.com/travel/2022/09/21/schiphol-queues-airport-slammed-for-flight-cancellations-and-four-hour-delays-as-lines-bui>

EMCDDA. 7-2-2023. 'Port of Antwerp welcomes officials following continued rise in cocaine seizures.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:

https://www.emcdda.europa.eu/news/2023/port-antwerp-welcomes-officials-following-continued-rise-cocaine-seizures_en#:~:tekst=Last%20month%2C%20data%20reported%20to,for%20cocaine%20seizures%20in%20Europe

EMCDDA, Europol. 2022. *EU Drug Market: Cocaine*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:

https://www.emcdda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/cocaine_en

EMCDDA. 2023. *European Drug Report 2023: Trends and Developments*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.emcdda.europa.eu/publications/european-drug-report/2023_en

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics. 2020. *Havenmonitor 2020: De economische betekenis van Nederlandse zeehavens*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:

<https://havenmonitor.nl/onewebmedia/Havenmonitor%202020%20-%20Eindrapport%20Erasmus%20UPT.pdf>

Eski, Y. 2016. *Policing, Port Security and Crime Control: An Ethnography of the Port Securityscape*, 371-386. Abingdon: Routledge.

Eski, Y. 2019. 'Tussen wal en schip: Etnografische inzichten in lokale havenbeveiliging.' *Justitiële Verkenningen*, 45(5), 52-68.

Europese Commissie. 2022. EU Science Hub. 'Monitoring container traffic and analysing risk.'

Europol and the Security Steering Committee of the ports of Antwerp, Hamburg/Bremerhaven and Rotterdam. 2023. *Criminal Networks in EU Ports. Risks and challenges for law enforcement. Focus on the misappropriation of container reference codes in the ports of Antwerp, Hamburg and Rotterdam*.

Europol. 2021. *European Union Serious and Organised Crime Threat Assessment. A corrupting influence: the infiltration and undermining of Europe's economy and society by organised crime*, 45. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eurostat. 2022. Volume of containers handled in the top 20 EU main ports by loading status. Tabel: mar_mg_am_pvh. Geraadpleegd op 18 januari 2024:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_MG_AM_PVH/default/Tabel?lang=en

- FATF 2013. *Guidance National Money Laundering and Terrorist Financing Risk Assessment*. Parijs: FATF/OECD.
- FIOD. 2021. 'Wat is corruptie?' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.fiod.nl/wat-is-corruptie/>
- Gazet van Antwerpen. 14-9-2022. 'Justitieminister Van Quickenborne stelt Stroomplan XXL voor: "Aantal drugsmagistraten in Antwerpen verdubbelt".' Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.gva.be/cnt/dmf20220914_94286623
- Gemeente Rotterdam. 2021. Position paper Gemeente Rotterdam t.b.v. hoorzitting/rondetafelgesprek over corruptie en criminaliteit in de Rotterdamse haven d.d. 1 februari 2021. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2021Z01850&did=2021D04083>
- Grime, M. & G. Wright. 2016. *Delphi Method*, 1-6. Wiley & Sons: Wiley StatsRef: Statistics Reference Online. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.researchgate.net/profile/Megan-Crawford-2/publication/305909817_Delphi_Method/links/5cd1e99e458515712e98acd3/Delphi-Method.pdf
- Havenbedrijf Rotterdam. 2021. *Feiten & Cijfers. Een schat aan informatie. Make it happen*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-05/feiten-en-cijfers-haven-rotterdam.pdf>
- Havenbedrijf Rotterdam. 2022. *Feiten en Cijfers, Een schat aan informatie. Make it happen*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2022-06/feiten-en-cijfers-haven-rotterdam.pdf>
- Havenbedrijf Rotterdam. 2023. 'Port Community Systeem.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.portofrotterdam.com/nl/diensten/online-tools/port-community-systeem>
- Terra Tech Media. 2017. 'Oplossingen om diefstal uit containers te voorkomen.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://terratechmedia.com/oplossingencontainers/>
- Het Parool. 21-12-2022. 'Negen medewerkers Schiphol veroordeeld tot jarenlange celstraffen voor drugsmokkel.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.parool.nl/nederland/negen-medewerkers-schiphol-veroordeeld-tot-jarenlange-celstraffen-voor-drugsmokkel-b8daa063/?referrer=https://www.google.com/>
- Huberts, L.W.J.C. & J. M. Nelen. 2005. *Corruptie in het Nederlandse Openbaar Bestuur. Omvang, aard en afdoening*. WODC.
- Huberts, L.W.J.C., D. Pijl & A. Steen. 1999. 'Integriteit en corruptie.' In: *Politie. Studies over haar werking en organisatie*. C.J.C.F. Fijnaut, E.R. Muller & U. Rosenthal (eds.), 445-472. Samsom: Alphen aan den Rijn.
- Kamerstuk 24077, nr. 504. *Plan van aanpak drugsmokkel via mainports*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022Z21146&did=2022D45539

Kamerstuk 29628, nr. 975. 2020. 'Kamerbrief over onderzoek Encrochat.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/13/tk-onderzoek-encrochat>

Kamerstuk 29911, nr. 167. Zie: Tweede Kamer. 2017. *Toekomstagenda Ondernijning. Een gezamenlijk product van politie, Openbaar Ministerie, Belastingdienst en de regioburgemeesters, samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Financiën en Veiligheid en Justitie.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-814654.pdf>

Kamerstuk 29911, nr. 256. 2020. *Bestrijding georganiseerde criminaliteit.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29911-256.html>

Kamerstuk 29911, nr. 275. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29911-275.html>

Kamerstuk 29911, nr. 281. 2020c. *Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondernijnende criminaliteit.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020D24837&did=2020D24837

Kamerstuk 29911, nr. 329. 2021. *Extra investeringen in het breed offensief tegen ondernijnende criminaliteit.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021D36593&did=2021D36593

Kamerstuk 29911, nr. 348. 2021. *Bestrijding georganiseerde criminaliteit.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29911-348.html>

Kamerstuk 29911, nr. 309. 2021. *Extra ondersteuning logistieke knooppunten.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-91d1e524-24be-47e1-9ff3-65b70cae3994/pdf>

Kamerstuk 29911, nr. 350. *Aanpassingen samenwerkingsverband MIT naar NSOC.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-3e313039fd260dc796087c508a218eff518eea43/pdf>

Kamerstuk 31934, nr. 26. *Beantwoording schriftelijk overleg over het onderzoek 'Als de prooi de jager pakt'.* Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-bbc71dd5-57b3-48d6-a29e-bfd88609c67a/pdf>

Kamerstukken II 2020/21, 31 934, nr. 41. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31934-41.html>

Kamervragen (Aanhangsel) 2021-2022, nr. 2971. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20212022-2971.html#extrainformatie>

Keijser, B.M.J., E.M. Smits-Clijnsen, B.M. Sander & R. ten Bhömer. 2020. TNO-rapport *Systeemanalyse Zeehavens*. TNO 2020R10357.

- Köbis, N. 20-6-2018. 'The Taxi Driver Paradox – or How Descriptive Social Norms Shape Corrupt Behavior.' *The Global Anticorruption Blog*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://globalanticorruptionblog.com/2018/06/20/guest-post-the-taxi-driver-paradox-or-how-descriptive-social-norms-shape-corrupt-behavior/>
- Koninklijke Marechaussee. 8-6-2023. 'Tweetal werkzaam op Schiphol aangehouden voor drugsmokkel.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.marechaussee.nl/actueel/nieuws/2023/06/08/tweetal-werkzaam-op-schiphol-aangehouden-voor-drugsmokkel>
- KPMG. 2021. *De beheersing van corruptierisico's door de Douane in de Rotterdamse haven*, 23. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/01/bijlage-1-rapportage-beheersing-corruptierisicos-douane-haven-rotterdam>
- Kruisbergen, E.W., R.A. Roks, E.R. Kleemans, R.F. Kouwenberg, D. Knol, S.S. Nabi, T. Fiorito, E.R. Leukfeldt & T.V. Ruitenburg. 2019. *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: daders, verwevenheid en opsporing*. WODC.
- Linstone, H.A. & M. Turoff. 1975. *The Delphi Method Techniques and Applications*. Boston: Addison-Wesley Educational Publishers Inc.
- Menon Economics en DNV. 2022. *The Leading Maritime Cities of the World 2022*, 5. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
https://storage.rotterdammaritimecapital.com/storage/2022/01/14165233/Maritime_cities_2022_report_FINAL.pdf
- Ministerie van Defensie. 3-8-2021. 7 'Verdachten Aangehouden in Drugsonderzoek Schiphol.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2021/08/03/7-verdachten-aangehouden-in-drugsonderzoek-schiphol>
- Ministerie van Financiën. 2020. *Dutch Customs in 2020*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-24eb92d7-e6ab-4b56-8a9e-e2486bb8db37/pdf>
- Mungiu-Pippidi, A. 2006. 'Corruption: Diagnosis and Treatment' *Journal of democracy* 17(3), 86-99.
- Nationale Politie. 2021. Nieuwe Klap voor Georganiseerde Misdad. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.politie.nl/nieuws/2021/maart/9/nieuwe-klap-voor-georganiseerde-misdad.html>
- Nederland Maritiem Land. 7-6-2022. 'Hoe vul je duizenden vacatures in de Rotterdamse haven op: "We moeten het werk weer sexy maken".' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://maritiemland.nl/nieuws/hoe-vul-je-duizenden-vacatures-in-de-rotterdamse-haven-op-we-moeten-het-werk-weer-sexy-maken/#:~:text=Met%20achtduizend%20vacatures%20in%20de,meer%20medewerkers%20aan%20te%20trekken>

