gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp	Ondermijningsbeeld Schiphol
Portefeuillehouder	Marianne Schuurmans-Wijdeven
Collegevergadering	12 mei 2020
Inlichtingen	L.H.J. van Elk (+31235674836)
Registratienummer	2020.0001081

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. in te stemmen met het proces bestaande uit de opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport 'Ondermijning op en rond de luchthaven Schiphol';
2. conform artikel 25, tweede lid, van de Gemeentewet geheimhouding op te leggen op de nota en het rapport; de geheimhouding wordt opgelegd op grond van artikel 10, tweede lid, sub f van de Wet openbaarheid van bestuur: het belang, dat de geadresseerde erbij heeft als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie;
3. deze nota en bijbehorend rapport ter informatie te zenden aan de raad.

2. Samenvatting

Bureau Beke heeft in samenwerking met Bureau Lokale Zaken en met medewerking van de Politieacademie onderzoek gedaan naar ondermijning op Schiphol. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Ondermijning op en rond de luchthaven Schiphol' (verder Ondermijningsbeeld Schiphol). De burgemeester van Haarlemmermeer en de Stuurgroep Aanpak Ondermijning hebben destijds verzocht om dit onderzoek. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid (hierna: Ministerie van JenV) heeft gelden beschikbaar gesteld voor het opstellen van het Ondermijningsbeeld Schiphol.

Verschillende publieke en private partijen zoals de Koninklijke Marechaussee (KMar), Douane, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group, KLM, Openbaar Ministerie (OM) en het Regionaal Informatie en Experticecentrum (RIEC) hebben informatie aangeleverd om een zo compleet mogelijk beeld te kunnen schetsen. Het Ondermijningsbeeld Schiphol is daarmee een lijvig rapport geworden. In deze nota zijn de hoofdconclusies en aanbevelingen kort weergegeven.

3.1 *Wat willen we bereiken?*

In opdracht van de burgemeester van Haarlemmermeer en de Stuurgroep Aanpak Ondermijning Noord-Holland (met voorzitter regioburgemeester Jos Wienen) is door Bureau Beke in samenwerking met Bureau Lokale Zaken en met medewerking van de Politieacademie het Ondermijningsbeeld Schiphol opgesteld. De opdrachtgevers wilden zicht krijgen op de ondermijnende activiteiten die verband houden voor wat betreft het luchthaventerrein van Schiphol teneinde (aanvullende) maatregelen te kunnen nemen wat betreft de bestrijding van ondermijnende criminaliteit. Daarbij gaat het om inzicht in de aard en omvang van het fenomeen ondermijning op Schiphol en om het formuleren van aanbevelingen voor de (publiek-

private) organisaties die een rol (kunnen) vervullen bij de aanpak en het voorkomen van ondermijnende criminaliteit op Schiphol.

Het Ondermijningsbeeld Schiphol is gebaseerd op een literatuurstudie, documentenanalyse, analyse van kwantitatieve data, vier werkbezoeken, observaties op - voor het publiek toegankelijke - locaties en (groeps-)interviews met in totaal 109 respondenten. Daarnaast is een verkennende scan uitgevoerd naar indicaties die wijzen op mogelijke 'niet-pluis' bedrijven. Verschillende publieke en private partijen zoals KMar, Douane, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group, KLM, OM en het RIEC hebben informatie aangeleverd om een zo compleet mogelijk beeld te kunnen schetsen.

Achtergrond financiering ondermijningsbeeld en aanpak ondermijning op Schiphol
Het Ministerie van JenV heeft eind 2018 incidenteel middelen beschikbaar gesteld aan de RIEC-regio Noord-Holland via de Stuurgroep Aanpak Ondermijning voor het opmaken van het Ondermijningsbeeld Schiphol. Het Ondermijningsbeeld Schiphol wordt nu opgeleverd. Ook een Infographic en een animatiefilm als presentatie bij het ondermijningsbeeld zijn ontwikkeld.

Naast de bovengenoemde incidentele middelen voor het ontwikkelen van het Ondermijningsbeeld Schiphol zijn in 2019 door het Ministerie van JenV gelden beschikbaar gesteld voor meerdere projecten voor de aanpak van ondermijning in Noord-Holland vanuit het zogenaamde 'ondermijningsfonds'. Een deel van de gelden zijn ontvangen voor de versterking van de aanpak ondermijning op de luchthaven Schiphol. Dit heeft geresulteerd in een projectmatige aanpak genaamd 'Project Orville'. Het project voor de luchthaven Schiphol ziet toe op vijf onderwerpen:

- versterken van onderzoek en aanpak drugscriminaliteit op Schiphol.
- aanpak van gelegenheidsstructuren op Schiphol-Oost.
- een branchegerichte aanpak.
- awareness ondermijning en integriteit vergroten bij organisaties werkzaam op Schiphol.
- de opvolging van het Ondermijningsbeeld Schiphol.

Voor Project Orville werd een bedrag ontvangen van € 1.997.500. Dit is bijna € 1 miljoen minder dan oorspronkelijk gevraagd. De minister redeneerde destijds dat hij hecht aan een bijdrage van de private partijen op Schiphol en heeft daarom minder geld ter beschikking gesteld. Over deze bijdrage wordt op een later moment gesproken ook gezien de huidige coronacrisis.

Het onderzoek is zorgvuldig uitgevoerd en de vraag van de opdrachtgevers is beantwoord. Het geeft zicht op de ondermijnende criminaliteit op de luchthaven en beschrijft tevens kwetsbare processen en locaties op de luchthaven. Het onderzoek geeft de reeds bestaande publiek-private samenwerking op de luchthaven een steun in de rug. Het rapport laat goed zien waar voor de aanpak van ondermijning op de luchthaven versterking noodzakelijk is. Omdat de publiek-private samenwerking al goed verloopt, is er vertrouwen dat de aanbevelingen worden uitgevoerd. In de verschillende aanbevelingen zal nog wel een prioritering moeten worden aangebracht. Tevens moet worden gekeken (ook gezien de situatie op de luchthaven door de coronacrisis) hoe en welke middelen er extra nodig zijn en op welke termijn.

3.2 *Wat gaan we daar voor doen?*
De hoofdconclusies uit het Ondermijningsbeeld Schiphol zijn samengevat:

- Veiligheidsbeleid primaire focus beveiliging burgerluchtvaart.
- Integrale aanpak in handen van klein aantal professionals, waardoor het nu niet mogelijk is om noodzakelijke doorbraken te realiseren.

- Logistieke en bedrijfsmatige infrastructuur benut door criminelen en Schipholpashouders worden betrokken bij criminele activiteiten (criminele infiltratie).
- Criminele infiltratie bedreigt de veiligheid op de werkvloer en van de burgerluchtvaart.
- Drugssmokkel/ (internationale) georganiseerde drugscriminaliteit) belangrijkste ondermijnende criminaliteitsprobleem.
- Andere ondermijnende criminaliteitsproblemen zijn: mensenhandel en -smokkel, smokkel van liquide middelen/illegale geneesmiddelen/ anabolen/tabak/namaakgoederen/wild-life en (georganiseerde) diefstal, fraude en witwassen.

Aanbevelingen
Hieronder zijn de aanbevelingen weergegeven. Een aantal aanbevelingen wordt reeds uitgevoerd. Wij gaan niet als enige over de opvolging van de aanbevelingen. Daarom zal in de komende maanden in samenwerking met Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (verder BPVS en nadere duiding hiervan volgt later in deze nota) nader worden bekeken of de andere aanbevelingen worden overgenomen.

1. Beschouw de infiltratie (..) die criminele netwerken toegang geeft tot vliegtuigen en bagage niet alleen als een dagelijks misdaadprobleem (ondermijning), maar ook als een bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Vanwege de topprioriteit voor dit laatste impliceert dit meer strategische steun en sturing bij het reduceren van criminele kansen op Schiphol.
2. Geef, mede in het kader van goed werkgeverschap, prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid van Schipholpashouders.
3. Werk (mede omwille van het vorige punt) aan de integriteit van de Schipholpashouders, ook met het oog op het imago van (belangrijke bedrijven op) Schiphol.
4. Inrichten van 'geleend gezag': strategische steun van een autoriteit en vanuit een strategische overlegvorm om maatregelen af te dwingen. De strategische steun zal moeten worden gezocht in de top van de BPVS-structuur. Bezie of de aanjaagfunctie in handen gelegd moet worden van een of enkele autonome professionals, als Schipholvariant op een Rotterdamse stadsmarinier; sterke persoonlijkheden met een urgente tijdelijke opdracht.
5. Beschikbaar maken van budget om noodzakelijke maatregelen snel door te kunnen voeren.
6. Besef van urgentie creëren omtrent concrete aspecten van ondermijning op Schiphol. Op basis van scherpe analyses dient focus aan te worden gebracht in de vorm van concrete acties en coalities die criminele kansen en praktijken reduceren. Om in het Schiphol-netwerk de noodzaak tot actie aan te tonen, is het belangrijk om niet alleen criminologische analyses te maken, maar om (indien relevant) ook overtuigende relaties te leggen met: de veiligheid van de luchtvaart, beveiligings-lacunes, imagoschade, de veiligheid van Schipholpashouders en/of economische schade of winst.
7. Doorbreken van beperkingen door hiërarchie en netwerk. Aanjagers hebben autonomie en de mogelijkheid om iedereen te spreken en zo nodig aan te spreken.
8. Maak een ontdubbeld overzicht van geregistreerde misdrijven, aangiften en controle-opbrengsten. Daarbij kan mede gebruik gemaakt worden van inzichten uit strafrechtelijke onderzoeken over criminele modus operandi, om zo criminele kansen, trends en innovatie tijdig in kaart te brengen.
9. Geef verder gestalte aan de voorgenomen locatiegerichte aanpak van ondermijning, met prioriteit voor Schiphol-Oost en de bagagekelders.

10. Geef ook verder gestalte aan de branchegerichte aanpak, waarbij de schoonmaak- en cateringbranche kunnen dienen als breekijzer.
11. Gebruik de resultaten van de bedrijven-analyse (..) om gestalte te geven aan een andere analyse en aan een aanpak op maat, gericht op risico-bedrijven. Maak daarbij gebruik van de mogelijkheden om in RIEC-structuren informatie uit te wisselen.
12. Geef gestalte aan de (voorgenomen) bewustwordings-trainingen binnen publieke en private organisaties. Bouw een netwerk op via de trainingen, met behulp van de ondermijningsspecialisten (de te benoemen points of contact ondermijning) en zogenoemde ambassadeurs bij publieke partijen.
13. De Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart van de KMar voert inspecties uit bij honderden bedrijven naar de beveiliging en het antiterrorismebeleid. Er wordt geen extra belang toegekend aan indicatoren die mogelijkerwijs ondermijning in de hand werken. De resultaten worden onderbenut bij de integrale risicobeheersing op Schiphol, want er worden, voor zover onderzoekers bekend, geen overkoepelende analyses gemaakt van de inspectiebevindingen. De onderzoekers raden aan om dit wel te doen, met aandacht voor de mogelijke overlap tussen beveiliging en ondermijning. Om de aanpak van ondermijning te volgen en een impuls te geven kan gestalte worden gegeven aan auditing van branches, belangrijke organisaties of locaties.

Betrokken partijen
De gemeente Haarlemmermeer, KMar, Douane, Openbaar Ministerie, Schiphol Group, KLM en het RIEC zijn betrokken partijen bij de opvolging van de aanbevelingen uit het Ondermijningsbeeld Schiphol. Dit zijn partners die reeds samenwerken in verschillende gremia zoals de Stuurgroep Aanpak Ondermijning, Platform BPVS en de stuurgroep BPVS.

1) Stuurgroep Aanpak Ondermijning

De Stuurgroep Aanpak Ondermijning is een regionaal overleg op politie-eenheidsniveau (met als voorzitter de regioburgemeester van Haarlem). Burgemeester Schuurmans-Wijdeven neemt deel aan deze stuurgroep evenals negen andere burgemeesters en de overige RIEC partners (onder andere de politie, KMar en Douane). De taken van het RIEC en het Programma Aanpak Ondermijning Noord-Holland vallen namelijk hier onder. De Stuurgroep legt verantwoording af aan het Ministerie van JenV over de aangewende versterkingsgelden. Dat betreft in dit geval;

a) de gelden die verstrekt zijn voor de opmaak van het Ondermijningsbeeld Schiphol;
b) de gelden uit het ondermijningsfonds waarmee Project Orville is gestart (en waar de opvolging van het Ondermijningsbeeld Schiphol één van de vijf deelplannen betreft).

2) Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS)

Op Schiphol hebben de partners een eigen veiligheidsoverleg. Het zogenoemde BPVS. Het BPVS kent drie niveaus. In het Platform BPVS worden de betrokken publieke en private instanties vertegenwoordigd door de hoogste functionaris dus onder andere directeuren-generaal van departementen, directeuren van de private partijen, de burgemeester van Haarlemmermeer, de commandant van de KMar, de algemeen directeur van de Douane, de Hoofd Officier van Justitie en de eenheidschef Noord-Holland van de politie en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). Het platform vergadert tweemaal per jaar en wordt voorgezeten door de CEO van Schiphol of het hoofd van de NCTV. Op het tweede niveau functioneert een stuurgroep BPVS met functionarissen op strategisch niveau net onder dat van de topfunctionaris in het platform. De stuurgroep komt zesmaal per jaar bijeen. De stuurgroep vormt op hoofdlijnen een veiligheidsstrategie en richt werkgroepen in om de strategie te concretiseren op een specifiek veiligheidsdomein en om de stap te zetten naar uitvoering. Er zijn anno 2020 zeven werkgroepen actief waaronder de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL).

De WIL heeft een nauwe samenwerking met Project Orville. De voorzitters van de verschillende werkgroepen hebben tevens zitting in de stuurgroep BPVS.

Die verschillende gremia maken de bestuursstructuur voor de opvolging van het Ondermijningsbeeld Schiphol niet eenvoudig. De financiële verantwoording voor de opvolging van het beeld (als deelplan van Project Orville vanuit de versterkingsmiddelen) verloopt immers via de Stuurgroep Aanpak Ondermijning. De sturing van de aanpak op de luchthaven en de daarbij gevraagde bijdrage van private partijen maakt echter dat het Platform BPVS ook een nadrukkelijke rol heeft. De opvolging van de aanbevelingen wordt voornamelijk binnen de BPVS-structuur verder besproken.

3.3 *Wat mag het kosten?*
Het uitvoeren dan de aanbevelingen is één van de vijf deelprojecten onder Project Orville. Vanuit het Ministerie van JenV is hiervoor geld beschikbaar gesteld uit het ondermijningsfonds. Dit zal de opvolging alleen niet volledig dekken. Ten aanzien van het missende budget wordt nader overleg gevoerd met de private partners op Schiphol. De gemeente Haarlemmermeer hoeft op dit moment geen financiële bijdrage te leveren aan de aanpak van ondermijning op Schiphol anders dan de ambtelijke inzet.

3.4 *Wie is daarvoor verantwoordelijk?*
Burgemeester Schuurmans-Wijdeven is binnen het college eerste aanspreekpunt voor de aanpak van ondermijning in de gemeente.

3.5 *Welke overige relevante informatie is beschikbaar?*
Het Ondermijningsbeeld Schiphol heeft de status '(departementaal) vertrouwelijk'. Deze status kennen wij niet binnen de gemeente maar omdat het een integraal rapport is die door meerdere partners is opgesteld is er voor gekozen deze definitie te hanteren. Wij hebben daarom besloten om geheimhouding op te leggen. Dit betekent dat na behandeling in de raad de geheimhouding niet bekrachtigd wordt door de raad zodat het stuk daarna openbaar is.

Er wordt geen gebruik gemaakt van een actieve communicatiestrategie. In samenwerking met de Netwerkgroep Communicatie van de Werkgroep Integere Luchthaven (vallend onder de stuurgroep BPVS) en het BPVS-woordvoerdersoverleg wordt een Vragen en Antwoorden lijst opgesteld voor het moment waarop de status '(departementaal) vertrouwelijk' vervalt.

3.6 *Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?*
De raad wordt eenmaal per jaar geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen die voortkomen uit het Ondermijningsbeeld Schiphol.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

drs. Carel Brugman Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)
- Rapport: Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol



Anton van Wijk
Edward van der Torre
Gerine van Barneveld
Joey Wolsink

Beke reeks

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Anton van Wijk
Edward van der Torre
Gerine van Barneveld
Joey Wolsink

Beke reeks

Colofon

In opdracht van
Gemeente Haarlemmermeer / Stuurgroep Aanpak Ondermijning

Bureau Beke
Anton van Wijk, Gerine van Barneveld en Joey Wolsink

Lokale Zaken
Edward van der Torre

Met medewerking van
Juno van Esseveldt, Marcel Grotens, Lisa Klein Haneveld, Rebecca Rijnink (Bureau Beke), Maaike Heijkoop, Jimmy Maan (Lokale Zaken) en Pieter Tops (Politieacademie)

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

© 2020 Bureau Beke, Arnhem

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors

ISBN
978-94-92255-38-9

Bureau Beke LokaleZaken POLITIE Politieacademie

Inhoud

Infographic: Ondermijningsbeeld Schiphol april 2020 **8**

Samenvatting **11**

Voorwoord **47**

Inleiding en onderzoeksvragen **49**

1 Opzet en uitvoering van het onderzoek **53**
1.1 Literatuur, documenten en data-analyse 53
1.2 Interviews 54
1.3 Werkbezoeken en observaties 57
1.4 Bedrijvenscan 57

2 Literatuuroverzicht en afbakening **61**
2.1 Ontwikkeling van het concept 'ondermijning' 61
2.2 Ondermijning gedefinieerd 63
2.3 Ondermijning op logistieke knooppunten: casus Rotterdamse haven 64
2.3.1 Logistieke bottlenecks 65
2.3.2 Kwetsbare locaties 68
2.3.3 Kwetsbare sectoren 69
2.4 Ondermijning in relatie tot Schiphol: een nadere conceptualisering 71

3 Het Schipholnetwerk: sleutelactoren **75**
3.1 Commissie Oord: impuls voor de publiek-private veiligheidsorganisatie 75
3.2 Gemeente, OM en RIEC: ondermijningsaanpak onder bijzondere omstandigheden 77
3.3 Douane: complexe risicobeheersing 80
3.4 Koninklijke Marechaussee 85
3.5 Private actoren 90
3.5.1 Schiphol Group 90
3.5.2 Werkgelegenheid op Schiphol 93

4 Ondermijning: netwerkstrategie en coalities **99**
4.1 Netwerk-strategie 99

4.2 Coalities 104
4.2.1 Het CargoHarc-team 105
4.2.2 Het Samenwerkingsverband Liquide Middelen 106
4.2.3 De Werkgroep Integere Luchthaven 106
4.2.4 Project Orville 107
4.2.5 Het samenwerkingsverband RIEC 109
4.2.6 Het Post Interventieteam 109

5 Ondermijning op Schiphol: geregistreerde omvang 111
5.1 Drugssmokkel 111
5.2 Mensenhandel en -smokkel 117
5.3 Smokkel van liquide middelen en witwassen 118
5.4 Overige smokkelvormen 121
5.4.1 Geneesmiddelen 121
5.4.2 Tabak en alcohol 122
5.4.3 Namaakgoederen 124
5.4.4 Wapens en strategische goederen 125
5.5 Ladingdiefstal en mobiel banditisme 128
5.6 Criminaliteit met ondermijnende kenmerken 128
5.6.1 Diefstal uit de onderhoudshangars 128
5.6.2 Diefstal uit ingecheckte bagage 130
5.6.3 Taxiproblematiek 131

6 Aard van ondermijning op Schiphol 135
6.1 Drugssmokkel: routes per drugssoort 135
6.2 Drugssmokkel via de passagiersstroom 143
6.3 Drugssmokkel via de bagagestroom 149
6.4 Drugssmokkel via de vrachtstroom 153
6.5 Drugssmokkel via de poststroom: brieven en pakketten 161
6.6 Mensenhandel en -smokkel 165
6.7 Smokkel van liquide middelen en witwassen 166
6.8 Overige smokkelvormen 168
6.8.1 Geneesmiddelen 168
6.8.2 Tabak 169
6.8.3 Namaakgoederen 170
6.8.4 Anabolen 172
6.8.5 Wildlife 173
6.9 Diefstal 173
6.9.1 Lading- of vrachtdiefstal 173
6.9.2 Mobiel banditisme 175

6.9.3 Diefstal uit de onderhoudshangars 176
6.9.4 Diefstal van ingecheckte bagage 177
6.10 Fraude 179
6.10.1 Creditcardfraude 179
6.10.2 Interne KLM-fraude 180
6.10.3 Ticketfraude 180
6.10.4 Factuurfraude 180
6.10.5 Witwassen en andere criminaliteitsvormen 181

7 Criminele kansen op Schiphol 185
7.1 Kwetsbare locaties 185
7.1.1 De bagagekelders 185
7.1.2 De afhandelloods(en) 188
7.1.3 Cameratoezicht: blindspots in beveiligde gebieden 188
7.1.4 Schiphol-Oost 189
7.2 Kwetsbare goederen- en passagiersstromen 194
7.3 Structurele kwetsbaarheden 199
7.3.1 Kwetsbare branches en beroepen 199
7.3.2 Horizontaal toezicht 203
7.3.3 Douanecontroles: dilemma's en criminele kansen 207
7.3.4 Grenzen aan de opsporing 211
7.4 Kwesties rondom de Schipholpas 213
7.5 Integriteit 217

8 Bedrijvenanalyse op en rond Schiphol 223
8.1 Aantal bedrijven 223
8.2 Methodiek 224
8.2.1 Risicovolle branches 225
8.2.2 Openbare bronnen 228
8.2.3 Verdiepende analyse 230
8.3 Bedrijvenanalyse op vijf locaties 230

9 Van strategie naar aanbevelingen: inzicht en slagkracht 245
9.1 Netwerkstrategie: beperkingen en uitdagingen 245
9.2 Van strategie naar doorbraak en blijvende actie 249

10 Methodologische beschouwing 255

Geraadpleegde bronnen 259

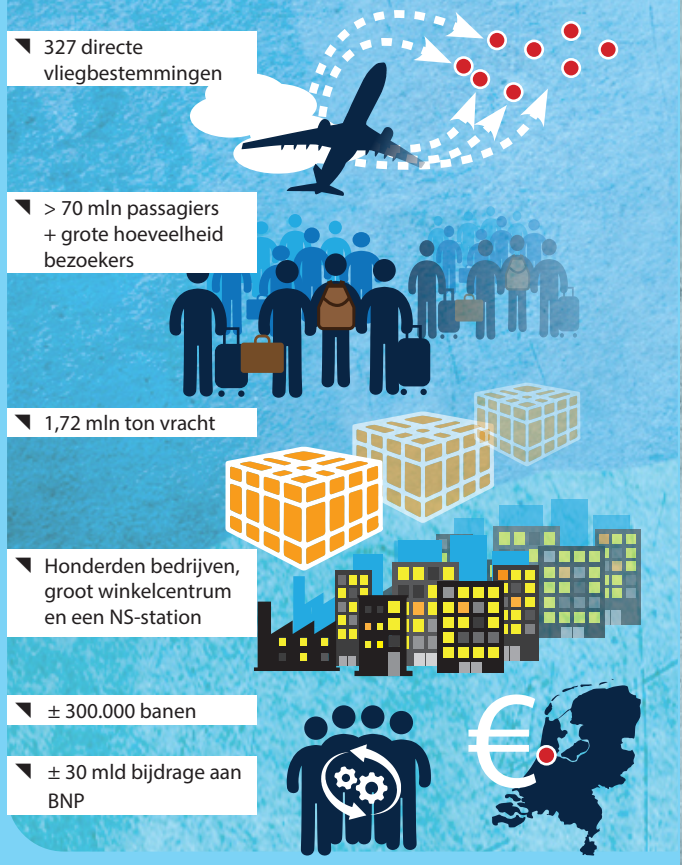
Gebruikte afkortingen 269

Bijlagen 271

Ondermijningsbeeld

Schiphol

- 327 directe vliegbestemmingen
- > 70 mln passagiers + grote hoeveelheid bezoekers
- 1,72 mln ton vracht
- Honderden bedrijven, groot winkelcentrum en een NS-station
- ± 300.000 banen
- ± 30 mld bijdrage aan BNP



Criminele kansen

- Kwetsbare locaties
- Kwetsbare goederen- en passagiersstromen
- Kwetsbare branches en beroepen



Onderzoek

Aanleiding

Opdracht gemeente Haarlemmermeer/ Stuurgroep Aanpak Ondermijning

- Onderzoek naar ondermijnende activiteiten die verband houden met luchthaventerrein Schiphol

Doel

- Zicht op aard en omvang ondermijning op de luchthaven
- Aanbevelingen voor publiek-private partners

Betrokkenen

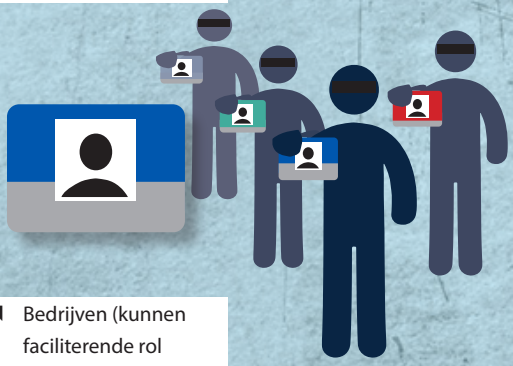
- Douane, Gemeente Haarlemmermeer, Koninklijke Marechaussee, Openbaar Ministerie, RIEC Noord-Holland, KLM, Schiphol Group
- 109 respondenten van vele publiek-private partners op de luchthaven

Schiphol april 2020

- Grenzen aan horizontaal toezicht, douanecontroles en opsporing



- Kwetsbaarheden gerelateerd aan de Schipholpas



- Bedrijven (kunnen faciliterende rol spelen bij criminele activiteiten)



Hoofdconclusies

- Veiligheidsbeleid primaire focus beveiliging burgerluchtvaart
- Integrale aanpak in handen van klein aantal professionals, waardoor het nu niet mogelijk is om noodzakelijke doorbraken te realiseren
- Logistieke en bedrijfsmatige infrastructuur benut door criminelen en Schipholpashouders worden betrokken bij criminele activiteiten (criminele infiltratie)
- Criminele infiltratie bedreigt de veiligheid op de werkvloer en van de burgerluchtvaart
- Drugssmokkel/ (internationale) georganiseerde drugscriminaliteit) belangrijkste ondermijnende criminaliteitsprobleem
- Andere ondermijnende criminaliteitsproblemen zijn: mensenhandel en -smokkel, smokkel van liquide middelen/illegale geneesmiddelen/ anabolen/tabak/namaakgoederen/wild-life en (georganiseerde) diefstal, fraude en witwassen

Aanbevelingen

- Herijk het integrale perspectief op veiligheid
  Versterking bewustwording en strategische steun
- Creëer condities om criminele infiltratie te bestrijden
  Geleend gezag, vrijgemaakt budget en besef van urgentie
- Geef verder gestalte aan de locatie-, branche- en bedrijvengerichte aanpak
  Prioriteit voor Schiphol Oost, de bagagekelders en de schoonmaak- en cateringbranche
- Ontwikkel een Schiphol veiligheidsmonitor
  Breng informatie op ondubbelzinnige wijze bijeen
- Organisatorische opdrachten: awareness, meldingen en netwerkvorming
  Trainingen en een meldpunt voor signalen
- Geef gestalte aan audits
  Aandacht voor interactie met betrokken organisaties

Samenvatting

Inleiding

Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Er zijn in 2018 ruim zeventig miljoen passagiers vervoerd, plus een vrachtvolume van 1,72 miljoen ton. Er zijn ongeveer een half miljoen vliegbewegingen genoteerd met 327 directe bestemmingen vanaf Schiphol. Schiphol telt onder meer een groot winkelcentrum, een treinstation, honderden bedrijven en een grote stroom bezoekers. Schiphol is een omvangrijk knooppunt tussen Nederland en de rest van de wereld, het voorziet in tienduizenden banen en levert dertig miljard euro bij aan het bruto nationaal product. De uitstekende faciliteiten die Schiphol biedt, zijn dus een belangrijke impuls voor de economie. Echter, de illegale economie – de georganiseerde criminaliteit – profiteert hier ook van. Er zijn door het ministerie van Justitie en Veiligheid, vanuit het landelijke ondermijningsfonds, zogenoemde incidentele versterkingsgelden beschikbaar gesteld ter verbetering van de aanpak van ondermijning op Schiphol.

De veiligheidstaak op Schiphol is veelzijdig en ligt in handen van talrijke publieke en private instanties met ieder hun taak en daaraan verbonden kennis en belangen. Het garanderen van de veiligheid van het vliegverkeer en van passagiers heeft topprioriteit, mede vanwege een al lang bestaande terreurdreiging in het internationale vliegverkeer. Het is belangrijk en interessant om te bezien hoe dit zich vandaag de dag verhoudt tot (de aanpak van) ondermijning. Er bestaan verschillende definities van ondermijning. De rode draad in veel omschrijvingen betreft de nadruk op schadelijke gevolgen van georganiseerde criminaliteit, namelijk de aantasting van de formele of informele werking van de samenleving. Dit is abstract, maar het wordt – zo benadrukken veel respondenten – al snel concreet ten aanzien van Schiphol. Ondermijning wordt in de context van deze mainport gezien als criminaliteit waarbij Schipholpashouders betrokken zijn en misbruik maken van hun positie of bevoegdheden. Daarnaast

zien de onderzoekers dat de logistieke en bedrijfsmatige infrastructuur op de luchthaven structureel in georganiseerd verband wordt misbruikt, zonder dat daar Schipholpashouders bij betrokken zijn. Dit wordt eveneens aangemerkt als ondermijning.

Het ondermijningsbeeld Schiphol geeft antwoord op onderzoeksvragen die zijn gericht op de volgende thema's:

1. de organisatie en strategie van toezicht, handhaving en opsporing op Schiphol
2. de aard van de ondermijning en de criminele kansen die daarbij worden benut
3. de omvang van de ondermijnende criminaliteit
4. een verkennende analyse van bedrijven op en rondom Schiphol
5. aanbevelingen

Het ondermijningsbeeld Schiphol is gebaseerd op een literatuurstudie, documentenanalyse, analyse van kwantitatieve data, vier werkbezoeken (luchthaven beveiligde gebieden), observaties op voor het publiek toegankelijke locaties en (groeps-)interviews met in totaal 109 respondenten. Voorts is, omdat tijdens de interviews bleek dat de bedrijven op en rondom Schiphol wat ondermijning betreft een blinde vlek waren, een verkennende scan uitgevoerd naar indicaties die wijzen op mogelijke 'niet-pluis'-bedrijven.

Deze samenvatting presenteert de belangrijkste bevindingen. In paragraaf 1 worden de hoofdconclusies van het rapport besproken. Paragraaf 2 gaat in op de organisatie en strategie van toezicht, handhaving en opsporing op Schiphol. Paragraaf 3 gaat over de aard en omvang van de (ondermijnende) criminaliteitsvormen op de luchthaven Schiphol. In paragraaf 4 volgt een bespreking van de criminele kansen op de luchthaven. Paragraaf 5 beschrijft de verkennende analyse van bedrijven op en rondom Schiphol. Ten slotte sluit paragraaf 6 af met aanbevelingen.

1 Hoofdconclusies

Op basis van de bevindingen van het ondermijningsbeeld Schiphol, zijn de volgende hoofdconclusies geformuleerd:

1. Bij het veiligheidsbeleid op Schiphol ligt de focus van oudsher op de beveiliging van de burgerluchtvaart en op controle van goederen die de EU-grens passeren, mede om daarmee drempels op te werpen voor (georganiseerde) criminelen. Dagelijks geven honderden publieke en private professionals gestalte aan deze beveiliging. Criminele netwerken zoeken naar manieren

om de beveiliging en controles te omzeilen, onder meer door te infiltreren onder Schipholpashouders met toegang tot delen van het beschermde of beveiligde luchthavengebied. Dit kan leiden tot verhoogde kwetsbaarheid van de pashouders.

2. De drugssmokkel is volgens bronnen het belangrijkste ondermijnende criminaliteitsprobleem op Schiphol. Het gaat hier voornamelijk om (de invoer van) cocaïne en (de uitvoer van) synthetische drugs. Tegelijkertijd moeten andere zaken, zoals georganiseerde diefstal of de faciliterende rol van bedrijven op en rond Schiphol niet uit het oog worden verloren. De vele verdachte transacties (volgens opgave FIU) van tientallen miljoenen euro's die van bedrijven op en rond Schiphol afkomstig zijn, vormen een belangrijk signaal dat hier in de aanpak verder op geïnvesteerd moet worden.
3. De ondermijnende criminaliteit vindt plaats op verschillende locaties (o.a. Schiphol Oost, het platform, de afhandelloodsen, de onderhoudshangars en in de bagagekelders) en bij verschillende branches (o.a. schoonmaak, catering, (bagage)afhandeling, en onderhoud) wordt geïnfiltreerd. De omvang van deze criminele infiltratie op deze locaties en bij deze branches is niet bekend, maar wel de casus en de gehanteerde werkwijzen (zie paragraaf 3 in deze samenvatting en hoofdstuk 7 in het rapport).
4. Het beveiligingsregime kent elementen die worden benut door georganiseerde criminelen: **a.)** veiligheidscontroles zijn sterk gericht op personen die het beveiligde luchthavengebied (airside) betreden (terwijl betrokken Schipholpashouders goederen naar buiten smokkelen); **b.)** op basis van haar wettelijke taak en (in relatie met acht departementen) geformuleerde prioriteiten ligt de focus van de Douane op binnenkomende goederenstromen (terwijl criminelen ook smokkelen vanaf de luchthaven Schiphol) en op goederen die binnenkomen van buiten de Europese Unie (terwijl smokkelroutes ook lopen via vaak minder goed beveiligde Europese luchthavens naar Schiphol); **c).** het gaat daarnaast om andere kwetsbaarheden, zoals gebrekkige toegangscontrole en ontbrekende uitgangscontrole op Schiphol Oost, snelle toegang tot de airside met een Privium-pas en beperkingen aan het systeem van de zogenoemde Schipholpas (pashouders kunnen bijvoorbeeld ook buiten werktijd de airside bezoeken).
5. De criminele infiltratie is een bedreiging voor de veiligheid van: **a.)** de Schipholpashouders, vanwege criminele intimidatie op de werkvloer, en **b.)** de burgerluchtvaart, omdat criminele netwerken toegang hebben tot vliegtuigen, bagage en luchtvracht.

6. De integrale aanpak van ondermijning ligt voornamelijk in handen van een klein aantal professionals op beleidsniveau, waardoor het nu niet mogelijk is om – met name bij het bestrijden van de criminele infiltratie – noodzakelijke doorbraken te realiseren.

2 Organisatie en strategie

Bijzondere kenmerken van Schiphol – met name de enorme stroom van passagiers, vracht en bagage, maar ook de grote hoeveelheid bezoekers, winkels en bedrijven – werken door in het perspectief op veiligheid. Het veiligheidsbeleid is deels gebiedsgericht, maar ook grensoverschrijdend en gericht op internationale risico's, zoals terrorisme en ondermijnende criminaliteit. De veelzijdige veiligheidstaak op luchthaven Schiphol leidt tot een beleidsnetwerk van talrijke publieke en private instanties met ieder hun taak en daaraan verbonden kennis en belangen. Kernpartners bij de aanpak van ondermijning zijn het Openbaar Ministerie (verder OM), de Koninklijke Marechaussee (verder KMar), de Douane, FIOD, Schiphol Group, de KLM, de gemeente Haarlemmermeer en het Regionaal Informatie en Expertise Centrum Noord Holland (verder RIEC NH). Sinds de Commissie Toegangsbeheer Schiphol in 2005 (verder commissie Oord) wordt gestreefd naar integraal risicobeheer, waarbij criminaliteitsbestrijding wordt gekoppeld aan de beveiliging van de burgerluchtvaart. Het rapport van de commissie Oord resulteerde in de oprichting van het besturingsmodel Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (verder BPVS). In het Platform BPVS worden betrokken publieke en private instanties vertegenwoordigd door een topfunctionaris. Op het tweede niveau functioneert een stuurgroep BPVS met functionarissen op strategisch niveau. In dit veiligheidsnetwerk wordt al lange tijd een klassieke veiligheidsstrategie gevolgd. Die strategie heeft gunstige effecten, maar loopt tegen grenzen aan bij de aanpak van ondermijning. Drie klassieke benaderingen leveren, hoewel de beperkingen in beeld komen, een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van Schiphol:

1. Er bestaat een positieve relatie tussen een groot aantal maatregelen dat is gericht op luchtvaartbeveiliging en misdaadbestrijding, ook al hebben die maatregelen primair het oogmerk om aanslagen op vliegtuigen en passagiers te voorkomen. De beveiliging kreeg in 2005 een impuls door het rapport van de commissie Oord. Die commissie drong aan op inspecties om zwakke plekken in die beveiliging systematisch in kaart te brengen. *Belangrijke beperking:* de aandacht voor beveiliging stimuleert criminelen

om de beveiliging te omzeilen, onder meer door systematisch gebruik te maken van Schipholpashouders.

2. Er bestaat (ook) een positieve relatie tussen aan de ene kant douanecontroles van goederen en bagage en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding. De Douane corrigeert de bias in de beveiliging door middel van permanente analyses en controles van goederen en passagiers(-bagage) die op Schiphol de EU-buitengrens passeren. De Douane combineert horizontaal toezicht (zelfcontrole van bedrijven en monitoring en certificering van bedrijven die minder vaak administratief gecontroleerd worden) met verticaal toezicht (allerhande controles, gebaseerd op zogenoemde risicoprofielen). *Belangrijke beperking:* criminele netwerken hebben helpende handen onder Schipholpashouders. Deze pashouders beschikken over kennis van de fysieke omgeving en van logistieke processen, alsook van de werkwijzen van Douane, KMar en beveiliging. Dit blijft in stand als verboden goederen worden onderschept.
3. Opsporingsonderzoeken door de KMar en door het CargoHarc-team dragen bij aan de bestrijding van drugscriminaliteit en andere delicten. *Belangrijke beperking:* de onderzoeken blijven vaak beperkt tot uitvoerders en regelaars. De onderzoeken, arrestaties en veroordelingen verstoren de criminele kansenstructuur op en rondom Schiphol in beperkte mate. Criminele uitvoerders kunnen worden vervangen en organisatoren en financiers worden vaak niet strafrechtelijk vervolgd.

De genoemde beperkingen van klassieke benaderingen hangen vooral samen met het (overwegend) monodisciplinaire karakter van – belangrijke en onmisbare – douanecontroles en opsporingsonderzoeken. Respondenten denken ook dat het overheidsoptreden (op onderdelen) te voorspelbaar is geworden voor criminelen. Deze inzichten hebben in de afgelopen jaren geleid tot strategievernieuwing bij de aanpak van ondermijning:

1. De aanpak van ondermijning vraagt om interventies in het logistieke proces op Schiphol, zodat er barrières worden opgeworpen voor criminelen. Het uitgangspunt daarbij is inzicht in criminele werkwijzen en in criminele kansen; niet zozeer op basis van registraties, maar vooral op basis van kennis en ervaring van professionals. Het zogenoemde project Orville prioriteert de analyses en aanpak van drugscriminaliteit. Toezicht en controle moeten ook flexibel en onverwachts worden gericht op risicovolle objecten, subjecten en locaties. *Belangrijkste uitdaging:* met maatwerk – branche voor branche en locatie voor locatie – barrières opwerpen, zodat

de criminele speelruimte afneemt. De Werkgroep Integere Luchthaven (WIL) geeft gestalte aan de branchegerichte publiek-private aanpak van criminele kansen in het logistieke proces met prioriteit voor de schoonmaakbranche en catering. Belangrijke locaties voor een gerichte aanpak zijn onder meer de bagagekelders, Schiphol Oost en de afhandelloodsen.