- Nelen, H. & E.W. Kolthoff. 2018. 'Ambtelijke en bestuurlijke corruptie in Nederland: waar staan we anno 2018?' *Tijdschrift voor Criminologie*, 60(4), 505-521. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
https://research.ou.nl/files/61852612/Ambtelijke_en_bestuurlijke_corruptie_in_Nederland_waar_staan_we_anno_2018.pdf
- NH Nieuws. 26-1-2023. 'Van pindakaas tot volgestouwde vrachtplaten: douane Schiphol vindt 7.500 kg drugs in 2022.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/313952/van-pindakaas-tot-volgestouwde-vrachtplaten-douane-schiphol-vindt-7500-kg-drugs-in-2022>
- Niet-ambtelijke corruptie: Wetboek van Strafrecht, art. 328ter. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0001854/2021-07-01/>
- NOS Nieuws. 29-9-2022. 'Schiphol schrappt duizenden vluchten tot maart 2023.' Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://nos.nl/artikel/2446462-schiphol-schrapt-duizenden-vluchten-tot-maart-2023>
- NOS Nieuws. 7-9-2022. 'Inspectie controleerde twaalf jaar niet op zwaar werk Schiphol.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://nos.nl/collectie/13911/artikel/2443603-inspectie-controleerde-twaalf-jaar-niet-op-zwaar-werk-schiphol>
- NOS Nieuws. 6-9-2022. 'Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://nos.nl/collectie/13911/artikel/2443508-arbonormen-bagagepersoneel-schiphol-jarenlang-overschreden-deel-heeft-gezondheidsklachten>
- NOS Nieuws. 3-2-2023. 'Mogelijk toch weer maximumaantal reizigers Schiphol door personeelstekort.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://nos.nl/artikel/2462391-mogelijk-toch-weer-maximumaantal-reizigers-schiphol-door-personeelstekort>
- NOS Nieuws. 17-2-2023. 'Nederland en België schakelen rederijen in tegen drugscriminaliteit.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://nos.nl/artikel/2464136-nederland-en-belgie-schakelen-rederijen-in-tegen-drugscriminaliteit>
- NRC. 13-3-2020. 'Corruptie in de Rotterdamse haven is een hardnekkig probleem.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/03/13/corruptie-in-de-haven-is-hardnekkig-probleem-a3993728>
- NRC. 25-4-2021. 'Hoofd Zeehavenpolitie over corruptie in Rotterdamse haven: "Het staat gewoon open".' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.nrc.nl/nieuws/2021/04/25/het-probleem-is-infiltratie-in-de-bovenwereld-a4041256>
- OECD. 2007. *Bribery in Public Procurement: Methods, Actors and Counter-Measures*, 14. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.oecd.org/daf/anti-bribery/anti-briberyconvention/briberyinpublicprocurementmethodsactorsandcounter-measures.htm>

- OECD. 2008. *Corruption: A Glossary of International Standards in Criminal Law*, 22. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.oecd.org/daf/anti-bribery/41194428.pdf>
- OECD. 2016. *Integrity in customs: Taking stock of good practices*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.oecd.org/corruption/ethics/G20-integrity-in-customs-taking-stock-of-good-practices.pdf>
- Omroep Brabant. 28-2-2017. 'Zorgen over doorvoer van drugs via Breda International Airport.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2436377/zorgen-over-doorvoer-van-drugs-via-breda-international-airport>
- Openbaar Ministerie België. z.d. Stroomplan. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.om-mp.be/nl/uw-om/parketten-procureur-konings/antwerpen/stroomplan>
- Openbaar Ministerie. 10-1-2023. 'HARC-team onderschept bijna 47000 kilo cocaïne in 2022.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.om.nl/onderwerpen/harc-team/nieuws/2023/01/10/harc-team-onderschept-bijna-47000-kilo-cocaine-in-2022>
- Openbaar Ministerie. z.d.-b. HARC Team. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.om.nl/onderwerpen/harc-team>
- Openbaar Ministerie. z.d.-a. Combiteam Havens. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.om.nl/onderwerpen/combiteam-havens>
- Port of Moerdijk (g.d.) *Samenvatting uitvoeringsplan Zeehavens Zeeland – West-Brabant*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofmoerdijk.nl/media/1994/samenvatting-uitvoeringsplan-veilige-en-integere-zeehavens.pdf>
- Port of Rotterdam. 2021. *Position paper Divisie Havenmeester Rotterdam over corruptie en criminaliteit in de Rotterdamse haven. 1 februari 2021*, 1. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=24ca91dc-732d-446b-942a-80d1ce95990d&title=Position%20paper%20HbR%20-%20DHMR%20t.b.v.%20hoorzitting%20Frondetafelgesprek%20over%20corruptie%20en%20criminaliteit%20in%20de%20Rotterdamse%20haven%20d.d.%201%20februari%202021.pdf>
- Port of Rotterdam. 15-7-2022. 'Disruptie ontleed.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/disruptie-ontleed>
- Port of Rotterdam. z.d.-a 'Intermodaal transport.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofrotterdam.com/nl/logistiek/verbindingen/intermodaal-transport>
- Port of Rotterdam. z.d.-b. 'Havenbeveiliging.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofrotterdam.com/nl/contact-havenmeester/havenbeveiliging>
- Port of Rotterdam. z.d.-c. 'Uitgifte van terreinen.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofrotterdam.com/nl/vestigingen/uitgifte-van-terreinen>

- Programma Weerbare Sierteelt. 2021. *Mainport in de tweede linie. Over sierteelt en ondermijning*. 3. Weerbare Sierteeltsector. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://bureaubeke.nl/wp-content/uploads/2021/04/Mainport-in-de-tweede-linie.pdf>
- Regionale Eenheid Noord-Holland. 2023. ‘Sterke Luchthaven – Programma Aanpak Ondermijning Schiphol (PAOS).’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://jp2023.nh-sv.nl/thema/ondermijning/orville/>
- RIEC (g.d). ‘Ondermijningsbeelden.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.riec.nl/maatregelen-en-documenten/ondermijningsbeeld--b-cba>
- Rijksoverheid (g.d). ‘Jaaroverzicht Douane 2021. Gelaagde handhaving.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://magazines.rijksoverheid.nl/douane/jaaroverzichtdouane/2022/01/gelaagde-handhaving>
- Roks, R., I. Bisschop & R. Staring. 2020. ‘Getting a foot in the door. Spaces of cocaine trafficking in the Port of Rotterdam’, 184. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://link.springer.com/article/10.1007/s12117-020-09394-8>
- Rotterdamse Haven. 2022. *Voortgangsrapport. Herijkte Havenvisie*, 19. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2022-08/voortgangsrapportage-herijkte-havenvisie-rotterdam-augustus-2022.pdf>
- RTL Nieuws. 11-6-2022. ‘Banenmarkt Schiphol: “Kan iedereen die hier is zo plaatsen”.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.rtlnieuws.nl/economie/life/artikel/5314512/banenmarkt-schiphol-krapte-arbeidsmarkt>
- Sampó, C., & V. Troncoso. 2023. ‘Cocaine trafficking from non-traditional ports: examining the cases of Argentina, Chile and Uruguay.’ *Trends in Organized Crime*, 26(3), 235-257.
- Schiphol Group. 2019. ‘Factsheet Bagage op Schiphol.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
https://assets.ctfassets.net/biom0eqyyi6b/1LFrmaEaaI2KgsW0G8IYgC/d906037df48c1bc0900507ad4d03ad9a/Bagage_op_Schiphol.pdf
- Schiphol Group. 2021. Annual Report 2021. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.schiphol.nl/en/download/b2b/1677075261/2eFwazvcfkxTRY0wL2KwXp.pdf>
- Schiphol Group. 2023. *Traffic review 2022*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.schiphol.nl/en/download/b2b/1681204509/01sROKX6dQFHMxNEWINb1S.pdf>
- Schiphol Group. 2023b. ‘1 juni: toegangsbeleid Schiphol-Oost aangescherpt.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.schiphol.nl/nl/werken-op-schiphol/pagina/toegangsbeleid-schiphol-oost-1-juni-aangescherpt/>
- Schiphol, Jobsrepublic & Recruitmentbuilders. 2023. ‘Candidate first-aanpak zorgt voor 850+ nieuwe beveiligers.’ Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.werf-en.nl/candidate-first-aanpak-zorgt-voor-850-nieuwe-beveiligers-inzending-schiphol-jobsrepublic-recruitment-builders/>

- Sergi, A. 2023. 'Cocaine and the port: Utopias of security, urban relations, and displacement of policing efforts in the port of Piraeus.' *European Journal of Criminology*, 14773708231182782.
- Sergi, A. 2022. 'Playing Pac-Man in Portville: Policing the dilution and fragmentation of drug importations through major seaports.' *European Journal of Criminology* 19(4), 687-688.
- Staring, R., L. Bisschop, C. Colman, J. Janssens & R. Roks. 2021. *De Scheldestad of Manhattan aan de Maas? Een vergelijkende analyse van de Antwerpse en Rotterdamse havens bij de in- en doorvoer van cocaine*, 156-157.
- Staring, R., L. Bisschop, R. Roks, E. Brein & H. van de Bunt. 2019. *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*, 137. Erasmus Universiteit Rotterdam. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
https://repub.eur.nl/pub/116670/Eindrapport-Drugscriminaliteit-in-de-Rotterdamse-haven_31052019_protect.pdf
- Sterke Luchthaven. 2020. 'Haarlemmer misbruikte Schipholpas voor drugsmokkel. Via de pannenkoekenmethode kwamen de drugs het land binnen.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.sterkeluchthaven.nl/nieuws/haarlemmer-misbruikte-schipholpas-voor-drugsmokkel-via-de-pannenkoekenmethode-kwamen-de-drugs-het-land-binnen-2>
- Sterke Luchthaven. 2021. 'Schiphol waarschuwt eigen personeel voor ondermijning.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.sterkeluchthaven.nl/nieuws/schiphol-waarschuwt-eigen-personeel-voor-ondermijning/>
- Sterke Luchthaven. z.d. 'Dik, wijkopper Schiphol-Oost: ik heb inmiddels een goed netwerk op het terrein.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.sterkeluchthaven.nl/nieuws/dik-wijkopper-schiphol-oost-ik-heb-inmiddels-een-goed-netwerk-op-het-terrein>
- Transparency International Nederland. 2017. Tot acht jaar cel voor corrupte douaniers op Schiphol. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.transparency.nl/nieuws/2017/07/cel-corrupte-douaniers-schiphol/>
- Transparency International Nederland. 28-1-2021. 'CPI 2020: Nederland staat stil in de strijd tegen corruptie.' Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.transparency.nl/nieuws/2021/01/cpi-2020-nederland-staat-stil-in-de-strijd-tegen-corruptie/>
- Transparency International Nederland. 2021-b. 'Wat is corruptie?'. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.transparency.nl/wat-wij-doen/over-corruptie/>
- Transparency International. 2020. Corruption Perceptions Index. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
<https://www.transparency.org/en/cpi/2020/index/nld>
- UNODC. 2001. *The Global Programme Against Corruption: Anti-Corruption Toolkit*. Geraadpleegd op 18 januari 2024:
https://www.unodc.org/documents/treaties/corruption/toolkit/toolkitv5_foreword.pdf