2. Vanwege de criminele infiltratie wordt gestreefd naar het versterken van de integriteit van Schipholpashouders. De belangrijkste maatregelen zijn screening, het systeem van de Schipholpas, allerhande gelegenheidsbeperkende maatregelen, *awareness*-trainingen, inzet van bedrijfsrecherche, inventarisatie van kwetsbare functies (als opmaat voor onder meer extra achtergrondonderzoeken en roulatie) en meldpunten. *Belangrijkste uitdaging:* doorbreken van de gesloten wereld van het personeel (de Schipholpashouders) op kwetsbare locaties en bij kwetsbare branches, omdat hier de infiltratie het meest (gemakkelijk) gestalte krijgt.
3. Het Schiphol-netwerk op het terrein van veiligheid telt te veel actoren om, waar dat nodig is vanwege concrete criminele kansen, te komen tot gemeenschappelijke actie(s). Dat is ook niet nodig en daarom wordt gezocht naar coalities van publieke en private partijen die tijd, middelen en kennis investeren in concrete maatregelen. Er zijn lang bestaande structurele samenwerkingsverbanden (het CargoHarc-team en het Samenwerkingsverband Liquide Middelen) en sinds 2016 bestrijdt het Post Interventie Team (PIT) gericht drugszendingen die in post en pakketten naar en vanuit Nederland worden verzonden.[1] Om de onder punt 4 en 5 geformuleerde ambities in de praktijk te brengen, ligt het voortouw bij project Orville. Eén onderdeel van dit project, namelijk de branchegerichte aanpak van criminele kansen, ligt in handen van de Werkgroep Integere Luchthaven. *Belangrijkste uitdaging:* het vraagstuk van ondermijning ontleden in kansrijke deelopdrachten die ter hand worden genomen door professionals, die beschikken over de noodzakelijke middelen, vaardigheden, kennis én, waar nodig, steun en medewerking vanuit bestaande organisaties en de strategische top. Het project Orville en de Werkgroep Integere Luchthaven dienen echter met (te) weinig vrijgemaakte mensen en middelen een impuls te geven aan de aanpak van ondermijning op een unieke locatie met tienduizenden medewerkers en een gigantische stroom goederen en passagiers (zie hoofdstuk 4 in het rapport). Dit is niet voldoende om noodzakelijke doorbraken te realiseren: de aanbevelingen (zie paragraaf 6 in deze samenvatting) zijn erop gericht om dit mogelijk te maken.

3 Verschijningsvormen: de aard en omvang van ondermijning op en rond Schiphol

In deze paragraaf worden de belangrijkste vormen van ondermijnende criminaliteit op en rond Schiphol besproken. Een opmerking vooraf: vaak spelen niet-integere Schipholpashouders een cruciale rol in het faciliteren van de ondermijnende criminaliteit. De integriteitskwesties kunnen op iedere Schipholpashouder betrekking hebben.

3.1 Drugscriminaliteit

Wat betreft ondermijnende criminaliteit is (internationale) georganiseerde drugscriminaliteit het grootste probleem. Criminele drugsnetwerken investeren (sociaal en financieel) in infiltratie op Schiphol. Met name via Schipholpashouders die werkzaamheden verrichten op operationeel niveau en die (vaak op tamelijk eenvoudige wijze) vanuit deze posities cruciale diensten en/of informatie leveren (zie onder andere hoofdstuk 7 in het rapport). Criminele Schipholpashouders maken gebruik van grondige kennis van de fysieke omgeving en van werkprocessen op Schiphol, alsook van toegang tot (beveiligde) gebieden. Het is niet bekend hoeveel Schipholpashouders crimineel actief (kunnen) zijn. Het gaat om uiteenlopende functies, processen, organisaties en locaties, waardoor ondermijnende drugscriminaliteit op Schiphol een groot geografisch bereik heeft en is ingebed in dagelijkse arbeidsroutines. Toegang tot Schiphol is letterlijk veel waard voor georganiseerde criminelen. Wie duurzaam infiltreert in de logistieke processen op Schiphol kan steeds weer concrete criminele projecten opzetten en uitvoeren. De gemiddelde drugszending via Schiphol is weliswaar (lang) niet zo omvangrijk als in zeecontainers, maar de opbrengsten van systematische drugscriminaliteit zijn hoog.

Het overgrote deel van de op Schiphol aangetroffen drugs wordt volgens de respondenten – getuige de hoeveelheden, taakspecialisatie en/of professionaliteit van de gehanteerde smokkeltechnieken – gesmokkeld door criminele netwerken. Vanwege de mainport-functie van Schiphol opereren die netwerken internationaal en (redelijk) goed georganiseerd. Immers, op het traject vanuit het bronland naar het bestemmingsland dienen – afhankelijk van de precieze werkwijze – talrijke criminele taken te worden volbracht: preparatie van de drugszending, ronselen en instrueren drugskoeriers, ronselen van Schipholpashouders voor informatie of (andere) criminele diensten, plaatsing van de drugszending in de bagage- of vrachtstroom, de drugszending op de luchthaven van bestemming uit de bagage- of vrachtstroom laten halen door Schipholpashouders, de drugszending ongemerkt de controles laten passeren, de drugskoerier ophalen

en, niet in de laatste plaats, alle betrokkenen instrueren en positioneren op de juiste tijd en locatie. Dit vergt (internationale) organisatie en heeft geleid tot specialisatie bij criminele drugsnetwerken. Deze netwerken kennen verschillen lagen, van financier, via organisatoren naar uitvoerders. Respondenten constateren interne afscherming, in die zin dat uitvoerend criminele Schipholpashouders worden ingezet door een criminele (oud-)collega, zonder dat ze op de hoogte zijn van (namen van personen in) de organisatie. Ze leveren alleen nog, zo lijkt het althans vaak te gaan, veiliggestelde drugs in bij een 'afhaler' die ze (van gezicht) leren kennen.

De professionaliteit en flexibiliteit van drugssmokkel via Schiphol komen tot uitdrukking in vernuftige verbergtechnieken en versluieringsmethoden. Drugs worden op allerhande manieren verborgen, onder meer in producten, verpakkingen, vervoersmiddelen en voorwerpen. Het kan worden verstopt tussen, achter of in een deklading. Drugs of grondstoffen kunnen worden geïmpregneerd of opgelost, al worden ook eenvoudige technieken nog altijd gebruikt: doorslikken, in het lichaam duwen of op het lichaam plakken. Drugs worden gemaskeerd door ze chemisch te bewerken, bijvoorbeeld om geuren te verbergen. Soms komt aan het licht dat criminelen lang hebben gewacht alvorens ze een transportlijn benutten voor smokkel om zo eerst de indruk te wekken dat het gaat om integere vrachten. Er worden documenten vervalst of er worden gestolen documenten gebruikt om de indruk te wekken dat de zendingen integer zijn. Er valt volgens experts letterlijk een dik boek te schrijven over alle technieken en methoden, waarbij opvalt dat er steeds meer tijd en geld wordt geïnvesteerd in het prepareren van drugszendingen. Toch keek een topexpert nog even vreemd op toen een leverancier van scanapparatuur vertelde dat het duurste en meest innovatieve exemplaar zojuist was besteld door een Zuid-Amerikaans bedrijf uit een gekende 'risicosector'. Het leek te bevestigen wat al langer werd vermoed: topcriminelen testen met de allerbeste apparatuur.

Het onderzoeksmateriaal wijst uit dat drugs worden gesmokkeld via verschillende 'stromen', namelijk:

a. *De passagiersstroom*. Koeriers smokkelen drugs *in* het lijf (de 'slik- of duwmethode'), *op* het lijf (drugs tegen het lichaam aan vervoeren of impregneren in kleding) of *bij* het lijf (koeriers vervoeren drugs in handbagage). Dergelijke smokkelaars worden voornamelijk geconstateerd op routes vanuit Afrika of het Caribische gebied. Koeriers worden – om de drugs veilig te stellen – (bijna altijd) op Schiphol opgehaald door een crimineel. Criminele organisaties uit (de omgeving van) Amsterdam, Rotterdam en

Den Haag leggen zich volgens respondenten toe op drugssmokkel via koeriers.

b. *De bagagestroom*.[2] Drugs worden zonder gebruik van een koerier gesmokkeld in ruimbagage, vaak in een koffer. Hierbij wordt een uitgebreid pallet van verberg- en versluieringstechnieken toegepast. Medewerking van Schipholpashouders is noodzakelijk, in elk geval op de luchthaven waarop wordt gevlogen, om de drugszending uit de bagagestroom te halen en vervolgens van *airside* naar *landside* te (laten) brengen. De bagage met drugs dient niet op te vallen, maar moet wel herkenbaar zijn voor betrokken pashouders. Drugssmokkel via de bagagestroom vergt meer organisatie dan smokkel door passagiers, vooral omdat Schipholpashouders – te midden van een omvangrijke bagagestroom – de drugszending op precies het juiste tijdstip en op de goede locatie moeten onderscheppen.

De Douane en de KMar registreren de bevindingen van de passagiers- en bagagestroom in één gezamenlijk bestand. Een analyse van dit bestand wijst uit dat dat in 2016, 2017 en 2018 respectievelijk 495, 517 en 642 bevindingen zijn gedaan van drugszendingen in de passagiers- en bagagestroom.[3] De meeste onderschepte ladingen hebben betrekking op cocaïnezendingen.[4] Daarnaast gaat het om qat, cannabis, heroïne en XTC (zie tabel 1). Onder de categorie 'overige' vallen zendingen die niet nader zijn gedefinieerd in de ontvangen registraties.

Tabel 1: Aantal onderschepte drugszendingen naar soort en jaar in de passagiers- en bagagestroom

	2016 (n=495)		**2017 (n=517)**		**2018 (n=642)**	
Soort drug	*n*	*%*	*n*	*%*	*n*	*%*
Cocaïne	459	93%	382	74%	548	85%
Cannabis	6	1%	7	1%	8	1%
Qat	16	3%	77	15%	43	7%
Heroïne	7	1%	30	6%	30	5%
XTC	2	0%	5	1%	8	1%
Overige	6	1%	17	3%	7	1%

Bron: Douane-KMar

c. *De vrachtstroom*. Bij drugssmokkel via de vrachtstroom dient onderscheid te worden gemaakt tussen gemanifesteerde vracht (genummerde vrachtzendingen die worden verstuurd met een vrachtbrief) en ongemanifesteerde vracht (waarbij drugs op allerhande plaatsen in het vliegtuig worden verstopt: 'in alles wat open kan').

Gemanifesteerde vracht betreft reguliere en geregistreerde zendingen die kunnen worden verstuurd door bonafide bedrijven, maar ook door dekmantelbedrijven, die met het oog op drugscriminaliteit zijn opgezet, al is de kans relatief groot dat dit laatste wordt opgemerkt door de Douane. Respondenten wijzen op uiterst geavanceerde smokkelmethoden (verbergen en versluieren) door internationale criminele organisaties in het topsegment via gemanifesteerde vracht, onder meer via geijkte zendingen, zoals bloemen. Dergelijke criminaliteit is gericht op smokkel 'door de controle heen', in die zin dat drugs bij x-ray-scans niet worden opgemerkt, maar louter bij schaarse en tijdrovende fysieke controle. Eenvoudige smokkel via gemanifesteerde vracht blijft voorkomen, zoals drugspakketten die simpelweg tussen de vracht liggen. Als de drugs 'door de controle heen' wordt gesmokkeld, zijn er (in principe) geen Schipholpashouders nodig om de drugs veilig te stellen. Het veilig stellen gebeurt dan buiten Schiphol, bijvoorbeeld bij een logistiek bedrijf of bloemenhandel.

Bij smokkel via ongemanifesteerde vracht worden de drugs 'kaal' (niet genummerd of geregistreerd) in het vliegtuig verstopt. Daarbij worden grofweg drie werkwijzen toegepast: *a.)* smokkel in geprepareerde AKE-containers of in ULD- of PMC-pallets[5]; *b.)* smokkel via postzakken[6]; *c.)* drugs verstoppen in het passagiersgedeelte of technische deel van het vliegtuig. Bij deze laatste methode zijn bijna per definitie Schipholpashouders betrokken bij het veiligstellen van de drugs, zoals cateringmedewerkers, schoonmakers, onderhoudspersoneel, chauffeurs (van *high loaders*, waterwagens, tankwagens of vuilniswagens) of *aircrew*. Het plaatsen en uithalen van drugs vergt organisatie: zicht en/of invloed op de roosters van Schipholpashouders om (bereidwillige) criminele actoren op de juiste tijd en plaats te positioneren; informatie-uitwisseling tussen criminelen in bron- en bestemmingsland over de precieze locatie van de verstopte drugszending; het ronselen, instrueren en controleren van de 'uithalers'. De zogenoemde *next move*-methode vergt informatie over de planning van vluchten met een bepaald vliegtuig. De drugs worden dan niet - vanwege extra alertheid van overheidsorganisaties - veilig gesteld

direct na een vlucht uit een risicoland, maar pas als hetzelfde vliegtuig vanuit een niet-risicoland weer op Schiphol vliegt.

d. *De poststroom*. Bij drugssmokkel via de poststroom worden diensten voor het verzenden van brieven en pakketten, zoals geschenk- en koerierszendingen, misbruikt. Deze vorm van drugscriminaliteit wordt geconstateerd (zie tabel 2), maar de precieze criminele werkwijzen zijn in veel opzichten een blinde vlek. Synthetische drugs (xtc en amfetamine) worden in hoge mate aangetroffen in de poststroom *vanaf* Schiphol. Dat geldt ook voor de meerderheid van de in de poststroom onderschepte cannabis. Cocaïne, heroïne en qat wordt vooral onderschept in de poststroom *naar* Schiphol. De internationale drugshandel per poststroom heeft een impuls gekregen door criminelen die als zogenoemde *vendor* het *darkweb* gebruiken om drugs te verkopen met *bitcoin* als betaalmiddel. Er is mondiaal veel vraag naar in Nederland geproduceerde xtc en amfetamine vanwege de goede (reputatie wat betreft) prijs, kwaliteit en levering.[7]

Wat betreft drugssmokkel per luchtvracht (inclusief post) zijn kwantitatieve gegevens beschikbaar gesteld door Douane en KMar. In dit bestand zijn verschillende typen luchtvracht te onderscheiden, zoals tabel 2 laat zien. Het merendeel van de luchtvrachtzendingen waarin verdovende middelen werd aangetroffen, betreft postpakketten. In de drie jaar waarover registraties zijn ontvangen, gaat het om ruim 2.200 postpakketten. Ook geschenkzendingen van en naar Suriname scoren hoog.

Tabel 2: Aantal onderschepte drugszendingen naar type zending in de vracht- en poststroom (2016-2018)

	2016	**2017**	**2018**
Totaal geschenkzendingen	379	688	579
Totaal koerierszendingen	69	60	89
Totaal postpakket8	652	823	764
Totaal gemanifesteerd	24	26	29
Totaal ongemanifesteerd	31	29	16
Onbekend	29	57	48
Totaal	**1.184**	**1.683**	**1.525**

Bron: Douane-KMar

Vanwege de gebruikte analysemethoden is het niet mogelijk om het aantal onderschepte drugszendingen naar soort te onderscheiden voor de verschillende type luchtvrachtzendingen. De bevindingen op de verschillende typen luchtvrachtzendingen tezamen laten zien dat cocaïne de meest onderschepte drugsvorm is in de vrachtstroom, met in totaal 1.807 onderschepte cocaïnezendingen in de periode 2016-2018 (zie tabel 3).

Tabel 3: Aantal onderschepte drugszendingen naar soort en jaar in de vracht- en poststroom

	2016 (n=1.184)		**2017 (n=1.683)**		**2018 (n=1.525)**	
Soort drugs	*n*	*%*	*n*	*%*	*n*	*%*
Cannabis	149	13%	149	9%	204	13%
XTC	180	15%	245	15%	331	22%
Cocaïne	453	38%	735	44%	619	41%
Amfetamine	15	1%	9	1%	6	0%
Heroïne	29	2%	36	2%	79	5%
Qat	233	20%	314	19%	133	9%
Overige	139	12%	160	10%	128	8%

Bron: Douane-Kmar

Mede afhankelijk van de gesmokkelde drugssoort, worden verschillende routes gebruikt bij de smokkel van drugs naar de luchthaven Schiphol. Een analyse van aangeleverde bestanden laat de meest voorkomende herkomstlanden van verschillende drugssoorten zien. De analyse onderstreept de belangrijke rol van het Caribische gebied in de smokkelroutes van cocaïne. Het overgrote deel van de onderschepte cocaïnezendingen in de periode 2016-2018 is afkomstig van vluchten vanuit Suriname en Curaçao, met als uitschieters 1.534 zendingen (85%) vanuit Suriname in de vrachtstroom en 545 zendingen (39%) vanuit Curaçao in de passagiersstroom. Verder worden Brazilië en Aruba in de registraties opgemerkt als landen vanwaar cocaïne – via de passagiers- of vrachtstroom – naar Schiphol is gesmokkeld.
Uit de literatuur blijkt dat traditionele aanvoerroutes van heroïne naar Europa veelal verlopen via land- of zeetransport en luchtroutes beduidend ondergeschikt

zijn.[9] Desalniettemin tonen de gedeelde Douane- en KMar-registraties aan dat de invoer van heroïnesmokkel niet uitsluitend via zee- en landtransport wordt georganiseerd. Het merendeel van de onderschepte heroïnezendingen in de vracht- en passagiersstroom (i.e. luchtroutes) is afkomstig uit Zuid-Afrika (23%, N=48). Andere herkomstlanden zijn Kenia, Oeganda, Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten.

Nederland vervult een belangrijke rol in de productie van synthetische drugs. Respondenten leggen uit dat precursoren, nodig voor de productie van amfetamine en MDMA, via diverse smokkelroutes vanuit Azië of Oost-Europa Nederland in worden gebracht. Daarnaast leggen ze uit dat via een uitgaande luchtvrachtstroom volwaardig geprepareerde (XTC-)pillen vanuit Nederland (vanaf Schiphol) of buurlanden worden geëxporteerd naar het buitenland. XTC en Amfetamine zijn tussen 2016 en 2018 het meest onderschept op vluchten *vanaf* Schiphol (respectievelijk 98%, N=739 en 67%, N=20).

Cannabis wordt eveneens veelal gedetecteerd op vluchten vanaf Schiphol. Ongeveer tweederde (63%, N=314) van de in de luchtvracht onderschepte cannabis in de genoemde tijdsperiode is afkomstig van een vlucht vanaf Schiphol.[10] In de passagiersstroom is ruim de helft (52%, N=11) van de onderschepte cannabis afkomstig van Schiphol.[11] Andere geregistreerde herkomstlanden van cannabis zijn Nigeria, de Verenigde Staten, Canada en Zwitserland.

Qat, ten slotte, blijkt met name afkomstig uit Kenia, met in totaal 262 geregistreerde onderscheppingen in de vracht- en passagiersstroom vanuit dit land (32% van het totaal aantal onderscheppingen qat binnen beide stromen). Andere geregistreerde herkomstlanden zijn India, Nigeria en Zambia (passagiersstroom) en de Verenigde Arabische Emiraten (vrachtstroom).[12]

3.2 Overige criminaliteit

Naast de georganiseerde drugscriminaliteit komen de volgende (georganiseerde) ondermijnende criminele fenomenen (frequent) in beeld, waarbij is opgetekend dat het niet altijd om ondermijnende criminaliteit hoeft te gaan:

a. Mensenhandel en -smokkel. Gespecialiseerde KMar-medewerkers zijn alert op indicaties van mensenhandel of mensensmokkel via de passagiersstroom op Schiphol. Er zijn frequent vermoedens over mogelijke seksuele uitbuiting (voornamelijk van vrouwen die afkomstig zijn uit Oost- of Centraal-Europa), maar dit resulteert zelden in een aangifte of aanhouding. Als deze vrouwen (en hun eventuele begeleider) worden aangesproken, blijkt vaak dat hen een goed betaalde baan in de prostitutie is toegezegd. Op dat moment stemmen de vrouwen daarmee in, al is

het de vraag hoe die baan uiteindelijk uitpakt en hoe vrijwillig of (door omstandigheden en/of intimidatie) gedwongen deze instemming is. Ondervraagden zijn vaak terughoudend, mogelijk vanwege wantrouwen jegens politiediensten. Bij vermoedens van mensenhandel wordt informatie verstrekt aan de politie. Over de periode 2015-2018 registreerde het Sluisteam van de KMar enkele tientallen gevallen waar, op basis van verschillende signalen, sprake kan zijn (geweest) van een slachtoffer van mensenhandel.

Bij (signalen over) mensensmokkel betreft het voornamelijk vluchtelingen. Een vluchteling kan worden gefaciliteerd door mensensmokkelaars, bijvoorbeeld door hem of haar te voorzien van valse identiteitspapieren of door (gedeeltelijk) mee te reizen. Dit valt in korte tijd in een gesprek op Schiphol nauwelijks te onderzoeken. Het Sluisteam van de KMar registreerde in de periode 2015-2018 enkele tientallen mogelijke slachtoffers van mensensmokkel. Daaruit blijkt dat deze criminaliteit verhardt. Vluchtelingen lopen het risico om tijdens hun reis slachtoffer te worden van fysiek en mentaal geweld. De kans op betrokkenheid van Schipholpashouders bij deze criminaliteit is vandaag de dag gering volgens respondenten. Ongeveer twintig jaar geleden waren er nog geen controleposten met biometrische controle. Destijds bood dat (ruime) mogelijkheden om 'de deuren open te houden en mensen mee te sluizen', van *airside* naar *landside*.

b. *Smokkel van liquide middelen en witwassen*. Vooral bij uitgaand verkeer vanaf Schiphol wordt frequent smokkel van liquide middelen geconstateerd. Na drugssmokkel is het waarschijnlijk de meest voorkomende smokkel, mede vanwege een relatie met drugscriminaliteit: contant geld dat in de Nederlandse drugsindustrie is verdiend, wordt naar het buitenland gebracht, zodat het daar kan worden witgewassen.

Reizigers mogen in de passagiersstroom maximaal € 10.000 contant meenemen. Boven dat bedrag geldt een aangifteverplichting als de EU-grens wordt gepasseerd. Dit laat onverlet dat een reiziger – vanwege de omgekeerde bewijslast bij witwassen – voor elk bedrag een verklaring moet kunnen geven over de herkomst of bestemming van het geld. Er worden (dan ook) liquide middelen gesmokkeld en verstopt op allerhande manieren, zoals geld in schoenzolen, verborgen in een koffer, 'ingenaaid' in kleding en geld inslikken of in het lichaam duwen.

Wanneer een reiziger het nalaat om aangifte te doen van bedragen boven de € 10.000, maakt de Douane een proces-verbaal op inzake een

vermoeden van witwassen. Deze processen-verbaal worden geregistreerd door de Douane. Vanaf 2016 nemen de registraties op niet-aangegeven geldbedragen fors toe, zo blijkt uit de registraties. Waar in 2016 473 processen verbaal zijn opgemaakt, betreffen dit er in 2017 en 2018 ruim 1.200. Een deel van de passagiers, bij wie een niet-aangegeven geldbedrag boven de € 10.000 is gedetecteerd, krijgt een transactie aangeboden en kan doorreizen. Voor een ander deel geldt dat de bevinding wordt overgedragen aan het Samenwerkingsverband Liquide Middelen (SVLM). Dit team onderzocht in de jaren 2016 tot 2018 per jaar gemiddeld ongeveer dertig zaken, waarmee bedragen waren gemoeid van ruim 1 miljoen euro (2016) tot bijna 1,5 miljoen (2018).[13]

De vrachtstroom is bij internationaal vervoer van liquide middelen – ook voor geld dat (ooit) crimineel is verdiend en mogelijk inmiddels valt te verantwoorden c.q. is witgewassen – interessant. Hiertoe bestaan namelijk goede legale mogelijkheden. De vrachtstroom kent vooralsnog geen aangifteverplichting, waardoor onbeperkte hoeveelheden liquide middelen per luchtvracht kunnen worden verstuurd. Een respondent van een waarde-transportbedrijf legt uit dat de mogelijke illegaliteit van een liquide luchtvrachtzending in de private sector wordt bepaald op basis van een *fingerspitzengefühl*. Dit resulteert in criminele kansen, al is onduidelijk hoe vaak deze worden benut.

Aan de Financial Intelligence Unit (FIU) is in het kader van onderhavig onderzoek gevraagd om een overzicht te maken van verdachte transacties (VT) met betrekking tot Schiphol.[14] De FIU heeft voor de jaren 2017 en 2018 een selectie gemaakt van verdachte transacties, waarbij rekening is gehouden met 1) de plaats van uitvoering van de transactie en 2) de vestigingsplaats, het woonadres en/of de postcode van de betrokken partij in het gebied Schiphol Centrum, Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost. In totaal registreerde de FIU in de genoemde tijdsperiode 761 verdachte transacties, met een totale waarde van 224 miljoen euro. De FIU vermeldt dat het hierbij gaat om transacties van rechtspersonen in het gebied Schiphol-Centrum, Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost.

c. *Smokkel van illegale geneesmiddelen*. De verboden handel in geneesmiddelen kent een verdienmodel met hoge winstmarges.[15] De productie van bepaalde geneesmiddelen lijkt op de productie van synthetische drugs, zoals xtc. Bepaalde middelen en grondstoffen die nodig zijn voor deze drugsproductie, kunnen ook gebruikt worden om medicijnen te maken. De handel in illegale geneesmiddelen is geen opsporingsprioriteit. De

controletaak op in- en uitvoer van (illegale) geneesmiddelen ligt bij de Douane. Er wordt voornamelijk smokkel naar Schiphol geconstateerd. Grondstoffen zijn doorgaans in poedervorm en worden onder meer in verpakkingen van etenswaren gesmokkeld. Grondstoffensmokkel via de poststroom lijkt toegenomen ten opzichte van smokkel via de passagierslijn, mede vanwege de lage pakkans binnen de poststroom.

Een opvallende niche op de markt van illegale medicijnen is die van anabole steroïden. Er is in Nederland een tamelijk grote consumentenmarkt, inclusief min of meer openlijke handel in onder meer sportscholen en horeca. Bedrijven voor de handel in voedingssupplementen dienen als dekmantel en witwasfaciliteit. Een categorie criminele organisaties (met name in handen van autochtone Nederlanders) is zowel actief op de markt van synthetische drugs als op die van illegale medicijnen, inclusief anabolen.

De Douane houdt gegevens bij van inbeslaggenomen geneesmiddelen bij passagiers- en vrachtstroom. In vergelijking met de jaren 2016-2017 is het aantal in beslaggenomen zendingen in zowel de passagiers- als de vrachtstroom gering. In 2016 en 2017 zijn 1.811 en 1.952 zendingen met geneesmiddelen in de passagiersstroom onderschept en 2.879 en 4.975 zendingen in de vrachtstroom. In 2018 onderschepte de Douane 381 zendingen in de passagiersstroom en 2.869 in de vrachtstroom. Respondenten merkten op dat het bij deze registraties niet per definitie gaat om criminele organisaties die hiermee geld verdienen, maar uitgesloten is dat zeker niet.

d. Sigarettensmokkel. Vanwege de hoge consumentenprijs voor tabak/sigaretten is in Nederland een omvangrijke markt ontstaan voor georganiseerde illegale handel in goedkope sigaretten, onder meer vanuit avondwinkels en kleine supermarkten. Deze goedkope sigaretten worden volgens respondenten voornamelijk door georganiseerde criminelen uit Centraal- of Oost-Europa naar Schiphol en Nederland gebracht, onder meer met koeriers.

De Douane houdt ook het aantal onderschepte tabak-zendingen bij. Hieruit blijkt dat de illegale invoer van tabak en alcohol de grootste categorie met onderschepte zendingen is in de passagiersstroom. In 2018 worden ruim 4 miljoen sigaretten in beslaggenomen. Die aantallen zijn in de jaren daarvoor lager. De hoeveelheden tabak zijn eveneens groot: bijna 700 kilo in 2018. Ook hier moet worden opgemerkt dat deze registra-

ties niet noodzakelijkerwijs ondermijnende vormen van tabakssmokkel inhouden, maar dat kan ook hier zeker niet worden uitgesloten.

e. *Smokkel van namaakgoederen*. Smokkel van namaakgoederen is aantrekkelijk voor criminelen vanwege het hoge prijspeil van legale goederen. Uit de interviews blijkt dat criminele organisaties, die nagemaakte consumentengoederen smokkelen en verhandelen, vaak bestaan uit daders van Egyptische, Turkse of Marokkaanse origine.[16] Er is onder respondenten weinig zicht op criminele netwerken achter namaakgoederen die niet zijn bestemd voor de consumentenmarkt, zoals operatieapparatuur en onderdelen voor auto's en vliegtuigen. Respondenten benadrukken hierbij dat deze criminaliteit kan resulteren in veiligheidsrisico's.

   Registraties laten zien dat in de passagiersstroom de grootste categorie onderschepte namaakgoederen kleding is met in 2015 bijna 5.000 stuks. Daarnaast komen in de registraties van 2016 sieraden, tassen en portemonnees voor, zij het in veel kleinere hoeveelheden.[17] In de vrachtstroom blijkt speelgoed het meest onderschepte namaakproduct te zijn met 171.186 onderschepte stuks in 2016 en bijna 19.000 onderschepte stuks in 2017.[18] Voor namaakgoederen in het bijzonder geldt dat het overgrote deel van de geregistreerde inbeslagnames mogelijk betrekking heeft op niet-bewuste overtreders of bewuste overtreders, niet zijnde ondermijning.

f. *Wildlife*-smokkel. Er kan veel geld worden verdiend met de smokkel van en handel in (producten van) beschermde dieren. Er is weinig informatie over deze criminele markt. Respondenten constateren wel dat criminelen bestaande smokkelroutes en logistieke stromen, opgebouwd op andere criminele markten (zoals de drugsmarkt), benutten voor *wildlife crime*.

g. *Diefstal*. Er komen vier vormen van diefstal in relatie tot ondermijning in beeld, namelijk:

   - *Lading- of vrachtdiefstal*. Luchtvracht wordt afgehandeld in loodsen in de zogenoemde eerste linie (luchtvracht op- of afbouwen) en de tweede linie: zogenoemde *warehouses*, beheerd door expediteurs (opslag van luchtvracht, waarna het naar de eerste linie gaat of naar een klant). Bedrijven in deze twee linies zijn interessant voor georganiseerde ladingdiefstal, omdat er (ook) kostbare vrachten worden opgeslagen. Grootschalige en (op waardevolle producten) gerichte diefstal op deze terreinen vergt bijna per definitie hulp van binnenuit. Na een tip van binnenuit kan de diefstal ook worden uitgevoerd tijdens transport. Dat is zelfs waarschijnlijk omdat dit gemakkelijk valt uit te voeren en vaker voorkomt.[19]

Respondenten merkten een afname op van het aantal ladingdiefstallen in de afgelopen twintig jaar. Deze afname wordt in de interviews uitgelegd aan de hand van de aangescherpte beveiligingsmaatregelen sinds 2001, in het kader van de burgerluchtvaartbeveiliging en de veilige luchtvrachtketen. Bedrijven in de eerste en tweede linie zijn verplicht om maatregelen te treffen om te voorkomen dat explosieven het vliegtuig worden ingebracht. Intensivering van camerabewaking, aangescherpte toegangscontroles en plaatsen van hekken, hebben – hoewel ze primair zijn gericht op de veiligheid van de burgerluchtvaart – de gelegenheden voor ladingdiefstal ingeperkt. Desalniettemin kunnen 'zwakke schakels' in de bedrijfsbeveiliging resulteren in mogelijkheden voor georganiseerde ladingdiefstal.

In de afgelopen jaren verrichten de opsporingsteams van de Koninklijke Marechaussee meerdere grote onderzoeken naar ladingdiefstal[20], waarbij verschillende verdachten zijn aangehouden, maar dit resulteerde volgens respondenten niet in strafrechtelijke vervolging en veroordeling.[21]

- *Mobiel banditisme*. Mobiele dadergroepen, vaak afkomstig uit Centraal- of Oost-Europa, plegen systematisch en met veel criminele *knowhow* winkeldiefstal in het winkelgebied op de *airside* van Schiphol. Patronen in de buit (bijvoorbeeld in korte tijd veel diefstallen van een duur parfum) wijzen op diefstal op bestelling. Een categorie daders mijdt het vliegverkeer. Ze kopen een (goedkoop) vliegticket of stelen een instapkaart om toegang te krijgen tot de winkels. Na de diefstal keren ze terug naar de *landside*. Een andere categorie vliegt op Schiphol, steelt en stapt daarna weer op een vlucht. Respondenten wijzen op forse onder-registratie. Ondernemers zouden vaak geen aangifte doen, maar diefstal als het ware incalculeren. Over de omvang van dit fenomeen zijn – mede door de wijze van registratie – geen concrete aantallen te noemen.
- *Diefstal uit onderhoudshangars*. De diefstal uit onderhoudshangars op het beveiligde bedrijventerrein Schiphol-Oost is systematisch en een integriteitskwestie, omdat de daders (vaak) personeelsleden zijn (zie hoofdstuk 6 in het rapport). Deze criminaliteit is niet of nauwelijks georganiseerd, want de gelegenheid maakt in veel opzichten de dief.
- *Diefstal van ingecheckte bagage*. Hoewel de geregistreerde diefstal van ingecheckte bagage door Schipholpashouders op een laag niveau ligt, zijn respondenten ervan overtuigd dat het een (bijna) dagelijkse activi-

teit is. De discrepantie tussen registratie en praktijk heeft verschillende oorzaken: a.) slachtoffers stellen de vliegmaatschappij aansprakelijk (en doen geen aangifte); b.) op de werkvloer wordt de zwijgcode gehandhaafd en c.) opsporingsonderzoeken zijn (mede vanwege punt a en b) schaars. De diefstal heeft voornamelijk plaats in de bagagekelder, al wordt er ook gestolen uit koffers in of vlakbij de *belly* van het vliegtuig. Een categorie daders gaat gericht te werk (koffers openen die afkomstig zijn uit landen waar bijvoorbeeld veel elektronica wordt gekocht) en anderen stelen min of meer wat voor het grijpen ligt. De daders kunnen zelfstandig werken, maar er wordt soms ook een dadergroep aangehouden.

h. Criminaliteit door parkeerbedrijven: valet-parking. Deze bedrijven nemen – tegen betaling – de auto van een reiziger tijdelijk in beheer, om deze buiten Schiphol te parkeren gedurende een reis en daarna weer op Schiphol af te leveren bij de klant.[22] Door te adverteren met Schiphol in de bedrijfsnaam wordt door een categorie bedrijven de indruk gewekt dat het gaat om bonafide diensten. Er worden echter verschillende misstanden geconstateerd. Medewerkers maken misbruik van auto's die zij in beheer hebben, onder meer door er grote afstanden mee te rijden. Dat kan leiden tot schade en boetes. Een bedrijf misbruikte gehandicaptenkaarten om auto's te parkeren. Een ander bedrijf pleegde fraude met uitrijkaarten. Volgens de respondenten heeft een categorie eigenaren van parkeerbedrijven antecedenten. Bedrijven maken zich vermoedelijk schuldig aan (btw-)fraude en witwassen.

4 Criminele kansen

Bij de beschreven criminele praktijken wordt gebruikgemaakt van criminele kansen die Schiphol biedt. In hoofdlijnen gaat het om mogelijkheden die liggen besloten in de massale passagiers-, bagage- en vrachtstroom (inclusief post), alsook om de prioriteit voor beveiliging van de burgerluchtvaart, gericht op terreurpreventie. Hier volgt een bondig overzicht van meer concrete kansen voor ondermijnende criminaliteit op Schiphol.[23]

4.1 Kwetsbare locaties

Respondenten, werkbezoeken, observaties en andere bronnen wijzen op de volgende kwetsbare locaties:

a. *Bagagekelders.* Het betreft in feite vijf kelders van verschillende terminals, waar bagage wordt gesorteerd voor de juiste uitgaande of inkomende vlucht. Respondenten benadrukken de criminele kansen vanwege een optelsom van factoren: *a.)* routinewerkzaamheden zijn een perfecte dekmantel voor diefstal en met name drugssmokkel; *b.)* er is beperkt (camera-) toezicht en alerte contraobservatie door bagagepersoneel; *c.)* op de werkvloer wordt een zwijgcode gehandhaafd, zo nodig met harde hand (pesten, intimidatie en geweld); *d.)* criminele pashouders benutten nauwgezette locatiekennis en kennis van het logistieke proces; *e.)* de arbeidsomstandigheden zijn zwaar, de legale verdiensten zijn naar verhouding pover en de (potentiële) criminele inkomsten juist hoog of aantrekkelijk; *f.)* flexibele werkroosters en de mogelijkheid om buiten werktijden het beveiligde gebied te betreden worden gebruikt om op de juiste tijdstippen en plaatsen drugszendingen te onderscheppen; *g.)* het grote aantal uitzendkrachten; *h.)* lacunes in uitgangscontroles; *i.)* verbergplaatsen in rugzakken (bij overgang van airside naar landside) en in lockers op de airside; *j.)* de optie om mobiele telefoons mee te nemen naar de werkplek, hetgeen communicatie met andere criminelen (o.a. regelaars en afhalers) buiten Schiphol en/of de kelders mogelijk maakt; *k.)* een categorie Schipholpashouders heeft criminelen in de sociale omgeving (wijk en/of kennissen); *l.)* medewerkers zijn aan hun werkkleding herkenbaar voor criminele rekruteerders.
b. *Afhandelloodsen.* Luchtvracht wordt afgehandeld in loodsen in de eerste linie (het op- of afbouwen van de luchtvracht) en in de tweede linie met zogenoemde *warehouses*, beheerd door expediteurs. Respondenten wijzen op dezelfde (soort) criminele kansen als in de bagagekelders (zie hierboven), aangevuld met enkele specifieke omstandigheden. In de loodsen worden dure goederen afgehandeld. Logo's ontbreken, maar Schipholpashouders weten vaak welke kostbare vracht het betreft. Buit of smokkelwaar kan risicoarm naar de *landside* worden gebracht, omdat er geen uitvoerige uitgangscontroles zijn.
c. *Blindspots in het cameratoezicht in beveiligde gebieden*. De beveiligde gebieden kennen een uitgebreid netwerk van cameratoezicht. Respondenten wijzen op concrete blinde vlekken die worden benut voor criminele praktijken, onder meer in de bagagekelders en afhandelloodsen, en op Schiphol Oost. In bagagekelders worden koffers op elkaar gestapeld, zodat criminele praktijken buiten beeld van de camera's blijven. Overigens vergt het spotten van criminele praktijken via camera's nauwgezette kennis van de

reguliere en criminele routines op Schiphol om te midden van alle hectiek verdacht gedrag te herkennen.

d. Schiphol-Oost. Schiphol-Oost (het oude vliegveld Schiphol) wordt door veel respondenten getypeerd als 'grote blinde vlek' in het veiligheidsbeleid en als een locatie met criminele kansen. Dit laatste komt mondjesmaat tot uitdrukking in registraties van diefstal of drugscriminaliteit, maar dat schrijven respondenten toe aan een zwakke informatiepositie. Om zicht te krijgen op de illegale en legale gang van zaken heeft de KMar recent een zogenoemde wijkopperwachtmeester (een equivalent van de wijkagent) aangesteld. Schiphol-Oost bestaat uit drie deelgebieden, namelijk een beveiligd bedrijventerrein (vliegtuigonderhoud), *general aviation* (onder andere privéjets) en een niet-beveiligd bedrijventerrein. Deze gebieden hebben met elkaar gemeen dat er geen tot nauwelijks uitgangscontrole wordt uitgevoerd. Respondenten benoemen de volgende specifieke criminele kansen:

- *Beveiligd bedrijventerrein (vliegtuigonderhoud)*. Dit terrein is kwetsbaar vanwege de combinatie van de volgende omstandigheden: *a.)* beveiligers voeren louter een handmatige toegangscontrole uit van medewerkers met een pas (een KLM-pas of Schiphol-pas) en van personen met een (gemakkelijk aan te vragen) bezoekers-pas; *b.)* wie toegang krijgt tot het terrein, kan gemakkelijk bij vliegtuigen komen; *c.)* onderhoudspersoneel beschikt over apparatuur waarmee (ook grondig) verstopte smokkelwaar uit een vliegtuig kan worden gehaald, hetgeen bovendien min of meer opgaat in de routine van onderhoudswerkzaamheden; *d.)* onderhoudsapparatuur is kostbaar en daarmee een aantrekkelijke buit; *e.)* buit en smokkelwaar kunnen in auto's worden geladen die pal naast hangars worden geparkeerd, waarna deze zonder controle het terrein kunnen verlaten; *f.)* het technisch personeel wordt getypeerd als een kleine en gesloten wereld; *g.)* schoonmakers zijn tamelijk anoniem op het terrein (respondenten wijzen, om dit te onderstrepen, op schoonmakers die in hun bedrijfsauto op het terrein slapen).
- *General aviation (onder andere privéjets)*. Het gebied waar privéjets landen en vertrekken kent criminele kansen – met name voor de smokkel van drugs en van (drugs-)geld –door de optelsom van de volgende omstandigheden: *a.)* bij vluchten binnen de EU wordt - vanwege het regime van vrij verkeer van goederen en personen - de bagage (om die reden) zelden gecontroleerd; *b.)* een gemakkelijke overgang van *airside* naar *landside*, want in de terminal gestationeerde KMar-medewerkers

controleren op paspoorten, al wordt dit omzeild door 'sommige' passagiers die (via een hek) 'buiten de terminal om *boarden*); *c.)* voor bedrijven en particulieren is het, met voldoende budget, eenvoudig om een privéjet te huren, waarbij vluchtplannen op het laatste moment kunnen worden gewijzigd, hetgeen de controle bemoeilijkt.

- *Niet-beveiligd bedrijventerrein*. Dit deelgebied is op Schiphol Oost nog het meest een blinde vlek. Er bestaat, overigens net als elders op Schiphol, geen volledig en actueel overzicht van de gevestigde bedrijven. Het is gemakkelijk om hier een bedrijf te vestigen. Respondenten vermoeden dat een categorie bedrijven zich juist hier vestigt om misdrijven te plegen op Schiphol. Ook bestaan op de werkvloer van bonafide bedrijven criminele kansen, bijvoorbeeld bij het repareren van AKE's.[24] Uit het onderzoeksmateriaal blijkt dat Schipholpashouders bewust AKE's beschadigden waarin drugs was verstopt, waarna de drugs bij reparatie veilig werden gesteld. Dit klinkt eenvoudig, maar vergt een goede (internationale) organisatie.

4.2 Kwetsbaarheden in de goederen- en passagiersstromen

De enorme stroom goederen en passagiers op Schiphol leidt alleen al door de massaliteit tot criminele kansen. Respondenten wijzen op meer specifieke omstandigheden die resulteren in een criminele kansenstructuur:

a. Bij douanecontroles en opsporingsonderzoeken ligt de nadruk op de invoer van drugs of van andere verboden goederen. Er is weinig informatie over de aard en omvang van smokkelpraktijken vanaf Schiphol naar andere luchthavens (zie hoofdstuk 7 in het rapport en zie punt b. voor een uitzondering).
b. In post(pakketten) die vanaf Schiphol word(t)(en) verstuurd naar onder meer Australië, de Verenigde Staten en Zuid-Amerikaanse landen, worden bij controles regelmatig drugs (met name synthetische drugs) onderschept. Dit resulteert vaak niet in aanhoudingen.
c. Er zijn mogelijkheden om bijna anoniem legaal grote sommen contant geld uit te voeren. Als door een bedrijf – via agenten – daartoe een opdracht wordt verstrekt aan een waarde-transportbedrijf, blijven de personen achter de zending vrijwel buiten beeld voor deze opdrachtnemende bedrijven. De vraag is of deze bedrijven altijd actie ondernemen vanwege verdenkingen van witwassen.

d. Bij de beveiliging van Schiphol gaat de prioriteit uit naar de controle van (de bagage van) personen die de (beveiligde gebieden van de) luchthaven betreden. De uitgangscontrole ligt op een veel lager niveau, zowel ten aanzien van passagiers als van de Schipholpashouders. Dat biedt goede mogelijkheden om gestolen of verboden goederen van *airside* naar *landside* te smokkelen.
e. Er is vrij verkeer van personen en goederen tussen de EU-lidstaten. Dit betekent dat de Douane aan de buitengrenzen van de EU controleert. Respondenten wijzen op de zogenoemde 'achterdeur' die wordt benut voor (drugs-)smokkel. Een vliegtuig kan via een luchthaven in de EU waar het controleniveau op een (beduidend) lager niveau ligt dan op Schiphol, naar Schiphol vliegen.
f. Een zogenoemde Privium-pas is een lidmaatschap waarmee een reiziger versneld de controle tussen *airside* en *landside* kan passeren. Deze passen worden door criminelen gebruikt. Ze kunnen met de pas snel de *airside* betreden, een diefstal plegen of smokkelwaar ophalen (bijvoorbeeld bij een Schipholpashouder of op een verstopplaats) om vervolgens snel terug te gaan naar de landside. De KMar heeft in 2017 en 2018 21 van deze passen in beslag genomen in verband met (dergelijk) misbruik.
g. Zogenoemde bederfelijke goederen (met name fruit en bloemen) zijn interessant voor drugssmokkel. Ze dienen snel bij de consumenten te zijn, waardoor in de logistieke keten haast is geboden. Ze worden bovendien via routes vervoerd die bronlanden van drugs verbinden met Nederland. Respondenten wijzen op bloemenzendingen vanuit het buitenland (in het bijzonder Zuid-Amerika en in mindere mate Afrika) en naar het buitenland. De bloemen komen vanwege geluidsnormen meestal aan op luchthaven Maastricht Aachen en worden per vrachtauto naar Schiphol vervoerd. Daar wordt de lading verwerkt en naar de bloemenveiling in Aalsmeer gebracht. Douanecontroles hebben onder andere plaats op Schiphol. De Douane werkt met risicoprofielen die voorzien in controles bij dergelijke routes en producten. Door de hoge frequentie van omvangrijke bloemenzendingen blijft een criminele kans bestaan. Er worden regelmatig drugs tussen bloemen gevonden. Criminelen investeren in steeds weer nieuwe en betere verbergtechnieken, juist omdat ze weten dat ze drugs vervoeren via routes en in producten met een 'slechte reputatie'.

4.3 Kwetsbare branches en beroepen

Interviews en documenten wijzen op branches die economische functies vervullen op Schiphol en tegelijkertijd een kansenstructuur is voor criminelen. Het betreft:

a. Schoonmaakbranche. De schoonmaakbranche is om dezelfde (soort) redenen als de bagagekelders (zie 4.1) kwetsbaar. Daarbij vallen enkele bijzonderheden op. Schoonmakers kunnen op een tamelijk gemakkelijke en risicoarme manier geld verdienen met het veiligstellen van drugs. Het ligt vervat in hun werkzaamheden dat ze in en rond het vliegtuig komen of op geijkte verstopplaatsen. Er is weinig of geen toezicht op hun werkzaamheden. De verpakte drugs kunnen vermomd als vuilnis worden meegenomen. Als schoonmakers worden betrapt, kunnen ze verklaren dat ze niet wisten dat het om drugs ging. Bij de overgang van *airside* naar *landside* zijn er geen strenge structurele uitgaande controles. Ze rijden met hun (dienst)auto eenvoudig van de *airside* af. Bij schoonmaakbedrijven werken veel *multi-contracters*: medewerkers die worden ingezet door verschillende werkgevers. Hun autorisatieprofiel op hun Schipholpas geeft toegang tot elk gebied waar ze ingezet kunnen worden. De optelsom van autorisaties geeft veel bewegingsvrijheid in beveiligde gebieden. Zij zijn daarmee ideale criminele pionnen. In deze branche blijven criminele activiteiten niet beperkt tot de werkvloer, want bij (qua omvang bescheiden) schoonmaakbedrijven is persoonlijke betrokkenheid van de directie bij drugscriminaliteit geconstateerd.

b. Catering. In deze branche valt eveneens op dat er criminele kansen schuilen in routinematige handelingen. Cateringmedewerkers brengen zogenoemde trolleys naar vliegtuigen en halen ze weer op. Dit biedt mogelijkheden tot smokkel. De hele dag door voltrekt zich een proces van af- en aanrijden, vanaf de opslagloods naar Schiphol-Centrum. De chauffeur kan illegale goederen onder zich hebben om zelf naar de *landside* te smokkelen of om zich hiervan te ontdoen tijdens de rit van vliegtuig naar loods. Langzaam rijdend kan hij drugs overhandigen of van het terrein gooien naar een handlanger langs de route. Zo zijn er andere smokkelmogelijkheden die terug te voeren zijn op bijvoorbeeld gebrekkig cameratoezicht.

c. Aircrew. De bemanning kent het reilen en zeilen in de luchtvaart en, mits ze vaak genoeg op of vanaf Schiphol vliegen, de lokale situatie. Respondenten wijzen op enkele kwetsbare luchtvaartmaatschappijen met vluchten vanuit bronlanden of afkomstig uit Afrika.

d. *Overige private branches*. Chauffeurs van waterwagens, tankwagens en vuilniswagens vallen niet zo op. Hun werk heeft een lage status en wordt niet snel – althans beduidend minder dan schoonmaak, catering, vliegtuigonderhoud of bagageafhandeling – in verband gebracht met criminele praktijken. In de interviews spraken respondenten er niet over of in de marge. Volgens een Schipholkenner schuilt daarin juist een risico, omdat ondermijnende praktijken in de categorie 'overige branches' eerder onopgemerkt blijven.
e. *Publieke professionals*. Medewerkers van de KMar en Douane kunnen waardevol zijn voor criminele netwerken die actief zijn op Schiphol vanwege nauwgezette kennis en informatie over (criminele kansen vanwege) de logistieke infrastructuur en werkprocessen bij toezicht, controle en opsporing. Ook kunnen ze uiteenlopende criminele diensten leveren: eenvoudige diensten (locaties mijden of wegkijken bij een vondst of bij criminele praktijken), lekken van gevoelige informatie (over opsporingsonderzoeken of over werkwijzen bij controle of opsporing) of zorgen dat bagage of goederen ongecontroleerd blijven. Bij het veldwerk zijn de onderzoekers gestuit op enkele niet-recente corruptiegevallen op Schiphol, maar ook op toegenomen organisatorische alertheid bij KMar en vooral Douane op mogelijke corruptie, gevoed door enkele casussen op andere *mainports* (met name de Rotterdamse haven) en door een WODC-onderzoek.[25] Het is niet mogelijk om uitspraken te doen over de omvang van ambtelijke corruptie bij KMar of Douane op Schiphol. Wel vallen, naast de toegenomen alertheid, twee zaken op. In de eerste plaats boeken criminele organisaties reeds misdaadsuccessen vanwege infiltratie in andere branches. Een corrupte Douanier of marechaussee is niet per se nodig en valt lastiger te rekruteren. Schipholpashouders in het algemeen kunnen een aantrekkelijke groep vormen voor criminelen. In de tweede plaats wijzen respondenten op inherente kwetsbaarheid voor corruptie juist vanwege de systematische aanwezigheid van georganiseerde criminelen op Schiphol. Bij de recente werving door de Douane vanwege de Brexit viel bijvoorbeeld op dat enkele sollicitanten louter interesse leken te hebben voor functies met criminele waarde.

4.4 Grenzen aan Douanecontroles

Om de stap te zetten van informatie en analyse naar daadwerkelijke controle, maakt de Douane gebruik van zogenoemde risicoprofielen. Die worden toegespitst op thema's binnen de omvangrijke douanetaak: fiscaal en op het brede

terrein van niet-fiscale taken van veiligheid, economie, gezondheid en milieu (VGEM). Het betreft een lerend of cyclisch proces, omdat controleresultaten worden benut bij actualisatie van de profielen. Dagelijkse analyses en controles van de Douane werpen hindernissen op voor criminelen. Georganiseerde criminelen reageren daarop. Respondenten typeren dit als voortdurende actie-en-reactie. In veel interviews werd het beeld geschetst van een strijd tussen aan de ene kant een professioneel bureaucratische controle-instantie met een complexe taak en aan de andere kant flexibele netwerkjes die systematisch – opgeknipt in tal van projecten en taken – crimineel geld verdienen.

Op Schiphol stuit de Douane op dilemma's. Respondenten wijzen op beperkte controlecapaciteit in relatie tot de omvangrijke douanetaak én tot de omvangrijke criminele kansenstructuren. De Douane dient voortdurend prioriteiten te stellen, ook tussen de vele wettelijke taken. Vanwege de brede en complexe taak dient douanepersoneel hoog specialistische kennis te hebben en tegelijkertijd is brede inzetbaarheid of taakroulatie nodig, hetgeen vraagt om (een mate van) generalistische kennis. Er zijn 'vraagbaken' ingericht waar douaniers terechtkunnen voor kennis en ondersteuning bij controles. Het vergt diepgaande professionele *knowhow* om op Schiphol te midden van grote drukte afwijkingen te herkennen die wijzen op criminaliteit. Criminele activiteiten hebben namelijk vaak routineactiviteiten van Schipholpashouders als dekmantel. Respondenten vrezen dat (het benutten van) dergelijke intuïtieve locatiekennis afneemt vanwege de nadruk op analyses en op gerichte controleopdrachten.[26]

Er schuilen onder meer criminele kansen in het vrije verkeer van personen en goederen in de EU. Dit laatste leidt, zoals gezegd, tot de zogenoemde criminele 'achterdeur': (drugs) smokkelen naar Schiphol via andere (minder goed beveiligde) luchthavens in de EU. Criminele netwerken investeren in verbergtechnieken en versluiermethoden voor smokkel 'door de controle heen', in de hoop dat criminele (drugs-)zendingen zelfs bij controle onopgemerkt blijven in de goederenstroom. Evengoed worden veel middelen ingezet om controles te omzeilen met hulp van criminele Schipholpashouders. Criminele netwerken zijn geïnfiltreerd in Schiphol en beschikken over grondige kennis van de fysieke omgeving, van de logistieke processen en van de werkwijze van de Douane (en van de KMar en beveiliging). Goed ingevoerde respondenten constateren dat de voorspelbaarheid van het toezicht en van douanecontroles te groot is geworden.

4.5 Grenzen aan opsporing

De KMar en het CargoHarc-team vervullen op Schiphol een sleutelrol bij opsporingsonderzoeken. Die onderzoeken leveren een bijdrage aan de veiligheid en

integriteit, maar lopen tegen grenzen op. Er wordt, zo benadrukken respondenten, nog te weinig geïnvesteerd in strafrechtelijk onderzoek naar sleutelfiguren die criminele praktijken op Schiphol aansturen. Dergelijke criminelen opereren van buiten Schiphol, maar benutten hun hechte banden met Schipholpashouders. Enkele *insiders* die werken bij publieke instanties zijn (zonder het te kunnen bewijzen) nagenoeg zeker dat zich onder operationele Schipholpashouders enkele prominente 'mollen' bevinden. Ze komen niet als verdachte in beeld, maar vervullen belangrijke criminele functies door toezicht, informatieverstrekking, operationele aansturing en/of ronselpraktijken. Respondenten wijzen op oud-Schipholpashouders die in beeld komen als criminele regelaars van buitenaf. Hun Schipholkennis komt daarbij van pas, net als hun sociale netwerk onder de huidige Schipholpashouders. Veel opsporingsonderzoeken zijn gericht op verdachte Schipholpashouders die eenvoudige criminele activiteiten verrichten. Het criminele midden- en topkader blijft vaak buiten schot. Het CargoHarc-team probeert in zogenoemde projectmatige onderzoeken dieper te graven. Er dient constant balans te worden gezocht tussen uit de actualiteit ontstane incidentgerichte opsporing naar aanleiding van drugsvondsten en projectmatige onderzoeken. Respondenten denken dat Schipholpashouders met uitvoerende criminele taken geregeld de 'namen en gezichten' van dergelijke criminelen niet kennen. Zij brengen bijvoorbeeld louter drugs van *airside* naar *landside*, omdat een collega dat vraagt en daarvoor betaalt. Als ze die namen wel kennen en noemen in een verhoor, is de kans op bedreiging en geweld bepaald niet ondenkbaar. Gearresteerde (eenvoudige) criminelen houden in veel opzichten hun mond en incasseren de bescheiden strafrechtelijke sancties. Binnen de EU is Nederland immers het land met de laagste strafmaat voor *drug trafficking*.[27] De lage pakkans en lage strafmaat dragen bij aan de aantrekkelijkheid van Schiphol voor drugscriminelen.

4.6 Grenzen aan horizontaal toezicht

Vanwege de omvangrijke goederenstromen via Schiphol zijn er grenzen aan klassieke vormen van toezicht en controle. Dit heeft geresulteerd in zogenoemd horizontaal toezicht: zelfregulering door bedrijven, met overheidstoezicht op die private systemen en processen. Onder deze noemer vallen de zogenoemde veilige luchtvrachtketen en het certificeringssysteem *Authorized Economic Operator*. Deze zelfregulering draagt bij aan de veiligheid op Schiphol, maar er kunnen ook criminele kansen schuilen in horizontaal toezicht.

a. *De veilige luchtvrachtketen***.** De Commandant Koninklijke Marechaussee is door de minister van Veiligheid en Justitie belast met het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving voor de beveiliging van de burger-

luchtvaart. De KMar heeft de landelijke toezichttaak opgedragen aan de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart (BTBB). Een aandachtsgebied betreft controle van bedrijven die luchtvracht onder zich hebben, dus afzenders en vervoerders. Bedrijven kunnen een aanvraag doen om in aanmerking te komen voor de status van 'bekende afzender' of 'erkend luchtvrachtagent'. Als het bronbedrijf een veilige lading levert, wordt deze in de gehele logistieke vrachtketen als veilig aangemerkt, mits elk betrokken bedrijf zo'n veilige status heeft. Bedrijven kunnen de status van erkend (veilig) bedrijf krijgen, mits ze voldoen aan een reeks voorwaarden die staat beschreven in Europese besluiten en verordeningen die via de Luchtvaartwet in Nederland van toepassing zijn verklaard. Om een 'erkende agent' of 'bekende afzender' te worden, dienen bedrijven onder meer een *security audit* te doorstaan. Erkende bedrijven staan in een Europese *database*. Beveiligingsmaatregelen werpen in de veilige keten barrières op voor criminelen. Het aantal ladingdiefstallen is afgenomen. Tegelijkertijd schuilen in de praktijk van de veilige keten criminele kansen:

- *Schaarse capaciteit BTBB*. Ten tijde van dit onderzoek heeft de BTBB 578 agenten gecertificeerd en 426 afzenders. Zij zijn verplicht om een vijfjaarlijkse hercontrole en *security audits* bij nieuwe bedrijven uit te voeren. Bedrijven kunnen bijvoorbeeld drie of vier jaar (systematisch) niet werken volgens de normen, zonder controle, omdat de BTBB veel capaciteit moet investeren in de verplichte controles en audits.
- *Laagdrempelig voor vermogende criminelen*. Het is voor bedrijven met afdoende financiële en personele middelen tamelijk eenvoudig om toe te worden gelaten tot de kring van erkende bedrijven in de veilige keten.[28]
- *Onderaannemers.* In de veilige keten wordt gebruik gemaakt van onderaannemers: transporteurs die niet in de Europese database van erkende bedrijven zijn opgenomen. Met zo'n transporteur dient een erkend bedrijf een zogenoemde vaste vervoerdersverklaring af te sluiten. Hierin staat opgenomen dat de erkende agent (een *warehouse* of transporteur) verantwoordelijk is voor de vaste vervoerder. De verklaring vereist daarnaast dat de chauffeur van de vaste vervoerder opgeleid moet zijn en dat een vracht afgesloten en vergrendeld wordt vervoerd. De vaste vervoerders worden niet gecontroleerd door de BTBB. De veilige keten heeft hiermee een achterdeur waarvan criminelen kunnen profiteren.

- *Uitzendkrachten.* Als erkende bedrijven uitzendkrachten inhuren, zijn zij verantwoordelijk voor de veiligheidsmaatregelen door de uitzendorganisaties te screenen op opleiding, achtergrondonderzoek, *screening* en aannamebeleid, inclusief VOG's en VGB's. Dit is een kwetsbaar systeem. Enkele respondenten spreken in dit verband over schijnveiligheid. Wanneer een erkend bedrijf tijdelijk veel of vaak uitzendkrachten inzet, is het praktisch ondoenlijk om na te gaan of wordt voldaan aan de formele vereisten. Buitenlandse uitzendkrachten die korte tijd in Nederland verblijven, krijgen bij gebrek aan gegevens over eventuele antecedenten in het buitenland een 'lege' VOG. Vanwege het grote aantal Oost-Europese chauffeurs is dit een knelpunt. Te meer omdat die categorie chauffeurs kampt met zware werkomstandigheden, hetgeen ze mogelijk – net als in onder meer de bagagekelders - vatbaar kan maken voor criminele rekrutering.

b. Authorized Economic Operator. Voor de Douane is het certificeringssysteem *Authorized Economic Operator* (AEO) een belangrijk instrument. Als bedrijven bepaalde maatregelen – bedoeld als integriteitswaarborgen – doorvoeren, wordt hun bedrijfsvoering administratief minder belast door fiscale controles. Voor bedrijven in de internationale handel is de AEO-status steeds meer een soort noodzaak. Het getuigt van professionele bedrijfsvoering en heeft de status van een kwaliteitscertificaat. De precieze voordelen verschillen per type certificaat. Belangrijke voordelen zijn een minder grote kans op controle, voorrang als een zending van het bedrijf (toch) voor controle is geselecteerd en een snellere afhandeling van allerhande douaneformaliteiten. Het systeem van AEO-certificering is een impuls voor veiligheidsprocedures voor een grote categorie bonafide bedrijven. Tegelijkertijd benadrukken respondenten dat het geen garanties biedt en dat er risico's zijn op misbruik door criminelen. Dezelfde soort criminele kansen komen in beeld als bij erkende bedrijven: het kan voor vermogende topcriminelen een interessante en betaalbare optie zijn om te investeren of te infiltreren in een gecertificeerd bedrijf; er zijn risico's met onderaannemers en uitzendkrachten; de controlecapaciteit is schaars. Respondenten wijzen op AEO-gecertificeerde bedrijven waar vermoedelijk dubieuze of criminele activiteiten bewust worden afgeschermd, waaronder drugssmokkel. In dit onderzoek zijn er onvoldoende harde indicaties naar voren gekomen om die vermoedens te onderbouwen.

4.7 Kwesties rondom de Schipholpas

Om beveiligde gebieden op Schiphol te betreden, hebben Schipholpashouders een zogenoemde Schipholpas nodig. Deze pas wordt uitgegeven door de Schiphol Nederland BV. Op de pas worden autorisaties en biometrische gegevens (iris) opgeslagen, die worden gecontroleerd bij de personeelsdoorgang naar het beveiligde terrein. Luchthavenmedewerkers ontvangen deze pas als ze een veiligheidsonderzoek doorstaan. Er zijn ongeveer 56.800 personen die beschikken over een toegangspas tot beschermd luchthavengebied en ongeveer 2.300 tot beveiligd gebied. Het systeem rond de Schipholpassen biedt kansen voor criminelen. De mogelijkheid bestaat dat een geblokkeerde pas, die niet is ingeleverd door de pashouder, nog gebruikt kan worden voor Schiphol-Oost. Bij het veiligheidsonderzoek wordt te weinig gekeken naar de sociale (lees: potentieel criminele) omgeving van de aanvrager. Schipholpashouders, die verdacht worden van strafbare feiten of van wie de strafzaak wordt geseponeerd, blijven de beschikking houden over de pas en toegang houden tot beveiligd gebied, omdat zij niet zijn veroordeeld. Schiphol Group kan de pas niet blokkeren omdat zij niet over deze gegevens (mogen) beschikken. De werkgever is naast de pashouder verantwoordelijk voor het doorgeven wanneer de dienstbetrekking is gestopt (ongeacht de reden). Er is onvoldoende zicht op de mate waarin bedrijven dit daadwerkelijk doen. Uit het onderzoek komen signalen naar voren die erop wijzen dat bedrijven dat niet altijd doen uit slordigheid of uit een gebrek aan prioriteit. Als een bedrijf vanwege wangedrag (in welk vorm dan ook) medewerkers ontslaat, kunnen meldingen achterwege blijven om het bedrijf niet in diskrediet te brengen. Wie is ontslagen, kan voor een ander bedrijf gaan werken en de pas blijven gebruiken als de voormalige werkgever niet aan Schiphol Group heeft doorgegeven dat de dienstbetrekking is beëindigd.

Er zijn met andere woorden medewerkers die formeel ten onrechte een Schipholpas hebben. Hoe groot die groep precies is, is onbekend. Tot slot is er geen (real-time) systeeminformatie over verdacht pasgebruik. De wijze waarop een pashouder de Schipholpas gebruikt, kan indicaties geven over mogelijke criminele bedoelingen. Dat is bijvoorbeeld het geval als de pas wordt gebruikt op dagen en momenten waarop de pashouder vrijaf heeft (niet is ingeroosterd), op merkwaardige tijdstippen, opvallend vaak kort na elkaar en/of bij ingangen of passages die niet passen bij de werkzaamheden. Dat wordt op dit moment niet real-time gesignaleerd en het is niet mogelijk om een overzicht te genereren van personen met verdachte of opmerkelijke patronen in het pasgebruik.

5 Bedrijven op en rondom Schiphol

Er is een scan gemaakt van alle relevante bedrijven op en rond Schiphol op basis van openbare informatie (Google en Company Info). Hierbij is gekeken naar een aantal indicatoren dat uit eerder door de onderzoekers uitgevoerd onderzoek naar voren is gekomen en uit de wetenschappelijke literatuur bekend is voor *mogelijk* malafide bedrijven of risicobranches vanwege hun faciliterende rol in de ondermijnende criminele activiteiten. De indicatoren zijn geoperationaliseerd en hebben betrekking op de vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van een bedrijf. Er staat nadrukkelijk 'mogelijk', want het betreft openbare informatie en geen opsporingsgegevens. In totaal zijn er 2.198 bedrijven bij de scan betrokken, verdeeld over de volgende gebieden: Schiphol-Centrum, Schiphol-Oost, Schiphol-Rijk, Oude Meer en Aalsmeer. Van deze bedrijven zijn op basis van de openbare informatie, en bij een aantal bedrijven ook door middel van een schouw (observatie ter plaatse), 64 bedrijven als mogelijk niet-pluis aangemerkt. Deze bedrijven scoren in vergelijking met de andere bedrijven systematisch slecht op de ontwikkelde set aan indicatoren. Nogmaals zij vermeld dat nader onderzoek nodig is met andere (lees: gesloten) bronnen, waaronder de gegevens van de verdachte transacties van de FIU, om deze eerste bevindingen van de bedrijvenscan te verifiëren. Deze scan is een manier om risicoanalyses van bedrijven uit te voeren op basis van openbare bronneninformatie; het is niet mogelijk om op basis hiervan te bepalen of de bedrijven in werkelijkheid ook een risico vormen.

6 Aanbevelingen

Het is belangrijk dat er structuren en werkwijzen ontstaan die zorgen dat continu wordt gezocht naar vooruitgang bij de aanpak van ondermijning op Schiphol, gericht op het beheersen van de permanent grote criminele dreiging waarmee een Nederlandse mainport als Schiphol onvermijdelijk in de komende decennia krijgt te maken. Er tekent zich daarbij een bestuurskundig-criminologische opdracht af, namelijk het (aanscherpen en) verankeren van de geformuleerde strategie (zie punt 3) in de visie en werkwijzen van het Schipholnetwerk. Daartoe zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. *Een integraal perspectief op veiligheid*
   In 2005 drong de commissie Oord aan op een integrale risicobenadering van het veiligheidsvraagstuk op Schiphol. Destijds werd de BPVS ingesteld. De beveiliging van de (burger)luchtvaart en terreurpreventie waren en zijn de topprioriteit. Ondermijning staat inmiddels ook op de agenda, maar

voor een aanpak van de bestaande criminele kansen en praktijken – die niet worden weggenomen met de klassieke veiligheidsstrategie – worden relatief weinig mensen en middelen beschikbaar gesteld. De onderzoekers raden aan om het dominante veiligheidsperspectief op Schiphol vanaf het hoogste niveau, dus het platform BPVS, te herijken:

- Beschouw de infiltratie (in branches en op locaties) die criminele netwerken toegang geeft tot vliegtuigen, vracht en bagage als een dagelijks misdaadprobleem (ondermijning), maar ook als een bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Vanwege de topprioriteit voor dit laatste impliceert dit meer strategische steun en sturing bij het reduceren van criminele kansen op Schiphol.
- Geef, mede in het kader van goed werkgeverschap, prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid van de Schipholpashouders. Werk aan de integriteit van Schipholpashouders, ook met het oog op het imago van (belangrijke bedrijven op) Schiphol.

2. *Condities creëren om doorbraken te realiseren*

   Om de systematische criminele infiltratie te kunnen bestrijden, dienen doorbraken te worden gerealiseerd. De onderzoekers raden aan om hiertoe condities te creëren die Rotterdamse stadsmariniers succesvol maakten bij de bestrijding van (ook) taaie veiligheidsvraagstukken.[29] Werk in de komende twee jaren, tot eind 2021, toe naar de condities om de bestrijding van ondermijning op Schiphol aan te jagen:

   - 'Geleend gezag': strategische steun van een autoriteit en vanuit een strategische overlegvorm om maatregelen af te dwingen. De strategische steun zal moeten worden gezocht in de top van de BPVS-structuur. Bezie of de aanjaagfunctie in handen gelegd moet worden van een of enkele autonome professionals als Schipholvariant op een stadsmarinier; sterke persoonlijkheden met een urgente, permanente opdracht.
   - Een budget om noodzakelijke maatregelen snel door te kunnen voeren.
   - Besef van urgentie creëren omtrent concrete aspecten van ondermijning op Schiphol. Op basis van scherpe analyses dient focus aan te worden gebracht in de vorm van concrete acties en coalities die criminele kansen en praktijken reduceren. Om in het Schipholnetwerk de noodzaak tot actie aan te tonen, is het belangrijk om niet alleen criminologische analyses te maken, maar om (indien relevant) ook overtuigende

relaties te leggen met: de veiligheid van de luchtvaart, beveiligingslacunes, imagoschade, de veiligheid van Schipholpashouders en/of economische schade of winst.
- Zwerven door hiërarchie en netwerk. Aanjagers hebben autonomie en de mogelijkheid om iedereen te spreken en zo nodig aan te spreken.

3. *Locatiegerichte aanpak: Schiphol-Oost en de bagagekelders*
   Geef gestalte aan de voorgenomen locatiegerichte aanpak van ondermijning met prioriteit voor Schiphol-Oost en de bagagekelders. De ernst van de situatie moet tot een gevoel van urgentie leiden, inclusief steun van 'Schipholautoriteiten' in de BPVS-structuur. Plaats de aanpak in een integraal veiligheidsperspectief en geef invulling aan zoveel mogelijk condities om tot een doorbraak te komen (zie aanbeveling 2).

4. *Een branchegerichte aanpak*
   Geef gestalte aan de branchegerichte aanpak die reeds is opgestart in de schoonmaak- en cateringbranche. Bezie of veiligheidsmaatregelen, bedoeld om ondermijning aan te pakken, opgenomen kunnen worden als voorwaarden in aanbestedingstrajecten. Zo leveren ze een economisch voordeel op voor private bedrijven.

5. *Schiphol veiligheidsmonitor*
   Het integrale publiek-private netwerk dat de ondermijning op Schiphol aanpakt, beschikt vandaag de dag over een povere integrale informatiehuishouding. Dataverzameling heeft nog sterk plaats binnen afzonderlijke organisaties, met gebruik van (voor externen lastig te begrijpen) begrippen of categorieën. Er bestaat in het kader van de aanpak van ondermijning behoefte aan een ondubbelzinnig overzicht van geregistreerde misdrijven, aangiften en controle-opbrengsten. Voorts is de (on)veiligheid van Schipholpashouders een issue, maar het ontbreekt aan onderzoek (enquête en gesprekken) dat periodiek inzicht verschaft. Er bestaat ook geen overzicht van integriteitsonderzoeken bij Schipholpashouders in de breedste zin van het woord. De onderzoekers raden aan om te komen tot een Schiphol-veiligheidsmonitor die dergelijke informatie bijeenbrengt.

6. *Bedrijvenaanpak: opvolging verkennende analyse*
   Gebruik de resultaten van de verkennende bedrijvenanalyse om gestalte te geven aan een nadere analyse en aan een aanpak op maat, gericht op mogelijke niet-pluis-bedrijven. Mogelijk kan dit in RIEC-verband.

7. *Organisatorische opdrachten: awareness, meldingen en netwerkvorming*
   Geef gestalte aan de (voorgenomen) *awareness*-trainingen in publieke en private organisaties. Ga zorgvuldig om met de kwaliteit, inhoud en vorm van deze trainingen, omdat het een unieke kans is om door te dringen tot de werkvloer. Gebruik de trainingen om meldpunten voor signalen over ondermijning bekend te laten raken, om zo signalering en informatiestromen van de grond te tillen. Beperk de trainingen niet tot de werkvloer, maar geef ze ook aan de top en de laag daar direct onder, omdat strategische betrokkenheid en aansturing nodig zijn. Bouw een netwerk op via de trainingen met contractpersonen of ondermijningsspecialisten in publieke en private organisaties. De trainingen en netwerken zijn geen doel op zich: de aanpak van ondermijning dient te worden verankerd in organisaties. Dit omvat ontvankelijkheid voor maatregelen in het kader van de locatie- en branchegerichte aanpak.

8. *Audits*
   Geef, om de aanpak van ondermijning te volgen en een impuls te geven, gestalte aan auditing. Audits zijn niet gericht op evalueren, maar op leren en ontwikkelen. Audits krijgen vorm in interactie met de betrokken organisaties.

Eindnoten

1. Dit laat onverlet dat de Douane toezicht houdt op het EU-grensoverschrijdende goederenverkeer, waaronder post- en pakketzendingen.
2. Wanneer verdovende middelen worden gesmokkeld in bagage zonder dat de bagage kan worden gekoppeld aan een koerier, wordt dit aangemerkt als smokkel in de bagagestroom.
3. Vanwege de registratiemethoden van de betrokken instanties kunnen de bevindingen van deze stromen niet worden uitgesplitst.
4. Van de 495 onderschepte drugszendingen in 2016, betreft 93% (N=459) cocaïne. In de opvolgende jaren is dit aandeel onderschepte cocaïnezendingen iets lager, namelijk 74% (N=382) in 2017 en 85% (N=548) in 2018.
5. ULD staat voor Unit Load Device en weergeeft een type luchtvrachtpallet. De afkorting 'PMC' wordt in de praktijk eveneens gebruikt om een type luchtvrachtpallet te duiden.

6. Postpakketten of brieven worden aangemerkt als gemanifesteerde zendingen, maar postzakken an sich zijn ongemanifesteerd.
7. Zie Tops e.a. (2018).
8. Hieronder vallen geen briefzendingen.
9. Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers (2017).
10. Bron: Douane-KMar.
11. Bron: Douane-KMar.
12. Bron: Douane-KMar.
13. De bedragen staan los van wat de rechtbank kan opleggen en zonder opbrengsten van verdovende middelen en dergelijke.
14. Banken en andere meldingsplichtige instellingen melden ongebruikelijke transacties bij de FIU. De FIU kan die transacties na onderzoek en eventuele correcties van foutieve invoer verdacht verklaren en vervolgens uitzetten bij de geëigende opsporingsdiensten.
15. Zie Van Leiden e.a. (2018).
16. Dit geldt ook voor goederen (elektronica) die afkomstig zijn uit China.
17. Vanwege een beleidsverandering per 1 april 2016 neemt de Douane alleen nog namaakgoederen in beslag op uitdrukkelijk verzoek van de merkhouder. In 2017 en 2018 zijn geen inbeslaggenomen namaakgoederen geregistreerd.
18. Zie voetnoot 17.
19. Zie bijvoorbeeld de jaarrapportage transportcriminaliteit 2017 (Dienst Landelijke Informatieorganisatie & Informatieknooppunt Infra, 2018).
20. Zie in dit verband: Het Parool (2019, 6 februari); NOS Nieuws (2017, 23 mei).
21. Het betreft voornamelijk aanhoudingen van medewerkers die actief zijn met planning of verlading van de vracht. Het betreft geen aanhoudingen op managementniveau.
22. In 2018 waren er, voor zover bekend, 87 valet-parkingbedrijven geregistreerd.
23. Vgl. Staring et al. (2019).
24. De term AKE verwijst naar een type luchtvrachtcontainer.
25. Nelen & Kolthoff (2017).
26. Op de werkvloer leeft de analogie met het zogenoemde Schipholteam (actief tot en met 2012), omdat destijds douane- en KMar-medewerkers gezamenlijk surveilleerden, gebruikmakend van controle- en opsporingsbevoegdheden en van in de praktijk gevormde intuïtie.
27. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2017).
28. Vereisten zijn onder meer een goedgekeurd beveiligingsprogramma. In het beveiligingsprogramma moeten onderwerpen zijn opgenomen, zoals aanname van personeel, aanname van luchtvracht, onderzoeksmethoden die gebruikt worden, de bescherming van een pand, (bescherming van) het vervoer, opleidingen, screening personeel etc. Een bedrijf is verantwoordelijk voor deze zaken. Zij moet bijvoorbeeld doorvragen wanneer zij een cv van iemand te zien krijgt waarop een gat te zien is. Een bedrijf is verantwoordelijk om hierop door te vragen. Een bezoek ter plaatste moet plaatsvinden door de controleurs van de BTBB (audit).
29. Zie bijvoorbeeld Tops, Hoogenboom, Spijker, & van der Torre (2009).

Voorwoord

Dit rapport geeft inzicht in de zogenoemde ondermijnende criminaliteit op luchthaven Schiphol. In het onderzoek is veel materiaal verzameld, zowel uit de interviews als uit de bestudeerde literatuur en documenten. Het bleek een uitdaging om de complexe organisatie- en logistieke structuur van Schiphol in korte tijd te doorgronden alsook de duiding van de verzamelde gegevens. Met de hulp van veel personen is dat gelukt. Op deze plaats danken we allereerst de respondenten voor hun bereidwillige medewerking. Ondermijning is voor hen een actueel probleem dat het uiterste moet vergen van de publiek-private samenwerking. Het is goed te merken dat die bereidheid aanwezig is en we hopen dat het rapport daartoe zal motiveren.

Verder zijn we dank verschuldigd aan de leden van de lees- en begeleidingscommissie van de volgende organisaties voor het kritisch meelezen en het helpen om de stagnerende processen in het onderzoek vlot te trekken. Deze leden zijn werkzaam bij het RIEC-Noord-Holland (2), project Orville (1), het Openbaar Ministerie / project Orville (3), de gemeente Haarlemmermeer (2), de Koninklijke Marechaussee (3), de Douane (3), KLM (2), BPVS (1) en de Schiphol Group (1).

We danken tot slot de opdrachtgever voor het vertrouwen in het onderzoekconsortium Bureau Beke, Lokale Zaken en Politieacademie. Als vertegenwoordiger van laatstgenoemde instantie heeft Pieter Tops nuttige suggesties gedaan bij eerdere versies van het rapport.