- UNODC. 2022. World Drug Report 2022. New York: United Nations. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/world-drug-report-2022.html>
- Van Ulzen. P. 2009. 'De culturele identiteit van de Nederlandse mainports: de haven van Rotterdam en Schiphol Airport.' *Mainport Holland voor onze toekomst*, 5-48, 16-17, 23. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Van Wijk, A., E. van der Torre, G. van Barneveld & J. Wolsink. 2020. *Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol*, 39, 70. Bureau Beke.
- Veen, H.C.J. van der & J. Ferwerda. 2016. Verkenning methoden en data National Risk Assessment Witwassen en Terrorismedinanciering. WODC. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/176/Cahier_2016-12_Volledige_tekst_tcm28-228038.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Veen, H.C.J. van der & L.F. Heuts. 2017. National Risk Assessment Witwassen. WODC. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://www.researchgate.net/publication/328048007_National_Risk_Assessment_Witwassen
- Veen, H.C.J. van der & L.F. Heuts. 2020b. National Risk Assessment Terrorismedinanciering 2019. WODC. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/249>
- Veen, H.C.J. van der, L.F. Heuts & E. Leertouwer. 2020a. National Risk Assessment Witwassen 2019. WODC. Geraadpleegd op 18 januari 2024: https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/249/Cahier_2020-11_Volledige_tekst_tcm28-453997.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Vermeulen. I., W. van der Leest & V. Dirksen. 2018. *De doorvoer van cocaïne via Nederland*.
- Wetboek van Strafvordering, art. 162. Geraadpleegd op 18 januari 2024: <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0001903&boek= Tweede&titeldeel=I&afdeling=Vierde&artikel=162&z=2021-07-01&g=2021-07-01>
- World Customs Organization. 2015. *Guide to Corruption Risk Mapping*. Geraadpleegd op 18 januari 2024: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/integrity/instruments-and-tools/risk_mapping_guide_june_2015.pdf?la=en
- World Economic Forum & Global Alliance for Trade Facilitation. 2016. The Global Enabling Trade Report. Geraadpleegd op 18 januari 2024: http://www.iberglobal.com/files/2016-2/WEF_GETR_2016_report.pdf
- Zimring, F.E. & D.T. Johnson. 2005. 'On the Comparative Study of corruption.' *British Journal of Criminology* 45(6), 793-809.

Bijlage A: FANO survey Schiphol

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
Passagiersstroom (bijv. werknemers van luchtvaartmaatschappijen)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van passagiers door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie door <u>chantage</u> van werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van passagiers door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van door de luchthaven heen.	...	...	...	...
Bagagestroom (bijv. medewerkers in de bagagekelders en bagagechauffeurs)	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van werknemers die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van passagiers door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.	...	...	...	...
Rechtshandavingsketen (bijv. douane, KMar, de Luchtvaartpolitie van de Landelijke Eenheid en Politie Haarlemmermeer)	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die direct betrokken zijn bij de verplaatsing van ruimbagage door de luchthaven heen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol.	...	...	...	...
Financiële stromen (bijv. medewerkers van verzekeraars die zorgen voor verzekering en waardebepaling van (beschadigde)	Corruptie <u>door chantage</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving op Schiphol.	...	...	...	...
Financiële stromen (bijv. medewerkers van verzekeraars die zorgen voor verzekering en waardebepaling van (beschadigde)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de luchthaven mogelijk maken.	...	...	...	...

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
cargo, vliegtuigen of andere infrastructuur)	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de luchthaven mogelijk maken.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de luchthaven mogelijk maken.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de luchthaven mogelijk maken.	...	...	...	...
Private bewaking en beveiligingsketen (bijv. zoals securitymanagers, die verantwoordelijk zijn voor beveiliging en bewaking op de luchthaven)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven op de luchthaven.	...	...	...	...
Horeca, catering, en detailhandel (bijv. zoals medewerkers van de winkels die zich op Schiphol hebben gevestigd)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die werkzaam zijn in de horeca, catering en/of detailhandel.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die werkzaam zijn in de horeca, catering en/of detailhandel.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die werkzaam zijn in de horeca, catering en/of detailhandel.	...	...	...	...
Schoonmaak en onderhoud vliegtuigen (bijv. vliegtuigtechnici en medewerkers van de schoonmaakteams van luchtvaartmaatschappijen)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van vliegtuigen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van vliegtuigen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van vliegtuigen.	...	...	...	...

Drugsgerelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
Schoonmaak en onderhoud luchthaven (bijv. zoals medewerkers van schoonmaakbedrijven en onderhoudsbedrijven)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij de schoonmaak en het onderhoud van de luchthaven.	...	...	...	...
Overige bedrijven <i>airside</i> (bijv. medewerkers van de hotels op de terminals)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>airside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>airside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>airside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>airside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
Overige bedrijven <i>landside</i> (bijv. medewerkers van bedrijven die zich op Schiphol-Centrum of Schiphol-Oost gevestigd hebben)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>landside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van werknemers van overige bedrijven die zich op het <i>landside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van werknemers van bedrijven die zich op het <i>landside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van werknemers van bedrijven die zich op het <i>landside</i> gebied van de luchthaven hebben gevestigd.	...	...	...	...
Vrachtstroom eerste linie (bijv. heftruckchauffeurs en andere loodsmedewerkers)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het op- en afbouwen van luchtvracht in de eerste linie loodsen, waarna de goederen het vliegtuig in gaan of vervoerd worden naar de tweede linie loodsen.	...	...	...	...

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
Vrachtstroom tweede linie (bijv. warehouse medewerkers)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij de opslag van luchtvracht in tweede linie <i>warehouses</i> voordat deze naar de eerste linie loodsen of de klant wordt vervoerd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij de opslag van luchtvracht in tweede linie <i>warehouses</i> voordat deze naar de eerste linie loodsen of de klant wordt vervoerd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij de opslag van luchtvracht in tweede linie <i>warehouses</i> voordat deze naar de eerste linie loodsen of de klant wordt vervoerd.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij de opslag van luchtvracht in tweede linie <i>warehouses</i> voordat deze naar de eerste linie loodsen of de klant wordt vervoerd.	...	...	...	...
Informatiesystemen(bijv. ICT support medewerkers)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de luchthaven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de luchthaven.	...	...	...	...
Aanvullende vraag: Zijn er corruptiedreigingen die hier niet zijn genoemd, maar waarmee u bekend bent of die u aannemelijk acht?					

Bijlage B: FANO survey Rotterdam

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
Maritiem transport (bijv. reders en scheepsbemanning van containerschepen)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van medewerkers van rederijen die betrokken zijn bij het vervoer van goederen over zee.	...	...	...	...
Kade (bijv. zoals personeel op sleepboten (Loodswezen) en roeiers (KRVE))	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het aanmeren van schepen.	...	...	...	...
Maritieme dienstverlening (bijv. medewerkers van schoonmaakdiensten, toeleveranciers en personen die scheeps- en containerreparaties verrichten)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij ondersteunende activiteiten in de haven.	...	...	...	...
Informatiesystemen (bijv. ICT support medewerkers)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de haven.	...	...	...	...

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, onderhouden of opereren van informatiesystemen ten behoeve van de haven.	...	...	...	...
Financiële stromen (bijv. de verzekeringsexperts die zorgen voor verzekering en waardebeoordeling van (beschadigde) verscheepte goederen, schepen of andere infrastructuur)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij het faciliteren van de financiële processen die bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk maken.	...	...	...	...
Private bewaking en beveiligingsketen (bijv. securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die voor beveiligings- en bewakingsbedrijven werken in de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van medewerkers van beveiligings- en bewakingsbedrijven in de haven, zoals securitymanagers en werknemers van bedrijven die ladingcontroles aanbieden.	...	...	...	...
Rechtshandvingsketen (bijv. de douane, KMar, het HARC team, de nationale politie en de zeehaven politie)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven, zoals de douane.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven.	...	...	...	...

Drugsgelateerde corruptie op Schiphol en in de Rotterdamse haven

Gebied	Corruptiedreiging	F	A	N	O
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van medewerkers van de publieke instanties die verantwoordelijk zijn voor toezicht, opsporing en handhaving in de haven.	...	...	...	...
Logistieke keten (bijv. stuwadoors, sjorders, medewerkers van containerdepots en medewerkers van op- en overslagbedrijven)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de terminals.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de terminals.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de terminals.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij de behandeling van goederen op de terminals.	...	...	...	...
Transportketen (bijv. zoals binnenvaartrederijen, expediteurs, groupeurs en overige transportbedrijven)	Corruptie <u>door financiële omkoping</u> van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door chantage</u> van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>door het gebruik van geweld</u> van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven.	...	...	...	...
	Corruptie <u>via sociale en/of romantische relaties</u> van personen die betrokken zijn bij de transportverbindingen van goederen met het achterland vanuit en naar de haven.	...	...	...	...

Bijlage C: Beleidsinstrumentarium Schiphol

Bijlage C en D bevatten een overzicht van het beschikbare beleidsinstrumentarium voor de luchthaven van Schiphol en de Rotterdamse haven. Dit overzicht is opgesteld naar aanleiding van bureauonderzoek, gesprekken met beleidsmedewerkers en de relevante expertmeetings. Er kan echter niet worden gesteld dat het uitputtend is, omdat niet alle maatregelen openbaar worden gedeeld. Bovendien zijn de dagelijkse taken van de vertegenwoordigde organisaties niet meegenomen in de onderstaande overzichten. Echter benadrukten de deelnemers zowel tijdens de bijeenkomst voor Schiphol als tijdens de bijeenkomst voor de Rotterdamse haven dat deze dagelijkse taken ook bijdragen aan het verminderen van de risico's op corruptie.

Samenwerking, internationaal/nationaal/regionaal

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Regionale samenwerking met RIEC en andere ondermijningsprojecten ²⁷²	Signalen en casuïstiek worden opgepakt door de RIEC-partners
Nationale samenwerking met andere mainports ²⁷³	Nationale samenwerking met overige grote mainports (bijv. raakvlakken tussen de supply chain van sierteelt en de luchthaven). Een mogelijke kans ligt in internationale samenwerking met andere projecten gericht op luchthavens.
Publiek-private samenwerking ²⁷⁴	Operationele afstemming en samenwerking in publiek-private werkgroepen.
Europees instrument wederzijdse erkenning van bevroingsbevelen en confiscatiebeslissingen (2017) ²⁷⁵	Dit Europese instrument maakt wederzijdse erkenning van bevroingsbevelen en confiscatiebeslissingen mogelijk om zo het probleem van internationale samenwerking op het gebied van crimineel vermogen in beslagname aan te pakken.
Asset Recovery Office (ARO); Camden Asset Recovery Inter-Agency Network (CARIN netwerk) ²⁷⁶	Europese lidstaten dienen op grond van Europese wetgeving de verplichting een zogenaamd <i>Asset Recovery Office</i> (ARO)

²⁷² PAOS (2022). *Plan van aanpak: De structurele aanpak van ondermijnende criminaliteit op luchthaven Schiphol op hoofdlijnen* (conceptversie).

²⁷³ PAOS (2022).

²⁷⁴ PAOS (2022).

²⁷⁵ Kamerstuk 29911, nr. 297 (2020). *Bestrijding georganiseerde criminaliteit*.

²⁷⁶ Kamerstuk 29911, nr. 297 (2020).

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
	te hebben ten behoeve van een efficiënte en effectieve samenwerking.
Versteviging internationale samenwerking	Het versterken van internationale samenwerking van overheidsdepartementen.
Integrale handhavingscontroles KMar met partners²⁷⁷	Het uitvoeren van integrale handhavingscontroles door de Koninklijke Marechaussee in samenwerking met partners om zo meer inzicht en beeld te verkrijgen in wat zich afspeelt en waar mogelijk (op basis van feiten/omstandigheden/informatie) onderzoeken te draaien.
Aanstelling programma-analist²⁷⁸	Aanstelling programma-analist (moederorganisatie RIEC Noord Holland)
Extra capaciteit ketenpartners²⁷⁹	Ketenpartners hebben vanuit landelijke lijnen aanvullende capaciteit aangevraagd.
Opsporing en vervolging corrupte Schiphol-pashouders²⁸⁰	Opsporing en vervolging van corrupte Schiphol-pashouders en (personen uit) criminele netwerken die misbruik maken van de infrastructuur en/of corrupte pashouders.
Ontwikkeling 'Dashboard Vreemde Bewegingen'²⁸¹	Analyseren van structureel oneigenlijk gebruik van Schipholpassen en inzicht krijgen in de pasbewegingen.
Hit and Run Cargo (HARC)-team²⁸²	Samenwerkingsverband tussen de KMar, FIOD en Douane om de in-, uit- en doorvoer van verdovende middelen via vrachtverkeer op de luchthaven een halt toe te roepen.
Nationale Samenwerking tegen Ondermijnende Criminaliteit (NSOC)²⁸³	Het NSOC (voorheen MIT) heeft als doelstelling het duurzaam verstoren van ondermijnende criminele bedrijfsprocessen in binnen- en buitenland, door het structureel opsporen en ontmantelen van criminele netwerken, het aanpakken van sleutelfiguren, het in beslag nemen van crimineel vermogen en het opwerpen van barrières voor crimineel handelen en voor het verkrijgen van crimineel geld. Voorbeelden zijn de Fieldlabs op Schiphol. De operationele slagkracht en capaciteit om misdadigers op te pakken en hun netwerken met handlangers op te rollen zit bij de diensten zelf. De capaciteit bij de Rijksrecherche en vervolgingscapaciteit bij

²⁷⁷ Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

²⁷⁸ PAOS (2022).

²⁷⁹ PAOS (2022).

²⁸⁰ PAOS (2022).

²⁸¹ PAOS (2022).

²⁸² Kamerstukken II 2020/21, 31 934, nr. 41.

²⁸³ Kamerstuk 29911, nr. 281. Tweede Kamer (2020c). Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit.

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
	het OM voor rechercheonderzoeken wordt uitgebreid met aanvullende fte.

Sancties

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Sancties Schipholpas²⁸⁴	Bevoegdheid van Schipholgroep om de Schipholpas tijdelijk of definitief in te nemen waardoor pashouders de toegang tot beschermd luchthavengebied kan wordt ontzegd.
Sancties binnen bedrijven²⁸⁵	Sancties opgelegd door private organisaties die op Schiphol opereren aan hun werknemers.

²⁸⁴ PAOS (2022).

²⁸⁵ PAOS (2022).

Afpakken crimineel vermogen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Integraal Afpakken ²⁸⁶	Integraal Afpakken is tevens een van de benoemde strategische speerpunten voor de Regionale Informatie en Expertise Centra (RIEC's), waarin onder meer het OM, de Belastingdienst en de politie samenwerken. Ook in het kader van de informatiebox crimineel en onverklaarbaar vermogen (iCOV) wordt door bestuurlijke en strafrechtelijke partners samengewerkt. Er is tevens gewerkt aan de lokale versterkingsbeweging integraal afpakken.
Afroomboete (2016) ²⁸⁷	De afroomboete is een laagdrempelige mogelijkheid om crimineel verkregen voordeel af te pakken.
Versterkingsprogramma aanpak financieel-economische criminaliteit (2008); Ketenprogramma afpakken (2011) ²⁸⁸	De afgelopen jaren is bij de betrokken diensten in de strafrechtketen geïnvesteerd in capaciteit en deskundigheid gericht op afpakken. Specifiek het Versterkingsprogramma aanpak financieel-economische criminaliteit (2008), en het Ketenprogramma afpakken (2011). In deze investeringsprogramma's was een belangrijke focus het zo vroeg mogelijk in een opsporingsonderzoek leggen van (conservatoir) beslag. Dit om te voorkomen dat crimineel vermogen in het zicht van een strafrechtelijke vervolging wordt weggesluisd en dat het Centraal Justitieel Incassobureau te maken krijgt met oninbare vorderingen.
Project voor de vormgeving en invoering van het 'vermogensdossier' en strafrechtelijke curatele (2020) ²⁸⁹	Met het vermogensdossier wordt beoogd om in zaken waarin kan worden afgepakt steeds actueel in beeld te brengen welk vermogen een verdachte heeft. Op die manier wordt duidelijk waarop en wanneer beslag kan worden gelegd, met als doel een niet geïnde ontnemingsvordering direct te kunnen innen als een veroordeelde weer vermogen opbouwt.
Non-conviction-based confiscation (NCBC) ²⁹⁰	De zogenoemde <i>non-conviction based confiscation</i> (NCBC) betreft de confiscatie van vermogensbestanddelen zonder voorafgaande veroordeling van een persoon voor het beramen of plegen van een strafbaar feit. Een dergelijke regeling kan een oplossing bieden voor het afpakken van crimineel vermogen in gevallen waarin de verdachte is overleden of de verdachte die het criminele vermogen heeft 'opgebouwd' onbekend blijft.
Samenwerkingsverband Liquide Middelen (SVLM) tussen KMar en FIOD ²⁹¹	Liquide Middelen (SVLM) is een samenwerkingsverband tussen FIOD, OM en KMar dat beoogt crimineel vermogen af te pakken.

²⁸⁶ Kamerstuk 29911, nr. 174 (2017). *Bestrijding georganiseerde criminaliteit*.

²⁸⁷ Kamerstuk 17050, nr. 533 (2016). *Misbruik en oneigenlijk gebruik op het gebied van belastingen, sociale zekerheid en subsidies*.

²⁸⁸ Kamerstuk 29911, nr. 174 (2017). *Bestrijding georganiseerde criminaliteit*.

²⁸⁹ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c). *Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit*.

²⁹⁰ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c).

²⁹¹ Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

Kennis en analyse

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Breed (extern) onderzoek zoals 'Ondermijningsbeeld Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol' door Bureau Beke²⁹²	Het ondermijningsbeeld bevat de resultaten van een onderzoek naar ondermijnende activiteiten op het luchthaventerrein Schiphol en doet aanbevelingen voor de aanpak van deze activiteiten. Het onderzoek is een leidraad geweest bij de prioritering van verschillende branches in de ondermijningsaanpak. Een ander voorbeeld van een dergelijk onderzoek is het 'ondermijningsbeeld Bloemenveiling-Schiphol'.
Bedrijvenscan Schiphol-Oost²⁹³	Een apart initiatief gericht op het doorlichten van bedrijven die op Schiphol-Oost opereren
Risicoanalyses kwetsbare branches²⁹⁴	In kaart brengen van risicofactoren in kwetsbare branches
Onderzoek met branchemethodiek²⁹⁵	Het onderzoeken van verschillende branches via een vastgestelde branchemethodiek (globaal: verkenning, werkbezoek en interviews, onderzoek en analyse, aanbevelingen, bedrijfsbezoeken, publiek-privaat in gesprek).
Kenniscentrum en LIEC-fenomeentafels²⁹⁶	Er wordt een landelijk strategisch kenniscentrum opgezet en wordt het LIEC uitgebreid met landelijke fenomeentafels.
Programma Anti-Ondermijning en kennisagenda²⁹⁷	Het Programma Anti-Ondermijning werkt met betrokken partners aan een ondermijningsaanpak. De kennisagenda heeft drie functies: 1) Systematische analyse van bestaande wetenschappelijke en operationele inzichten, waarbij bundeling en vertaling naar actuele vraagstukken plaatsvindt; 2) Nieuw empirisch onderzoek ter beantwoording van openliggende kennisvragen (zoals dit onderzoek uitgevoerd door RAND Europe); en Monitoring van kwantitatieve gegevens, zoals drugsgebruik, -productie, -smokkel en -prijzen en cijfers ten aanzien van opsporing, vervolging en afpakken.