De onderzoekers
Arnhem/Rotterdam, april 2020

Inleiding en onderzoeksvragen

Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Er werden in 2018 ruim zeventig miljoen passagiers vervoerd, plus een vrachtvolume van 1,72 miljoen ton. Er werden ongeveer een half miljoen vliegbewegingen genoteerd met 327 directe bestemmingen vanaf Schiphol. De luchthaven Schiphol fungeert als een omvangrijk knooppunt tussen Nederland en de rest van de wereld. Schiphol voorziet in ongeveer driehonderdduizend banen en levert dertig miljard bij aan het bruto nationaal product.[1] De uitstekende faciliteiten die Schiphol biedt, zijn dus een belangrijke impuls voor de economie. Echter, de illegale economie – de georganiseerde criminaliteit – profiteert hier ook van. Het ministerie van Justitie en Veiligheid investeert eenmalig honderd miljoen euro in de aanpak van 'ondermijnende illegale criminaliteit en de verwevenheid van de onder- en bovenwereld'.[2] Daarbij worden de inspanningen onder meer gericht op infrastructurele knooppunten, zoals Schiphol.

De relatie tussen infrastructurele voorzieningen en georganiseerde criminaliteit in Nederland blijkt uit een aantal factoren (Kruisbergen, 2012). In de eerste plaats biedt Nederland een riante gelegenheidsstructuur voor georganiseerde criminaliteit. Dit heeft onder andere te maken met de positie van Nederland als toegangspoort tot de Europese Unie (met vrij verkeer van personen en goederen); de uitstekende fysieke infrastructuur met nodale knooppunten (met name zeehavens, kleinere havens, luchthavens en op de internationale markt gerichte veilingen) en een uitstekende digitale, juridische en financiële infrastructuur. Dit alles is gunstig voor de legale economie, maar ook voor de criminele wereld. Een tweede factor is het gegeven dat de georganiseerde criminaliteit in Nederland een sterk internationaal karakter heeft. Het gaat vaak om smokkel van mensen en verboden waar, zoals drugs, wapens, namaakartikelen, contant geld, dieren en gestolen auto's, en om illegale grensoverschrijdende handelingen, zoals ondergronds bankieren en ontduiken van heffingen en accijnzen. Criminele organisa-

ties richten zich op internationale handel en Nederland functioneert daarbij als productieland, doorvoerland of bestemmingsland. De derde factor geldt specifiek voor (lucht)havens: criminelen kunnen – paradoxaal genoeg mede vanwege het hoge niveau van *safety* en *security* – onder meer gebruik maken van personen die vanwege hun beroep controles kunnen omzeilen: "*Het gaat dan zowel om 'burgerpersoneel' als medewerkers van onder meer de politie en de Douane. Hun inschakeling is vooral te zien in drugszaken en in zaken van mensensmokkel of -handel. Op en rondom Schiphol gaat het dan om de mogelijke betrokkenheid van schoonmakers, medewerkers van de bagagekelder, stewards of medewerkers van de Douane of marechaussee*." (Kruisbergen e.a., 2012, p. 85).

Daders proberen mee te liften op bestaande stromen van goederen, geld en personen (passagiers, bezoekers en werknemers). Er bestaat een hoog ontwikkeld veiligheidsbeleid op Schiphol, maar tegelijkertijd zijn de criminele belangen groot. Er schuilen onvermijdelijk criminele kansen in de massaliteit. Dit kan leiden tot allerhande vormen van georganiseerde criminaliteit, zoals blijkt uit onderstaande voorbeelden:

- De veelbesproken diamantroof op Schiphol (2005) leidde tot evaluaties en beleidsaanscherpingen. Een vrachtvliegtuig werd beroofd van ruim 75 miljoen euro aan diamanten en sieraden.[3] De diamantroof leidde tot het instellen van de commissie Toegangsbeheer Schiphol (Commissie Oord). Ook werd het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol opgericht (zie hoofdstuk 3).
- In 2017 werd bekend dat drie Schipholpashouders, waaronder een medewerker van Schiphol Real Estate (SRE), de luchthaven jarenlang voor miljoenen euro's hebben opgelicht. Het ging om een fraudezaak, waarbij de drie daders zichzelf gelden toekenden uit bouwactiviteiten die plaatsvonden op Schiphol.[4]
- Begin 2019 blijkt dat in de periode 2017-2019 Schipholpashouders betrokken zijn geweest bij drugssmokkel. Smokkelorganisaties bleken vrij gemakkelijk koffers met onder andere heroïne en cocaïne aan boord van vliegtuigen te krijgen die vertrokken vanuit Afrika en Zuid-Amerika. Bij aankomst in Nederland vervulden bagagemedewerkers, catering- en schoonmaakpersoneel een cruciale rol in het proces van uithalen en doorvoeren van de cocaïne. De Schipholpashouders kwamen in beeld gedurende een strafrechtelijk onderzoek van een team Zware Criminaliteit van de Koninklijke Marechaussee, opgestart in 2017. De verdachten waren in het

bezit van een Schipholpas waarmee zij het beveiligde gebied van Schiphol konden betreden.[5]

De gemeente Haarlemmermeer en de Stuurgroep Aanpak Ondermijning, waar de gemeente Haarlemmermeer onderdeel van uitmaakt, willen zicht krijgen op de ondermijnende activiteiten die verband houden met luchthaventerrein Schiphol teneinde (aanvullende) maatregelen te nemen wat betreft de bestrijding van ondermijnende criminaliteit. Daarbij gaat het om inzicht in de aard en omvang van het fenomeen ondermijning op Schiphol en om het formuleren van aanbevelingen voor de (publiek-private) organisaties die een rol (kunnen) vervullen bij de bestrijding en het voorkomen van ondermijnende criminaliteit op Schiphol. Daartoe zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

I De organisatie en strategie van toezicht, handhaving en opsporing op Schiphol

1. Op welke wijze is op Schiphol het proces van (intern) toezicht, handhaving en opsporing door publieke en private partijen georganiseerd, voor zover relevant voor de aanpak van ondermijning (zie hoofdstuk 2 voor omschrijving en afbakening)?
2. Welke actoren, organisaties en bedrijven zijn hierbij (in)direct betrokken en welke beleidsstrategieën worden toegepast?

II Het criminologisch perspectief: aard en omvang

3. A. Aard: Welke criminele/ondermijnende activiteiten komen (het meest) voor op Schiphol?
   B. Aard: Wat zijn de belangrijkste werkwijzen van (georganiseerde) criminelen die gebruik maken van de infrastructuur op Schiphol?
4. Omvang: Wat zeggen bronnen (data, ervaringen) over de omvang van de verschillende criminele activiteiten?

III Bestuurskundige criminologie: analyse en aanpak

5. Hoe wordt bij de criminele werkwijzen (3A/3B) gebruik gemaakt van criminele kansen op Schiphol?
6. In hoeverre bieden inzichten over de organisatie en werking van de publiek-private veiligheidsorganisatie en over criminele kansen en werkwijzen realistische handvatten voor het verbeteren van de publiek-private aanpak van ondermijning op Schiphol?

Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk staat beschreven hoe het onderzoek is opgezet en uitgevoerd. Daarna wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op enkele theoretische noties omtrent het begrip ondermijning en wordt een conceptueel model en analysekader beschreven hoe aan het onderzoek naar ondermijning op Schiphol vorm en inhoud wordt gegeven. Daarna volgen in hoofdstukken 3 en 4 de organisatie en strategie van toezicht, handhaving en opsporing op Schiphol. De hoofstukken 5 en 6 gaan respectievelijk over de omvang en aard van ondermijning op Schiphol. In hoofdstuk 7 staan de criminele kansen beschreven op Schiphol. Hoofdstuk 8 bevat een analyse van de bedrijven op en rond Schiphol. Het een na laatste hoofdstuk bevat handvatten voor de publiek-private partijen om de aanpak van ondermijning verder aan te scherpen. In hoofdstuk 10 staat een methodologische beschouwing.

Eindnoten

1. Wij Noord Holland (2018, 24 januari).
2. Brief aan de Tweede Kamer, Contouren breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit, 18 oktober 2019.
3. Van Dun (2017, 3 mei).
4. Haegens (2017, 26 augustus).
5. Kerstens (2019, 19 februari).

1 Opzet en uitvoering van het onderzoek

In dit hoofdstuk komen de opzet en uitvoering van het onderzoek aan de orde. De dataverzameling voor dit onderzoek is in korte tijd uitgevoerd, van juni tot en met december 2019. In deze periode zijn literatuur, documenten en kwantitatieve data van betrokken organisaties bestudeerd, interviews afgenomen, werkbezoeken afgelegd en observaties uitgevoerd. Daarnaast is – bij wijze van extra onderzoeksactiviteit – een uitvoerige scan uitgevoerd van bedrijven die op en om Schiphol zijn gevestigd. Deze methoden zijn hieronder nader uitgewerkt. In hoofdstuk 10 staat een reflectie op de gehanteerde methoden en de reikwijdte van de resultaten.

1.1 Literatuur, documenten en data-analyse

De wetenschappelijke literatuur is bestudeerd met het oog op het concept ondermijning en de toepassing daarvan op de specifieke situatie van Schiphol, dat als logistiek knooppunt geldt van Nederland. Over het andere logistieke knooppunt, de Rotterdamse haven, is recent een omvangrijk onderzoek uitgebracht door de Erasmus Universiteit (Staring e.a. 2019). Hoewel het Rotterdamse onderzoek louter gaat over drugsproblematiek, levert het waardevolle inzichten over de manier waarop ondermijnende criminaliteit zich kan manifesteren op logistieke knooppunten. Om die reden wordt aandacht besteed aan de inzichten van dit onderzoek naar de Rotterdamse haven in hoofdstuk 2.[1]

Direct na de opdrachtverlening zijn alle private en publieke stakeholders verzocht om documenten aan te leveren over onder meer de organisatie, strategie en werkwijzen van de betrokken partijen, RIEC-casuïstiek, veiligheidsanalyses, beveiligingsbeleid, toegangs- en vestigingsbeleid.[2] Het doel van de documentenanalyse was tweeledig. Enerzijds om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de betrokken organisaties, hun werkprocessen, taken en bevoegdheden om de daar-

op volgende interviews goed te kunnen voorbereiden. Anderzijds was een gedegen documentenanalyse noodzakelijk om tegemoet te komen aan de wens van de opdrachtgever om de bestaande (lees geregistreerde) kennis over criminaliteit op Schiphol als uitgangspunt te nemen voor het ondermijningsbeeld en daar – waar mogelijk - op voort te borduren. In de interviews is om die reden aan de respondenten gevraagd kwantitatieve gegevensoverzichten aan te leveren. Daarbij is op voorhand geen beperking aangebracht in de aard van de delicten en overtredingen. De onderzoekers wilden een zo ruim mogelijke scope van de geregistreerde problematiek om vervolgens – beredeneerd met de definitie van ondermijning op Schiphol in het achterhoofd – een verfijning aan te brengen.

De informatieverzameling vond plaats door de betrokken partners. Zij hebben de informatie gedeeld onder het RIEC Convenant. De onderzoekers hebben onder geheimhoudingsplicht kennisgenomen van deze informatie ten behoeve van het onderzoek en voor zover relevant.

De documentenanalyse is een doorlopend proces geweest. Uit de interviews kwamen veelal nieuwe aanwijzingen voor relevante documenten naar voren, die vervolgens werden opgevraagd. In bepaalde gevallen was toestemming nodig van een andere organisatie of de auteur vanwege het vertrouwelijke karakter. Het verzoek aan de organisaties heeft een grote hoeveelheid aan documenten opgeleverd.

1.2 Interviews

De interviews zijn gehouden met publieke en private organisaties die direct te maken hebben met controle, toezicht, handhaving en opsporing, en met organisaties die met Schiphol te maken (kunnen) hebben, gezien de aard van de werkzaamheden of informatie hebben over de gang van zaken op Schiphol. De publiek-private samenwerkingen in de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL) en Project Orville boden een goede basis om een eerste ronde interviews te houden met de vertegenwoordigers van de betrokken organisaties bij Schiphol. Er zijn op strategisch/managementniveau interviews gehouden met de (verschillende organisatieonderdelen van) KMar, Douane, Schiphol Group, KLM en het OM. In deze gesprekken is de scope van het onderzoek besproken, alsmede de vraag welke respondenten de onderzoekers konden benaderen voor een interview. De interviews gaven vervolgens zicht op andere, mogelijk interessante respondenten die vervolgens benaderd zijn.

Er zijn individuele interviews en groepsinterviews gehouden. De groepsinterviews zijn opgenomen en nadien uitgewerkt. Van de individuele interviews is

direct een verslag gemaakt. In totaal is er met 109 respondenten gesproken van 23 organisaties, die hieronder in alfabetische volgorde zijn genoemd (tabel 1.1).

Tabel 1.1: Overzicht aantal respondenten per organisatie

Organisaties	**Afkorting**	**Aantal pers.**
Afhandelaars		1
Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst	AIVD	1
Air Cargo Nederland	ACN	1
Beveiligingsbedrijven		4
Cateringbedrijven		1
Douane		18
Federatie Nederlandse Vakbeweging	FNV	1
Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst	FIOD	
CargoHarc-team Schiphol[3]		2
Dedicated Cluster Schiphol	DCS	1
Overig		1
Gemeente Haarlemmermeer		2
Koninklijke Marechaussee	KMar	
Brigade Toezicht en Beveiliging Burgerluchtvaart	BTBB	5
Brigade Politie en Beveiliging	BP&B	6
Afdeling Eerstelijns Drugsbestrijding[4]	ELDB	5
CargoHarc-team Schiphol[5]		4
Landelijk Tactisch Commando	LTC	3
Team Criminele Inlichtingen	TCI	3
Team Vervolgonderzoeken	TVO	4
Team Zware Criminaliteit[6]	ZwaCri	4
Overig		3
Samenwerkingsverband Liquide Middelen (KMar en FIOD)	SVLM	4
Koninklijke Luchtvaartmaatschappij	KLM	6

Organisaties	Afkorting	Aantal pers.
Meld Misdaad Anoniem	MMA	1
Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid	NCTV	3
Nationale Politie		
Financial Intelligence Unit	FIU	1
Landelijke recherche		1
Post Interventie Team	PIT	1
Regionale Eenheid Noord-Holland		1
Omgevingsdienst		4
Onderzoeker Erasmus Universiteit		1
Openbaar Ministerie	OM	3
Privaat recherche bedrijf		2
Regionaal informatie en expertise centrum Noord Holland	RIEC-NH	1
Schiphol Nederland BV	SNBV	5
Schoonmaakbedrijven		2
Transportbedrijven		2
Transport en Logistiek Nederland	TLN	1
Totaal		**109**

Uiteindelijk hebben vrijwel alle benaderde personen meegewerkt. De interviews verliepen op een enkele uitzondering na in een goede en open sfeer. Een aantal organisaties en respondenten of personen wilden of konden niet meewerken aan een interview. Dat betreft strafrechtadvocaten, Inspectie ILT, de Sectie Interne Onderzoeken van de KMar, Post NL en een respondent die goed zicht heeft op de dagelijkse praktijk in de bagagekelders. De redenen waren divers, variërend van te weinig kennis over (ondermijning op) Schiphol, tot inzage willen in de rapportage als voorwaarde voor een interview tot het niet kunnen verstrekken van gevoelige/geheime informatie en geen tijd hebben.

Tijdens de interviews is ingegaan op de taken van de betreffende organisatie in relatie tot (de veiligheid op) Schiphol. Daarnaast is gesproken met de respondenten over hun kennis over en ervaring met criminele fenomenen, werkwijzen van criminelen, het belang van Schiphol voor de georganiseerde misdaad, ont-

wikkelingen in dadergroepen, kwetsbaarheden in de logistieke ketens, risicovolle locaties, integriteit (van schipholpashouders) en casuïstiek. De precieze vragen varieerden uiteraard naar type organisatie en respondent.

1.3 Werkbezoeken en observaties

Er zijn gedurende het onderzoek diverse werkbezoeken uitgevoerd en observaties verricht. Twee werkbezoeken met de KMar waren bedoeld om inzicht te geven in de praktische werking van de veiligheidsprocessen op Schiphol-Centrum (controle passagiers) en Schiphol-Oost, en de veiligheidsprocedures bij de toegang tot de beveiligde gebieden.[7] Bij de Douane zijn eveneens twee werkbezoeken afgelegd, zowel op Schiphol-Centrum als op Schiphol-Oost. De onderzoekers hebben onder meer kunnen zien hoe de Douane omgaat met de zogenoemde 100%-vluchten en hoe de afhandeling van de koffers in de bagagekelder plaatsvindt.

Naast de werkbezoeken, die een min of meer georganiseerd karakter hadden, hebben de onderzoekers verschillende observaties uitgevoerd. De beperking hierbij is dat de observaties hebben plaatsgevonden in openbare gebieden en niet – om veiligheidsredenen – in de beveiligde gebieden.

Op Schiphol-Oost hebben de onderzoekers gekeken naar de toegankelijkheid van het terrein, welk soort bedrijven er zijn gevestigd en of die een logische relatie hebben met de functie van Schiphol. Op Schiphol-Rijk is gekeken naar de ligging ten opzichte van Schiphol en gesproken met chauffeurs over de toegankelijk en veiligheid van het gebied. Een derde observatie is uitgevoerd bij de niet-gecommitteerde taxi's op Schiphol die in verband worden gebracht met criminele activiteiten. De onderzoekers hebben een taxirit gemaakt en gesproken met chauffeurs. Een vierde observatie was bedoeld om inzicht te krijgen in het type bedrijven dat is gevestigd in het WTC-gebouw, dat pal naast de luchthaven staat. Ook hier is gesproken met een goed ingevoerde respondent. Tot slot hebben onderzoekers een aantal bedrijven bezocht die uit de analyse (hoofdstuk 8) als mogelijk 'niet-pluis' naar voren zijn gekomen, met als doel een beter beeld van de bedrijven te krijgen in termen van vindbaarheid, toegankelijk en staat van onderhoud.

1.4 Bedrijvenscan

In diverse interviews is gesproken over een blinde vlek voor wat betreft de bedrijven die op en rondom Schiphol zijn gevestigd. Meer in het bijzonder hadden diverse organisaties de vraag of er bedrijven zijn die geen logische of functionele

relatie hebben met Schiphol en zich wel op een van de duurste stukken grond van Nederland hebben gevestigd. De informatiebehoefte van deze respondenten is terug te voeren op de kwestie of er bedrijven zijn die een faciliterende rol kunnen vervullen in de totale keten van georganiseerde misdaad. Een dergelijke vraag vergt specifiek opsporingsonderzoek, waartoe onderzoekers niet in staat zijn. Wel is een scan gemaakt van alle relevante bedrijven op basis van openbare informatie (Google en Company Info). Hierbij is gekeken naar een aantal indicatoren die uit een eerder door de onderzoekers uitgevoerd (embargo)onderzoek naar voren zijn gekomen voor mogelijk malafide bedrijven en die betrekking hebben op de vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van een bedrijf. Er staat nadrukkelijk 'mogelijk', want het betreft openbare informatie en geen opsporingsgegevens. In feite levert deze scan een eerste schifting op van bedrijven die waarschijnlijk 'pluis' zijn en bedrijven die dat mogelijk niet zijn. Mogelijk dat dit binnen RIEC-verband een vervolg kan krijgen. In dit rapport zal per gebied nader worden ingegaan op indicatoren van mogelijke ondermijningsrisico's. In hoofdstuk 8 staat gedetailleerd beschreven hoe de selectie van de bedrijven en het daaropvolgende onderzoek is gebeurd.

Tabel 1.2: De onderzoeksgebieden in de gebiedsscan

Het onderzoeksgebied	N onderzochte bedrijven
Schiphol-Centrum	871
Schiphol-Oost	197
Schiphol-Rijk	938
Schiphol Oude Meer	133
Aalsmeer[8]	59
Totaal	**2198**

Eindnoten

1. En passant komt ook de haven van Antwerpen aan de orde.
2. Een deel van de bestudeerde documenten heeft een vertrouwelijk karakter. Met de aanleverende instanties zijn afspraken gemaakt welke informatie op welke wijze gebruikt mocht worden. De onderzoekers realiseren zich dat dit ten koste gaat van de controleerbaarheid omdat het geen openbare documenten betreft. Het belang van de informatie voor het construeren van het ondermijningsbeeld heeft echter zwaarder gewogen
3. Medewerkers van de FIOD
4. De afdeling ELDB valt onder de brigade P&B.

5. Medewerkers van de KMar
6. Het Team Zware Criminaliteit valt onder de (landelijke) brigade Recherche.
7. Schiphol-Oost is een specifiek gebied dat aan de rand van Schiphol ligt en waar vliegtuigen in groot onderhoud gaan en privévliegtuigen kunnen landen en vertrekken.
8. De reden om Aalsmeer hierbij te betrekken is dat de relatie met de bloemenveiling en de modus operandi van criminele organisaties om drugs met dergelijke, bederfelijke goederen mee te smokkelen.

2 Literatuuroverzicht en afbakening

Dit hoofdstuk gaat in de paragrafen 2.1 en 2.2 eerst nader in op (de ontwikkeling van) het concept 'ondermijning' en de definities die worden gebruikt. Vervolgens worden in paragraaf 2.3 de belangrijkste elementen beschreven uit het onderzoek naar de Rotterdamse haven. De reden hiervoor is dat dit unieke onderzoek elementen van ondermijning op een logistiek knooppunt blootlegt die ook voor Schiphol inzichten kan bieden hoe ondermijning zich kan manifesteren en welke kwetsbaarheden er zijn die ondermijning mogelijk maken. Het hoofdstuk sluit in paragraaf 2.4 af met een conceptuele afbakening van 'ondermijning op Schiphol'.

2.1 Ontwikkeling van het concept 'ondermijning'

In 1992 werd de nota 'Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Dreigingsbeeld en plan van aanpak' aangekondigd.[1] Voor die tijd heerste de gedachte dat georganiseerde criminaliteit een buitenlands fenomeen was, iets wat in Nederland niet voor kwam. De beeldvorming werd beïnvloed door ideeën over Italiaanse en Amerikaanse maffiaorganisaties met vergaande economische invloed (Kruisbergen e.a., 2012). Deze piramidaal opgebouwde organisaties zouden optreden als een alternatieve overheid die twee traditionele overheidstaken in regio's of bedrijfstakken overneemt: het geweldsmonopolie en het recht om belasting te heffen door protectie en afpersing. Racketeering is de term die de internationale literatuur hiervoor hanteert (Kruisbergen e.a., 2012).

De term *transitcriminaliteit* geeft wellicht een betere beschrijving van de aard van georganiseerde criminaliteit in Nederland. Met deze term wordt uitleg gegeven aan het misbruik van Nederlandse infrastructurele voorzieningen en economische stromen door criminele samenwerkingsverbanden voor grensoverschrijdende illegale activiteiten (Kleemans, 2002; Kruisbergen e.a., 2012). Nederland functioneert daarbij als productie-, doorvoer- of bestemmingsland

(Kruisbergen, Van de Bunt & Kleemans, 2012). Bij de uitvoering van *transitcriminaliteit* blijken de Nederlandse zee- en luchthavens een cruciale rol te vervullen (Van Sluis en Bekkers, 2009; Eski & Buijt, 2016; Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017; Kruisbergen e.a., 2012; Kruisbergen e.a., 2018; Staring e.a., 2019). De rol van de logistieke knooppunten, in het bijzonder die van de Rotterdamse haven, wordt in paragraaf 2.3 nader toegelicht.

De begrippen georganiseerde criminaliteit en ondermijning blijken in de praktijk moeilijk te onderscheiden: ze worden naast elkaar, door elkaar en als synoniemen gebruikt. Toch is er een verschil tussen de twee begrippen. Van Summeren (2017) geeft dit verschil helder weer: "*Alle georganiseerde criminaliteit is ondermijnend, maar niet alle ondermijnende criminaliteit heeft een georganiseerd karakter*". Volgens Lam e.a. (2018) is ondermijnende criminaliteit een breder en overstijgend begrip, niet per se gepleegd in groepsverband. Georganiseerde criminaliteit is per definitie ondermijnend van karakter. Georganiseerde criminaliteit kan om die reden gezien worden als een vorm van ondermijnende criminaliteit.

Ondermijnende criminaliteit is geen nieuw fenomeen, maar al aanwezig in de Nederlandse samenleving vanaf de jaren zeventig (Lam e.a., 2018). Wel is de terminologie aan verandering onderhevig geweest. Inmiddels heeft de term ondermijning brede ingang gevonden, waarbij niet de mate van georganiseerdheid relevant is, maar de effecten van georganiseerde criminaliteit op de samenleving (Tops & Tromp, 2019). Traditionele criminaliteit heeft in de loop van de tijd meer het karakter gekregen van ondermijnende criminaliteit. De term ondermijning werd in 2009 geïntroduceerd in het rapport 'Over ondermijning'. In dat rapport worden veel verschijningsvormen van ondermijning uiteen gezet, toegespitst op fraude, geweld, illegale handel en vrijplaatsen. Centraal daarbij staat de aantasting van de fundamenten van de samenleving door misbruik te maken van organisaties of juist door organisaties te omzeilen. De heersende veronderstelling is dat de onderwereld zich nestelt in het lokaal bestuur en daardoor de democratie zou ondermijnen. In de tien jaar daarna ontwikkelt het idee dat de samenleving slachtoffer dreigt te worden van ondermijning.[2] Minister Opstelten, de toenmalige minister van Justitie & Veiligheid, heeft de term ondermijning in 2010 overgenomen en vanaf dat moment is ondermijning een gangbaar begrip geworden met een alarmerend karakter. Bij de aanpak van ondermijning in de afgelopen tien jaar ligt voornamelijk de nadruk op de georganiseerde (drugs)criminaliteit. In 2010 is een Taskforce voor georganiseerde criminaliteit ingesteld, die zich in het gebied Noord-Brabant-Zeeland voornamelijk heeft beziggehouden met de aanpak van drugs en zich wil richten op het identificeren van de criminele geldstromen (Van Wijk & Lenders, 2018).

Het begrip ondermijnende criminaliteit is opgenomen in het regeerakkoord van het huidige kabinet. In 2018 werd honderd miljoen euro uitgetrokken voor de aanpak van ondermijning en vanaf 2019 ligt dit bedrag jaarlijks op tien miljoen euro (Boom & Elibol, 2018).[3] Dat geld gaat naar organisaties die ondermijnende criminaliteit samen met het OM en de politie bestrijden. Bovendien wordt gewerkt aan wetgeving voor ondermijning, met als doel het verruimen van bevoegdheden, specifiek gericht op de informatie-uitwisseling tussen organisaties.

2.2 Ondermijning gedefinieerd

Ondanks het veelvuldige gebruik van de term 'ondermijning', laat het zich moeilijk definiëren. Volgens Faber (2013) ligt dat aan het feit dat ondermijning niet aan één sector te koppelen is: 'ondermijning is overal'. Dat zorgt ervoor dat er diverse definities zijn ontstaan. De politie geeft op haar website bijvoorbeeld het volgende aan: "*De exacte definitie is moeilijk in een zin samen te vatten, maar …*". Gevolgd door een betekenis die als 'grofweg' wordt aangemerkt.

Toch wordt er in meerdere onderzoeken een poging gedaan. Deze definities lopen uiteen, maar volgens Lam e.a. (2018) hebben zij het volgende gemeen: het gaat om het aantasten van de (structuur van de) maatschappij of samenleving. Het voormalig regiokorps Politie Amsterdam-Amstelland waagde zich in 2009 aan een definitie in de rapportage 'Over ondermijning'. Deze definitie staat bekend als een van de eerste en wordt nog steeds vaak gehanteerd:

> *"Ondermijning is het verzwakken of misbruiken van de structuur van onze maatschappij, leidend tot een aantasting van haar fundamenten en/of van de legitimiteit van het stelsel dat haar beschermt."*

Volgens deze definitie is ondermijning niet uitsluitend een strafbaar feit of het overtreden van een regel. Wel moet het te maken hebben met misbruik van de maatschappelijke structuren. Daarbij stellen ze dat ondermijning niet altijd een doel op zich is (Politie Amsterdam-Amstelland, 2009).

In 2013 doet Faber een poging in 'Ondermijning als activiteit en als gevolg'. Hij maakt onderscheid tussen ondermijning als activiteit en ondermijning als gevolg (Faber, 2013, p. 21): Ondermijning als *activiteit* staat voor "*het zodanig onregelmatig of onrechtmatig gebruik van kennis, toegang, positie of vertrouwen dat daardoor de legale en beoogde werking van samenlevingssystemen (de bovenwereld) in gevaar komt, en gelijktijdig het ontstaan en de werking van illegale samenlevingssystemen*

(*de onderwereld*) *wordt gefaciliteerd*". Ondermijning als *gevolg* staat voor "*aantasting van de robuustheid van legale samenlevingssystemen waardoor hun beoogde werking of continuïteit onder wisselende omstandigheden niet kan worden gegarandeerd, als gevolg van onregelmatig of onrechtmatig gebruik van kennis, toegang, positie, of vertrouwen, mede tot uitdrukkend komend in alternatieve of parallelle illegale samenlevingssystemen*".

Faber (2013) koppelt ondermijning aan systeemeffecten: de werking van samenlevingssystemen moet in het geding zijn bij ondermijning. Specifiek gaat het volgens hem om cruciale systemen waarvan het functioneren als samenleving afhankelijk is. Lam e.a. (2018) kiezen er in hun onderzoek *'Sluipend gif'* voor om ondermijnende criminaliteit te zien als activiteit. De titel '*Sluipend gif'* heeft betrekking op ondermijning, dat als een gif langzaam en onzichtbaar onze samenleving binnensluipt (Lam e.a., 2018). Ondermijnende criminaliteit is tevens het vertrekpunt voor hun onderzoek en de definitie van Tops en Van der Torre (2014) is hiervoor ook als uitgangspunt gebruikt: "*Ondermijnende criminaliteit is criminaliteit die de formele (rechtstaat) of de informele (fatsoenlijke verhoudingen) grondslag van onze samenleving systematisch aantast*."[4]

2.3 Ondermijning op logistieke knooppunten: casus Rotterdamse haven

Zoals aangekondigd aan het begin van dit hoofdstuk wordt hieronder de casus van de Rotterdamse haven beschreven. De onderwerpen hierin kunnen fungeren als kapstok voor de analyse en beschrijving van ondermijning op Schiphol.

Zee- en luchthavens spelen een belangrijke rol bij ondermijnende criminaliteit. Deze rol heeft alles te maken met de grote goederen-, geld- en passagiersstromen bij deze knooppunten. Via deze stromen kunnen criminele samenwerkingsverbanden illegale activiteiten ontplooien, zoals handel in drugs, mensen of wapens, witwassen of fraude met accijnzen en heffingen (Kruisbergen e.a., 2018; Lam e.a., 2018). Hoewel verschillende onderzoeken de centrale rol van (Nederlandse) zee- en luchthavens benadrukken (met name in het geval van illegale drugshandel), wordt slechts in enkele studies een analyse gegeven van de precieze werking van deze centrale rol. Een van deze studies is die van de Erasmus Universiteit: *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard een aanpak van het fenomeen* (Staring e.a., 2019). Deze studie laat op gedetailleerde wijze zien hoe reguliere en legale logistieke processen in de Rotterdamse zeehaven worden gebruikt voor (georganiseerde) drugscriminaliteit. Om de specifieke rol van de Rotterdamse haven te duiden, geven de onderzoekers uitleg aan de *logistieke bot-*

tlenecks (oftewel logistieke problemen) waar drugscriminelen mee te maken krijgen tijdens het criminele bedrijfsproces en hoe zij deze omzeilen. In dit verband leggen de onderzoekers tevens uit welke *kwetsbare locaties* of *kwetsbare sectoren* de risico's op drugscriminaliteit vergroten (Staring e.a., 2019). De studie biedt waardevolle aanknopingspunten voor onderzoek naar de rol van (andere) zee- of luchthavens bij drugscriminaliteit. De luchthaven Schiphol is, net zoals de Rotterdamse haven, betrokken bij een groot aantal goederenstromen. Daarnaast faciliteert de luchthaven veel passagiersstromen, zowel binnen de EU als over de EU-grens heen. In het navolgende komen de belangrijkste bevindingen uit het Rotterdamse havenonderzoek aan de orde die ook waardevolle inzichten kunnen opleveren voor het onderzoek naar ondermijning op Schiphol.

Drugs in zee- en luchthavens

In bestaand onderzoek wordt de belangrijke rol van transport en logistiek in de Nederlandse zee- en luchthavens met name uitgelegd in het kader van de doorvoer van drugs (Kruisbergen e.a., 2012; Colman, 2018; Staring e.a., 2019). Europol (2017) beschrijft Nederland als een van de belangrijkste distributiepunten ter wereld voor cannabis, heroïne en synthetische drugs (met name MDMA en amfetamine) en tevens als de belangrijkste toegangspoort voor cocaïne en heroïne die bestemd zijn voor de Europese markt. Een deel van deze Nederlandse in- en doorvoer van verschillende soorten drugs lijkt te verlopen via de Rotterdamse haven (Kruisbergen e.a., 2018). Zo heeft het CargoHarc-team op Schiphol medio 2015 een luchtvrachtzending van 500 kilogram cocaïne onderschept. Ook begin dit jaar zijn nog 'koffers vol' heroïne en cocaïne door de autoriteiten op de luchthaven onderschept (Kerstens, 19 februari 2019).

2.3.1 Logistieke bottlenecks

Criminele bedrijfsprocessen gaan vaak gepaard met een aantal zogenoemde logistieke bottlenecks, ofwel logistieke problemen die criminelen moeten oplossen om hun illegale activiteiten tot stand te brengen (Kruisbergen e.a., 2018). Welke logistieke problemen zich voordoen, hangt af van de criminele activiteit en de gehanteerde modus operandi (cf. Kruisbergen e.a., 2012, 2018). De onderzoekers van de Erasmus Universiteit beschrijven twee logistieke bottlenecks die bij drie verschillende soorten modus operandi (smokkelscripts) moeten worden geadresseerd om de smokkel van drugs – via de infrastructuur van de Rotterdamse haven – tot stand te brengen, te weten: 1) het passeren van locaties van toezicht en 2) het veiligstellen van de verdovende middelen[5] (Staring e.a., 2019: 84).

Het passeren van locaties van toezicht

De eerste *bottleneck* houdt in dat criminelen strategieën moeten verzinnen om concrete controleplekken op een zee- of luchthaven te passeren (Staring e.a., 2019). In dit verband worden drie mogelijke strategieën onderscheiden (Madarie en Kruisbergen, 2018 In Staring e.a., 2019). In de eerste plaats kunnen criminelen de *onvolkomenheden van controles benutten*. In de Rotterdamse haven benutten drugssmokkelaars bijvoorbeeld fruitbedrijven (Staring e.a., 2019). Vanwege de bederfelijkheid van fruit en de bijhorende noodzaak op een snel procesverloop, worden fruitladingen minder (uitvoerig) gecontroleerd (Staring e.a., 2019). Dit snelle procesverloop kan worden misbruikt voor criminele doeleinden. Daarnaast bestaat het vermoeden dat smokkelaars gebruikmaken van *Autorized Economic Operators* (AEO); gecertificeerde bedrijven.[6] AEO-gecertificeerde bedrijven hebben het vertrouwen van de Douane en ondervinden een verminderde (fiscale) controledruk. Concrete voorbeelden van de inzet van AEO-bedrijven zijn echter niet genoemd in het onderzoek (Staring e.a., 2019, p. 87).[7]

Een tweede strategie is dat (haven)medewerkers worden ingezet om *controles te omzeilen*. Zo kan een lading voor het bereiken van de haven overboord gegooid worden. Tevens kan hiertoe de kennis of fysieke positie van (gecorrumpeerd) havenpersoneel worden ingezet. Wat betreft het laatste geven Staring e.a. (2019, p. 90) voorbeelden van Rotterdamse havenmedewerkers die smokkelaars informeerden over de werking van een scan of over de specifieke manier waarop containers in een terminal verwerkt worden. Deze kennis is vervolgens gebruikt om controles te vermijden. Daarnaast worden voorbeelden gegeven van havenmedewerkers en een douaneambtenaar die containers buiten de controles hielden (of de controles vertraagden) door deze te verplaatsen of door deze te voorzien van een andere controlestatus (Staring e.a., 2019: 91). In een onderzoek naar cocainesmokkel in de haven van Antwerpen wordt eveneens uitgelegd dat havenmedewerkers kunnen helpen bij het omzeilen van controles door containers te verplaatsen of te 'laten verdwijnen' (Colman, 2018; cf. Paoli e.a., 2013).

Een derde strategie om locaties van toezicht te passeren, is het *ongedaan maken van ontdekkingen tijdens controles* (Staring e.a., 2019: 89). Corrupt overheidspersoneel is bij deze strategie een belangrijke schakel. Hiervan worden overigens geen voorbeelden genoemd in het onderzoek. In de studie van Colman naar de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven wordt als vierde strategie aangemerkt: 'het vervalsen van douaneaangiften, pre-arrival-informatie en andere handelsdocumenten om *risicoanalyses te manipuleren*' (2018: 134). Voor deze strategie geldt eveneens dat er geen concrete voorbeelden zijn gevonden in de Rotterdamse haven (Staring e.a., 2019).

Het veiligstellen van de verdovende middelen

Wanneer drugssmokkelaars meeliften op bestaande vervoersstromen (post-, passagiers-, bagage- of vrachtstromen), betekent dit dat zij tegen het einde van de stroom weer de controle moeten krijgen over de verdovende middelen. Als tweede logistieke *bottleneck* geldt dat drugssmokkelaars de verdovende middelen moeten veiligstellen. Kruisbergen e.a. (2018) spreken in dit verband van 'timing- en uithaal-problemen'. Drugssmokkelaars moeten weten wanneer een lading aankomt, zodat zij de lading op dat specifieke moment kunnen vinden om de smokkelwaar er uit te halen. Hierbij is de hulp van derden belangrijk.

In het rapport van de Erasmus Universiteit wordt beschreven hoe drugscriminelen cocaïne veilig proberen te stellen alvorens of nadat het betreffende schip in de Rotterdamse haven afmeert. De manier waarop zij dit doen, is afhankelijk van de gehanteerde smokkelmethode (Staring e.a., 2019). Indien de cocaïne aan de reguliere lading is toegevoegd, zijn havenmedewerkers van groot belang bij het veiligstellen van de cocaïne (cf. Eski & Buijt, 2016). Het is mogelijk dat havenmedewerkers zelf de lading uithalen[8] en havenmedewerkers kunnen een container (tijdelijk) verplaatsen naar een toegankelijke uithaalplek. Ten slotte kunnen havenmedewerkers zich toegang verschaffen tot de uithaallocatie aan externe uithalers. Externe uithalers spelen in dit verband een belangrijke rol. Om niet op te vallen, zijn externe uithalers vaak gekleed als reguliere havenmedewerkers en rijden zij met auto's die lijken op de andere auto's op het haventerrein (Staring e.a., 2019).

Wanneer de cocaïne is verstopt in de constructie van een container spelen malafide bedrijven – aanwezig op het haventerrein – een belangrijk rol in het proces van veiligstellen (Staring e.a., 2019). Deze bedrijven kunnen namelijk voorzien in een rustige en veilige plek waar de container gedemonteerd kan worden en de lading er, al dan niet door externe uithalers, uitgehaald kan worden (cf. Pluimgraaff, 2016 In Staring e.a., 2019; Paoli e.a., 2013).

Daarnaast kan een smokkelmethode omvatten dat de cocaïne niet in de haven wordt uitgehaald, maar pas op (de weg naar) het adres van de ontvanger van de reguliere lading. Indien het ontvangende bedrijf op de hoogte is van de illegale lading kunnen medewerkers van dit bedrijf een helpende hand bieden bij het uithalen of uitpakken van de lading (Staring e.a., 2019). Wanneer het ontvangende bedrijf niet op de hoogte is van de illegale lading, is de medewerking van een vrachtwagenchauffeur van groot belang. Deze zal namelijk een tussenstop moeten maken, zodat de lading voor aankomst bij de reguliere ontvanger uitgehaald kan worden (Staring e.a., 2019).

Ten slotte kan cocaïne ook in losse pakketten op een schip worden vervoerd. Bij deze smokkelmethode vervult de scheepsbemanning vaak een belangrijke rol bij het veiligstellen van de cocaïne omdat zij, al dan niet voordat het schip aanmeert, de lading van boord moet brengen (Staring e.a., 2019). Uit enkele Belgische strafzaken, die zijn onderzocht door Paoli e.a. (2013), blijkt tevens dat havenmedewerkers in de Antwerpse haven schepen betraden om tassen met cocaïne 'op te halen' en mee te nemen naar een auto of een andere veilige plek.