²⁹² PAOS (2022).

²⁹³ PAOS (2022).

²⁹⁴ PAOS (2022).

²⁹⁵ PAOS (2022).

²⁹⁶ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c). *Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit.*

²⁹⁷ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c).

Technologische hulpmiddelen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Applicatie camera's (GMI) ²⁹⁸	GMI ('gemeenschappelijke meldkamerinfrastructuur') is een bestaande camera-infrastructuur op de luchthaven waarin meerdere ketenpartners toegang hebben.
'Slimme camera's' ²⁹⁹	Mogelijkheid inzet van 'slimme camera's' waarbij via een innovatieve applicatie mogelijke afwijkingen of verdachte bewegingen kunnen worden geconstateerd.
Ontwikkeling Dashboard vreemde bewegingen ³⁰⁰	Er is sinds vorig jaar in het Dashboard Vreemde Bewegingen geïnvesteerd. Technologische randvoorwaarden zijn gemaakt. Maar nu moet men het systeem nog trainen, bepalen wat als 'vreemd' getypeerd wordt, onder andere door de data te koppelen aan de bewegingen van Schipholpassen.
Innovatie handhavingsaanpak d.m.v. een programmatische aanpak 2021-2025 ³⁰¹	Het gebruik van meer (externe) data en moderne technologie. Zo kan bijvoorbeeld met behulp van algoritmen een zelflerend systeem opgezet worden waarmee risicovolle aangiften automatisch kunnen worden gedetecteerd (autodetectie data).
ANPR-camera's ³⁰²	ANPR-camera's kunnen middels automatische kentekenplaatherkenning kentekens uitlezen op voertuigen voor de rechtshandhaving.

²⁹⁸ PAOS (2022).

²⁹⁹ PAOS (2022).

³⁰⁰ PAOS (2022).

³⁰¹ Kamerstuk 31934, nr. 48 (2021). *Opvolging toezegging notaoverleg Douane inzake Douane-formatie.*

³⁰² Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

Beveiliging van terreinen/ruimtes

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Toegangsbeheersystemen³⁰³</p>	<p>(Verbeterde) toegangsbeheersystemen beveiligd terrein; van verschillende - hangaars en doorgangen op Schiphol-Oost.</p>
<p>Programma Sterke Luchthaven³⁰⁴</p>	<p>Doel is het weerbaarder maken van de luchthaven tegen ondermijnende criminaliteit, o.a. door het verbeteren van de beveiliging, voorlichting aan medewerkers, en het creëren van bewustwording om corruptie te voorkomen. Samenwerkingsverband Belastingdienst, Douane, FIOD, gemeente Haarlemmermeer, Koninklijke Marechaussee, Openbaar Ministerie, Politie, RIEC Noord-Holland, KLM en Schiphol Group.</p>

³⁰³ PAOS (2022).

³⁰⁴ Website Sterke Luchthaven: <https://www.sterkeluchthaven.nl/>

Opwerpen van barrières gelegenheidsstructuren

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Toegangsbeheer van bepaalde hangars ³⁰⁵	Toegangsbeheerssysteem voor bepaalde hangars. Ander bezoekersbeleid.
Toegangsbeheer binnen bedrijven (bijv. zwembadlockersysteem en voertuigregistratie) ³⁰⁶	Het opwerpen van barrières binnen bedrijven, zoals het gebruik van een zwembadlockersysteem of een voertuigregistratiesysteem.
Integrale controles ³⁰⁷	Dit is een repressieve maatregel. Af en toe een grotere controle dan de dagelijkse controle op het gehele Schipholterrein. Daarbij wordt vanuit het programma ook de preventieve component meegenomen door in te zetten op voorlichting en het verbeteren van 'awareness'.

³⁰⁵ PAOS (2022).

³⁰⁶ PAOS (2022).

³⁰⁷ PAOS (2022).

Integriteit werknemers

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Vier-ogen principe planningsactiviteiten ³⁰⁸	Vier-ogen principe bij verschillende taken, zoals bijvoorbeeld planningsactiviteiten.
Website en e-learning ³⁰⁹	Informatieverschaffing over integriteit, bijv. via platform www.sterkeluchthaven.nl & www.sterkeluchthaven.nl/elearning
Communicatie-inzet ³¹⁰	Communicatiecampagne 'Geef criminelen geen kans'; Communicatie inzet doorlopend (zoals informatiebijeenkomsten voor luchthavenpersoneel over ondermijning); 'Meld Misdaad Anoniem'-campagne; Inkoop sociale media en persberichten.
De wijkopperwachtmeester / wijk Douanier ³¹¹	Een vast aanspreekpunt binnen de luchthavengemeenschap. Dit bevordert een vertrouwensband en draagt bij aan preventie en opbouw informatiebeeld.

Training en opleiding

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Awareness-training ondermijning ³¹²	Training op jaarbasis voor ongeveer 1.000 pashouders
Opleiden en aanwijzen van Point of Contact Ondermijning (POCO's) ³¹³	Het netwerk van POCO's bevordert kennisuitwisseling en verhoogd de kennis van het fenomeen ondermijning bij organisaties en bedrijven.
Ontwikkelen VR-training ³¹⁴	Training met een VR-element
Ontwikkelen specifiek en op maat gemaakt lespakket ³¹⁵	Een lespakket met o.a. filmmateriaal dat zich richt op preventie voor studenten die stage lopen en uiteindelijk op de luchthaven komen te werken (crew, security, catering, etc.)

³⁰⁸ PAOS (2022).

³⁰⁹ PAOS (2022).

³¹⁰ PAOS (2022).

³¹¹ Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

³¹² Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

³¹³ Communicatie over e-mail met één van de deelnemers na afloop van de vierde expertmeeting. Dit instrument is niet meegenomen in de consultatieactiviteiten.

³¹⁴ PAOS (2022).

³¹⁵ PAOS (2022).

Bestuurlijke maatregelen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
VGB verplicht ³¹⁶	VGB verplicht (gekoppeld aan Schipholpas).
Rol burgemeester ³¹⁷	De burgemeester heeft soms het recht tot het sluiten van een pand.
Wijziging wet Bibob ³¹⁸	De wet Bibob is een belangrijk instrument in de aanpak van ondermijning, omdat ermee voorkómen kan worden dat de overheid criminele activiteiten onbewust faciliteert. De voornaamste wijzigingen die daarin worden voorgesteld betreffen een uitbreiding van het toepassingsbereik van de wet en een uitbreiding en versterking van de eigen onderzoeksmogelijkheden van bestuursorganen; dat laatste element brengt tevens een wijziging met zich van (in ieder geval) het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens. Op Schiphol wordt alleen gebruik gemaakt van de Bibob bij het openbaar bedrijventerrein. Schiphol Group is eigenaar van beveiligd bedrijventerrein, dus de Bibob wordt hier over het algemeen niet toegepast.
Screening/wet VOG-politiegegevens ³¹⁹	De wet VOG-politiegegevens zorgt dat voor bepaalde functies binnen het veiligheidsdomein die een hoge mate van integriteit vereisen, de VOG niet alleen kan worden geweigerd op basis van justitiële documentatie, maar ook kan worden geweigerd op basis van politiegegevens.
Directoraat-generaal Georganiseerde en Ondermijnende Criminaliteit	In 2020 is het Directoraat-generaal Georganiseerde en Ondermijnende Criminaliteit (DGO) van het Ministerie van Justitie en Veiligheid opgericht, conform de wens van de Tweede Kamer. Samen met de relevante ketenpartners beoogt dit DG de aanpak van georganiseerde, ondermijnende criminaliteit op te voeren. ³²⁰

³¹⁶ PAOS (2022).

³¹⁷ PAOS (2022).

³¹⁸ Kamerstuk 29911, nr. 212 (2018). *Versterking aanpak ondermijning: actuele stand van zaken*.

³¹⁹ Kamerstuk 29911, nr. 212 (2018).

³²⁰ Rijksoverheid (2020). Directoraat-Generaal Georganiseerde en Ondermijnende Criminaliteit (DGO).

Maatregelen voor klokkenluiders

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Anonieme meldpunten ³²¹	Verwijzen naar/onder de aandacht brengen van bestaande anonieme meldpunten (bijv. Team Criminele Inlichtingen, Meld Misdaad Anoniem, Interne meldroutes binnen de eigen organisaties); Lancering Meld Misdaad Anoniem-campagne in februari.
'Spoorboekje' bescherming melders	'Spoorboekje' verschillende mogelijkheden van bescherming voor melders (voor en na melding)

³²¹ PAOS (2022).

Wetgeving

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Nederlandse wetgeving</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>Verkenning ondermijningsvergunning: Verkenning door Pels Rijcken naar een mogelijke organisatie/aanpassingsmogelijkheden in de wetgeving m.b.t. ondermijningsvergunning voor regulier bedrijventerrein.</p> <p>Versterking informatie-uitwisseling tussen Douane en opsporing (Politiediensten, 2016): Er wordt op dit moment nog gewerkt aan een Kaderwet voor gegevensuitwisseling in samenwerkingsverbanden. Het wetsvoorstel beoogt belemmeringen weg te nemen voor gegevensuitwisseling in het kader van de samenwerking bij onder meer de aanpak van ondermijnende criminaliteit. De wetgeving is aangenomen door de Tweede Kamer en ligt nu bij de Eerste Kamer.</p> <p>Wetgeving informatie-uitwisseling met publiek-private partijen: Er wordt op het moment gekeken naar wetgeving rond informatiedeling over Schipholphashouders (tussen Schiphol Group/Kmar/Gemeente).</p> <p>Ondermijningswetgeving (2018): Bestaat uit meerdere (lopende en nieuwe) wetsvoorstellen, die gemeen hebben dat zij geheel of mede tot doel hebben de aanpak van ondermijning te versterken. Door middel van deze wetgeving zijn ook de onderzoeks- en screeningsbevoegdheden van bestuursorganen uitgebreid, wat een belemmering kan vormen voor corrupte actoren.³²²</p>
<p>Europese wetgeving</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>EU-luchtvaartregelgeving (EU-verordeningen (EG) 300/2008) deelt luchthavens op in de verplichte indeling: landzijde, luchtzijde, om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Verder stelt het voor alle EU-lidstaten gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden, stelt specifieke eisen aan de indeling van een luchthaven, o.a. d.m.v. eisen aan de toegangscontrole (VGB).</p> <p>Raad van Europa – Verdrag inzake de strafrechtelijke bestrijding van corruptie (Criminal Law Convention on Corruption): Dit verdrag verplicht ondertekenaars, waaronder Nederland, om actieve en passieve omkoping van nationale overheidsfunctionarissen strafbaar te stellen. Landen die het verdrag hebben ondertekend beloven ook omkoping strafbaar te stellen van private actoren en ambtenaren van internationale organisaties, alsmede ongeoorloofde beïnvloeding, witwassen, en het verhullen van de bovenstaande delicten. De Group of States against Corruption (GRECO) houdt toezicht op de implementatie.³²³</p> <p>Convention on the Protection of the European Communities' Financial Interests (1995): Deze overeenkomst beoogt de strafrechtelijke bescherming</p>

³²² Kamerstuk 29911, nr. 212 (2018). *Versterking aanpak ondermijning: actuele stand van zaken.*

³²³ OECD. *Anti-Corruption Ethics and Compliance Handbook for Business*. Section A. The International Legal Framework for Combating Corruption; Rijksoverheid. *Verdrag inzake de strafrechtelijke bestrijding van corruptie*. Straatsburg, 27-01-1999.

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
	<p>van de financiële belangen van de EU en haar belastingbetalers. Het verdrag en de bijbehorende protocollen geven een geharmoniseerde juridische definitie van fraude (maakt onderscheid tussen fraude met uitgaven en met inkomsten) en verplichten de ondertekenaars ervan strafrechtelijke sancties voor fraude vast te stellen.³²⁴</p> <p>Convention against Corruption Involving European Officials or Officials of Member States of the European Union (1997): De overeenkomst moet ervoor zorgen dat elk EU-land de nodige maatregelen neemt om corruptie waarbij ambtenaren betrokken zijn, strafbaar te stellen en is bedoeld om corruptie waarbij Europese ambtenaren of nationale ambtenaren van EU-landen betrokken zijn, te bestrijden en de justitiële samenwerking tussen de EU-landen op dit gebied te versterken.³²⁵</p>
<p>Overige wetgeving</p> <p>internationale</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>United Nations Convention against Corruption (UNCAC) (2005): Dit verdrag is het enige juridisch bindende universele instrument voor corruptiebestrijding. Het verdrag bestrijkt vijf hoofdgebieden: preventieve maatregelen, strafbaarstelling en wetshandhaving, internationale samenwerking, ontneming van vermogensbestanddelen, en technische bijstand en informatie-uitwisseling. Het verdrag bestrijkt veel verschillende vormen van corruptie, zoals omkoping, handel in invloed, misbruik van functies en diverse vormen van corruptie in de particuliere sector.</p> <p>OESO—Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions (Anti-Bribery Convention/Anti-Corruptieverdrag sinds 2001 van kracht in NL); 2021 Anti-Bribery Recommendation: In dit verdrag zijn wettelijk bindende normen vastgesteld om omkoping van buitenlandse overheidsfunctionarissen bij internationale zakelijke transacties strafbaar te stellen. Nederland heeft het verdrag in 2001 geratificeerd, in welk jaar tevens de corruptiebepalingen in het Wetboek van Strafrecht zijn aangepast om de reikwijdte te verbreden naar buitenlandse en internationale ambtenaren.</p> <p>OESO—Guidelines for Multinational Enterprises, hoofdstuk 7: Bestrijding van corruptie, omkopingsverzoeken, en afpersing: De OESO-Richtlijn over corruptie is de enige Richtlijn die niet vrijwillig is. Corruptie is namelijk strafbaar voor de Nederlandse wet, ook als de corrupte handelingen in het buitenland plaatsvinden. Zo hebben Nederlandse ambtenaren een meldplicht om corrupte handelingen bij het Openbaar Ministerie aan te geven.³²⁶</p>

³²⁴ EU. 'Convention on the Protection of the European Communities' Financial Interests'; EU. 'Summary of the Convention on the protection of the European Communities' financial interests.'

³²⁵ EU. 'Convention against Corruption Involving European Officials or Officials of Member States of the European Union.'; EU. 'Summary of the Convention against corruption involving public officials.'

³²⁶ Ministerie van Buitenlandse Zaken. *OESO richtlijnen*. Hoofdstuk 7: Bestrijding van corruptie, omkopingsverzoeken en afpersing.

Bijlage D: Beleidsinstrumentarium haven Rotterdam

Samenwerking, internationaal/nationaal/regionaal

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Formele samenwerking tussen de havens van Hamburg, Rotterdam en Antwerpen en de betrokken overheidsdiensten³²⁷</p>	<p>Een samenwerkingsverband tussen de havens van Hamburg, Rotterdam en Antwerpen gericht op het uitwisselen van informatie op het gebied van de aanpak van grootschalige cocaïnesmokkel. Zo wordt er tweejaarlijks een gezamenlijk havencongres georganiseerd.</p>
<p>Information Sharing Center Port Safety & Security (ISC)³²⁸</p>	<p>Het Information Sharing Center Port Safety & Security (ISC) is een samenwerkingsverband op operationeel niveau waarin security-managers van de Rotterdamse containerterminals informatie uitwisselen met opsporingsspecialisten van verschillende overheidsorganisaties, waaronder de politie en douane. Het samenwerkingsverband beoogt het informatieverkeer tussen publieke en private actoren te bevorderen.</p>
<p>Programma Integere Haven³²⁹</p>	<p>Onder regie van de Rotterdamse veiligheidsdriehoek, de burgemeester, het OM en de politie, aangevuld met Douane. Doel is het weerbaarder maken van de Rotterdamse haven tegen ondermijnende criminaliteit. Verbeteren van beveiliging haventerreinen, voorlichting aan medewerkers, het creëren van bewustwording om corruptie te voorkomen. Een element van het programma is de campagne 'Rotterdamse haven, veilige haven', die in het voorjaar van 2016 van start is gegaan die voorlichting en bewustzijn onder havenmedewerkers ambieert en een 'kliklijn' opende.</p>
<p>Haventafel³³⁰</p>	<p>Een halfjaarlijkse bijeenkomst voor het uitwisselen van informatie, onder andere in het kader van de aanpak ondermijning, waarbij de politie, douane, OM, FIOD, Havenbedrijf Rotterdam, Havenmeester, Deltalinqs en de burgemeester aanwezig zijn.</p>

³²⁷ Kamerstuk 24 077, nr. 504 (2022). *Plan van aanpak drugsmokkel via mainports.*

³²⁸ Staring et al. (2019).

³²⁹ Kamerstuk 24 077, nr. 504 (2022). *Plan van aanpak drugsmokkel via mainports.*

³³⁰ Staring et al. (2019).

Opsporing en monitoring

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Extra capaciteit landelijke diensten³³¹	De ondermijningsgelden worden gebruikt om extra inzet te bekostigen vanuit de Douane, KMar, FIOD en Belastingdienst voor de aanpak van drugsmokkel op logistieke knooppunten. Hierdoor is er binnen deze diensten aanvullende capaciteit en kunnen er extra maatregelen worden genomen. De Douane investeert bijvoorbeeld in het compartimenteren van containers in Rotterdam. Dat houdt in dat containers die geselecteerd zijn voor Douanecontrole direct vanaf het schip op een bewaakt terrein worden geplaatst, zodat er geen drugs uit de containers kunnen worden gehaald in de periode tussen het lossen en het controleren van containers.
Hit and Run Cargo (HARC)-team³³²	Samenwerkingsverband tussen de Zeehavenpolitie, het OM, de FIOD en de Douane om de in-, uit- en doorvoer van verdovende middelen een halt toe te roepen.
Combiteam Havens (CTH)	Samenwerkingsverband Zeehavenpolitie, FIOD en de Rijksrecherche. Specifiek gericht op corruptiebestrijding in de haven (zowel preventief als achteraf).
Regionaal Financieel Team (RFT).	Doet diepgaand onderzoek naar ondermijning in de haven. Zeehavenpolitie en FIOD.
Team Bijzondere Bijstand Douane³³³	Het TBB van de douane verzorgt de operationele ondersteuning voor het HARC-team. Zij houden zich bezig met de opsporing van drugs en uithalers op het haventerrein. Het team is in 2023 uitgebreid van 30 naar 38 personen.
Nationale Samenwerking tegen Ondermijnende Criminaliteit (NSOC)³³⁴	Het NSOC (voorheen MIT) heeft als doelstelling het duurzaam verstoren van ondermijnende criminele bedrijfsprocessen in binnen- en buitenland, door het structureel opsporen en ontmantelen van criminele netwerken, het aanpakken van sleutelfiguren, het in beslag nemen van crimineel vermogen en het opwerpen van barrières voor crimineel handelen en voor het verkrijgen van crimineel geld.