2.3.2 Kwetsbare locaties

Op basis van een analyse van verschillende smokkelmethoden wordt een aantal specifieke locaties in de Rotterdamse haven opgemerkt die worden gebruikt om gesmokkelde drugs veilig te stellen, te weten: (container)terminals, empty depots of hangars van (bonafide) bedrijven in de haven (Staring e.a., 2019: 101). Vanwege de prominente rol van deze locaties, kunnen deze worden aangemerkt als kwetsbaar. Wat deze locaties kwetsbaar maakt, leggen de onderzoekers uit met het oog op de (fysieke) toegang tot deze locaties en de toegang tot informatie over deze locaties (Staring e.a., 2019).

Fysieke toegang tot de locaties

Vanwege de uitgestrektheid van veel haventerreinen – en dan met name de containerterminals – is het nagenoeg onmogelijk om zonder hulp van havenmedewerkers op de locatie van de containers te komen. Havenmedewerkers vervullen dan ook een cruciale rol bij het verschaffen van fysieke toegang tot de locaties (Staring e.a., 2019: 92; Kruisbergen e.a., 2018; cf. Colman, 2018; Paoli, Greenfield & Zoutendijk, 2013). Hoe meer personen bevoegd zijn een bepaalde locatie te betreden, des te meer mogelijkheden hebben criminelen om personen in te zetten bij verkrijgen van toegang. De containerterminals in de Rotterdamse haven zijn in dit opzicht kwetsbaar, omdat veel personen van publieke en private partijen legitieme redenen hebben om op dit terrein te komen en dus beschikken over een toegangspas (Staring e.a., 2019). Personen die vanuit hun functie bevoegd zijn om alle locaties in de haven te betreden, zijn het meest kwetsbaar om benaderd te worden door criminele groeperingen. Ten slotte lijken niet alle toegangscontroles op de bedrijfsterreinen in de Rotterdamse haven optimaal te functioneren (Staring e.a., 2019).

Toegang tot informatie over de locaties

Het is voor drugssmokkelaars ook noodzakelijk dat zij beschikken over (praktische) informatie over een locatie (Staring e.a., 2019). Wanneer de drugssmokkel

plaatsvindt via een haven is het van essentieel belang dat criminelen informatie vergaren over de positie van een container, zeker wanneer deze geplaatst is in een grote haven (Staring e.a., 2019). Zowel Staring e.a. (2019) als Smits (2014 In Staring e.a., 2019) signaleren dat een groot deel van de medewerkers van de Rotterdamse containerterminals beschikken over dergelijke stackinformatie en in sommige gevallen deze informatie doorspelen naar criminelen. Daarnaast blijkt de informatie over de positie en de inhoud van containers ook bekend bij verschillende actoren in de logistieke keten en bij toezichthoudende instanties.[9] Voor al deze actoren geldt dat zij omwille van hun informatiepositie benaderd kunnen worden door criminele samenwerkingsverbanden, wat hen én de containerterminals (als mogelijke uithaallocaties) kwetsbaar maakt.

2.3.3 Kwetsbare sectoren

Staring e.a. (2019) verduidelijken hoe (legale) bedrijven en sectoren worden ingezet om de smokkel van verdovende middelen via de Rotterdamse haven mogelijk te maken. Dat heeft deels te maken met de aard van de goederenstromen en deels met structurele en culturele kwetsbaarheden van de haven.

Goederenstromen

In het Rotterdamse havenonderzoek komt één kwetsbare goederenstroom specifiek naar voren wat betreft drugscriminaliteit, namelijk exotisch fruit (Staring e.a., 2019). Dit is inherent aan de aard en de oorsprong van het product. Vanwege de beperkte houdbaarheid van het product worden fruitzendingen vaak snel afgehandeld, waardoor het toezicht mogelijk minder uitvoerig is. Daarnaast wordt exotisch fruit verbouwd en geoogst in landen waar cocaïne wordt geproduceerd of in *transit* is (Staring e.a., 2019: 126; UNODC, 2018). Naast de aard en de oorsprong van het product, speelt de vervoersmodaliteit een rol. Een lading die wordt verscheept op pallets via koelschepen is mogelijk kwetsbaarder dan een lading die wordt geïmporteerd in koelcontainers.[10] Omdat de Rotterdamse haven een belangrijk aandeel heeft in de import van exotisch fruit, raken deze kwetsbaarheden de haven direct.[11] Ook andere stromen worden mogelijk gebruikt voor drugssmokkel. Staring e.a. noemen de import van steenkool, schroot, ertsen, verhuisgoederen vanuit de Nederlandse Antillen, plus textiel (2019).

Structurele kwetsbaarheden

Vier structurele kenmerken maken bedrijven of sectoren in de Rotterdamse haven mogelijk kwetsbaar voor drugscriminaliteit (Staring e.a., 2019). In de eerste plaats kunnen kwetsbaarheden voortvloeien uit de financiële situatie van

een onderneming. Hierbij vermelden de onderzoekers echter dat zowel financieel gezonde als ongezonde bedrijven om uiteenlopende redenen worden ingezet door criminelen. Financiële kenmerken zijn dan ook '*geen sluitende indicatoren van betrokkenheid bij drugscriminaliteit*' (Staring e.a., 2019: 134). In de tweede plaats kan de concurrentiedruk de risico's op criminele betrokkenheid vergroten. Als voorbeeld noemen Staring en collega's de sector transport en logistiek, die ondoorzichtig en veranderlijk is. Wanneer (jonge) bedrijven grote investeringen doen in een dergelijke instabiele markt, brengt dit de nodige risico's met zich mee (Staring e.a., 2019). Ten derde hangen de risico's op drugscriminaliteit samen met de interne organisatie en de monitoring van een bedrijf. Ook hier wordt de logistieke keten genoemd: '*Bedrijven in de logistieke keten worden door diverse respondenten als zwakke schakels geïdentificeerd, omdat hun interne organisatie is ingericht om handel te drijven of te faciliteren en niet zozeer om smokkel tegen te gaan.*' (Staring e.a., 2019: 136). Meer concreet worden kwetsbaarheden in verband gebracht met het aanname- en screeningsbeleid van ondernemingen en de administratief-juridisch laagdrempelige toetreding tot de sector (Staring e.a., 2019). Ten slotte kan uitzendwerk een bedrijf of sector kwetsbaar maken voor (drugs)criminaliteit. Zowel in de haven, het onderhoud en het transport werken bedrijven met uitzendkrachten. De inzet van uitzendkrachten lijkt onvermijdelijk vanwege de behoefte aan flexibele personeelsinzet. Echter, uitzendwerk gaat gepaard met een belangrijk integriteitsrisico, namelijk gebrekkige screening (Staring e.a., 2019).

Culturele kwetsbaarheden

Naast structurele kenmerken kunnen culturele kenmerken van een onderneming of sector ook leiden tot kwetsbaarheden in de haven vanwege drugscriminaliteit. Een kwetsbaarheid is gelegen in een gedoogcultuur. De manier waarop een bedrijf omgaat met het drank- of drugsbeleid, de uitleen van passen en deviant gedrag zijn belangrijke indicatoren (Staring e.a., 2019: 138). Hetzelfde geldt voor de mate waarin een bedrijf inzet op preventieve maatregelen om criminaliteit te voorkomen.[12] Staring e.a. (2019) stellen dat steeds meer bedrijven in de Rotterdamse haven zich meer bewust worden van criminele mogelijkheden op het haventerrein en eveneens bereid om criminele of verdachte gedragingen te melden. Echter, Staring en collega's stellen ook dat de sociale controle en daarmee de meldingsbereidheid in sommige delen van de haven nagenoeg afwezig is. In de derde plaats blijken private bedrijven in de Rotterdamse haven incidenteel informatie te delen met andere bedrijven of overheidspartijen. Hoewel die gesloten cultuur wat informatie betreft verandert, kan dit leiden tot minder adequate en effectieve handhaving of opsporing. Ten slotte geven de onderzoekers aan dat

de bedrijven in de Rotterdamse haven veelal focussen op beveiliging en minder aandacht hebben voor integrale veiligheid en criminaliteit. Hoewel ook hier de cultuur aan het veranderen is en bedrijven zich meer bewust worden van hun verantwoordelijkheden op het gebied van criminaliteitspreventie, lijken economische belangen soms toch nog in de weg te staan bij de investeringen op het gebied van veiligheid en criminaliteit (Staring e.a., 2019).

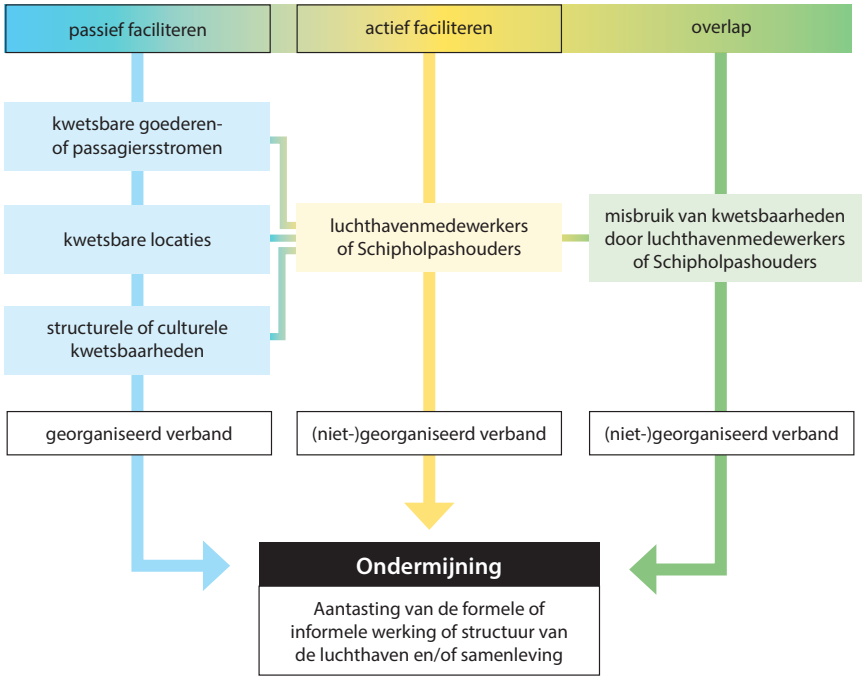
Resumerend laat de casus van de Rotterdamse haven zien dat ondermijning, in casu smokkel van verdovende middelen, kan bestaan doordat sprake is van kwetsbare locaties, namelijk locaties waar criminelen toegang hebben tot de drugs en gebruikmaken van allerlei kwetsbaarheden in het logistieke proces. Voor Schiphol impliceert dit inzicht in die kwetsbare locaties op en rond Schiphol, welke (structurele) kwetsbaarheden in de goederen- en passagiersstromen zijn aan te wijzen en welke branches en sectoren als kwetsbaar kunnen worden aangemerkt in het licht van (mogelijke) betrokkenheid bij ondermijnende activiteiten.

2.4 Ondermijning in relatie tot Schiphol: een nadere conceptualisering

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de verschillende opvattingen en definities van ondermijning. Gegeven het feit dat er geen eensluidende definitie van ondermijning is, rijst de vraag welke elementen in de verschillende definities van belang zijn om ondermijning op Schiphol helder af te bakenen. De overeenkomst in de genoemde definities ligt onder meer in het gevolg van ondermijning: de aantasting van de formele of informele werking of structuur van de samenleving. Wat Schiphol betreft als logistiek knooppunt van Nederland kan als eerste worden gedacht aan de aantasting van Schiphol als veilige en integere luchthaven, alsook aan de aantasting van de samenleving als geheel, zeker waar de bovenwereld bij de onderwereld wordt betrokken. Daarnaast levert de Rotterdamse havencasus waardevolle inzichten op over inherente kwetsbaarheden van een logistiek knooppunt. Er kan sprake zijn van kwetsbare locaties en goederenstromen, maar ook van structurele en culturele kwetsbaarheden, die misbruikt kunnen worden voor ondermijnende activiteiten. Duidelijk wordt ook dat ondermijning in relatie tot een logistiek knooppunt een passief en actief faciliterend aspect kent. Passief faciliteren verwijst naar misbruiken van kwetsbaarheden die nauw verbonden zijn met de functie van een logistiek knooppunt, zoals kwetsbare goederen- of passagiersstromen, kwetsbare locaties of structurele en culturele kwetsbaarhe-

den. Actief faciliteren verwijst naar de inzet van personeel, in de breedste zin van het woord, die door hun Schipholpas toegang hebben tot goederen en beveiligde gebieden. Schipholpashouders kunnen door hun posities mogelijk een belangrijke rol vervullen bij de uitvoering van verschillende criminaliteitsvormen, mede doordat zij vanuit deze functies bestaande kwetsbaarheden (meer) optimaal kunnen benutten (Kruisbergen e.a., 2012). Zoals opgemerkt, is ondermijning niet voorbehouden aan criminele groeperingen maar kunnen individuen ook ondermijnende activiteiten ontplooien en kan ondermijning zowel een georganiseerd als een ongeorganiseerd karakter hebben. In onderstaand figuur zijn de verschillende elementen vervat in een conceptueel model dat als richtsnoer voor het onderzoek naar ondermijning op Schiphol dient.

Figuur 2.1: Conceptueel model ondermijning Schiphol



Indachtig de recente brief aan de Tweede Kamer over de aanpak van ondermijning moet het ongeorganiseerde karakter van ondermijning worden genuanceerd c.q. verder aangescherpt.[13] In de brief spreekt de minister van Justitie en Veiligheid over georganiseerde ondermijnende criminaliteit. Dit zou impliceren dat de ongeorganiseerde vormen erbuiten vallen. Gezien de specifieke situatie

van Schiphol volgt hieronder een schema (figuur 2.2) dat als kapstok dient om de verschillende criminaliteitsvormen en de verschillende wijze van plegen te analyseren en beschrijven.

Figuur 2.2: Analyse- en beschrijvingsmodel ondermijning Schiphol

	Georganiseerd	**Ongeorganiseerd**
Schipholpashouders	Ondermijning (actief)	Ondermijning?
Externen	Ondermijning (passief)	Geen ondermijning

Uit het conceptuele model volgt dat georganiseerde criminaliteit door Schipholpashouders is aan te merken als ondermijning. Datzelfde geldt voor externen (niet-Schipholpashouders) die misbruik maken van de infrastructuur van de luchthaven (bijv. externe drugskoeriers). Als criminaliteit in ongeorganiseerd verband plaatsvindt door externen is dat geen ondermijning (denk aan ongeorganiseerde winkeldiefstal). Dan blijft er een categorie over, namelijk criminaliteit gepleegd door Schipholpashouders, waarvan niet duidelijk is geworden of dat in georganiseerd verband plaatsvindt (denk aan ticketfraude door KLM-personeel). Deze laatste categorie wordt voor de volledigheid wel behandeld in het rapport.

Dan rest de vraag welke laakbare of strafbare gedragingen gerangschikt kunnen worden onder de noemer 'ondermijning op Schiphol'. Het aantal gedragingen is in theorie eindeloos. In lijn met het ontbreken van een eensluidende definitie van ondermijning is er evenmin een lijst te vinden van ondermijnende gedragingen waar consensus over bestaat. Een nadere concretisering van de gedragingen is noodzakelijk. Om die reden wordt in dit onderzoek aansluiting gezocht bij het onderzoek van voormalig regiokorps Amsterdam-Amstelland (2009), waarin een breed scala aan verschijningsvormen van ondermijning wordt opgesomd (zie bijlage 2.1). Hierbij gaat het om verschillende vormen van fraude, illegale handel, vrijplaatsen en geweld. Dit overzicht dient als referentiekader voor onderzoek naar ondermijningscriminaliteit op Schiphol.

Eindnoten

1. Ministerie van Justitie/Ministerie van Binnenlandse Zaken (1992).
2. Eindhovens Dagblad (2019, 29 juni).
3. Zie ook de recente kamerbrief 'Contouren breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit' (18 oktober 2019).
4. Tops & Torre (2014).

5. Staring e.a., (2019) analyseerde tien opsporingsonderzoeken naar cocaïnehandel via de Rotterdamse haven. De tweede bottleneck zit in dit onderzoek dan ook specifiek op het veiligstellen van cocaïne.
6. De Autorized Economic Operator (AEO) is een partij die betrokken is bij het internationale verkeer van goederen in welke functie dan ook die door of namens een nationale douaneadministratie is goedgekeurd als zijnde in overeenstemming met de WDO of gelijkwaardige veiligheidsnormen voor de toeleveringsketen.
7. In een reactie op de tekst laat de Douane weten dat de controle op fruit wel hoog is, juist vanwege de risico's en dat de AEO-status alleen fiscale voordelen heeft voor een bedrijf.
8. Hiervan worden geen concrete voorbeelden gevonden in het rapport van Staring et al. (2019).
9. Denk hierbij aan planners, verladers, chauffeurs, ontvangers, expediteurs, tussenhandelaars, baliemedewerkers en portiers en medewerkers van de douane en veterinaire/fytosanitaire controleurs van de NVWA (Staring e.a., 2019: 110 en 111).
10. Pallets zijn beter toegankelijk, zowel voorafgaand (op de plantages), tijdens (in het ruim van een schip) en na (de locaties van bestemming) het importproces. Daarnaast blijken koelschepen een directe verbinding te hebben met de fruitplantages in Zuid-Amerika en Nederland (Staring e.a., 2019: 127).
11. Hetzelfde geldt voor de haven van Antwerpen.
12. Private bedrijven lijken sneller preventief op te treden wanneer criminaliteit risico's met zich meebrengt voor de kerntaken van een bedrijf (zie in dit verband ook: Klima, 2011: 210). Staring et al. (2019) stellen dat transportbedrijven daarom inzetten op de preventie van ladingsdiefstal, maar minder aandacht hebben voor smokkel.
13. Brief aan de Tweede Kamer, Contouren breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit, 18 oktober 2019.

3 Het Schipholnetwerk: sleutelactoren

De 'gemeente Schiphol' heeft kenmerken die doorwerken in het perspectief op veiligheid. Het veiligheidsbeleid is deels gebiedsgericht, maar ook grensoverschrijdend en gericht op internationale risico's, zoals terrorisme en georganiseerde criminaliteit. Het garanderen van de veiligheid van het vliegverkeer en van passagiers is topprioriteit. De veelzijdige veiligheidstaak op luchthaven Schiphol leidt tot een beleidsnetwerk van talrijke publieke en private instanties met ieder hun taak en daaraan verbonden kennis en belangen. Sinds de Commissie Toegangsbeheer Schiphol in 2005 (verder commissie Oord) wordt gestreefd naar integraal risicobeheer, waarbij criminaliteitsbestrijding wordt gekoppeld aan de beveiliging van de burgerluchtvaart (zie 3.1). In de paragrafen 3.2 tot en met 3.4 gaan we in op publieke actoren die belangrijk zijn bij de aanpak van ondermijning: de gemeente Haarlemmermeer, het Openbaar Ministerie, het regionaal expertise en informatiecentrum (RIEC), de Douane en de Koninklijke Marechaussee. Paragraaf 3.5 beschrijft de private actoren. In dit hoofdstuk staat onderzoeksvraag 1 centraal. We beschrijven de organisatie en werkwijzen van belangrijke actoren. Elke paragraaf wordt afgesloten met een resumé van bevindingen die relevant zijn voor de typering van de netwerkstrategie bij de aanpak van ondermijning op Schiphol in hoofdstuk 4.

3.1 Commissie Oord: impuls voor de publiek-private veiligheidsorganisatie

Op 25 februari 2005 werd op een afgesloten deel van luchthaven Schiphol (*airside*) een gewapende overval gepleegd op een waardetransport. Onder dreiging van vuurwapens werd een transportauto gestolen met diamanten en juwelen ter waarde van ongeveer 75 miljoen euro. Het riep bij de betrokken instanties de vraag op wat de staat is van het toegangsbeheer van Schiphol van en naar *airside*,

omdat het was gelukt om met wapens in de buurt van vliegtuigen te komen en te ontkomen. Vanwege de hoge prioriteit beveiliging van de luchtvaart werd de vraag gesteld wat de relatie is tussen het toegangsbeheer en de preventie van criminaliteit. De commissie Oord krijgt opdracht van de minister van Justitie om beide vragen te beantwoorden.

De commissie zette maatregelen in het kader van het toegangsbeheer op een rij met bijzondere aandacht voor het systeem van de toegangspassen, de toegang van personen, voertuigen en goederen naar *airside*, bagagekelder en terminal.[1] Er werd geconstateerd dat de beveiliging van de burgerluchtvaart 'op niveau' is. De commissie concludeert wel dat er vooral aanscherpingen nodig zijn bij het verlaten van beveiligd gebied: steekproefsgewijze controles op uitgaande personen en hun goederen, in het bijzonder bij risicogroepen. Nog voordat de commissie rapporteerde, werden aanscherpingen doorgevoerd in de beveiliging van ingaand verkeer en op risicolocaties.[2] De commissie beschrijft het toegangssysteem dat op Schiphol fysieke barrières en controles opwerpt en formuleert aanbevelingen, rekening houdend met de verplichting om (in 2009) een 100% fysieke controle in te voeren voor ingaande werknemers en meegenomen voorwerpen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het achtergrondonderzoek van luchtvaartmedewerkers die met een Schipholpas toegang krijgen tot beveiligd luchthavengebied. Het onderzoek betreft een momentopname. De commissie stelt dat gestalte gegeven zou moeten worden aan meer dynamische achtergrondonderzoeken op basis van actuele informatie. Ook stuurt ze aan op biometrische pascontrole.

De commissie stelt vast dat er een positieve correlatie bestaat tussen aan de ene kant de optelsom van beheersmaatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding. De beveiliging werpt drempels op die moeten worden omzeild. Het maakt Schiphol minder aantrekkelijk voor criminelen, omdat het eisen stelt aan hun vermogen om onopgemerkt te blijven. Desondanks heeft Schiphol als mainport 'grote aantrekkingskracht' op (georganiseerde) criminelen. Criminelen zoeken, gemotiveerd door de grote bedragen die zijn te verdienen, zwakke plekken. De commissie wijst op de kwetsbaarheid van Schipholpashouders, hoge tijdsdruk, piekbelasting en het relatief grote aandeel van laagopgeleid personeel in de sectoren vracht, bagage, catering en schoonmaak. De commissie wil dat de publieke en private partijen op de luchthaven komen tot een integrale risicobenadering, rekening houdend met (de wisselwerking tussen) beveiliging en criminaliteit. Hiertoe dient gestalte te worden gegeven aan een inspectieregime.

Consequenties voor de netwerkstrategie op Schiphol t.a.v. ondermijning

- De gesignaleerde behoefte aan integrale risicobeheersing op het gebied van beveiliging en criminaliteitsbeheersing leidt in 2005 tot de oprichting van het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS).[3] De integrale risicobeheersing is sindsdien een belangrijk element in de beleidstheorie van Schiphol voor wat betreft de bestrijding van georganiseerde criminaliteit, al werd de term ondermijning nog niet gehanteerd.
- Uitgangspunt wordt de positieve invloed van beveiliging op criminaliteitsbestrijding, met oog voor zwakke plekken die leiden tot criminele kansen.
- De alertheid op zwakke plekken komt mede tot uitdrukking in focus op risicolocaties en risicogroepen.
- Inspectierapporten behoren zwakke plekken in de luchtvaartbeveiliging in kaart te brengen ten behoeve van de integrale risicobeheersing.

3.2 Gemeente, OM en RIEC: ondermijningsaanpak onder bijzondere omstandigheden

Luchthaven Schiphol ligt in de gemeente Haarlemmermeer.[4] Vanuit gemeentelijk perspectief ligt de prioriteit voor Schiphol wat betreft openbare orde en zichtbare criminaliteit bij de aanpak van de taxibranche, vermogensdelicten, verkeersoverlast en het vraagstuk van dak- en thuislozen.[5] Ondermijning staat in Haarlemmermeer hoog op de politiek-bestuurlijke agenda en op die van het reguliere driehoeksoverleg tussen burgemeester, officier van justitie, lokale politiechef en de brigadecommandant van de KMar.[6] Er is een zogenoemd ondermijningsbeeld opgesteld dat de belangrijkste fenomenen, gelegenheidsstructuren en criminele markten beschrijft. Daarbij is Schiphol buiten beschouwing gelaten, omdat zo'n rapport over de luchthaven veel complexer is dan over de (rest van de) gemeente en om een specifieke onderzoeksopzet vraagt. Het onderstreept de bijzondere positie van Schiphol. Dat blijkt ook uit de gezagsrelaties, want de burgemeester (wat betreft openbare orde en hulpverlening) en officier van justitie (wat betreft de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde) voeren niet alleen het gezag over de politie, maar ook over de politietaken van de KMar op Schiphol. De ambtelijke organisatie voert in voorportalen en beleidsnetwerken rondom het driehoeksoverleg overleg met beide organisaties en het OM.

De aanpak van ondermijning wordt zes keer per jaar geagendeerd in de reguliere driehoek (dus gemeente, justitie en politie), aangevuld met het RIEC Noord-

Holland dat de driehoek informeert over ontwikkelingen bij deze aanpak. Het RIEC vervult een belangrijke rol bij het voorbereiden van integrale interventies. Het is een procesmatige en inhoudelijke aanjager die zich volledig richt op georganiseerde criminaliteit. Op casusniveau is, mede op basis van een afgesloten RIEC-convenant, informatie-uitwisseling mogelijk tussen publieke instanties.

De ondermijningsaanpak op Schiphol kent meer drempels dan de reguliere gemeentelijke aanpak. De rol als informatieplatform van het RIEC kent grenzen in een publiek-privaat netwerk. Private partijen vallen buiten het RIEC-convenant. Aan hen wordt geen geheime informatie verstrekt. Vanwege het hoge niveau van beveiliging, toezicht en controle op Schiphol wordt de georganiseerde criminaliteit goed afgeschermd. In het complexe netwerk wordt gezocht naar coalities van partijen met gedeelde motieven en belangen bij concrete misdaadproblemen. Dit zoekproces typeert de gemeente als "*(...) een continu proces waarin politieke belangen, economische belangen en veiligheidsbelangen verweven zijn*".[7] Bij de gemeentelijke ondermijningsaanpak zijn gemeente, OM, politie en Belastingdienst partners, ondersteund door het RIEC. Op Schiphol ligt dit van oudsher anders met sleutelfuncties voor KMar, Douane en OM (Van Dijk e.a., 2015). De rol van RIEC en van de gemeente wint op Schiphol wel aan betekenis in het kader van de landelijke versterking van de ondermijningsaanpak. Dit komt tot uitdrukking in het project Orville (zie hoofdstuk 4).

In het uitgebreide netwerk tekent zich bij de aanpak van de complexe en moeilijk zichtbare ondermijning een strategie af. Daarbij groeien drie publieke kernpartners op Schiphol (KMar, Douane en OM) toe naar meer lokaal georiënteerde publieke partijen, zoals gemeenten.[8] Ze zoeken mogelijkheden om criminaliteitsproblemen te koppelen aan een coalitie van publieke en private partijen met voldoende motivatie, middelen en interventies. Het heeft onder meer geresulteerd in de aanpak van het zogenoemde Valet-parking en van illegale taxi's, alsook in de eerste inventarisaties van risico's in de schoonmaakbranche en catering.[9] Andere vraagstukken zijn geagendeerd, zoals de beveiliging en criminele kansen op Schiphol-Oost en de risico's die schuilen in de vestiging van een groot aantal bedrijven op en rondom Schiphol. De problematiek in de bagagekelder staat voortdurend op de ondermijningsagenda.[10] Het valt op dat de veiligheidsvraagstukken rond risicovolle branches (schoonmaakbranche, maar ook catering en bagageafhandeling) vandaag de dag niet alleen worden gedefinieerd als een kwestie van beveiliging, toezicht en controle, maar nog meer als een integriteitsvraagstuk. Dit is een aanvulling op de analyse van de commissie Oord. Door de aanhoudende en toegenomen druk van georganiseerde criminelen op zwakke schakels onder laagbetaald luchtvaarpersoneel, is de integriteit van de

Schipholpashouders een strategische opdracht geworden. Een werkgroep van het BPVS draagt het in de naam: de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL).

De KMar voert op Schiphol verschillende taken uit, waaronder de algemene politietaak (zie paragraaf 3.4) in het volledige gebied dat is aangewezen als luchthaventerrein. Naast de KMar heeft ook de reguliere politie een taak ten aanzien van Schiphol. De grens en de ring rondom Schiphol, waaronder Schiphol-Rijk, behoren tot het werkgebied van het basisteam Haarlemmermeer (politie). De dienst Luchtvaartpolitie van de Landelijke Eenheid is gestationeerd op Schiphol-Oost, met name vanwege het toezicht dat zij houden op de vliegveiligheid. Bij grote incidenten, zoals een vliegtuigongeluk, ondersteunt de politie de KMar en vice versa.

Consequenties voor de netwerk-strategie Schiphol t.a.v. ondermijning[11]

- Publieke kernpartners op Schiphol (KMar, Douane en OM) en meer lokaal georienteerde publieke partijen (gemeenten) zoeken mogelijkheden om criminaliteitsproblemen te koppelen aan een werkbare coalitie van publieke en private partijen, zodat tijdelijk of een meer duurzame focus wordt aangebracht in de aanpak.
- Het OM vervult een actieve rol in het netwerk en bij coalities. Schiphol is een bijzondere vindplaats van georganiseerde criminaliteit en leent zich voor een brede taakopvatting: in netwerken opsporing koppelen aan een integrale aanpak.
- Het lokaal bestuur heeft een brede blik op Schiphol: niet alleen openbare orde, maar ook ondermijning, inclusief risico's die schuilen in bedrijfslocaties.
- Vanwege inherente beperkingen aan informatiedeling in het Schiphol-netwerk (het RIEC kan alleen vertrouwelijke informatie delen met publieke convenantpartners) valt de rol als informatieplatform lastiger te vervullen voor het RIEC dan in een reguliere 'vijfhoek' van gemeente, OM, politie, KMar en RIEC. Dit vergt focus op kwetsbare locaties en aspecten, om die als uitgangspunt te nemen bij coalitievorming. De rol van het RIEC wint aan betekenis door de landelijke versterking van de ondermijningsaanpak.
- Door de aanhoudende en toegenomen druk van georganiseerde criminelen op zwakke schakels onder laag betaald luchtvaartpersoneel is de integriteit van de Schipholpashouders een strategische opdracht geworden.

3.3 Douane: complexe risicobeheersing

De Douane is als gespecialiseerd onderdeel van de Belastingdienst de toezichthoudende en handhavingsdienst die het goederenverkeer controleert dat de buitengrens van de Europese Unie overschrijdt, ook op Schiphol.[12] Bij binnenkomst en uitgaan staan de goederen onder toezicht van de Douane, totdat zij de EU verlaten of in het vrije verkeer worden gebracht. Dit toezicht behoort volledig te zijn, in die zin dat de Douane van iedere binnenkomende of uitgaande zending goederen beschikt over informatie in de vorm van meldingen en aangiften. De Douane heeft een drieledige opdracht: 1) zo juist, tijdig en goed mogelijk vaststellen, heffen en innen van Douanerechten en accijnzen; 2) de samenleving zo goed mogelijk beschermen tegen onveilige en ongewenste goederen; 3) versterken van de concurrentiepositie van Nederland en de EU.[13] Met een snelle en goede douaneafhandeling wordt geprobeerd om zo min mogelijk het bedrijfsleven te belasten met logistiek oponthoud en administratieve werkzaamheden of controles. De douanetaak is complex en de goederenstroom is gigantisch. De complexiteit komt tot uitdrukking in de brede handhavingstaak die wordt uitgevoerd voor acht departementen én de EU (zie bijlage 3.1).[14]

De omvangrijke douanetaak levert onvermijdelijk dilemma's op. De Douane heeft als onderdeel van de Belastingdienst weliswaar één gezagsdrager, maar dient veel 'bazen' en handhaaft veel wetten en regels: fiscaal en niet-fiscaal, op het terrein van veiligheid, economie, gezondheid en milieu (VGEM). Door die brede taak en grote hoeveelheid opdrachtgevers is voortdurend de keuze aan de orde wat de Douane in welke mate doet of (tijdelijk) laat. Sinds anderhalf jaar wordt in het zogenoemde 'opdrachtgevers en opdrachtnemer beraad Douane' op hoofdlijnen bepaald hoe de douanecapaciteit wordt ingezet en wordt verdeeld over de taken en opdrachtgevers. Dit beraad heeft drie keer per jaar plaats. Er worden 'macroprioriteiten' benoemd. Er wordt door de afdeling handhavingsbeleid jaarlijks een handhavingsplan (HHP) opgesteld. Dit plan beschrijft welk soort controle-activiteiten moeten worden uitgevoerd en in welke aantallen. Dit wordt, na advies van de beleidsadviseurs, vastgesteld door het managementteam van de Douane. Het is een belangrijk kader voor de werkzaamheden van de Douane.

De douanestrategie is gericht op risicobeheersing. Het bevorderen van *compliance* is daarbij belangrijk: regelnaleving door passagiers en door bedrijven die zijn betrokken bij het goederenvervoer via Schiphol, zoals leveranciers, luchtvaartmaatschappijen, douane-agenten en afhandelaars.[15] *Compliance* wordt gestimuleerd door dienstverlening, zoals gevraagde en ongevraagde informatieverstrekking. Met zogenoemd 'horizontaal toezicht' wordt een middenweg

gezocht tussen diensterlening en klassiek (verticaal) toezicht. Een belangrijk instrument is het certificeringssysteem van *Authorized Economic Operator* (AEO). Er wordt, mits wordt voldaan aan de vergunningsvoorwaarden, gebouwd aan een zo betrouwbaar mogelijke goederenketen in het internationale handelsverkeer, in samenwerking met buitenlandse douanediensten. Het leidt tot een categorie gecertificeerde bedrijven die (administratieve, financiële en fysieke) waarborgen hebben ingepast in hun bedrijfsvoering, waardoor zij gebruik kunnen maken van een aantal vereenvoudigde procedures en voordelen. De compliance van deze bedrijven wordt cyclisch getoetst. AEO-certificering vrijwaart bedrijven niet van reguliere (fysieke) douanecontrole, gericht op niet-fiscale risico's, bijvoorbeeld omdat er informatie kan zijn over criminelen die misbruik maken van de goederenstroom van een gecertificeerd bedrijf. De administratieve controles zijn wel minder frequent en intensief en verstoren het logistieke proces niet.

Naast dienstverlening en horizontaal toezicht worden zwaardere middelen ingezet: douanetoezicht en -controle en opsporing door de FIOD of andere opsporingsdiensten, in het bijzonder de KMar op Schiphol.[16] Het toezicht is selectief op basis van informatieverzameling en -analyse: zogenoemd informatie-gestuurd douanetoezicht. Er worden risicoprofielen opgesteld die helpen bij het selecteren van goederen en passagiersbagage die worden gecontroleerd. Het DLTC heeft daarbij een belangrijke rol. Het onderzoekt en analyseert (*intelligence*) een grote hoeveelheid gegevens over aangiften en bedrijven (leveranciers, afnemers, afhandelaren, geconstateerde regelovertredingen) en passagiers, over inbeslagnames en over goederensoorten (waaronder *big data*).

Het handhavingsplan wordt geoperationaliseerd door het DLTC. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende werkgebieden, zoals accijnzen, fiscale taken en VGEM, met daarbinnen een specialisatie op verdovende middelen. De stap van plan via analyse (met behulp van risicoprofielen) naar feitelijke controle wordt binnen het DLTC gezet door zogenoemde dossierhouders en aansturingsteams.

Risicoprofielen: een cyclisch proces

De zogenoemde dossierhouders (werkzaam bij het DLTC) dienen op hun werkterrein een zo volledig mogelijk beeld te ontwikkelen van de risico's. Dit wordt mede gebaseerd op evaluaties van de resultaten van uitgevoerde controles. Periodiek vindt er een evaluatie plaats, waarbij de afdeling handhavingsbeleid met de opdrachtgevers de bevindingen bespreekt, wat de voortgang van de controles is en welke consequenties hieraan worden verbonden. De termijn waarop de evaluatie plaatsvindt, wordt per handhavingsdossier bepaald. Als bepaalde

risico's zijn verminderd, kan het aantal uit te voeren controles bijvoorbeeld naar beneden worden bijgesteld. De dossierhouder beredeneert samen met de zogenoemde handhavingsregisseurs ook welke interventies nodig zijn om te toetsen of de in beeld gebrachte risico's reëel zijn. Daarbij wordt de aard van de controle afgestemd op het type risico. De risico's worden door de dossierhouder vertaald naar een profielvoorstel. Dit voorstel wordt vervolgens door andere medewerkers getoetst op de logistieke stroom en technische werking. Daarna wordt de zogenoemde risicoprofielen opgesteld. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in drie typen profielen:

1. Risicogerichte profielen. Op basis van informatie en analyse wordt verwacht dat de kans op onregelmatigheden in geselecteerde zendingen groter is dan in niet-geselecteerde zendingen.

2. Risicovindingprofielen. Deze profielen worden gebaseerd op beredeneerde aannames. Met deze profielen wordt beoogd om vast te stellen dat bepaalde routes (inderdaad) worden gebruikt voor smokkel of om te ontdekken dat dit niet zo is.

3. Steekproeven. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen zogenoemde validatie-steekproeven en aselecte (ad random) steekproeven. Validatiesteekproeven valideren of gedetecteerde risico's actueel zijn. Als risicogerichte profielen bijvoorbeeld lager of ongeveer hetzelfde scoren als deze steekproeven, dient het risicobeeld te worden bijgesteld. Ad random steekproeven leiden tot willekeurige selectie van zendingen uit het totale aangifte-aanbod. Het doel is om zendingen te selecteren waar anders, op basis van het risicobeeld, niet zou zijn gekeken.

De profielen worden gebruikt bij digitaal selecteren van concrete zendingen, vluchten en subjecten, op basis van aangifte-informatie. Bij een witte score is er, in deze fase, geen aanleiding om een controle uit te voeren. De twee andere resultaten, te weten rood en oranje, worden ter hand genomen door selecteurs van een aansturingsteam. Elk aansturingsteam is verantwoordelijk voor de aansturing van een specifiek proces, zoals reizigersbagage, in- en uitgaande luchtvrachten, maritieme zendingen en postpakketten. Bij een rode score, wordt een controle uitgevoerd. Bij oranje wordt nadere informatie verzameld om een inschatting te maken of wordt overgegaan tot controle of niet. De selecteurs beredeneren wat een gepaste controlevorm is, bijvoorbeeld een drugshond of het open maken van een zending. Dit resulteert in een controle-opdracht in een digitaal systeem voor

workflow management. Op regionaal niveau, bij het werkverdeelpunt, wordt dit gekoppeld aan passende en beschikbare personeelsleden en middelen. De resultaten van de controles worden benut bij het actualiseren van de risicoprofielen. Wekelijks wordt een overzicht gemaakt van uitgezette en uitgevoerde controles. Elke maand overleggen de regiodirecteuren over de voortgang.

Schiphol: risico's, controles en dilemma's

De Douane volgt onder meer via aangiften meldingen en *airway bills* (AWB) de goederenstroom naar en vanaf luchthaven Schiphol. Het proces van onderzoek en selectie heeft plaats onder tijdsdruk, zeker bij korte vluchten vanuit niet-EU-landen. Het start met een summiere aangifte, de '*entry summary declaration*', die vier uur voor het vertrek van een vlucht binnen moet zijn. De eerste passagiersgegevens komen ongeveer 48 uur voor het vertrek van een vlucht binnen. Bij vertrek van het vliegtuig wordt dit aangevuld met (meer) gedetailleerde informatie over de reizigers.