³³¹ Kamerstuk 24 077, nr. 504 (2022). *Plan van aanpak drugsmokkel via mainports.*

³³² Openbaar Ministerie (g.d.). HARC-team.

³³³ Openbaar Ministerie. 5-4-2023. 'Douane vindt 78 kilo in bananencontainer.'

³³⁴ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c). *Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit.*

Sancties

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Sancties binnen bedrijven	Sancties opgelegd door private organisaties die in de Rotterdamse haven opereren aan hun werknemers.

Afpakken crimineel vermogen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Integraal Afpakken³³⁵</p>	<p>Integraal Afpakken is een van de strategische speerpunten voor de Regionale Informatie en Expertise Centra (RIEC's), waarin onder meer het OM, de Belastingdienst en de politie samenwerken. Ook in het kader van de informatiebox crimineel en onverklaarbaar vermogen (iCOV) wordt door bestuurlijke en strafrechtelijke partners samengewerkt. Er is tevens gewerkt aan de lokale versterkingsbeweging integraal afpakken.</p>
<p>Afroomboete (2016)³³⁶</p>	<p>De afroomboete is een laagdrempelige mogelijkheid om crimineel verkregen voordeel af te pakken.</p>
<p>Versterkingsprogramma aanpak financieel-economische criminaliteit (2008); Ketenprogramma afpakken (2011)³³⁷</p>	<p>De afgelopen jaren is bij de betrokken diensten in de strafrechtketen geïnvesteerd in capaciteit en deskundigheid gericht op afpakken. Specifiek het Versterkingsprogramma aanpak financieel-economische criminaliteit (2008), en het Ketenprogramma afpakken (2011). In deze investeringsprogramma's was een belangrijke focus het zo vroeg mogelijk in een opsporingsonderzoek leggen van (conservatoir) beslag. Dit om te voorkomen dat crimineel vermogen in het zicht van een strafrechtelijke vervolging wordt weggesluisd en dat het Centraal Justitieel Incassobureau te maken krijgt met oninbare vorderingen.</p>
<p>Project voor de vormgeving en invoering van het 'vermogensdossier' en strafrechtelijke curatele (2020)³³⁸</p>	<p>Met het vermogensdossier wordt beoogd om in zaken waarin kan worden afgepakt steeds actueel in beeld te brengen welk vermogen een verdachte heeft. Op die manier wordt duidelijk waarop en wanneer beslag kan worden gelegd, met als doel een niet geïnde ontnemingsvordering direct te kunnen innen als een veroordeelde weer vermogen opbouwt.</p>

³³⁵ Kamerstuk 29911, nr. 174 (2017). *Bestrijding georganiseerde criminaliteit.*

³³⁶ Kamerstuk 17050, nr. 533 (2016). *Misbruik en oneigenlijk gebruik op het gebied van belastingen, sociale zekerheid en subsidies.*

³³⁷ Kamerstuk 29911, nr. 174 (2017). *Bestrijding georganiseerde criminaliteit*

³³⁸ Kamerstuk 29911, nr. 281 (2020c). *Uitwerking breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit.*

Kennisdeling en innovatie

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC)³³⁹</p>	<p>Het programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC) is gericht op het waakzaam maken van chauffeurs, ondernemers en andere spelers in de transportsector tegen criminele inmenging. Het programma is een samenwerking verband tussen onder meer de douane, de politie, het Openbaar Ministerie, de Koninklijke Marechaussee, en ondernemers in de sector.</p>
<p>Het Port Community Systeem (PCS) van Portbase³⁴⁰</p>	<p>Het Port Community Systeem (PCS) is het digitale platform dat de systemen van verschillende actoren binnen de logistieke keten verbindt. Dit maakt de planning van organisaties transparanter en gegevensdeling makkelijker.</p>

³³⁹ Douane (g.d.). Samenwerkingsverbanden.

³⁴⁰ Havenbedrijf Rotterdam (g.d.). Port Community Systeem.

Technologische hulpmiddelen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Slimme camera's ('virtueel hek')³⁴¹</p>	<p>Als uitbreiding op het huidige cameranetwerk zijn er 262 slimme camera's op het haventerrein geplaatst, waarmee mogelijke afwijkingen of verdachte bewegingen kunnen worden geconstateerd. In 2023 zal dit 'virtuele hek' uitgebreid worden met 76 camera's en wordt het netwerk uitgerust met aanvullende software en (bewegings)sensoren. Tevens kunnen op termijn drones aan het cameranetwerk gekoppeld worden.</p>
<p>Pilot-tool containers (Secure Container Release)³⁴²</p>	<p>In 2020 heeft er een pilot programma rond de toepassing 'Secure Container Release' plaatsgevonden. Dit systeem stuurt een digitaal signaal wanneer een chauffeur die een container komt ophalen een geldige autorisatie heeft van een rederij en is aanzienlijk minder fraudegevoelig dan het huidige systeem dat gebruik maakt van pincodes.</p>
<p>Digitaal zegel containers (Smart seals)³⁴³</p>	<p>Op termijn gaan de vijf grootste rederijen containers voorzien van een digitaal zegel, ook wel bekend als 'smart seals'. Wanneer een smart seal op een container wordt geplaatst, begint het met het verzenden van track- en tracegegevens naar een clouddashboard. Als de verzegeling onderweg wordt verbroken, wordt er direct een melding verstuurd.</p>

³⁴¹ Rijksoverheid (2023). Rapportage aanpak georganiseerde, ondermijnende criminaliteit.

³⁴² Rijksoverheid (2023).

³⁴³ NOS. 17-2-2023. 'Nederland en België schakelen rederijen in tegen drugscriminaliteit.'

Toegangseisen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Betere screening³⁴⁴</p>	<p>In het kader van Project Gatekeeper wordt gewerkt aan screening voor havenpersoneel. Justis werkt daarvoor aan een speciale Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG), gericht op de haven. Met de AIVD wordt bekeken of er voor hoogrisico-functies een zwaardere screening kan worden ingeregeld.</p>
<p>Biometrische toegangspassen³⁴⁵</p>	<p>Toegangspassen met biometrische verificatie zorgen ervoor dat een werknemer niet zomaar zijn of haar pas aan een andere persoon uit kan lenen. Voorbeelden van biometrische toegangspassen die op dit moment gebruikt worden in de haven zijn de PortKey, het Digital Safety Passport en de Cargocard.</p>

³⁴⁴ Rijksoverheid (2023).

³⁴⁵ Staring et al. (2019).

Opwerpen van overige barrières gelegenheidsstructuren

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Strengere beveiligingseisen³⁴⁶	Havenbedrijf Rotterdam stelt sinds 2022 strengere beveiligingseisen aan bedrijven met een hoger risicoprofiel bij nieuwe uitgaven van erfpacht of projecten.
Funciescheiding³⁴⁷	Het onderzoek van Staring et al. alsmede de opsporingsonderzoeken Aftaaien en Neten hebben aangetoond dat een havenmedewerker vaak toegang hebben tot informatie die niet essentieel is voor hun functie. Daardoor zijn er meer personen die waardevolle informatie met criminele actoren kunnen delen en dus mogelijk benaderd worden om gecorrumpeerd te worden. Om dit tegen te gaan kunnen private en publieke instanties wat betreft toegang tot informatie onderscheid maken tussen functies. Dit gebeurt momenteel bijvoorbeeld al bij de douane.
Het loggen van handelingen³⁴⁸	Door bij te houden welke werknemer op welke locatie en op welk tijdstip een handeling heeft verricht kunnen zowel publieke als private organisaties afwijkend gedrag makkelijker en effectiever traceren. Dit kan het corrumpen van deze werknemers minder aantrekkelijk maken voor criminelen.

Training en opleiding

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Weerbaarheidstraining³⁴⁹	Training van havenmedewerkers in een speciaal daarvoor ingerichte container.
Voorlichten politie op het Scheepvaart en Transport College (STC)³⁵⁰	De politie heeft voorlichting gegeven op het Scheepvaart en Transport College (STC) om toekomstige havenmedewerkers bewust te maken van de risico's van het werken in de haven.
Inzet lesprogramma's met een VR-element (Project COCO)³⁵¹	Project COCO omvat een lesprogramma met een VR-element dat ingezet wordt op middelbare scholen om kwetsbare jongeren bewust te maken van de gevolgen van criminaliteit en uit te leggen hoe zij zich weerbaar kan maken tegen corruptie. Momenteel loopt er een piloot van 12 lessen op 2 scholen.

³⁴⁶ Rijksoverheid (2023).

³⁴⁷ Staring et al. (2019).

³⁴⁸ Staring et al. (2019).

³⁴⁹ Rijksoverheid (2023).

³⁵⁰ Rijksoverheid (2023).

³⁵¹ Politie Basisteam Charlois (2023).

Bestuurlijke maatregelen

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Wet Bibob ³⁵²	De wet Bibob is een belangrijk instrument in de aanpak van ondermijning, omdat ermee voorkómen kan worden dat de overheid criminele activiteiten onbewust faciliteert. De voornaamste wijzigingen die daarin worden voorgesteld betreffen een uitbreiding van het toepassingsbereik van de wet en een uitbreiding en versterking van de eigen onderzoeksmogelijkheden van bestuursorganen; dat laatste element brengt tevens een wijziging met zich van (in ieder geval) het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens.
Verklaring Omtrent het Gedrag Politiegegevens (VOG P) ³⁵³	Sinds 1 juli 2022 is voor een groot aantal functies bij de douane in de Rotterdamse haven een VOG-politiegegevens verplicht. Deze versie van de VOG kan niet alleen worden geweigerd op basis van justitiële documentatie, maar ook op basis van politiegegevens.
Directoraat-generaal Georganiseerde en Ondernijnde Criminaliteit ³⁵⁴	In 2020 is het Directoraat-generaal Georganiseerde en Ondernijnde Criminaliteit (DGO) van het Ministerie van Justitie en Veiligheid opgericht, conform de wens van de Tweede Kamer. Samen met de relevante ketenpartners beoogt dit DG de aanpak van georganiseerde, ondernijnde criminaliteit op te voeren.