Profielen hebben specifieke kenmerken, afgestemd op de goederen die het betreffen (bijvoorbeeld cocaïne, heroïne, synthetische drugs, strategische goederen, medicijnen of precursoren) of op de aard van de fiscale taak. Respondenten beschrijven, toegespitst op Schiphol vijf, basiselementen van risicoprofielen: 1.) Waar komt het vandaan of gaat het heen?, 2.) Welke routes worden gebruikt?, 3.) Welke personen of bedrijven zijn betrokken?, 4.) Hoe wordt er gesmokkeld? Wat zijn verbergtechnieken, versluieringsmethodieken of bijkomende tactieken?

Het gaat het altijd om de onderlinge samenhang en per element kan worden gezocht naar meer (concrete) informatie. Er wordt in het bijzonder gelet op 'markers' of 'triggers' die wijzen op afwijkingen van het normale patroon. Er wordt niet alleen gecontroleerd bij 'afwijkingen', maar ook ad random. De Douane krijgt informatie van ketenpartners in Nederland en uit het buitenland. De informatie kan gaan om een route of modus operandi, maar ook om meer concrete informatie, bijvoorbeeld over een vlucht, een route in combinatie met een luchtvaartmaatschappij, personen of bedrijven.

De Douane voert op Schiphol dagelijks controles uit. Bij de controles kan onderscheid worden gemaakt tussen administratieve controles, fysieke controle (uitgevoerd in opdracht van het DLTC, op basis van risicoprofilering) en generiek toezicht. Bij haar controlewerk maakt de Douane gebruik van allerhande technologie (o.a. vaste en mobiele scans, speciale 'snake'-camera's om in wanden van vliegtuigen te zoeken, security-scans, draagbare *backscatters* voor een gerichte micro-scan en testmiddelen) en van gespecialiseerde speurhonden.

Generiek toezicht is een redelijk vrije opdracht, waarbij wordt gesurveilleerd, geobserveerd en gecontroleerd op basis van algemeen geformuleerde risico's. Hierbij valt te denken aan de bagagekelder of het platform. De Douane overweegt om, op het platform, (opnieuw) te beginnen met operationele samenwerking tussen 'toezicht en opsporing', door multidisciplinaire teams van Douane, KMar en private beveiligers.

Bij de controles op Schiphol stuit de Douane op dilemma's. Vanwege de brede en complexe taak dient douanepersoneel hoog specialistische kennis te hebben en tegelijkertijd is brede inzetbaarheid of taakroulatie nodig, hetgeen vraagt om (een mate van) generalistische kennis. Er zijn 'vraagbaken' ingericht waar douaniers terecht kunnen voor kennis en ondersteuning bij controles. Het vergt diepgaande professionele knowhow om op Schiphol – te midden van druk verkeer – afwijkingen te herkennen die wijzen op smokkel of andere regelovertreding. Criminele werkwijzen hebben namelijk routine-activiteiten van Schipholpashouders als dekmantel. Bijvoorbeeld een schoonmaker die een pakketje meeneemt uit een toilet, een bagagemedewerker die een koffer apart zet of de chauffeur van een high loader die een zending ophaalt als hij een vliegtuig inloopt. Criminele netwerken zijn geïnfiltreerd onder de Schipholpashouders (zo blijkt uit een reeks interviews) en beschikken daardoor over grondige kennis van de fysieke omgeving, van de logistieke processen op Schiphol en van de werkwijze van de Douane (net als van de KMar en beveiliging). Het onderscheppen van verboden goederen is een tegenslag voor criminelen, maar het verstoort de criminele logistiek en kansenstructuur niet. Dat vraagt volgens respondenten om een integrale strategie die is gericht op interventies in de logistieke omgeving op Schiphol die barrières opwerpen voor criminelen (hoofdstuk 4).

Consequenties voor de netwerk- strategie Schiphol t.a.v. ondermijning[17]

- Er bestaat een positieve relatie tussen aan de ene kant douanecontroles van goederen en bagage en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding. De Douane corrigeert de bias in de beveiliging met een focus op inkomende personen en voorwerpen die ze meenemen, door middel van permanente analyses en controles van goederen en passagiers(-bagage) die op Schiphol de EU-buitengrens passeren.
- Het vergt diepgaande professionele kennis van goederen- en passagiersstromen én van criminele werkwijzen om door middel van data-analyses (risicoprofielen) of tijdens daadwerkelijke controles (zowel fysiek op basis van opdrachten als bij 'vrij' generiek toezicht) afwijkingen van reguliere processen te herkennen die wijzen op criminaliteit.
- Onderscheppen van verboden goederen is een tegenslag voor criminelen, maar het verstoort de criminele logistiek en kansenstructuur niet. Dat vraagt om een integrale strategie die is gericht op interventies in de logistieke omgeving op Schiphol die barrières opwerpen voor criminelen (zie paragraaf 4.1).

3.4 Koninklijke Marechaussee

De Koninklijke Marechaussee (KMar) controleert het grensverkeer van personen en bestrijdt criminaliteit die zich niet laat tegenhouden door grenzen. Op Schiphol voert de KMar verschillende taken uit.[18] Voor de grenstaken (o.a. controle van paspoorten) is het Ministerie van Justitie en Veiligheid (Directoraat-Generaal Migratie) het gezag. De directie beveiliging van de NCTV ziet toe op het beveiligingsbeleid en stelt daartoe richtlijnen op, onder meer over de controle van bagage. Voor de politietaken op de luchthaven is het gezag verdeeld over de burgemeester van Haarlemmermeer (handhaving van de openbare orde), de NCTV (gewapende beveiliging van de burgerluchtvaart, inclusief vluchten met een hoog of verhoogd risico) en het Openbaar Ministerie (strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde). Lokaal wordt er overleg gevoerd over de politietaken in het driehoeksoverleg tussen de burgemeester, de officier van justitie en de KMar.

Er zijn op Schiphol vijf brigades operationeel. De brigade Vreemdelingenzaken (BVZ) is onder meer verantwoordelijk voor het 'uitreizen' van illegale vreemdelingen en voor het ophalen van verdachten, die worden uitgeleverd aan Nederland. Deze brigade behandelt in eerste aanleg alle asielzoekers die aankomen op Schiphol. Het zogenoemde Sluisteam van deze brigade richt zich op bestrijding van mensensmokkel en -handel. Identiteitsfraude met reisdocumenten maakt hiervan deel uit. Een 'hit-en-run'-team voert observaties uit bij de aankomst van

bepaalde (risico)vluchten. De medewerkers van het Sluisteam zijn alert op verdachte situaties en spreken personen onder meer aan om uit te zoeken of het wellicht gaat om slachtoffers of daders. Daarbij baseren ze zich op kennis over vluchten, groeperingen en gedragingen, die een indicatie kan zijn voor mensenhandel of-smokkel. Bij concrete aanwijzingen van een (gepleegd) strafbaar feit wordt opgetreden of wordt de ingewonnen (relevante) informatie gedeeld met de politie

De specialistische operationele capaciteit van de KMar is ondergebracht bij de brigade Operationele Service & Support (BOSS). Op Schiphol zorgen ze onder meer voor arrestanten, zijn ze verantwoordelijk voor het proces bij zogenoemde bolletjesslikkers (zowel in het Justitieel Complex Schiphol als in het ziekenhuis), en ze controleren het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook het Operatiecentrum (OPSCENT) valt onder deze brigade. Vanuit het OPSCENT worden de lopende operaties 24 uur per dag en zeven dagen per week ondersteund, onder andere met cameratoezicht en vanuit de Real Time Intelligence Desk.

De brigade Grensbewaking (BGB) controleert reizigers en hun paspoorten. Ze bemensen onder meer de balies en zijn daarmee 'het gezicht' van de KMar voor veel reizigers. Door het internationale karakter van de grensbewakingstaak, levert de brigade een bijdrage aan het signaleren en bestrijden van illegale migratie, documenten- en identiteitsfraude (valse of vervalste paspoorten), mensensmokkel, terrorisme en invoer van verdovende middelen. De andere twee brigades worden hieronder geïntroduceerd.

Toezicht en Beveiliging Burgerluchtvaart

De Commandant Koninklijke Marechaussee is door de minister van Veiligheid en Justitie belast met het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart.[19] De KMar heeft de landelijke toezichttaak opgedragen aan de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart (BTBB).[20] Het toezicht berust op drie pijlers, te weten toezicht op het luchthavenproces (luchthavens en luchtvaartmaatschappijen), toezicht op het luchtvrachtproces en uitvoeren van de korpscheftaak ingevolge de Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus (WPBR). Ingevolge de WPBR verstrekt de Brigade op verzoek van een goedgekeurd beveiligingsbedrijf een politietoestemming aan personen die als beveiligingsmedewerker op de luchthaven aan het werk willen. De BTBB controleert hoe de exploitant (Schiphol Group) gestalte geeft aan (haar toezicht op) de beveiliging van het luchthavenproces, die voor een groot deel in handen ligt van private partijen, zoals beveiligingsbedrijven en afhandelaars. De BTBB rapporteert aan de exploitant. Om

tot een oordeel over de beveiliging te komen, worden testen uitgevoerd, wordt geobserveerd en er worden *audits* en inspecties uitgevoerd. Bij deze audits en inspecties wordt onder meer bekeken of de apparatuur in orde is en of het personeel afdoende wordt getraind en gescreend. In het geval er tekortkomingen in de naleving van de wet- en regelgeving worden geconstateerd, wordt de onder toezicht gestelde exploitant hierover geïnformeerd. Deze dient maatregelen te nemen om de tekortkomingen structureel weg te nemen. In het geval van ernstige tekortkomingen dient de exploitant direct aanvullende maatregelen te nemen of bepaalde activiteiten te staken.

In het luchtvrachtproces is sprake van een veilige luchtvrachtketen. Bedrijven die onderdeel willen uitmaken van deze keten moeten voldoen aan een groot aantal wettelijke voorwaarden om luchtvracht veilig te maken en veilig te houden. Om een status als 'bekende afzender' of 'erkend luchtvrachtagent' te krijgen, dient een bedrijf een beveiligingsprogramma en bijbehorende beveiligingsprocedures vast te leggen en ter goedkeuring aan BTBB aan te bieden. Op basis van dit beveiligingsprogramma vindt een *security audit* op locatie plaats om vast te stellen of in de praktijk ook zodanig wordt gewerkt. Wanneer het bedrijf hierbij conform de wet- en regelgeving werkt, wordt zij als ' bekende afzender' of 'erkend luchtvrachtagent' ingeschreven in een Europese database die toegankelijk is voor alle partijen in de veilige luchtvrachtketen.[21] Met de inschrijving in de database is het voor bedrijven mogelijk om veilige luchtvracht van elkaar aan te nemen. De inschrijving is geldig voor de duur van vijf jaar waarna een her-validatie plaatsvind.

De beveiligingsmaatregelen in de veilige luchtvrachtketen zijn gericht op beveiliging en antiterrorisme.[22] Er wordt geen extra zwaarte toegekend aan factoren die mogelijkerwijs ondermijning in de hand werken, in het bijzonder actieve of passieve medewerking van luchthavenmedewerkers of -bedrijven aan criminaliteit. Bij de beoordeling of een bedrijf een statushouder kan zijn, maakt het met andere woorden weinig uit of er technologische mankementen zijn (haperende apparatuur of gedateerd hekwerk) of criminele kwetsbaarheden vanwege het gevoerde personeelsbeleid.

Politie en Beveiliging

De brigade Politie & Beveiliging (BP&B) voert de algemene politietaak op de luchthaven uit en zorgt voor de beveiliging van de burgerluchtvaart op Schiphol. Handhaving van de openbare orde, opsporing van strafbare feiten en gewapende beveiliging van onder andere verhoogd-/hoog-risicovluchten worden uitgevoerd door deze brigade.

Taken in het kader van bewaken en beveiligen worden uitgevoerd door medewerkers van de Gewapende Beveiliging Burgerluchtvaart (GBB). Het primaire doel van de GBB is het onderkennen en voorkomen van aanvallen[23], kapingen en gijzeling op de luchthaven en in de luchtvaart.

De basispolitiezorg en handhaving van de openbare orde worden uitgevoerd door de teams van de politiedienst. Zij nemen aangiftes op, handelen strafbare feiten af (zoals winkeldiefstallen) en pakken de overlast door dak- en thuislozen en taxi-problematiek aan. De politiedienst is verantwoordelijk voor surveillance, toezicht, noodhulp, en incidentafhandeling (bijvoorbeeld personen die onwel worden of verkeersongevallen). Deze brigade telt equivalenten van de wijkagent, zogenoemde wijkopperwachtmeesters. Er is sinds kort een 'wijkopper' actief op Schiphol-Oost en langere tijd twee op Schiphol-Centrum (waarvan één met bijzondere aandacht voor transport en logistiek).

De afdeling incidentgerichte opsporing van de BP&B geeft gestalte aan de zogenoemde eerstelijns drugsbestrijding (ELDB). Dit ligt in handen van een team dat onderzoek doet naar passagiers die worden aangehouden vanwege drugsbezit. De verdachten worden aangeleverd door de Douane en incidenteel door de politiedienst van de KMar. Daarnaast worden, zij het in mindere mate, opsporingsonderzoeken gestart op basis van informatie van andere (opsporings-) instanties uit binnen- of buitenland. Ook TCI-informatie kan het startpunt van een onderzoek zijn. Het gaat om relevante maar vaak summiere informatie onder vermelding van passagiers en vluchtnummers. De opsporingsactiviteiten van de ELDB zijn voornamelijk gericht op drugssmokkelaars, onder meer body-pakkers (drugs verstopt op het lichaam), bolletjesslikkers en koeriers. Soms wordt het onderzoek ook gericht op de zogenoemde afhaler: de persoon die de drugs overneemt van een koerier. Het onderzoek strekt zich volgens respondenten zelden uit tot de organisatoren van de drugssmokkel.

Het team vervolgonderzoeken (TVO) van de BP&B verricht, net als de ELDB, opsporingsonderzoeken die voortkomen uit de handhaving van de openbare orde, maar dan niet naar drugscriminaliteit. Ze richten zich onder meer op vermogensdelicten, vaak op basis van een aangifte. Bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij die aangifte doet van diefstal van luxe goederen, zogenoemde *taxfree*-goederen, aan boord van vliegtuigen. Eén zo'n onderzoek resulteerde in twee arrestaties.

Recherche op Schiphol

De brigade recherche (BR) organiseert en coördineert de landelijke recherche voor de Koninklijke Marechaussee. De recherche heeft drie afdelingen: Tactische

Opsporing, Specialistische Opsporing en Intelligence Opsporing. Het team zware criminaliteit valt onder de landelijke brigade recherche, maar werkt op Schiphol. Het voert meer omvattende opsporingsonderzoeken uit dan de ELDB en het TVO. De onderzoeken betreffen vermogensdelicten (o.a. diefstal van vracht, uit bagage en van taxfree goederen), maar voornamelijk georganiseerde drugssmokkel. Een opsporingsonderzoek kan worden gestart op basis van TCI-informatie of restinformatie uit een ander opsporingsonderzoek en heeft bijna altijd betrekking op verdachte Schipholpashouders.

Door de jaren heen hebben KMar-medewerkers met opsporingsonderzoeken diepgaande kennis opgebouwd over de organisatievorm, werkwijzen, gebruikte routes, kwetsbare luchtvaartmaatschappijen en achtergronden van criminelen, net als over de locaties, bedrijven en type Schipholpashouders die worden benut bij georganiseerde criminaliteit. Respondenten beseffen dat de drugscriminaliteit hoogstwaarschijnlijk toeneemt. Arrestaties zijn een tegenslag voor criminelen en verstoren mogelijk een concreet netwerk, maar de criminele logistiek en criminele kansenstructuur blijven bestaan. De georganiseerde drugscriminaliteit professionaliseert, groeit en zoekt permanent naar mogelijkheden om gebruik te maken van *mainports*, waaronder Schiphol. Dit inzicht voedt de behoefte tot samenwerking met andere instanties op Schiphol. Het betreft al lange tijd het zogenoemde CargoHarc-team en het Samenwerkingsverband Liquide Middelen; samenwerkingsverbanden tussen KMar, Douane en FIOD (zie hoofdstuk 4). Daarnaast is in de afgelopen jaren het inzicht ontstaan dat de criminele kennis van de KMar een waardevolle bouwsteen is voor integrale publieke en private maatregelen om de integriteit van Schipholpashouders te versterken en om barrières op te werpen voor criminelen.

Consequenties voor de (netwerk)organisatie en strategie op Schiphol t.a.v. ondermijning:

- De KMar inspecteert (bedrijven die actief zijn op het gebied van) de beveiliging van de luchtvaart; volgens de these van de commissie Oord draagt dat bij aan criminaliteitsbeheersing.
- De commissie Oord wilde inspecties die door de aard en inhoud een verrijking zouden zijn voor de integrale risicobeheersing op Schiphol. Die rol vervullen de inspecties van de KMar (BTBB) ten dele, omdat de bevindingen sterk zijn gericht op beveiliging. [24]

- De KMar levert een bijdrage aan de criminaliteitsbestrijding door gewapende beveiliging van de burgerluchtvaart en door middel van politietaken: surveillance, toezicht, handhaving en incidentafhandeling.
- Monodisciplinaire opsporingsonderzoeken door de KMar, gericht op drugscriminaliteit en andere delicten (zoals vermogensmisdrijven), dragen bij aan de misdaadbestrijding (zie wel punt 5). De onderzoeken zijn vaak incidentgericht en worden soms gericht op een netwerk rondom de arrestant(en), maar er worden ook langduriger ZwaCri-onderzoeken uitgevoerd. De KMar levert een bijdrage aan de multidisciplinaire opsporing door het CargoHarc-team.
- Het aanhouden van criminelen die ondermijnende delicten plegen op Schiphol is een tegenslag voor criminelen en verstoort mogelijk een concreet netwerk, maar het verstoort de criminele logistiek en kansenstructuur niet. Dat vraagt om een integrale strategie die is gericht op interventies in de logistieke omgeving op Schiphol die barrières opwerpen voor criminelen (zie onder hoofdstuk 4).
- Het inzicht is ontstaan dat de criminele kennis van de KMar een waardevolle bouwsteen is voor integrale publieke en private maatregelen, met name om maatregelen te treffen om de integriteit van Schipholpashouders te versterken en om barrières op te werpen voor criminelen.

3.5 Private actoren

3.5.1 Schiphol Group

Schiphol Group is eigenaar en exploitant[25] van onder andere de luchthaven Schiphol.[26] Het is ook verantwoordelijk voor de *retail* en voor het onroerend goed op het terrein. Dat terrein kent verschillende deelgebieden met een passende veiligheidsstatus; de zogenoemde *critical parts* kennen een hoge mate van beveiliging. Schiphol Group is verantwoordelijk voor naleving van de Europese en nationale wet- en regelgeving ten aanzien van luchtvaart. De veiligheidstaak ligt in handen van de afdeling *Safety, Security and Environment* met als kernopdracht het waarborgen van de veiligheid van personeel en passagiers. Deze afdeling telt zes subafdelingen.[27]

Het veiligheidsbeleid van Schiphol Group bestaat uit twee pijlers. In de *eerste plaats* luchtvaartbeveiliging. De kerntaak is het voorkomen van terroristische aanslagen op de burgerluchtvaart en in het luchthavengebied. Hiertoe worden circa vierduizend particuliere beveiligers ingehuurd voor de controle van miljoenen passagiers en tienduizenden medewerkers. Schiphol Group is verantwoordelijk voor de uitvoering en aansturing van de beveiligers. De Koninklijke

Marechaussee Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart houdt toezicht op het beveiligingsproces. (zie paragraaf 3.4).

In de *tweede plaats* de zogenoemde 'goede orde en veiligheid'. Kerntaken zijn surveillance (met oog voor onbeheerde bagage) en toezicht op allerhande opvallend of ongewenst gedrag. Schiphol Group wil dat reizigers en medewerkers zich veilig voelen en bijvoorbeeld geen last hebben van rondhangende zwervers en ronselende illegale taxichauffeurs. Tot de pijler 'goede orde en veiligheid' wordt ook de bedrijfsrecherche van Schiphol gerekend. De bedrijfsrecherche onderzoekt misstanden, inclusief integriteitsschendingen van personeel van Schiphol Group en van personeel dat Schiphol Group inhuurt. Daarbij werkt de bedrijfsrecherche samen met partners, zoals de KMar, bijvoorbeeld bij onderzoek naar drugssmokkel met hulp van binnenuit. De bedrijfsrecherche kan via onderzoek naar het gebruik van de Schipholpas traceren wanneer medewerkers op de luchthaven waren, waar ze zijn geweest en voor hoe lang. Er hangen op Schiphol camera's die zijn ondergebracht in de zogenoemde Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur (GMI). Dit is een beveiligd cameranetwerk op Schiphol dat alleen toegankelijk is voor Amsterdam Airport Schiphol (AAS), KMar, Douane, het ministerie van Binnenlandse Zaken en KLM. Deze partijen hebben alleen toegang tot beelden (*live* of opgenomen) van camera's als ze daartoe geautoriseerd zijn. Autorisaties worden vertrekt op basis van taken en verantwoordelijkheden.

De beveiliging en het toezicht door (beveiligingspersoneel ingehuurd door) Schiphol Group dragen tot op een zekere hoogte bij aan de criminaliteitsbestrijding. De aanpak van ondermijning is niet als prioriteit ondergebracht bij een (sub-)afdeling. Voorkomen van aanslagen en bewaken of herstellen van de rust en orde staan centraal, al levert de systematische betrokkenheid van de Schipholpashouders bij criminaliteit imagoschade op. De focus van Schiphol Group op locaties met knelpunten op het terrein van beveiliging kan, zodra dit gepaard gaat met criminele praktijken, aansluiten bij de strategie van publieke organisaties die de ondermijning willen bestrijden op kwetsbare locaties. Wat dat betreft is Schiphol-Oost actueel (zie hoofdstuk 4). Schiphol Group levert een belangrijke bijdrage aan de integriteit van het luchthavenpersoneel met de Schipholpas. Deze toegangspas verschaft personen (en hun voertuigen) toegang tot het beschermde luchthaventerrein, het zogenoemde Security Restricted Area.[28] Schiphol Group heeft ruim 75.000 Schipholpassen uitgegeven. Daarvan zijn er 56.800 geldig voor het beschermde luchthaventerrein (*Security Restricted Area*) en 2.300 voor de als zodanig aangewezen beveiligde gebieden op Schiphol.[29] De Schipholpas is biometrisch door middel van een irisscan. De biometrie wordt

toegepast op beschermd luchthaventerrein (*Security Restricted Area*). Schiphol Group verstrekt de passen via de werkgevers op basis van een geautoriseerde aanvraag die wordt ingediend door de werkgever. Er zijn verschillende niveaus van autorisatie. Zie tabel 3.1. De autorisatie wordt afgestemd op de functionele noodzaak voor een bepaalde baan of functie. Medewerkers van calamiteitenorganisaties (bijvoorbeeld de KMar) hebben een ruime autorisatie, omdat zij bij incidenten snel ter plaatse moeten zijn.

Tabel 3.1: Autorisatieniveaus van de Schipholpas.

Kleur	**Autorisatie**
Wit	Landside (kantoren en het parkeerterrein)
Blauw	Airside
Groen	Airside Terminal
Oranje	Airside en Terminal
Zwart kader	Landside (bedrijventerrein Schiphol-Oost)
Code	**Autorisatie**
B	Airside (bagagekelder)
P	Airside (platform)
A	Vrijgesteld van beveiligingsonderzoek

Als een Schipholpas wordt aangevraagd, worden drie stappen doorlopen.[30] In de *eerste plaats* controleert Schiphol Group of het bedrijf (waarvoor de beoogde pashouder gaat werken) geregistreerd is bij de Kamer van Koophandel en is gevestigd op het luchthaventerrein. In de *tweede plaats* wordt bij de werkgever nagegaan of de werknemer op het (betreffende deel van het) luchthaventerrein moet zijn voor zijn werk; zogenoemde functionele noodzakelijkheid. Als dit in orde is, wordt in de *derde plaats* door de werkgever de pas aangevraagd bij de AIVD. De AIVD, gemandateerd aan de KMar, screent de persoon, waarbij de diepgang van de screening afhangt van het gevraagde autorisatieniveau. Dit resulteert al dan niet in een Verklaring Geen Bezwaar (VGB). Het besluit van de AIVD wordt niet verstrekt aan Schiphol Group.[31] Naar schatting wordt 10% van de door de KMar uitgevoerde veiligheidsonderzoeken teruggestuurd naar de AIVD in verband met de aanwezigheid van contra-indicaties. Wie een VGB krijgt, ontvangt – na een positief verlopen *safety and security* test – een pas. Als de autorisatie van een

medewerker verandert, dient dat te worden gewijzigd in de autorisatieniveaus van de pas.
De Schipholpas is een belangrijke voorziening bij het streven naar integer luchthavenpersoneel. Dat neemt niet weg dat respondenten wijzen op kwetsbaarheden die in hoofdstuk 7 nader worden uitgewerkt.

3.5.2 Werkgelegenheid op Schiphol

Het CBS heeft in 2017 een overzicht gemaakt van de geregistreerde werkgelegenheid op Schiphol.[32] De cijfers zijn niet volledig[33], maar geven een overzicht van de bedrijfssectoren op de luchthaven en van personeelskenmerken. Het CBS onderscheidt: luchthaven en luchtvaartmaatschappijen; luchtvracht (opslag en transport); detailhandel, horeca en dienstverlening; facilitaire bedrijven (o.a. schoonmaak en beveiliging) en overige bedrijven. Zie de onderstaande tabel.

Tabel 3.2: Werkgelegenheid op Schiphol (CBS, 2017)

	Werkgelegenheid	migratie-achtergrond	Opleiding hbo (plus)	Opleiding onder hbo	Opleiding Onbekend
Alle bedrijven	58.120	36%	22%	38%	40%
Luchthaven & Luchtvaartmaatschappijen	28.960	29%	25%	25%	50%
Luchtvracht (opslag, transport)	9.030	43%	17%	48%	35%
Detailhandel, horeca, dienstverlening	5.460	39%	14%	59%	27%
Facilitair (schoonmaak, beveiliging, etc.)	3.030	49%	9%	68%	23%
Overig	11.640	40%	27%	43%	30%

Verreweg de meeste medewerkers werken bij de luchthaven of bij een luchtvaartmaatschappij: ongeveer de helft van het totale aantal luchthaven-medewerkers. Er vliegen ruim honderd luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol naar ongeveer 330 directe bestemmingen in bijna honderd landen. Een kwart van het personeel is hoogopgeleid (minstens hbo), een kwart is lager opgeleid en van de helft is dit onbekend.

KLM, onderdeel van moederbedrijf Air France-KLM, is verreweg de grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol. Met dochteronderneming Transavia neemt KLM in 2018 meer dan de helft van de vliegbewegingen (56%) voor haar rekening. KLM vervoerde dat jaar 34,3 miljoen passagiers, op een totaal van 71 miljoen. In het personeelsbestand van KLM bestaan er – net als bij andere luchtvaartmaatschappijen – qua status en inkomen grote verschillen tussen piloten, cabinepersoneel en grondpersoneel.

Bij KLM is de afdeling Security Services verantwoordelijk voor het veiligheidsbeleid. Het team investigations is het meest direct betrokken bij de aanpak van ondermijning, omdat zij onder andere het KLM-personeel screent en fraude onderzoekt. Dit team heeft ook een zogenoemde quick scan opgesteld van Schiphol-Oost, specifiek gericht op ondermijnende criminaliteit.

Bij het veiligheidsbeleid ligt de focus wel op eigen luchtvaartveiligheid. Drugssmokkel wordt een risico voor de veiligheid van de luchtvaart als verstopte smokkelwaar met cruciale onderdelen van het vliegtuig in aanraking kan komen, bijvoorbeeld als pakketten met drugs worden opgehangen aan kabels. Als smokkelwaar wordt verstopt in zendingen levert dat geen gevaar op voor het luchtvaartverkeer, maar wel imagoschade, zeker als er KLM-personeel bij betrokken is.

KLM-medewerkers hebben een KLM-pas. Zo'n pas wordt verstrekt na een door de KLM uitgevoerd antecedentenonderzoek.[34] Hierbij wordt op basis van justitiële documentatie nagegaan of het bekleden van een specifieke functie in het geding kan komen vanwege het justitiële verleden van de gescreende medewerker. Deze screening wordt eenmalig uitgevoerd bij aanname van vaste medewerkers en jaarlijks bij medewerkers met een tijdelijk dienstverband. De KLM-pas biedt toegang tot het bedrijventerrein Schiphol-Oost en tot gebouwen van de KLM, maar niet tot de airside of andere beveiligde gebieden. De toegang tot Schiphol-Oost (zonder fouillering, systematische autorisatiecheck of irisscan) wordt gezien als een veiligheidsrisico (zie verder hoofdstuk 7).

De *luchtvrachtsector* is omvangrijk op Schiphol. Het CBS telt ongeveer negenduizend medewerkers, 16% van het totale personeelsbestand. Ongeveer de helft (48 procent) van het personeel heeft geen hbo-opleiding afgerond. Dertien procent heeft basisonderwijs gevolgd, de onderbouw van havo/vwo of mbo 1. Voorts heeft 43 procent een migratie-achtergrond. Negen procent van het luchthavenpersoneel werkt in de *detailhandel, horeca of dienstverlening*. Bijna zestig procent heeft geen hbo-opleiding afgerond en bijna veertig procent heeft een migratie-achtergrond.

In de facilitaire sector (schoonmaak, beveiliging, etc.), heeft volgens het CBS 9 procent van de werknemers op Schiphol een hbo-opleiding. Verreweg de grootste categorie (57 procent) is opgeleid op het niveau havo/vwo bovenbouw of mbo 2. De helft (49 procent) van het personeel in deze sector heeft een migratie-achtergrond.
Private beveiligingsbedrijven vervullen voornamelijk toezichtstaken (o.a. controle van passagiers, goederencontrole en controle van vliegtuigen), maar er worden ook private recherchebureaus ingehuurd, onder andere voor onderzoek naar bedrijfsdiefstallen. Beveiligingsbedrijven worden ingehuurd door Schiphol Group, luchtvaartmaatschappijen of andere bedrijven. Alleen al Schiphol Group huurt ongeveer vierduizend beveiligers in voor de locatie Schiphol. Er wordt daarbij gewerkt met verschillende partijen vanwege specialisaties en om een machtspositie te voorkomen.

In hoofdstuk 7 komen de dilemma's en kwetsbaarheden aan bod bij het optreden van bedrijven tegen ondermijning. In hoofdstuk 8 staan de resultaten van een scan, gericht op signalen die mogelijk wijzen op ondermijning van bedrijven die op en rond Schiphol zijn gevestigd.

Consequenties voor de (netwerk)organisatie en strategie Schiphol t.a.v. ondermijning:

- De beveiliging en het toezicht door (beveiligingspersoneel dat wordt ingehuurd door) Schiphol Group dragen tot op zekere hoogte bij aan de criminaliteitsbestrijding.
- Met de Schipholpas levert Schiphol Group een belangrijke bijdrage aan het waken over de integriteit van Schipholpashouders.
- Criminele infiltratie onder uitvoerend en laagbetaalde Schipholpashouders wordt bevorderd door een combinatie van factoren, zoals onvrede over het werk en de grote criminele waarde van hand- en spandiensten. Zie verder hoofdstuk 7.
- De criminele infiltratie op Schiphol wordt door steeds meer partijen gezien. Dat motiveert langzaamaan steeds meer particuliere bedrijven om mee te werken aan de (integrale) aanpak van ondermijning, niet alleen Schiphol Group en KLM, maar ook (grote) bedrijven in de catering en in de schoonmaakbranche. Zie hoofdstuk 4.
- Private partijen kunnen belangen hebben om criminele hotspots aan te pakken, zoals Schiphol-Oost, vanwege lacunes in de beveiliging en schade door systematische diefstal.

Eindnoten

1. Paragraaf gebaseerd op: Commissie Toegangsbeheer Schiphol (2005). Veiligheid en beveiliging door één deur. Rapportage over het toegangsbeheer en het passensysteem mede in relatie tot het tegengaan van (veelvoorkomende) criminaliteit. Den Haag.
2. Namelijk: voortdurende fysieke controle van personen en voertuigen van land- naar airside; surveillance bij de toegang tot het platform en de bagagekelder; aangescherpt toelatingsbeleid voor geautoriseerd motorverkeer op het platform; extra surveillance op de airside; vergunningplicht voor waardetransport; intensivering van de screening van medewerkers. Lopende het commissieonderzoek werden ook de onbemande doorlaatposten gesloten.
3. Brief van de Minister van Justitie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal, d.d. 13 juli 2007, Kamerstukken 2006/2007, 24804, nr. 44.
4. Paragraaf mede gebaseerd op interviews met respondenten bij gemeente, OM, RIEC en politie.
5. Gemeente Haarlemmermeer (2015); Gemeente Haarlemmermeer (2016); Gemeente Haarlemmermeer (2019).
6. De burgemeester van Haarlemmermeer is ook bestuurlijk ambassadeur van project Orville, gericht op de aanpak van ondermijning op Schiphol. Zie hoofdstuk 4 over dit project.
7. Gemeente Haarlemmermeer (2016, pp. 45).
8. Van Dijk, Hirsch, Hoekstra, Langeslag, Noorlander & van Veen (2015).
9. Regionaal Integratie en Expertise Centrum (2018;2019); Orville (2019).
10. Van Dijk e.a. (2015).
11. Zie hoofdstuk 4.
12. Paragraaf mede gebaseerd op interviews met respondenten bij de Douane.
13. Douane Belastingdienst (2019a).
14. Gebaseerd op: Douane Nederland (2019b).
15. Douane Belastingdienst (2019a).
16. Douane Belastingdienst (2019a).
17. Zie hoofdstuk 4.
18. De KMar is een politieorganisatie met militaire status en valt beheersmatig onder het ministerie van Defensie. De KMar heeft drie hoofdtaken: de grenspolitietaak, bewaken en beveiligen en internationale militaire politietaken. Het gezag daarover ligt onder andere bij de NCTV, het Openbaar Ministerie, het ministerie van Justitie en Veiligheid, het ministerie van Buitenlandse Zaken, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Commandant der Strijdkrachten van het ministerie van Defensie.
19. De beveiliging van de burgerluchtvaart dient te voldoen aan Europese normen. De voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de burgerluchtvaart zijn erop gericht om dreigingen, zoals terrorisme en vliegtuigkapingen tegen de burgerluchtvaart te mitigeren. De beveiligingsmaatregelen zijn niet primair gericht op het tegengaan van criminaliteit.
20. De bevoegdheden en het instrumentarium ontleent de Brigade aan de Luchtvaartwet en de Algemene Wet Bestuursrecht.
21. In totaal heeft de BTBB 578 erkende agenten gecertificeerd. En zijn er 426 bekende afzenders. Daarnaast heeft de BTBB 130 Explosive Detection Dog-combinaties gecertificeerd (begeleiders en honden). In Europa zijn nog veel meer bedrijven die de status van erkend agent of bekende afzender hebben. De BTBB controleert de ruim 1.000 bedrijven in Nederland. Hoeveel bedrijven jaarlijks worden gedeactiveerd, kan niet worden aangeleverd.
22. In het beveiligingsprogramma moet bijvoorbeeld worden opgenomen hoe personeel wordt gese-

lecteerd, hoe luchtvrachten worden geaccepteerd, de gehanteerde onderzoeksmethoden, de bescherming van een pand en van het vervoer, de opleidingen en de screening van het personeel.

23. Bij aanvallen kan gedacht worden aan een aanval met vuurwapens, explosieven of CBRN.
24. De BTBB houdt wel op een informatie- en risicogestuurde wijze toezicht op de BBLV. Hierbij zijn ook toezichtresultaten uit het verleden onderdeel van de risicoanalyse die gebruikt worden om het toezicht voor komend jaar te sturen. De toezichtresultaten worden wel gedeeld met de betreffende ondertoezichtgestelde entiteit op wie het toezicht gericht is. De toezichtresultaten worden op dit moment niet gebruikt bij een integrale multidisciplinaire risicobeheersing op Schiphol.
25. Exploitant ingevolge artikel 47b Luchtvaartwet en artikel 14a Regeling veilig gebruik luchthavens.
26. Paragraaf mede gebaseerd op interviews met respondenten bij Schiphol Group.
27. Fire Brigade, Crisis & Safety training; Security Policy; Health Safety & Environment Office; Security Operations; Bedrijfsbeveiliging en Security Compliance; Control.
28. Airside Security Restricted Area - Critical Parts, Airside Non-Security Restricted Areas, Airside Demarcated Area's en/of Landside Secured Premises. Er zijn diverse regelingen van toepassing wat betreft de toelating op (beveiligde delen van) Schiphol: Regeling Toelating Schiphol, Schipholregels en Voorwaarden Schipholpas Personen.
29. De rest betreft persoonlijke parkeerpassen.
30. Passage over Schipholpas mede gebaseerd op interviews met respondenten bij Schiphol Group, KMar, Douane en AIVD en NTCV.
31. De Schiphol Group zou deze informatie wel graag ontvangen, zodat ze per direct een schipholpas kan controleren.
32. CBS (2017).
33. De geregistreerde werkgelegenheid op Schiphol komt bij het CBS uit op bijna zestigduizend, terwijl het volgens andere bronnen gaat om bijna zeventigduizend.
34. In het geval een toekomstige medewerker tewerk wordt gesteld op luchthaven beveiligd gebied, wordt de persoon eveneens door de AIVD gescreend. Dit resulteert al dan niet in een Verklaring Geen Bezwaar (VGB).

4 Ondermijning: netwerkstrategie en coalities

In dit hoofdstuk staat de beantwoording van onderzoeksvraag 2 centraal. Het beschrijft de strategie die al doende is ontwikkeld in het netwerk van publieke en private organisaties met een aandeel in het veiligheidsbeleid op Schiphol (4.1). Om de stap te zetten van strategie naar concrete analyse en actie wordt onder meer gewerkt in tijdelijke of duurzame samenwerkingsverbanden. Daarna (4.2) volgt een beschrijving van de belangrijkste coalities.

4.1 Netwerk-strategie

Er tekent zich in beleidsstukken en nog sterker in interviews op hoofdlijnen een integrale strategie af voor de aanpak van ondermijning op Schiphol. Het valt op dat de strategievorming in een stroomversnelling is geraakt, hetgeen onder meer tot uitdrukking komt in het inrichten van de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL) en de start van project Orville. De netwerkstrategie telt zes zogenoemde bouwstenen (kernelementen). De eerste drie liggen al lange tijd vervat in het functioneren van private en publieke instanties. De overige drie zijn gebaseerd op inzichten die in de afgelopen vijf jaar terrein hebben gewonnen en zijn nog niet verankerd in de beleids- en uitvoeringsprocessen op Schiphol.

Bouwsteen 1: Positieve relatie tussen luchtvaartbeveiliging en misdaadbestrijding

Door het rapport van de commissie Oord in 2005[1] wordt de volgende strategie gevormd:

- Er bestaat een positieve correlatie met aan de ene kant de optelsom van beheersmaatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding.

- Het commissierapport gaf in 2005 een impuls om de beveiliging van de burgerluchtvaart te versterken.
- Inspectierapporten en audits – vandaag de dag opgesteld door de brigade toezicht beveiliging burgerluchtvaart (BTBB) van de KMar – brengen zwakke plekken in kaart.
- De commissie benadrukte dat het belangrijk is dat publieke en private partijen op de luchthaven komen tot een integrale risicobenadering, rekening houdend met (de wisselwerking tussen) beveiliging en criminaliteit. Dit resulteerde in de inrichting van het Platform Beveiliging en publieke Veiligheid Schiphol (BPVS). Het netwerk was aanvankelijk sterk gericht op de beveiliging van de luchtvaart om aanslagen te voorkomen, maar vandaag de dag staat ook ondermijning op de agenda vooral omdat wordt ingezien dat de criminelen systematisch gebruikmaken van Schipholpashouders.

Bouwsteen 2: Positieve relatie tussen douanecontroles en misdaadbestrijding

Met het oog op de georganiseerde criminaliteit op Schiphol valt op dat er ook een effect uitgaat van de manier waarop de Douane invulling geeft aan haar taken op Schiphol:

- Naast de positieve relatie tussen luchthavenbeveiliging en criminaliteitsbestrijding (zie onder bouwsteen 1) bestaat er een positieve relatie tussen aan de ene kant douanecontroles van goederen en bagage en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding. Echter, het onderscheppen van verboden goederen verstoort de criminele logistiek nauwelijks. Dat vraagt om een integrale strategie die is gericht op interventies in de logistieke omgeving op Schiphol die barrières opwerpen voor criminelen (zie bouwsteen 4).
- De Douane combineert horizontaal toezicht (zelfcontrole van bedrijven en monitoring en certificering van bedrijven die minder vaak administratief gecontroleerd worden) met verticaal toezicht: allerhande controles, gebaseerd op zogenoemde risicoprofielen. Het is de bedoeling om de risicoprofielen te verrijken, onder meer door gebruik te maken van de resultaten van controles. Daarnaast wint het idee terrein om de profielen ook aan te scherpen met 'locatiekennis' van professionals die Schiphol op hun duimpje kennen en die weten waar en hoe ondermijnende criminaliteit wordt gepleegd op Schiphol. Dergelijke kennis dient ook te worden benut voor integrale interventies; zie onder bouwsteen 4.[2]

- Criminele netwerken hebben uitvoerders of 'helpende handen' onder Schipholpashouders in verschillende branches en werkprocessen en op verschillende locaties. Ze hebben grondige kennis van de fysieke omgeving en de logistieke processen op Schiphol, alsook van de werkwijze van Douane, KMar en beveiliging.[3] Het overheidsoptreden is daardoor in veel opzichten voorspelbaar geworden. Respondenten willen meer onvoorspelbaarheid in toezicht en controle.

Bouwsteen 3: Opsporingsonderzoeken, directe effecten en bron van informatie

Opsporingsonderzoeken resulteren niet alleen in directe effecten (vervolging en soms mogelijke verstoring van concrete criminele praktijken), maar leveren ook informatie op:

- Monodisciplinaire opsporingsonderzoeken door de KMar, gericht op drugscriminaliteit en andere delicten (zoals vermogensmisdrijven), dragen bij aan misdaadbestrijding.
- Aanhouden van criminelen verstoort de criminele logistiek en kansenstructuur echter niet of nauwelijks. Dat vraagt om een integrale strategie, die is gericht op interventies in de logistieke omgeving op Schiphol, die barrières opwerpen voor criminelen (zie onder bouwsteen 4).
- Criminele kennis, opgedaan in opsporingsonderzoeken, wordt gezien als een bouwsteen voor integrale publieke en private maatregelen. Met name om maatregelen te treffen om de integriteit van de Schipholpashouders te versterken en om barrières op te werpen voor criminelen.

Bouwsteen 4: Barrières opwerpen om in te grijpen in de criminele logistiek

Het inzicht is ontstaan dat de aanpak van ondermijning vraagt om interventies in de logistieke omgeving op Schiphol, zodat barrières worden opgeworpen voor criminelen. Dit stoelt op de ervaring en kennis dat georganiseerde criminelen op Schiphol gebruik maken van Schipholpashouders, die misbruik maken van hun toegangsrechten tot (beveiligde gebieden van) Schiphol om: *1.)* het formele controleregime te omzeilen (bij smokkel), of *2.)* te faciliteren bij het stelen van waardevolle luchtvracht. In het logistieke netwerk op Schiphol helpen 'mollen' in uiteenlopende functies en processen – bagagemedewerkers, medewerkers die luchtvracht vervoeren, *aircrew*, medewerkers van cateraars of schoonmaak-

bedrijven, onderhoudsmonteurs en chauffeurs van tank- of waterwagens – om controle en toezicht te ontduiken.[4] Ze zijn vooruitgeschoven pionnen in een crimineel netwerk dat vluchtroutes, smokkelmethodes, datum, tijd en faciliterende Schipholpashouders aan elkaar verbindt. Inzicht in deze criminele inbedding in de werkzaamheden en logistieke processen heeft geresulteerd in een visie die beoogt om via gerichte interventies de logistieke speelruimte van criminelen te reduceren:

- Het uitgangspunt is inzicht in criminele werkwijzen en in criminele kansen. Opsporingsonderzoeken zijn hierbij een belangrijke bron. Toezicht en controle moeten, ook flexibel en onverwachts, worden gericht op risicovolle objecten, subjecten en locaties. De resultaten daarvan leveren inzichten op, waardoor de kennis over ondermijning toeneemt en de controle en het toezicht steeds beter worden gericht op risico's.
- Er is publiek-private samenwerking nodig om – werkproces voor werkproces, branche voor branche, locatie voor locatie – de gelegenheidsstructuren op Schiphol te analyseren en vervolgens af te breken. Hiertoe worden met publieke en private maatregelen per branche en per locatie barrières opgeworpen. Dit vergt analyses en maatwerk, afgestemd op de precieze kenmerken van risicovolle branches en locaties.

Bouwsteen 5: Werken aan integriteit

Criminele netwerken zijn geïnfiltreerd onder de Schipholpashouders. Ze zoeken naar medewerkers die cruciale diensten kunnen leveren, zoals toegang tot beschermde locaties en daarmee tot luchtvracht of bagage en kennis van de gang van zaken op Schiphol.[5] Respondenten onderscheiden grofweg twee risicocategorieën op Schiphol die vragen om een specifieke benadering van het integriteitsvraagstuk:[6]

- Een grote categorie (relatief) laagbetaalde medewerkers. Er bestaat een incongruentie tussen aan de ene kant de geringe maatschappelijke waarde van het uitvoerende werk en aan de andere kant de grote criminele waarde van hand- en spandiensten door uitvoerders. Op het 'binnenhalen' van een kilo cocaïne staan, voor het groepje dat dit doet, bijvoorbeeld premies van ongeveer 750 euro. Dit uitvoerende personeel is bekend en herkenbaar als Schipholmedewerker (o.a. via werkkleding) en woont en leeft op locaties (o.a. grootstedelijke wijken) waar ze gemakkelijk doelwit kunnen worden voor criminele rekruteerders. Een mislukte toenaderingspoging door een crimineel wordt zelden of nooit gemeld, omdat er 'niets is gebeurd' en

om geen problemen te veroorzaken. Rekruteren is dus een laag risico activiteit. Het lukt (en levert dan veel op) of het mislukt (zonder repercussies). De belangrijkste strategieën om de integriteit van deze categorie te versterken, bestaan uit: de werking van het systeem rondom de Schiphol-pas; gelegenheidsbeperkende maatregelen (fysiek toezicht, beveiliging, controles en technopreventie, zoals cameratoezicht); training of voorlichting en bedrijfsrecherche. Er wordt ook gewezen op de mogelijkheid van collegiale controle (melden van niet-integer gedrag door uitvoerenden), maar het valt op dat respondenten denken dat dit moeilijk is vanwege de gesloten-heid en onderlinge solidariteit op de werkvloer.

- Een beduidend kleinere categorie professionals met kwetsbare functies, in die zin dat hun specifieke en redelijk exclusieve kennis of werkzaamheden veel waard zijn voor criminelen. Hierbij kan worden gedacht aan KMar-medewerkers die opsporingsonderzoeken prioriteren of uitvoeren; douanepersoneel dat controles uitvoert of selecteert welke zending wordt gecontroleerd; een coördinator van een afhandelaar die precies op de hoogte is van vluchten en die kan bepalen wie een AKE afbreekt en medewerkers van een douaneagent die de aard van de goederen en van betrokken bedrijven registreert in aangiften. Dat laatste biedt mogelijkheden om verkeerde goederen te vermelden met als doel een lager invoertarief te betalen of om een valse identiteit op te nemen van een leverancier.

Als belangrijke bouwstenen van een strategie om de integriteit van deze categorie te bevorderen, worden genoemd: screening, trainingen, inventarisaties van kwetsbare functies, extra achtergrondonderzoeken van medewerkers op deze functies, maatregelen om te voorkomen dat één professional op cruciale momenten beslissingen kan doordrukken, functieroulatie, digitale controle, een meldpunt, registratie en analyse van integriteitsschendingen en capaciteit voor integriteitsonderzoeken.

Bouwsteen 6: Afgewogen integraliteit: zoeken naar vitale coalities met focus op kwetsbaarheden

Het Schipholnetwerk op het terrein van veiligheid telt veel actoren. Het is daardoor lastig om, waar nodig vanwege risico's op ondermijning, de stap te zetten van agendering naar besluitvorming en uitvoering. Het is belangrijk dat er afstemming is op het niveau van de BPVS, maar het is – zo realiseren respondenten zich – onmogelijk en onnodig om in breed verband te streven naar tactische

en operationele samenwerking. De belangen en doelstellingen in het netwerk lopen te veel uiteen en de afzonderlijke actoren hebben een te omvangrijke monodisciplinaire taak om steeds weer te investeren in integrale activiteiten. Er wordt in het complexe netwerk gezocht naar publieke en private partijen die tijd, middelen en kennis willen investeren in een concreet veiligheidsvraagstuk op het terrein van ondermijning. Er worden met andere woorden tijdelijke en soms langdurige coalities gesmeed van actoren die een belang hebben om een onderdeel van het brede ondermijningsvraagstuk aan te pakken. Idealiter ontstaan zo de voordelen van een projectorganisatie. Gemotiveerde professionals met noodzakelijke en multidisciplinaire vaardigheden en kennis, die ook nog eens beschikken over de steun en – waar nodig – medewerking vanuit hun staande organisatie. Het complexe vraagstuk van ondermijning wordt als het ware ontleed in kansrijke deelopdrachten die ter hand worden genomen.

4.2 Coalities

Het besturingsmodel Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS) kent drie niveaus. In het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol worden de betrokken publieke en private instanties[7] vertegenwoordigd door de hoogste functionaris, dus onder andere directeur-generaals van departementen, CEO's van de private partijen, de burgemeester van Haarlemmermeer, de commandant van de KMar, de algemeen directeur van de Douane en de eenheidschef Noord-Holland van de politie. Het platform vergadert tweemaal per jaar en wordt voorgezeten door de directeur van Schiphol of het hoofd van de NCTV. Op het tweede niveau functioneert een stuurgroep met functionarissen op strategisch niveau net onder dat van de topfunctionaris in het platform. De stuurgroep komt zesmaal per jaar bijeen. De stuurgroep vormt op hoofdlijnen een veiligheidsstrategie en richt werkgroepen in om de strategie te concretiseren op een specifiek veiligheidsdomein en om de stap te zetten naar uitvoering. Er zijn anno 2019 zeven werkgroepen, namelijk: de werkgroep beveiliging en terrorismebestrijding; de werkgroep criminaliteitsbestrijding orde en veiligheid; de werkgroep grens en vracht; de werkgroep gemeenschappelijke meldkamer infrastructuur; de werkgroep cybersecurity; de werkgroep grens en passagiers en de werkgroep Integere Luchthaven. Elke werkgroep heeft een voorzitter die rapporteert aan de stuurgroep en daarin zitting heeft.

In dit netwerk wordt gezocht naar (tijdelijke of langdurige) coalities van partijen die de noodzaak voelen om op onderdelen van het brede ondermijningsvraagstuk vooruitgang te boeken met een integrale aanpak. We beschrijven er

zes. De eerste twee (het CargoHarc-team en het samenwerkingsverband Liquide Middelen) zijn al bestaande coalities: tussen Douane, FIOD en KMar (CargoHarc-team) en tussen KMar en FIOD (samenwerkingsverband Liquide Middelen). De Werkgroep Integere Luchthaven en het project Orville zijn de afgelopen jaren tot stand gekomen. Het gaat hierin om activiteiten in de eerste fase van het project. Het RIEC neemt deel aan deze werkgroep en dit project en faciliteert en adviseert bij de integrale aanpak van casuïstiek en van zogenoemde handhavingsknelpunten op Schiphol. Het Postinterventieteam bestaat sinds 2016 en is een reactie op de grote hoeveelheid drugszendingen in post en pakketten die vanuit Nederland wordt verzonden.

4.2.1 Het CargoHarc-team

Een vertrouwd en beproefd samenwerkingsverband is het CargoHarc-team. Het team kent twee projectleiders (één van de FIOD en één van de KMar) en bestaat uit personen afkomstig van KMar, FIOD en Douane.[8] De Douane levert acht medewerkers die vijf jaar lang hun toezicht- en controletaken verruilen voor opsporingsonderzoeken. Het CargoHarc-team bestrijdt de georganiseerde misdaad en criminele samenwerkingsverbanden voor zover die betrekking hebben op vrachtstromen. De opsporingsonderzoeken worden altijd mede gericht op verdachte Schipholpashouders, waardoor er steeds een link is met het integriteitsvraagstuk op Schiphol. Het is de bedoeling om bij te dragen aan een integere luchthaven via het strafrecht en door in bestuurlijke rapportages[9] te wijzen op kwetsbaarheden. Het team voert projectmatige en incidentgerichte onderzoeken uit. De projectmatige onderzoeken beginnen voor het overgrote deel op basis van summiere TCI-informatie in een zogenoemd informatiedossier, vaak een korte beschrijving van wat er gebeurt, met enkele namen.[10] Het is voor de TCI lastig om goede informatie te verzamelen in de gesloten wereld van laagbetaalde arbeiders op Schiphol. Andere startpunten kunnen restinformatie uit eerdere onderzoeken zijn of een anonieme tip (bijvoorbeeld Meld Misdaad Anoniem, MMA). Projectmatige onderzoeken kunnen veel tijd en middelen vergen, bijvoorbeeld bij een onderzoek van anderhalf jaar naar connecties tussen Schipholpashouders en criminele bendes op Curaçao. Er dient constant balans te worden gezocht tussen projectmatige onderzoeken en de onderzoeken die worden gestart naar aanleiding van drugsvondsten (incidenten). Onderzoeken die starten bij een vondst van verboden goederen in een vrachtvlucht, inclusief opsporingsindicaties. Als de douane verdovende middelen aantreft, worden deze overgedragen aan het CargoHarc-team. Het team is gewend om meteen tot actie over te gaan, mede

vanwege ruime ervaring met allerhande opsporingsmethoden die passen bij kenmerken van het vrachtverkeer op Schiphol.

4.2.2 Het Samenwerkingsverband Liquide Middelen

Het Samenwerkingsverband Liquide Middelen (SVLM) telt medewerkers van de KMar en FIOD, en staat onder leiding van het Openbaar Ministerie.[11] Het team richt zich niet alleen op de opsporing, maar ook op de overgang van controle in opsporing. Het bestrijdt geldkoeriers en witwassen op de luchthaven. Het SLVM neemt soms zaken over van het CargoHarc-team. Het SLVM richt zich op passagiersstromen. Hoewel de organisaties samenwerken, werken ze niet gezamenlijk aan een zaak. Er vindt onderling overleg plaats en het werkaanbod wordt verdeeld over de partijen. Als de Douane of beveiliging een persoon aantreft met meer dan € 10.000 contant die daar geen aangifte van heeft gedaan, wordt de zaak overgedragen aan het SLVM. Dit gebeurt ook wanneer het minder geld betreft, maar bij indicaties van witwassen. Bij dergelijke indicaties wordt de persoon aangehouden en in verzekering gesteld, waarna een verklaring wordt afgenomen. Als een arrestant uit het buitenland komt, wordt Europol ingelicht en vraagt het SVLM informatie op over de betreffende persoon. Als de aangehouden persoon uit Nederland komt, worden opsporingsmiddelen ingezet om te achterhalen wie zijn opdrachtgever is. De ingezette opsporingsmiddelen lopen uiteen. Bank- en belastinggegevens kunnen worden opgevraagd, woningen en voertuigen kunnen worden doorzocht, goederen of woningen kunnen in beslag worden genomen en het is toegestaan om taps te plaatsen. Soms hebben witwaszaken een drugscomponent, maar het komt niet vaak voor dat het SVLM drugsdelicten onderzoekt, zeker niet wanneer de verdachte uit het buitenland komt.

4.2.3 De Werkgroep Integere Luchthaven

De rode draad bij de aanpak van de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL)[12] is de constatering dat georganiseerde criminelen systematisch misbruik maken van de toegangsrechten van medewerkers met een Schipholpas tot (beveiligde gebieden van) Schiphol. Aanvankelijk was het WIL een sub-werkgroep, maar het is sinds 2016 een werkgroep die rechtstreeks onder de stuurgroep BPVS valt. Het startpunt was de constatering dat de vigerende aanpak niet meer het beoogde effect had. Om die reden is begonnen met een branchegerichte aanpak. In verschillende branches lukt het medewerkers om criminele activiteiten (zoals diefstal of smokkel van drugs of geld) af te schermen, omdat deze als het ware opgaan in reguliere werkzaamheden en omdat weinig medewerkers melding maken van

verdacht gedrag of strafbare feiten. Dit bedreigt de integriteit en het imago van de luchthaven, verstoort het reguliere werkproces (werktijd en bedrijfsmiddelen worden ingezet voor criminele activiteiten) en resulteert in onveilige situaties voor medewerkers. In hun directe werkomgeving krijgen ze te maken met georganiseerde criminaliteit en met intimidatie, verleidingen en geweld. De doelstelling van de WIL luidt: "*Een intensievere en meer gerichte samenwerking, in een dedicated samenwerkingsverband binnen de uitgangspunten van het BPVS. Dit alles ten einde te komen tot een gezamenlijke, publiek-private branche-aanpak van criminaliteit omtrent niet integer personeel, door de krachten van toezicht, opsporing en bedrijfsleven te bundelen*".[13]

Vanwege de grote diversiteit aan kwetsbare branches en bedrijven op Schiphol is maatwerk geboden. Daarom wordt per bedrijf en branche een analyse gemaakt van kwetsbare elementen in de werkprocessen en in de fysieke werkomgeving. Het vergt nauwgezette kennis van criminele werkwijzen en van de reguliere gang van zaken om zo'n analyse te kunnen maken. Belangrijke bronnen zijn opsporingsonderzoeken, werkbezoeken en vooral 'locatiekennis' van doorgewinterde professionals bij Douane, KMar en bij de betrokken bedrijven en branche. De analyse resulteert in een zogenoemde 'risicoplaat', die in detail kwetsbaarheden beschrijft als opmaat voor concrete interventies die barrières opwerpen. Hiertoe wordt een publiek-privaat interventieplan opgesteld, geen dik rapport, maar een beredeneerde opsomming van acties. De interventies hebben onder meer betrekking op het handhaven of aanpassen van de huisregels (bv. voor mobiele telefoons of rugzakken), op de focus in het toezicht of bij onvoorspelbare controles en op het versterken van de weerbaarheid van het personeel, inclusief een campagne om de meldingsbereidheid te vergroten.

Er zijn inmiddels analyses gemaakt van een groot schoonmaakbedrijf en dito cateraar.[14] Dit dient de opmaat te zijn voor interventies in de hele branche. Naast deze twee branches wordt de problematiek in de bagagekelder integraal aangepakt. Deze inspanningen dienen gestalte te krijgen vanuit de betrokken 'staande' organisaties. In het kader van project Orville (zie 4.2.4) en met behulp van de daarbij horende versterkingsgelden zijn daarnaast beschikbaar: een projectleider, een analist, een procescoördinator Schiphol-Oost, een communicatieadviseur en een coördinerend projectsecretaris.[15]

4.2.4 Project Orville

Er zijn door het ministerie van Justitie en Veiligheid vanuit het landelijke ondermijningsfonds zogenoemde incidentele versterkingsgelden beschikbaar gesteld

ter verbetering van de aanpak van ondermijning op Schiphol. Dit heeft onder andere geresulteerd in het project Orville, gericht op versterking van de aanpak van ondermijning op Schiphol met vijf zogenoemde 'versterkingslijnen.'

- Een van die lijnen betreft een branchegerichte aanpak van criminele kansen in het logistieke proces, om de aanpak door de WIL (zie 4.2.3.) een stimulans te geven.

Drie andere actuele lijnen zijn:[16]

- Verbeteren van de analyses en aanpak van drugscriminaliteit. Het is de bedoeling om systematisch informatie over dit fenomeen (modus operandi en daderprofielen) te verzamelen om een diepgaand en actueel ('dynamisch') beeld te hebben van deze misdaad. Hiertoe wordt onder andere software (kunstmatige intelligentie) ingezet. Het dynamische informatieproces dient als operationele intelligence te worden gebruikt bij het uitvoeren van controle en toezicht en bij het identificeren van risicobranches en werkprocessen.
- Aanpakken van bedrijventerrein Schiphol-Oost. Op deze locatie is er te veel ruimte voor overtredingen of strafbare feiten, zoals drugssmokkel, bedrijfsdiefstallen, ongeautoriseerde toegang tot het terrein/hangars, ongeoorloofde grenspassage, vernielingen en verkeersovertredingen.[17] De zogenoemde kleine luchtvaart (onder andere privéjets) is een witte vlek, maar biedt in elk geval kansen voor criminelen. Het is de bedoeling om een beter beeld te vormen van de ondermijning op deze locatie, waarna dit jaarlijks wordt geactualiseerd in een integrale ondermijningsscan. Er is voorzien in een wijkagentenfunctie in de vorm van een wijkopperwachtmeester van de KMar, die onder andere zorgt voor relatiebeheer met publieke en private partijen in dit gebied. Op basis van een integraal beeld wordt een actieplan opgesteld. Daartoe worden een procescoördinator en een analist ingezet. Er wordt door aanpassingen in het werkproces werk gemaakt van informatie-uitwisseling en analyse.
- Vergroten van de awareness in publieke en private bedrijven voor signalen die (kunnen) wijzen op ondermijning. Het is de bedoeling dat medewerkers signalen van ondermijning (beter) leren herkennen en om hen te motiveren om het daarna te melden. Hiertoe worden trainingen georganiseerd en wordt 'bij iedere op de luchthaven actieve overheidspartner en private partner' een zogenoemd point of contact ondermijning (POCO) benoemd. Deze functionaris richt zich (op een nog nader in te vullen manier) op ondermijning. Hij of zij zorgt dat de signalen worden omgezet

in actie. Dit past in de bredere opdracht om de organisatie weerbaar te maken tegen ondermijning. Er is in het kader van Orville budget gereserveerd voor awareness-trainingen en voor een projectleider.
- De vijfde lijn ten slotte krijgt gestalte na afronding van onderhavig onderzoek, want het betreft de opvolging van het ondermijningsbeeld.

4.2.5 Het samenwerkingsverband RIEC

Het Regionaal Informatie en Expertise Centrum (RIEC) Noord-Holland is aanjager van de integrale aanpak van ondermijning. Het RIEC functioneert als informatiecentrum. Op basis van een convenant tussen overheidsinstanties mag onder voorwaarden informatie over (signalen omtrent) ondermijnende criminaliteit gedeeld worden.[18] Het RIEC stimuleert, onder meer met analyses van casuistiek en van criminele fenomenen, de integrale aanpak en adviseert gemeenten. Het RIEC ondersteunt onder meer de gemeente Haarlemmermeer en krijgt op die manier ook een aanjagende rol ten aanzien van ondermijning op Schiphol. De afgelopen jaren heeft de RIEC-aanpak, wat Schiphol betreft, zich onder meer gericht op:

1. vermoedelijke ondermijning in de taxibranche
2. handel in anabolen e.o. illegale geneesmiddelen
3. vermoedelijke fraude en handel in GHB-grondstoffen.
4. vermoedelijke ondermijning bij valet parking
5. vermoedelijke internationale cocaïnetransporten en witwassen
6. mensenhandel (in heel Noord-Holland, waarbij slachtoffers via Schiphol naar Nederland werden gebracht)

4.2.6 Het Post Interventieteam

In 2016 werd duidelijk dat een opvallend hoog aantal onderscheppingen van drugszendingen in het buitenland Nederland als herkomstland had. De Douane controleert de post en de pakketten die de EU-grens passeren. Daarnaast werd in 2016 voor het postverkeer in de EU het zogenoemde Post/Pakket Interventie Team (PIT) opgericht. Toezicht, opsporing en private inspanningen komen bijeen in een samenwerkingsverband van politie, OM, PostNL en andere koeriersbedrijven. PostNL had een belang om mee te werken, omdat zendingen uit Nederland onder een extra streng en tijdrovend controleregime werden geplaatst (Australië) of dreigden te worden geplaatst (Verenigd Koninkrijk). Het team staat onder gezag van het Landelijk Parket en heeft als voornaamste taak het onderscheppen van verdovende middelen uit poststromen en het uitvoeren van opsporingsonderzoek. Het team voert structurele en incidentele controles uit. In het postsor-

teercentrum IMEC wordt de eerste controle uitgevoerd op *face value* (gebaseerd op de expertise van de politie en Douane) en met speurhonden. Verdachte zendingen kunnen ook door PostNL worden gesignaleerd en uit het distributieproces worden gehaald. Vanwege het briefgeheim wordt zo'n zending overgedragen aan de politie. Als verboden middelen worden aangetroffen, wordt een opsporingsonderzoek gestart. Er wordt gedacht aan uitbreiding, zoals de inzet van een vast team en meer samenwerking met buitenlandse opsporingsdiensten.

Eindnoten

1. Commissie Toegangsbeheer Schiphol (2005).
2. Gebaseerd op interviews.
3. Gebaseerd op interviews met respondenten bij Douane en KMar.
4. Gebaseerd op interviews bij Douane, KMar en OM, alsook op interne presentaties.
5. Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (2019); Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
6. Gebaseerd op interviews met respondenten bij o.a. Douane, OM, RIEC en KMar.
7. Opsomming: Min. Justitie en Veiligheid – NCTV; min. Justitie en Veiligheid – DGM; min. Binnenlandse zaken – AIVD; min. Financiën – Douane (zowel pax als cargo); min. Defensie – Kmar; min. Infrastructuur & Watermanagement - DG Luchtvaart; min. Infrastructuur & Watermanagement – ILT; Openbaar Ministerie; politie-eenheid Noord Holland; gemeente Haarlemmermeer; KLM; Air Cargo Netherlands; vertegenwoordiging van beveiligingsbedrijven; Amsterdam Airport Schiphol; Nederlandse Vereniging van Luchthavens.
8. Gebaseerd op interviews met respondenten bij OM, Douane, FIOD en KMar.
9. De laatste drie jaar heeft de Schiphol Group geen bestuurlijke rapportage ontvangen. Rapportages van voor die tijd vond de Schiphol Group niet realistisch.
10. Een ervaren respondent was hier duidelijk over.
11. Gebaseerd op interviews met respondenten bij OM, Douane, FIOD en KMar.
12. De WIL bestaat uit vertegenwoordigers van: Schiphol Group/AAS; Douane, FIOD, gemeente Haarlemmermeer, Inspectie SZW, KLM, KMar, OM, politie en RIEC. Gebaseerd op interviews met respondenten die bij deze organisaties werken.
13. Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (2019, p. 2).
14. Werkgroep Integere Luchthaven (2019; z.d.).
15. Orville (2019, p. 20).
16. Gebaseerd op Orville (2019) en op interviews met respondenten bij o.a. RIEC, Douane, OM, KLM en KMar.
17. Zie o.a. KLM Security Investigations (2018).
18. Gebaseerd op interviews met respondenten bij o.a. RIEC, OM en gemeente, alsook ook op casusbeschrijvingen.

5 Ondermijning op Schiphol: geregistreerde omvang

In dit hoofdstuk staat de beantwoording van onderzoeksvraag 4 centraal en geeft een beeld van de (geregistreerde) omvang van ondermijnende criminaliteit op Schiphol. De bronnen zijn de ontvangen en bestudeerde documenten en de afgenomen interviews. Over wat ondermijning precies is in relatie tot de luchthaven, daarover verschillen de respondenten. Voor dit onderzoek is een conceptueel model in hoofdstuk 2 gepresenteerd en de soorten delicten die betrekking kunnen hebben op ondermijning. Die komen deels in dit hoofdstuk aan de orde, want niet alle uitingsvormen van ondermijning zijn zichtbaar op Schiphol. Dat betekent ook dat bepaalde strafbare feiten of incidenten hier niet worden behandeld.[1] In paragraaf 5.1 tot en met 5.4 worden verschillende (ondermijnende) smokkelvormen besproken, waarbij waar mogelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de passagiers- en vrachtstroom.[2] Paragraaf 5.5 beschrijft de omvang van ladingdiefstal en mobiel banditisme. In paragraaf 5.6 worden criminaliteitsvormen besproken met mogelijke ondermijnende kenmerken.

5.1 Drugssmokkel

Waar het drugssmokkel betreft, zijn de respondenten eenduidig: het zicht van de betrokken instanties, zoals de Douane en de KMar, op de drugssmokkel weerspiegelt het gevoerde beleid en is daarmee hoofdzakelijk gericht op de invoer. In hoofdstuk 7 wordt daarop verder ingegaan. Verschillende organisaties houden registraties bij van aangetroffen en inbeslaggenomen drugs. Die organisaties, in casu de Douane en KMar, hebben kwantitatieve gegevensbronnen ter beschikking gesteld aan de onderzoekers met kwantitatieve informatie over drugsmokkel met onderscheid tussen de verschillende soorten verdovende middelen. De registraties in de bestanden van Douane en KMar zijn ontdubbeld. Een relevant

onderscheid betreft de passagiers- en vrachtstromen. Beide stromen komen hieronder nader aan de orde.

De passagiersstroom

In onderstaande tabel staat een overzicht van de inbeslaggenomen drugs op de zogenoemde passagiersstromen.[3] In de periode 2016-2018 neemt het aantal onderschepte drugszendingen – dat is een douaneterm – toe van 495 naar 642. In het grootste deel van de zendingen gaat het om cocaïne.

Tabel 5.1: Aantal onderschepte drugszendingen naar soort en jaar in de passagiersstroom (2016-2018)

	2016 (n=495)		2017 (n=517)		2018 (n=642)	
Soort drug	*n*	*%*	*n*	*%*	*n*	*%*
Cocaïne	459	93%	382	74%	548	85%
Cannabis	6	1%	7	1%	8	1%
Qat	16	3%	77	15%	43	7%
Heroïne	7	1%	30	6%	30	5%
XTC	2	0%	5	1%	8	1%
Overige	6	1%	17	3%	7	1%

Bron: Douane-KMar

Van de diverse soorten drugs wordt cocaïne het meest in beslaggenomen, afgemeten aan het aantal (kilo)grammen. In 2018 gaat het om ruim 600 kilo. Op de tweede plaats – gemeten naar de hoeveelheden – staat qat. De inbeslaggenomen hoeveelheden fluctueren behoorlijk in de periode 2016-2018. In 2018 is dat 135 kilo, in koffers gesmokkeld. De smokkel van cannabis is fors afgenomen van ruim 100 kilo in 2016 tot nog geen tien kilo in 2018.

Tabel 5.2: Inbeslaggenomen drugs naar hoeveelheid, soort en jaar in de passagiersstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Cocaïne	Gram	495.384	423.246	604.892
Cannabis	Gram	104.564	99.772	9.485
Qat	Gram	58.558	286.395	134.689
Heroïne	Gram	1.864	54.256	52.706
XTC	Gram	6.113	28.547	10.690
Overige	Gram	10.732	101.644	55.957
Totaal	**Gram**	**677.215**	**993.860**	**868.419**[4]

Bron: Douane-KMar

100% controle door de Douane

In verband met de uitvoering van het Nederlandse drugsbeleid houdt de Douane intensieve controles op hoog risicovluchten: de 100%-controles. Zes landen zijn aangewezen als hoog risicolanden, namelijk Aruba, Bonaire, Curaçao, Sint-Maarten, Suriname en Venezuela. In 2003 werd deze maatregel ingevoerd, vanwege de grote toestroom van drugskoeriers uit deze zes landen. Passagiers die vanuit deze landen op Schiphol arriveren, worden geleid naar een speciaal ingerichte pier waar de controle plaatsvindt. De Douane kan daarbij de volgende middelen inzetten: controle met behulp van een drugshond, een ondervraging (interview), fysieke en x-ray-controle van (hand-)bagage en kledingvisitatie. Welke middelen tijdens een specifieke controle worden ingezet, is mede afhankelijk van capaciteit- en prioriteitskwesties. Voorafgaand aan de controle wordt aan de hand van passagierslijsten geschat welke inkomende passagiers (mogelijk) een hoger risico op drugssmokkel vormen aan de hand van verschillende indicatoren. Passagiers met een verhoogd risico worden intensief gecontroleerd. Indien er indicaties zijn dat een passagier drugs in of bij zich draagt, wordt hij of zij meegenomen voor een aanvullend interview en, eventueel, onderworpen aan een bodyscan-onderzoek om geslikte of geduwde drugs te detecteren.

De vrachtstroom

Ook in de zogenoemde vrachtstroom worden verdovende middelen gesmokkeld. Wat betreft de smokkel van drugs per luchtvracht zijn kwantitatieve gegevens beschikbaar vanuit de Douane en het CargoHarc-team (KMar). Het CargoHarc-team Schiphol is gespecialiseerd in onderzoeken over de smokkel van drugs in luchtvracht.

Het CargoHarc-team en de Douane onderscheiden verschillende soorten luchtvracht zoals uit onderstaande blijkt.[5] Het merendeel van de luchtvrachtzendingen waarin verdovende middelen werden aangetroffen, betreffen postpakketten (tabel 5.3). In de drie jaar waarover registraties zijn ontvangen, gaat het om ruim 2.200 postpakketten. Ook geschenkzendingen van en naar Suriname scoren hoog. Wanneer vrachtzendingen genummerd zijn en verstuurd worden met een vrachtbrief (AWB) spreken we van gemanifesteerde vracht. In het geval van ongemanifesteerde vracht wordt smokkelwaar ongenummerd en onverpakt in het vliegtuig verstopt.

Tabel 5.3: Aantal onderschepte drugszendingen naar type zending in de vrachtstroom (2016-2018)

	2016	2017	2018
Totaal geschenkzendingen	379	688	579
Totaal koerierszendingen	69	60	89
Totaal postpakket6	652	823	764
Totaal gemanifesteerd	24	26	29
Totaal ongemanifesteerd	31	29	16
Onbekend	29	57	48
Totaal	**1.184**	**1.683**	**1.525**

Bron: Douane-KMar

De tabel 5.4 presenteert het aantal onderschepte drugszendingen in de luchtvracht naar de verschillende soorten drugs. Hieruit blijkt dat het aantal onderschepte drugszendingen in de vrachtstroom fluctueert in de periode 2016-2018. Afgezet tegen 2016 werden er in 2017 veel drugszendingen onderschept (bijna 1700). In 2018 is dat aantal ruim 1500.

Tabel 5.4: Aantal onderschepte drugszendingen naar soort en jaar in de vrachtstroom (2016-2018)

	2016 (n=1.184)		2017 (n=1.683)		2018 (n=1.525)	
Soort drugs	*n*	*%*	*n*	*%*	*n*	*%*
Cannabis	149	13%	149	9%	204	13%
XTC	180	15%	245	15%	331	22%
Cocaïne	453	38%	735	44%	619	41%
Amfetamine	15	1%	9	1%	6	0%
Heroïne	29	2%	36	2%	79	5%
Qat	233	20%	314	19%	133	9%
Overige	139	12%	160	10%	128	8%

Bron: Douane-KMar

Onderstaande tabel (5.5) geeft weer dat de in beslaggenomen hoeveelheden cannabis fors is gedaald van 569 kilo in 2016 tot 215 kilo in 2018. De hoeveelheid in beslaggenomen cocaïne neemt in die periode eveneens behoorlijk af. XTC daarentegen neemt toe. Dat is vermoedelijk mede het gevolg van de extra controles door de Douane in de uitgaande postpakketen.[7] Ook neemt het aantal onderschepte zendingen met amfetaminen af tot minder dan een kilogram in 2018. Ten opzichte van 2017 wordt er in 2018 minder heroïne onderschept.

Tabel 5.5: Inbeslaggenomen drugs naar soort en hoeveelheid in de vrachtstroom (2016-2018)

Drug	Aantal gr. 2016	Aantal gr. 2017	Aantal gr. 2018
Cannabis	569.103	320.199	214.615
XTC/MDMA	138.158	374.525	357.721
Cocaïne	855.221	423.184	348.507
Amfetamine	21.525	4.226	981
Heroïne	15.258	103.458	41.905
Qat	3.737.672	3.807.000	1.908.600

Bron: Douane-KMar

Briefzendingen

Naast de passagiers en vracht kunnen ook brieven worden gebruikt om drugs te versturen. Hiervan zijn geen concrete aantallen/hoeveelheden te noemen. Ter indicatie: gedurende twee nachten zijn er controles uitgevoerd op louter verzending van brieven en brievenbuspakketten naar het buitenland. Er zijn in totaal ongeveer 500 brieven en brievenbuspakketten met verdovende middelen aangetroffen op een totaal van ongeveer 400 duizend.

Schiphol en de Rotterdamse haven; omvang kwestie

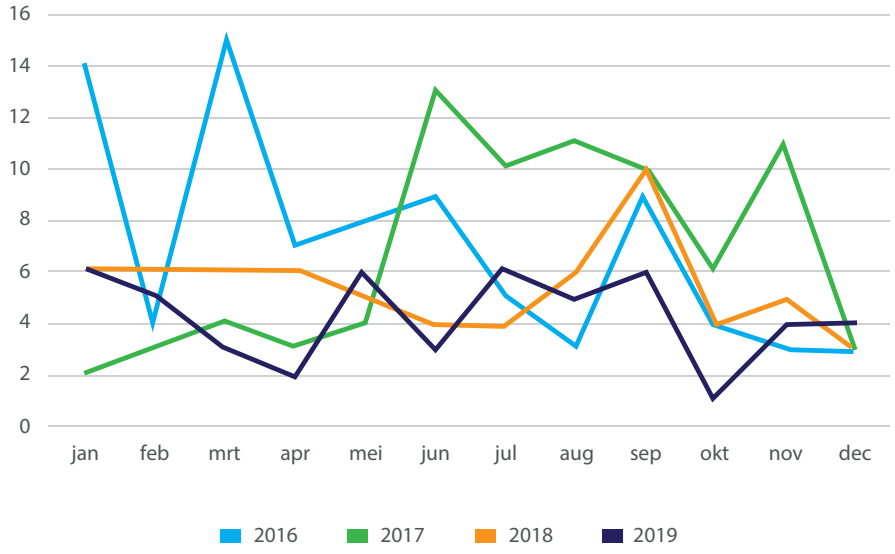
In veel interviews is de positie van Schiphol aan de orde gekomen waar het gaat om ondermijning ten opzichte van de Rotterdamse haven. De omvang van ondermijnende criminaliteit is in Rotterdam veel groter, werd meermalen gesteld. In kwantitatief opzicht zal dat zeker het geval zijn waar het de invoer van drugs betreft. De grotere hoeveelheden in beslaggenomen drugs door het CargoHarcteam zijn een uitzondering. Daar staat volgens respondenten tegenover dat de frequentie op Schiphol mogelijk groter is. Weliswaar gaat het telkens om kleinere hoeveelheden – hoewel een AKE container tientallen kilo's drugs kan bevatten en een koffer 20 kilo – maar opgeteld kan het ook een behoorlijk volume opleveren. Los van de vraag naar de hoeveelheden, is een vraag in hoeverre Schiphol – in vergelijking met de Rotterdamse haven – interessant is voor criminelen. Hiertoe hebben de onderzoekers vertrouwelijke politie-informatie ontvangen. Hieruit komt de Rotterdamse haven naar voren als de meest gebruikte invoerroute van verdovende middelen, naast de Antwerpse haven. Invoer via de luchthaven Schiphol is beduidend kleiner in omvang, geschat ongeveer een *factor 10 minder*, zij het wel duidelijk aanwezig in specifieke casuïstiek en door middel van toepassing van verschillende methoden, zowel in opbergplaatsen van het vliegtuigen als in de luchtvracht of bagage.