³⁵² Kamerstuk 29911, nr. 212 (2018). *Versterking aanpak ondermijning: actuele stand van zaken.*

³⁵³ Justis (2022). Nieuwe variant op de VOG: VOG politiegegevens.

³⁵⁴ Rijksoverheid (2020). Directoraat-Generaal Georganiseerde en Ondernijnde Criminaliteit (DGO).

Maatregelen voor klokkenluiders

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Anonieme meldpunten	Verwijzen naar/onder de aandacht brengen van bestaande anonieme meldpunten (bijv. Meld Misdaad Anoniem ³⁵⁵ van de politie of de Vertrouwenslijn Afpersing ³⁵⁶).

³⁵⁵ Website Meld Misdaad Anoniem: <https://www.meldmisdaadanoniem.nl/>

³⁵⁶ Website Rotterdamse Haven Veilige Haven: <https://www.rotterdamshavenveiligehaven.nl/post/vertrouwenslijn-afpersing>

Wetgeving

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
<p>Nederlandse wetgeving</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>Versterking informatie-uitwisseling tussen Douane en opsporing (Politiediensten, 2016): Er wordt op dit moment nog gewerkt aan een Kaderwet voor gegevensuitwisseling in samenwerkingsverbanden. Het wetsvoorstel beoogt belemmeringen weg te nemen voor gegevensuitwisseling in het kader van de samenwerking bij onder meer de aanpak van ondermijnende criminaliteit. De wetgeving is aangenomen door de Tweede Kamer en ligt nu bij de Eerste Kamer.</p> <p>Ondermijningswetgeving (2018): Bestaat uit meerdere (lopende en nieuwe) wetsvoorstellen, die gemeen hebben dat zij geheel of mede tot doel hebben de aanpak van ondermijning te versterken. Door middel van deze wetgeving zijn ook de onderzoeks- en screeningsbevoegdheden van bestuursorganen uitgebreid, wat een belemmering kan vormen voor corrupte actoren.³⁵⁷</p> <p>Wet bescherming van klokkenluiders (2023): Deze wet, die in februari 2023 in werking is getreden, vervangt de Wet Huis voor klokkenluiders en biedt aanvullende bescherming door middel van verbeterde beschermingsmaatregelen en meldprocedures.³⁵⁸</p>
<p>Europese wetgeving</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>Raad van Europa – Verdrag inzake de strafrechtelijke bestrijding van corruptie (Criminal Law Convention on Corruption): Dit verdrag verplicht ondertekenaars, waaronder Nederland, om actieve en passieve omkoping van nationale overheidsfunctionarissen strafbaar te stellen. Landen die het verdrag hebben ondertekend beloven ook omkoping strafbaar te stellen van private actoren en ambtenaren van internationale organisaties, alsmede ongeoorloofde beïnvloeding, witwassen, en het verhullen van de bovenstaande delicten. De Group of States against Corruption (GRECO) houdt toezicht op de implementatie.</p> <p>Convention on the Protection of the European Communities' Financial Interests (1995): Deze overeenkomst beoogt de strafrechtelijke bescherming van de financiële belangen van de EU en haar belastingbetalers. Het verdrag en de bijbehorende protocollen geven een geharmoniseerde juridische definitie van fraude (maakt onderscheid tussen fraude met uitgaven en met inkomsten) en verplichten de ondertekenaars ervan strafrechtelijke sancties voor fraude vast te stellen.</p> <p>Convention against Corruption Involving European Officials or Officials of Member States of the European Union (1997): De overeenkomst moet ervoor zorgen dat elk EU-land de nodige</p>

³⁵⁷ Kamerstuk 29911, nr. 212 (2018). *Versterking aanpak ondermijning: actuele stand van zaken.*

³⁵⁸ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (g.d.). *Wet bescherming klokkenluiders. Wat is er veranderd?*

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
	<p>maatregelen neemt om corruptie waarbij ambtenaren betrokken zijn, strafbaar te stellen en is bedoeld om corruptie waarbij Europese ambtenaren of nationale ambtenaren van EU-landen betrokken zijn, te bestrijden en de justitiële samenwerking tussen de EU-landen op dit gebied te versterken.</p> <p>Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens. Deze verordening bevat regels inzake financiële transparantie, verlening van havendiensten en infrastructuurheffingen.</p>
<p>Overige internationale wetgeving</p>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p>United Nations Convention against Corruption (UNCAC) (2005): Dit verdrag is het enige juridisch bindende universele instrument voor corruptiebestrijding. Het verdrag bestrijkt vijf hoofdgebieden: preventieve maatregelen, strafbaarstelling en wetshandhaving, internationale samenwerking, ontneming van vermogensbestanddelen, en technische bijstand en informatie-uitwisseling. Het verdrag bestrijkt veel verschillende vormen van corruptie, zoals omkoping, handel in invloed, misbruik van functies en diverse vormen van corruptie in de particuliere sector.</p> <p>OECD—Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions (Anti-Bribery Convention/Anti-Corruptieverdrag sinds 2001 van kracht in NL); 2021 Anti-Bribery Recommendation: In dit verdrag zijn wettelijk bindende normen vastgesteld om omkoping van buitenlandse overheidsfunctionarissen bij internationale zakelijke transacties strafbaar te stellen. Nederland heeft het verdrag in 2001 geratificeerd, in welk jaar tevens de corruptiebepalingen in het Wetboek van Strafrecht zijn aangepast om de reikwijdte te verbreden naar buitenlandse en internationale ambtenaren.</p> <p>OESO—Guidelines for Multinational Enterprises, hoofdstuk 7: Bestrijding van corruptie, omkopingsverzoeken, en afpersing: De OESO-Richtlijn over corruptie is de enige Richtlijn die niet vrijwillig is. Corruptie is namelijk strafbaar voor de Nederlandse wet, ook als de corrupte handelingen in het buitenland plaatsvinden. Zo hebben Nederlandse ambtenaren een meldplicht om corrupte handelingen bij het Openbaar Ministerie aan te geven.³⁵⁹</p> <p>International Ship & Port Facility Security Code (ISPS): De International Ship & Port Facility Security Code (ISPS) beschrijft de minimumeisen in verband met de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Mondiaal is deze vervat in een verdrag, binnen de EU is deze uitgevaardigd als Verordening en in Nederland is</p>

³⁵⁹ Ministerie van Buitenlandse Zaken (g.d.). *OESO richtlijnen*. Hoofdstuk 7: Bestrijding van corruptie, omkopingsverzoeken en afpersing.

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
	deze vertaald in de Havenbeveiligingswet . De Minister van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt de mogelijkheden om nationaal of internationaal de eisen aan te scherpen, om zo de barrières voor drugsmokkel via terminals en rederijen te verhogen. Op die manier kunnen eenduidige verbeteringen worden afgedwongen bij alle terminals en rederijen die met drugsproblematiek te maken hebben. ³⁶⁰

³⁶⁰ Rijksoverheid (2002). ISPS-Code International code for the security of ships and of port facilities (MSC.196(80)).

Maatregelen op organisatorisch niveau

Beleidsinstrument	Werking beleidsinstrument
Maatregelen op organisatorisch niveau	Maatregelen tegen corruptie die deel van de dagelijkse taken van de organisatie zijn, zoals opsporingsonderzoeken en het stopbevel van de Douane.
Maatregelen om de weerbaarheid van werknemers te vergroten	Maatregelen die organisaties treffen om de om de weerbaarheid van hun werknemers te vergroten
Financiële kwetsbaarheid bij medewerkers detecteren	Maatregelen die op organisatorisch niveau worden getroffen om financiële kwetsbaarheid bij medewerkers te detecteren.

Bijlage E: Gevoeligheidsanalyse

Resultaten gevoeligheidsanalyse Schiphol

Dreiging	<i>Weighted Sum Model</i>	Zonder gewichten	Alleen deelnemers die ook bij de eerdere bijeenkomsten aanwezig waren (gewogen)	Eén deelnemer per organisatie (niet gewogen)
Rechtshandavingsketen: corruptie door omkoping	3.3	3.1	3.1	3.1
Planners in sleutelposities met planningsbevoegdheid	3.0	2.7	2.8	2.7
Werknemers in kwetsbare functies in de bagagestroom	3.0	2.7	2.7	2.7
Vrachtstroom eerste linie (snelle goederen zoals fruit en bloemen)	3.0	2.8	2.9	2.8
Corruptie door omkoping van een makelaar	2.9	2.8	2.8	2.7
Werknemers in overige kwetsbare functies die toegang hebben tot vliegtuigen	2.9	2.8	2.5	2.8
Overige vrachtstroom eerste linie	2.9	2.7	2.7	2.6

Resultaten gevoeligheidsanalyse Rotterdam

Dreiging	<i>Weighted Sum Model</i>	Zonder gewichten	Alleen deelnemers die ook bij de eerdere bijeenkomsten aanwezig waren (gewogen)	Eén deelnemer per organisatie (niet gewogen)
Rechtshandhavingketen - Financiële omkoping	3,3	3,3	3,3	3,3
Logistieke keten en maritiem transport - Financiële omkoping	2,8	2,6	2,7	2,8
Private bewaking- en beveiligingsketen - Financiële omkoping	2,7	2,7	2,7	2,7
Scheepsagent - Financiële omkoping	2,7	2,7	2,7	2,7
Logistieke keten terminals – Subcultuur	2,7	2,8	2,8	2,7
Maritieme dienstverlening - Financiële omkoping	2,6	2,7	2,7	2,6
Hoge autorisatie	2,6	2,7	2,7	2,6
Achterland transport – Chantage	2,6	2,7	2,7	2,6
Achterland transport - Financiële omkoping	2,3	2,3	2,3	2,3