In de interviews met de KMar en Douane is eveneens ingegaan op de vergelijking tussen Schiphol en de Rotterdamse haven. Er zijn hierin twee hoofdlijnen te ontdekken. De eerste is dat de volumes verdovende middelen in de Rotterdamse haven vele malen groter zijn dan op Schiphol, maar dat de frequentie van smokkel via de luchthaven groter is, althans dat vermoeden de respondenten. Kleinere hoeveelheden bij elkaar opgeteld, leveren uiteindelijk ook een grote hoeveelheid op. Uit de geregistreerde hoeveelheden inbeslaggenomen cocaïne in de haven en luchthaven blijkt deze veronderstelling niet juist.[8] De tweede hoofdlijn is dat de kwetsbaarheden vergelijkbaar zijn, onder meer het gegeven dat (lucht)havenmedewerkers een cruciale rol vervullen in de criminele logistieke keten. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan.

5.2 Mensenhandel en -smokkel

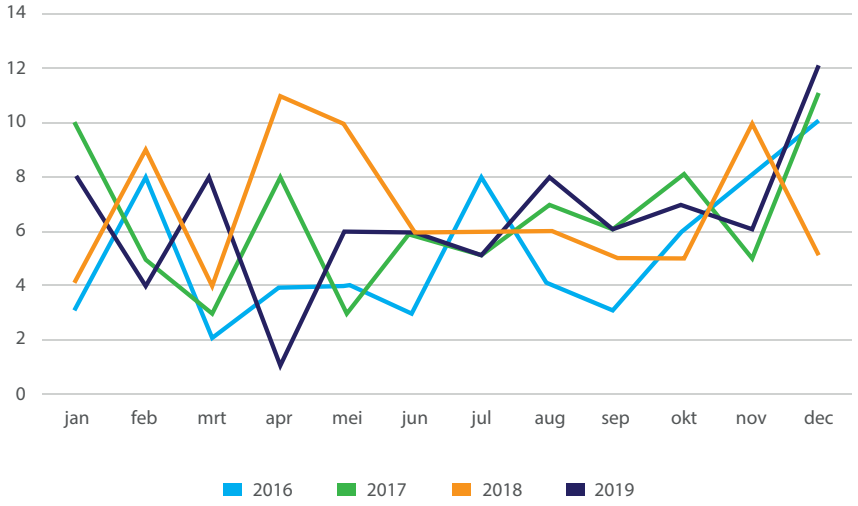
De KMar, in het bijzonder het Sluisteam, is alert op signalen van mensenhandel en -smokkel. In onderstaand figuur (5.1) staat het aantal personen waarvan de KMar op basis van verschillende signalen denkt dat het gaat om een slachtoffer van mensenhandel. Het betreft enkele tientallen per jaar. Voor mensensmokkel geldt eveneens dat het om enkele tientallen personen per jaar gaat (zie figuur 5.2). Dit is volgens de KMar een daling ten opzichte van enkele jaren geleden en een gevolg van onder andere maatregelen, zoals scans en poortjes. Aangezien het op maandbasis om betrekkelijk kleine aantallen gaat, fluctueren de aantallen per maand.[9]

Figuur 5.1: Mensenhandel (2016-2019)



Bron: KMar [10]

Figuur 5.2: Mensensmokkel (2016-2019)



Bron: KMar [11]

5.3 Smokkel van liquide middelen en witwassen

Reizigers mogen contant geld meenemen op hun reis zonder aangifte te doen. Het maximum is € 10.000. Komt het bedrag daarboven, dan moet aangifte worden gedaan bij de Douane als de reiziger de EU binnenkomt of verlaat. Als een reiziger dit nalaat en de Douane het bedrag bij controles ontdekt, wordt een proces-verbaal opgemaakt inzake een vermoeden van witwassen. Vanaf 2016 nemen de registraties op niet-aangegeven geldbedragen fors toe, zo blijkt uit de onderstaande tabel (5.6). In 2018 gaat het om 1.200 onderscheppingen van in totaal bijna 200.000 biljetten in verschillende valuta.

Tabel 5.6: Niet-aangegeven geldbedragen van boven de € 10.000 (2016-2018)

Jaar	Aantal zendingen	Aantal biljetten
2016	473	58.423
2017	1.278	177.831
2018	1.208	196.624

Bron: Douane

Een deel van de passagiers waarbij een niet-aangegeven geldbedrag boven de € 10.000 is gedetecteerd, krijgt een transactie aangeboden en kan doorreizen. Voor een ander deel geldt dat de bevinding wordt overgedragen aan het Samenwerkingsverband Liquide Middelen (SVLM). Het SVLM verricht opsporingsonderzoek naar witwassen en houdt gegevens bij van inbeslaggenomen bedragen (zie tabel 5.7). Het team draait op jaarbasis gemiddeld een kleine 30 zaken, waar bedragen mee zijn gemoeid van ruim 1 miljoen euro (2016) tot bijna 1,5 miljoen (2018).[12]

Tabel 5.7: Aantal opsporingsonderzoeken en bijbehorende witwasbedragen

Jaar	Aantal onderzoeken	Bedragen €
2016	27	1.117.820
2017	25	1.257.735
2018	33	1.438.710

Bron: SVLM

Aan de Financial Intelligence Unit (FIU) is in het kader van onderhavig onderzoek gevraagd om een overzicht te maken van ongebruikelijke en verdachte transacties met betrekking tot Schiphol. Banken en andere meldingsplichtige instellingen melden ongebruikelijke transacties bij de FIU. De FIU kan die transacties – na onderzoek en eventuele correcties van foutieve invoer – verdacht verklaren en vervolgens uitzetten bij de geëigende opsporingsdiensten. De FIU heeft voor de jaren 2017 en 2018 een selectie gemaakt van ongebruikelijke en verdachte transacties, waarbij rekening is gehouden met 1) de plaats van uitvoering van de transactie en 2) de vestigingsplaats, het woonadres en/of de postcode van de betrokken partij in het gebied Schiphol, Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost. Hieronder staat een tabel met de totale gegevens die bij de FIU in beeld zijn gekomen vanwege ongebruikelijke transacties (OT) en verdachte transacties (VT).

Tabel 5.8: Ongebruikelijke en verdachte transacties totaal (2017-2018)

	Totaal
Transacties	21.333
Waarde in euro's	895.000.000
Aantal VT	761
Waarde OT	671.000.000
Waarde VT	224.000.000

Bron: FIU

De meeste meldingen betreffen invoer, doorvoer of uitvoer van cash geld, gevolgd door bancaire meldingen en creditcardbetalingen. De hoogste totaalbedragen kwamen voor rekening van de Douane, accountants, banken en betaaldienstverleners. De totale waarde van de verdachte transacties (VT) bedroeg 224 miljoen euro in 2017-2018.

Aan de FIU is gevraagd naar ongebruikelijke en verdachte transacties van bedrijven op en rond Schiphol. Het gaat hier vooral om rechtspersonen. De registraties zijn een deelverzameling van de hiervoor vermelde totalen (tabel 5.9).

Tabel 5.9: Ongebruikelijke en verdachte transacties rechtspersonen (2017-2018)

	Rechtspersonen
Transacties	9556
Waarde in euro's	671.000.000
Aantal VT	190
Waarde OT	458.000.000
Waarde VT	213.000.000

Bron: FIU

Het valt op dat – afgezet tegen de totalen – het aantal VT bij rechtspersonen laag is, maar dat de waarde van de VT fors is. Dit betekent dat de rechtspersonen – op 11 miljoen na – verantwoordelijk zijn voor het overgrote deel van de totale waarde van de verdachte transacties in de twee jaren.

De meeste meldingen in het aantal betroffen meldingen komen van betaaldienstverleners of gaan over in-/door-/uitvoer van cash geld, gevolgd door bancaire meldingen. De hoogste totaalbedragen betreffende de rechtspersonen

kwamen voor rekening van de Douane, accountants en betaaldienstverleners. De FIU registreerde in totaal 93 miljoen aan contante stortingen op verschillende bankrekeningen.

5.4 Overige smokkelvormen

5.4.1 Geneesmiddelen

De illegale handel in geneesmiddelen is een lucratieve aangelegenheid die vaak verband houdt met dopinggerelateerde handel, zoals anabolen.[13] De Douane houdt gegevens bij van inbeslaggenomen geneesmiddelen bij de passagiers- en in de vrachtstroom. Het hoeft niet per definitie te gaan om criminele organisaties die hiermee geld verdienen, maar uitgesloten is dat zeker niet. Uit interviews blijkt het onder meer te gaan om geneesmiddelen die zijn nagemaakt.

In vergelijking met de jaren 2016-2017 is het aantal in beslaggenomen zendingen bij passagiers in 2018 gering: 381. Naar verhouding zijn het in 2018 wel grote partijen geweest, afgemeten aan het aantal pillen, namelijk bijna 85.000. In 2016 waren dat er rond de 91.000 en in 2017 133.000 (tabel 5.10).

Tabel 5.10: Aantal onderschepte zendingen op geneesmiddelen naar jaar en hoeveelheid in de passagiersstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	Zendingen	1.811	1.952	381
Geneesmiddelen	Gram	2.001	6.452	-
	Liter	37	9	1
	Stuks	91.210	132.709	84.982
	Anders	41	1	-
	Onbekend	50	-	-

Bron: Douane

Ook bij de luchtvracht heeft de Douane geneesmiddelen in beslaggenomen. In 2018 waren het bijna 3.000 zendingen. Het jaar ervoor waren het er bijna 5.000. Het aantal pillen lag in 2018 op een kleine 300.000. Dat is minder dan in 2017 (toen er meer zendingen waren) maar ook minder dan in 2016 toen het aantal zendingen vergelijkbaar was met 2018. Zie onderstaande tabel (5.11).

Tabel 5.11: Aantal onderschepte zendingen op geneesmiddelen naar jaar en hoeveelheid in de vrachtstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	Zendingen	2.879	4.975	2.869
Geneesmiddelen	Gram	94.361	196.963	36.603
	Liter	48	31	6
	Stuks	584.516	534.837	297.033
	Anders	9.227	28.566	7.239
	Onbekend	1.152	-	10

Bron: Douane

5.4.2 Tabak en alcohol

Alcohol en tabakswaren worden gesmokkeld om accijnzen te ontduiken. Uit de interviews (zie hoofdstuk 6) wordt duidelijk dat het om goed georganiseerde bendes kan gaan.

De illegale invoer van tabak en alcohol is de grootste categorie met onderschepte zendingen in de passagiersstroom. In 2018 werden ruim 4 miljoen sigaretten in beslaggenomen. Die aantallen waren in de jaren daarvoor lager. De hoeveelheden tabak waren eveneens groot: bijna 700 kilo in 2018. Het aantal onderschepte waterpijptabak nam in 2018 toe, van ongeveer 5 kilo in de twee jaren ervoor, naar 155 kilo. De onderschepte alcohol blijft redelijk stabiel (tabel 5.12).

Tabel 5.12: Aantal onderschepte zendingen op tabak en alcohol naar soort, jaar en hoeveelheid in de passagiersstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Zendingen	aantal	4.139	6.425	5.610
Sigaretten	Gram	600	3.750	1.450
	Stuks	2.449.741	3.607.571	4.087.555
	Onbekend	-	9	380
Tabak	Gram	526.807	924.320	694.725
	Stuks	17.650	3.450	13.899
	Onbekend	-	18	-

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Alcohol	Liter	500	707	516
	Stuks	75	193	591
	Onbekend	-	3.209	965
Waterpijptabak	Gram	4.700	6.000	155.310
	Stuks	4.550	-	500
Sigaren	Stuks	-	190	-

Bron: Douane

Uit Douanegegevens valt op te maken hoeveel tabak en alcohol er bij vrachtzendingen in beslag wordt genomen. In de categorie tabak en alcohol worden sigaretten – uitgedrukt in aantallen – het meest aangetroffen, net als onder passagiers. Wat opvalt, is dat het aantal onderschepte zendingen afloopt in de periode 2016-2018, met uitzondering van sigaren (tabel 5.13).

Tabel 5.13: Aantal onderschepte zendingen op tabak en alcohol naar soort, jaar en hoeveelheid in de vrachtstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	zendingen	489	438	229
Sigaretten	Stuks	1.056.895	454.873	214.849
	Anders	-	-	-
Waterpijptabak	Gram	653.149	614.112	42.382
	Stuks	758	32	-
	Anders	7	15	-
Tabak	Gram	706.413	16.340	15.775
	Stuks	1	197	24
	Anders	24	-	-
Sigaren	Stuks	488	629	1.013
Pijptabak	Gram	914	8.715	225
	Stuks	2	7	-
Alcohol	Liter	-	1	10
	Anders	-	-	7

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	Liter	13.647	676	-
Overige	Stuks	89	19	-
	Anders	-	-	1

Bron: Douane

5.4.3 Namaakgoederen

De Douane registreert het aantal onderschepte zendingen met namaakgoederen. Bij namaakgoederen kan gedacht worden aan dure merkkleding en tassen die (buiten de EU) worden nagemaakt en (in de EU) voor een lagere prijs worden verkocht dan de originele goederen.

De grootste categorie in beslaggenomen namaakgoederen – in de passagiersstroom – is kleding, bijna 5.000 stuks in 2016 (zie tabel 5.14). Daarnaast komen sieraden, tassen en portemonnees voor, zij het in veel kleinere hoeveelheden. Er zijn geen gegevens bekend over 2017 en 2018.[14] Uit interviews met de Douane blijkt dat het bij namaakgoederen in de passagiersstroom voornamelijk gaat om consumentenfraude en onbewust niet compliant gedrag.

Tabel 5.14: Aantal onderschepte zendingen op namaakgoederen naar soort en jaar in de passagiersstroom (2016)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Kleding	Stuks	4.764	-	-
Sieraden	Stuks	329	-	-
Tassen en portemonnees	Stuks	117	-	-
Overige	Stuks	445	-	-

Bron: Douane

Onderstaande tabel vermeldt de namaakgoederen die in de vrachtstroom in beslag zijn genomen (tabel 5.15). Wat betreft kleding, elektronische apparatuur, speelgoed, verzorgingsproducten, tassen en zonnebrillen is een forse daling te zien in 2017 ten opzichte van 2016. Wel werden in 2017 behoorlijk meer sieraden in beslaggenomen (28.000).

Tabel 5.15: Aantal onderschepte zendingen op namaakgoederen naar soort, jaar en hoeveelheid in de vrachtstroom (2016-2017)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	Zendingen	431	69	-
Kleding	Stuks	28.172	162	-
	Anders	1.177	-	-
	Onbekend	5	-	-
Elektronische apparatuur	Stuks	48.585	1.724	-
	Anders	542	-	-
Sieraden	Stuks	462	27.889	-
	Anders	5	-	-
Speelgoed	Stuks	171.186	18.596	-
	Anders	10	-	-
Verzorging	Liter	8	-	-
	Stuks	53.680	152	-
	Anders	2.490	-	-
	Onbekend	6	-	-
Tassen en portemonnees	Stuks	511	11	-
Zonnebrillen	Stuks	373	12	-
Overige	Liter	150	-	-
	Stuks	486.283	15.103	-
	Anders	55.005	-	-
	Onbekend	1	-	-

Bron: Douane

5.4.4 Wapens en strategische goederen

Wanneer passagiers wapens meenemen in de hand-of ruimbagage gaat het doorgaans niet om ondermijnende smokkel. Zo komt het voor dat een toerist een boksbeugel of sier-dolk in zijn koffer heeft meegenomen. Bij moderne vuurwapens en wapenonderdelen zien respondenten eerder een relatie met ondermijning. Er worden bij passagiers voornamelijk steekwapens aangetroffen: 79 in 2018 en 50 in 2016. In 2018 werden er 7 vuurwapens aangetroffen en drie wapen-

onderdelen. In 2016 waren dat er respectievelijk 9 en 0 en in 2017 iets meer: 11 wapens en 7 wapenonderdelen (zie tabel 5.16).

Tabel 5.16: Aantal onderschepte zendingen op wapens en munitie naar soort en jaar in de passagiersstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Zendingen totaal	aantal	123	96	95
Steekwapen	Stuks	50	33	79
Katapult	Stuks	52	21	29
Boksbeugel	Stuks	17	10	17
Pepperspray	Stuks	5	14	4
Stroomstootwapen	Stuks	12	6	7
(Vermoedelijk) vuurwapen	Stuks	9	11	7
Ploertendoder	Stuks	5	4	11
Wapenonderdelen	Stuks	-	7	3
Overige	Stuks	16	101	10

Bron: Douane

Uit de registraties van de Douane blijkt dat op de vrachtstroom meer wapens en wapenonderdelen zijn aangetroffen in de periode 2016-2018. In 2018 werden bijna 300 zendingen geregistreerd vanwege wapens. Dat aantal was driemaal zo hoog in 2017. Alle soorten wapens komen voor. Met name het aantal inbeslaggenomen wapenonderdelen in 2018 valt op: ruim 1.000 stuks. Uit de verkregen data is niet op te maken of die onderdelen deel uitmaakten van een of meerdere zendingen (zie tabel 5.17).

Tabel 5.17: Aantal onderschepte zendingen op wapens en munitie naar soort en jaar in de vrachtstroom (2016-2018)

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
	zendingen	393	972	289
Steekwapen	Stuks	265	3.124	147
	Anders	1	45	-

Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Stroomstootwapen	Stuks	305	265	277
	Anders	-	1	-
Katapult	Stuks	22	436	236
Ploertendoder	Stuks	34	415	348
Boksbeugel	Stuks	2.237	501	375
	Anders	-	2	2
Soort	Eenheid	2016	2017	2018
Wapenonderdelen	Gram	59.000	19.000	-
	Stuks	5.816	453	1.027
	Anders	11	2	-
(Vermoedelijk) vuurwapen	Gram	195.000	-	-
	Stuks	12	48	12
	Anders	1	-	-
Pepperspray	Stuks	45	125	6
Overige	Gram	38.000	-	-
	Stuks	153	886	47
	Anders	9	943	-

Bron: Douane

Tot slot staat in de douanegegevens vermeld hoeveel bevindingen zijn gedaan op strategische goederen.[15] Zowel in het jaar 2017 als in 2018 werd ongeveer 11.000 kilo inbeslaggenomen. De aangeleverde data lenen zich niet voor een nadere categorisering. Het is niet bekend welke strategische goederen het hier betreft (zie tabel 5.18).

Tabel 5.18: Onderschepte zendingen op strategische goederen naar jaar (2016-2018)

	Eenheid	2016	2017	2018
Strategische goederen	Gram	17.811.000	10.080.500	11.104.000
	Stuks	17	5	-
	Anders	9	7	-

Bron: Douane

5.5 Ladingdiefstal en mobiel banditisme

Een weinig voorkomende vorm van ondermijning betreft ladingdiefstal. De lading die op Schiphol wordt gestolen, is bijna altijd kostbaar, bijvoorbeeld mobiele telefoons of laptops. De buit wordt in een keer weggenomen, bijvoorbeeld door de truck van het parkeerterrein te stelen. Het ondermijnende aspect is gelegen in het feit dat criminelen informatie nodig hebben over de lading, over de vindplaats en over de mogelijkheden om deze te stelen. Dit veronderstelt informatie van 'binnenuit'. Uit interviews blijkt dat georganiseerde ladingdiefstal incidenteel voorkomt. Dergelijke zaken halen bij aangifte het nieuws vanwege de bedragen die ermee gemoeid zijn en mogelijk vanwege de brutaliteit waarmee de diefstal wordt gepleegd. Het is de vraag of gedupeerde bedrijven altijd aangifte doen om hun 'goede naam' niet op het spel te zetten. Mogelijk onderzoeken ze de diefstal zelf. Ladingdiefstal wordt besproken in hoofdstuk 6. Verder is in de interviews mobiel banditisme genoemd als een vorm van ondermijning. Hier gaat het om internationale bendes die op grootschalige, georganiseerde wijze diefstallen plegen in de winkels op Schiphol. De buit betreft luxe goederen, zoals tassen en jassen van dure merken, sigaretten en parfums. Over de omvang van dit fenomeen zijn mede door de wijze van registratie geen concrete aantallen te noemen. Het ondermijnende karakter van deze criminaliteitsvorm is zichtbaar in het georganiseerde verband waarin banditisme wordt gepleegd en het feit dat de geroofde spullen worden verkocht, soms aan reguliere winkels.

5.6 Criminaliteit met ondermijnende kenmerken

In het onderzoek zijn er verschillende vormen van criminaliteit de revue gepasseerd waarvan niet op voorhand vaststaat of het onder de noemer van ondermijning valt (zie hoofdstuk 2). De reden is dat er uit het materiaal (interviews, documenten) niet valt op te maken of het in georganiseerd verband plaatsvindt, maar wel dat er Schipholpashouders bij zijn betrokken of dat het wel in georganiseerd verband plaatsvindt, maar er geen sprake is van betrokkenheid door pashouders (taxiproblematiek). In deze paragraaf komen drie criminaliteitsvormen aan bod: diefstal uit de onderhoudshangars (op Schiphol-Oost), diefstal uit ingecheckte bagage en de taxiproblematiek.

5.6.1 Diefstal uit de onderhoudshangars

Over deze criminaliteitsvorm zijn alleen registraties bekend over diefstal uit de KLM-hangars op Schiphol-Oost. Respondenten van de KLM en de KMar leggen uit dat onderhoudsmedewerkers van de KLM gereedschap en andere mate-

rialen stelen. Opmerkelijk is dat de respondenten niet eenduidig zijn over hoe vaak dat voorkomt, wat grotendeels is terug te voeren op de registratiekwestie. Enerzijds stellen respondenten van de KLM dat er altijd aangifte wordt gedaan bij de KMar en laatstgenoemde derhalve over gegevens moet beschikken. Er zijn echter ook KMar-respondenten die zeggen geen aangiftes te ontvangen van de KLM van diefstal van spullen, in elk geval niet van de kleine, minder kostbare goederen. Security Investigations Unit van de KLM kan de zaken onderzoeken. In een interviews is geopperd dat het jaarlijks om een buit van ongeveer 3 miljoen euro zou gaan, zonder verdere onderbouwing voor dit bedrag. De KLM heeft in het kader van onderhavig onderzoek de incidenten geïnventariseerd. Zie de onderstaande tabel (5.19).

Tabel 5.19: Aangemelde zaken bij de Security Investigations unit KLM (2018-2019)

Categorie	**2018**	**2019**
Diefstal / verduistering	22	36
Fraude extern	28	24
Schending protocol / Performance issues	18	16
Fraude intern	13	11
Vermissing	6	18
Verbaal geweld	5	7
Schade/ongeval	6	5
Verdovende middelen (geen gebruik)	1	9
Misbruik / Verkoop KLM goederen of informatie	7	2
Vernieling	4	5
Gebruik M.A.D. (Medicijnen, Alcohol, Drugs)	2	7
I.D. / Acces incident	3	3
Seksuele intimidatie	2	4
Sociale Media	-	5
Fysiek geweld	2	-
Discriminatie / Racisme	-	1
Totaal	**119**	**153**

Bron: KLM

In 2018 en 2019 werden respectievelijk 22 en 36 gevallen van diefstal/vermissing gemeld.[16] Hieronder staat een korte toelichting per zaak die betrekking heeft op Schiphol-Oost, waarbij de eerste negen een vorm van ondermijnende en/of georganiseerde criminaliteit zouden *kunnen* zijn.[17]

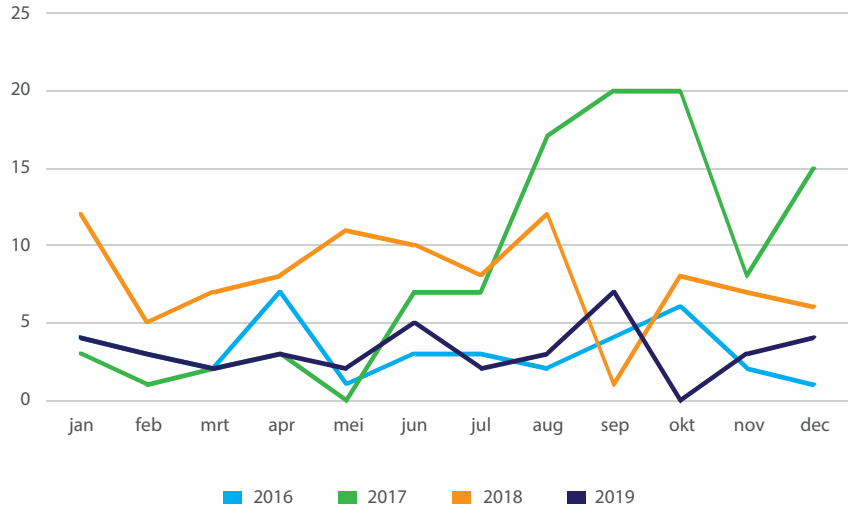
Diefstal / Vermissing KLM (2017/2018)

1. vermist hijsgereedschap voor de Fan Disk
2. interne zending (motoronderdeel) vermist
3. onderzoek naar bestelproces i.v.m. het niet aankomen/registreren van zendingen
4. vermissing gereedschap in onderhoudswerkplaats
5. diefstal/vermissing van vier handscanners uit gebouw 410
6. diefstal van equipment in hangar 14
7. vermissing onderdeel uit gebouw 410
8. verdenking van diefstal
9. diefstal van koper in gebouw 410
10. aankoop goederen met een pinpas die tijdens het schoonmaken van het vliegtuig werd gevonden
11. vermiste telefoon en VR-bril in gebouw 203
12. gestolen iPad uit een kantoor in hangar 11
13. tijdens een personeelscontrole worden bij een medewerker 15 toetsenborden aangetroffen. Zijn leidinggevende had toestemming gegeven voor reparatie thuis. Dit is echter tegen het protocol
14. diefstal tijdens schoonmaak (tissueboxen)
15. diefstal tijdens schoonmaak (alcoholflesjes uit stoelzak)
16. diefstal tijdens schoonmaak (KLM-presentjes voor kinderen)

5.6.2 Diefstal uit ingecheckte bagage

Bij diefstal van ingecheckte bagage is betrokkenheid van Schipholpashouders goed mogelijk. De onderstaande figuur (5.3) geeft een overzicht van aangiften. Grofweg kan worden gesteld dat er jaarlijks enkele tientallen aangiften bij de KMar binnenkomen wegens diefstal uit ingecheckte bagage. De schattingen van respondenten liggen overigens veel hoger, omdat passagiers lang niet altijd aangifte doen. De pieken in de figuur in 2017 hebben ermee te maken dat de KMar van de regiopolitie periodiek een bulk aangiften krijgt van mensen die bij de politie aangifte hebben gedaan.

Figuur 5.3: Diefstal uit ingecheckte bagage (2016-2019)



Bron: KMar [18]

5.6.3 Taxiproblematiek

De problematiek rondom taxichauffeurs kent twee gezichten. Aan de ene kant is er duidelijk sprake van ondermijning. Op basis van eigen onderzoek stelt het NRC in een krantenartikel dat taxichauffeurs op Schiphol de afgelopen jaren duizenden euro's contant hebben betaald om te mogen rijden vanaf de luchthaven. In het artikel wordt geconcludeerd dat het geld werd betaald aan de directeur van het taxibedrijf, die tegelijkertijd hoofdagent was in Amsterdam.[19] De andere kant van de taxiproblematiek zijn de zogenoemde Ongeorganiseerde Taxi Aanbieders. In totaal gaat het om zo'n 60 personen van wie er dagelijks 20 op Schiphol hun diensten aanbieden. Ze staan voornamelijk aan de rand van het aanwijsgebied en proberen met zelfgemaakte bordjes met daarop 'taxi' in de huisstijl van Schiphol toeristen naar hun taxi te krijgen. Zij vertonen soms opdringerig en intimiderend gedrag en zijn (verbaal) agressief richting de handhavers. Uit een RIEC-onderzoek komt naar voren dat er vermenging bestaat van de onder- en bovenwereld.[20] Er zijn signalen dat sommige taxiaanbieders zich ook bezighouden met criminele activiteiten, zijnde oplichting van passagiers, overtredingen van de APV, verkoop/vervoer van drugs en wapens, zwart werken, en contante geldstromen en witwassen. Andere signalen zijn het vervaardigen van softdrugs, verzekeringsfraude, belastingfraude, illegaal dieren fokken en betrokkenheid bij mensenhandel.

Eindnoten

1. In de documenten en interviews zijn ook andere strafbare feiten besproken waar Schiphol direct of indirect mee te maken heeft en die ook de nodige capaciteit van de instanties vergen maar die blijkens het eerder gepresenteerde model niet onder de noemer 'ondermijning' vallen (rode categorie in tabel 2.2 in hoofdstuk 2). Voor de volledigheid gaat het onder meer om kind-ontvoeringen, zakkenrollen, winkeldiefstal (m.u.v. mobiel banditisme), vernieling en, hoewel op zich beschouwd geen strafbaar feit, wordt de problematiek van de dak- en thuislozen/verwarde personen genoemd als een behoorlijk probleem voor Schiphol.
2. Een opmerking vooraf die geldt voor alle gegevens aangaande inbeslaggenomen goederen: vergelijkingen over de jaren moeten met enige terughoudendheid worden bekeken, omdat de inbeslaggenomen hoeveelheden afhankelijk zijn van allerlei, soms toevallige of tijdelijke, factoren. We presenteren ontvangen output-gegevens, namelijk geregistreerde bevindingen (bijvoorbeeld drugsvondsten), zonder (analyse van) informatie over de input (personele inzet en actie van betrokken instanties). Tevens kunnen de inbeslagnames betrekking hebben op (on)bewuste overtredingen van individuen (toeristen) en hoeven ze geen relatie te hebben met ondermijningscriminaliteit.
3. Hieronder valt alles wat wordt meegedragen door passagiers zelf of in koffers wordt gevonden, ook wanneer het gaat om koffers zonder aanwijsbare betrokkenheid van een passagier.
4. De optelling klopt niet helemaal omdat sommige zaken dubbel zijn geregistreerd.
5. De onderzoekers hebben beschikking gekregen over de aantallen uit 2017 en 2018. Het Cargo-Harc-team draait twee type onderzoeken, namelijk projectmatige of incidentele onderzoeken. Incidentele onderzoeken komen binnen op basis van controles, observaties of vondsten van de Douane of op basis van informatie uit het buitenland. Incidentele onderzoeken zijn min of meer afhankelijk van wat de Douane vindt tijdens haar controles (al dan niet de toevalstreffers) of van wat in het buitenland bekend is (over het risico van) een concrete zending. Projectmatige onderzoeken worden vanuit een stuur- en weegploeg ingericht of gestart op basis van TCI-informatie. Tevens kan een projectmatig onderzoek volgen op een incidenteel onderzoek, wanneer blijkt dat de bevinding van een incidenteel onderzoek omvangrijk zijn en meer tijd vergen om deze uit te lopen.
6. Hieronder vallen geen briefzendingen.
7. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
8. In 2018 is er rond de 19.000 kilo cocaïne in beslaggenomen in de Rotterdamse haven, tegen ongeveer 1.000 op Schiphol (passagiers en vracht). Zie hiervoor: Middel (2019, 6 februari).
9. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
10. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
11. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
12. De bedragen staan los van wat de rechtbank kan opleggen en zonder de opbrengsten van verdovende middelen en dergelijke.
13. Zie van Leiden et al. (2018).
14. Op 1 april 2016 is, in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken, het handhavingsbeleid van de Douane op het gebied van intellectueel eigendomsrecht (namaak) gewijzigd. Vanaf deze datum treedt de Douane louter faciliterend en in opdracht van de merkhouder op bij het aantreffen van handelshoeveelheden namaakgoederen. Dit betekent dat de Douane alleen nog namaakgoederen in beslag neemt op uitdrukkelijk verzoek van de merkhouder. Namaakartikelen die voor eigen gebruik worden meegenomen door reizigers, of waarvoor door de merkhouder geen ver-

zoek tot inbeslagname wordt ingediend, worden niet langer door de douane in beslag genomen. Dit heeft in 2017 en 2018 tot een zeer drastische daling van het aantal inbeslaggenomen goederen geleid. Dit heeft geleid tot het uitblijven van registraties van inbeslaggenomen namaakgoederen in 2017 en 2018.

15. In opdracht van het ministerie van Buitenlandse Zaken ziet de Douane toe op de naleving van sanctiewetgeving. Sancties zijn maatregelen om de internationale vrede en veiligheid te handhaven of te herstellen, de internationale rechtsorde te bevorderen en/of terrorisme te bestrijden. Bij deze handelsbepalingen gaat het vrijwel altijd om een verbod op of beperking van de uitvoer uit de EU van bepaalde aangewezen goederen. Onder sanctiemaatregelen vallen vrijwel altijd ook strategische goederen: militaire en dual-use goederen (deze laatste kennen zowel een civiele als een militaire gebruiksbestemming). De Douane ziet erop toe dat bij de uitvoer vanuit of doorvoer via de EU – en bij overbrenging of overdracht tussen de lidstaten onderling – wordt voldaan aan de geldende strikte voorwaarden.
16. Het betreft volgens de KLM geen totaaloverzicht van wat er binnen de KLM gebeurt.
17. Overigens is de categorie misbruik/ verkoop KLM-goederen of informatie mogelijk interessant in het kader van ondermijning.
18. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
19. Rosenberg & Houtekamer (2019, 5 oktober).
20. Regionaal Informatie en Expertise Centrum (2019); Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).

6 Aard van ondermijning op Schiphol

In het vorige hoofdstuk is een beeld geschetst van de geregistreerde (omvang van) ondermijnende criminaliteit op Schiphol. Dit hoofdstuk beschrijft de aard van de ondermijning en beantwoordt de onderzoeksvragen 3a en 3b. Hierbij wordt in het bijzonder aandacht besteed aan drugssmokkel en in mindere mate aan andere delictsvormen, omdat drugssmokkel een groot (geregistreerd) probleem is op Schiphol. Daarbij wordt ingegaan op de organisatie van criminele samenwerkingsverbanden en op de rollen en posities van betrokken Schipholpashouders. Respondenten voeren een grote verscheidenheid aan modus operandi bij drugssmokkel via Schiphol terug op het misbruik van vier logistieke stromen, namelijk passagiers, bagage, vracht en post.[1] Dit betekent tevens dat criminelen barrières, waaronder controlepunten, moeten omzeilen.[2] Geïnterviewde respondenten benadrukken het grote adaptieve vermogen van drugscriminelen, resulterend in een aanhoudende diversificatie van smokkelmethoden[3], al lijken ook veel modus operandi door de tijd te worden herhaald.[4] Vanwege de diversiteit en dynamiek van smokkelmethoden is het lastig om te komen tot een volledig beeld. In de paragrafen 6.1 tot en met 6.5 worden daarom de bekende drugssmokkelmethoden via Schiphol besproken, gevolgd door paragrafen over andere smokkelvormen (6.6 tot en met 6.8), diefstal (6.9) en fraude (6.10).

6.1 Drugssmokkel: routes per drugssoort

Een gecombineerd gegevensbestand van de Douane en KMar vormt de basis voor het in kaart brengen van de smokkelroutes. Deze routes zijn gebaseerd op de passagiersstroom (passagiers en bagage) en de vrachtstroom (postpakketten, koeriers- en geschenkzendingen en gemanifesteerde en niet-gemanifesteerde vracht).[5] De gepresenteerde bevindingen gaan over de periode 2016-2018. In tabellen worden de meest voorkomende herkomstlanden gepresenteerd.[6]

Cocaïne

Cocaïne bestemd voor de Europese markt is voor het overgrote deel afkomstig uit Zuid- en Midden-Amerika en meer specifiek uit Peru, Colombia en Bolivia.[7] Vanuit deze gebieden wordt de cocaïne via zee- en luchtroutes naar Europa en Nederland gesmokkeld, waarbij het Caribisch gebied, Panama en West-Afrikaanse landen als belangrijke transit-hubs fungeren.[8] De registraties van de Douane en de KMar onderstrepen de belangrijke rol van het Caribische gebied in de smokkelroutes van cocaïne. Tabel 6.1 geeft weer dat de meeste onderschepte drugszendingen in de passagiersstroom afkomstig zijn van vluchten vanuit Curaçao en Suriname. Verder worden Brazilië en Aruba opgemerkt als landen vanwaar cocaïne via drugskoeriers of reizigersbagage naar Schiphol is gesmokkeld.[9]

Tabel 6.1: Meest voorkomende landen van herkomst cocaïne via de passagiersstroom (N=1.389)

	N	%
Curaçao	545	39%
Suriname	536	39%
Brazilië	89	6%
Aruba	83	6%
Peru	26	2%
Colombia	21	2%
Bonaire/Sint Eustatius/Saba	21	2%
Onbekend	10	1%
Ecuador	9	1%

Bron: Douane-KMar

Het overgrote deel van de onderschepte cocaïnezendingen in de vrachtstroom blijkt afkomstig uit Suriname met 1.534 bevindingen in de periode 2016-2018 (zie tabel 6.2). Respectievelijk 5 en 3 procent van de geregistreerde cocaïnezendingen is onderschept op vluchten vanuit Curaçao en Nederland. Directe aanvoerroutes vanuit Brazilië, Colombia en Peru blijken slechts een marginale rol te vervullen in vergelijking met de routes via het Caribisch gebied.[10]

Tabel 6.2: Meest voorkomende landen van herkomst cocaïne via de vrachtstroom (N=1.807)

	N	%
Suriname	1.534	85%
Curaçao	97	5%
Nederland	51	3%
Niet nader bepaald	19	1%
Brazilië	14	1%
Aruba	13	1%
Sint Maarten	12	1%
Bonaire/Sint-Eustatius/Saba	10	1%

Bron: Douane-KMar

Voor wat betreft de rol van West-Afrikaanse landen in het smokkelproces stelt het Nationaal dreigingsbeeld dat deze de afgelopen jaren marginaal is geweest in smokkelroutes van cocaïne .[11] Dat is tevens terug te zien in de ontvangen registraties.[12] Desgevraagd leggen respondenten van de ELDB uit dat rond 2010 controles op vluchten vanuit West-Afrikaanse landen (en dan vooral vluchten vanuit Ghana en Nigeria) werden aangescherpt vanwege de grote stroom slikkers die rechtstreeks vanuit deze landen Nederland binnenkwamen. Als gevolg van deze aangescherpte controles en daarmee de verhoogde risico's voor koeriers op detectie nam drugssmokkel binnen de passagiersstroom via deze landen af. De respondenten merken op dat koeriers, als reactie op de aangescherpte controles, binnen afzienbare tijd met een alternatieve route kwamen om drugs vanuit West-Afrika onopgemerkt Nederland in te brengen.

Heroïne

In de periode 2016-2018 is in totaal 211 keer heroïne aangetroffen door de Douane of KMar, waarvan 144 bevindingen zijn gedaan in de luchtvracht en 67 in de passagiersstroom. Positieve zendingen zijn onder meer afkomstig uit Zuid-Afrika, Kenia, Oeganda, Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten (zie de tabellen 6.3 en 6.4).

In de literatuur blijkt dat traditionele aanvoerroutes van heroïne naar Europa veelal verlopen via land- of zeetransport en luchtroutes beduidend ondergeschikt zijn.[13] Desalniettemin tonen de ontvangen registraties aan dat de invoer van heroïnesmokkel niet uitsluitend via zee- en landtransport wordt georganiseerd.

Tevens laten de registraties zien dat Oost- en Zuid-Afrika een rol als *transithub* vervullen in luchtroutes, wat overeenkomt met de zeeroutes van heroïne (zie de tekst box hieronder).

Veelgebruikte smokkelroutes van heroïne[14]

Heroïne bestemd voor de Nederlandse en Europese markt is hoofdzakelijk afkomstig uit Afghanistan. Om de heroïne naar Europa te krijgen, wordt gebruik gemaakt van uiteenlopende (indirecte) routes, waarin land- en zeeroutes de boventoon lijken te voeren. Een eerste en tevens meest belangrijke aanvoerroute is de zogenoemde Balkanroute, waarbij de heroïne via Iran, Turkije en Griekenland Europa in wordt gebracht. Deze route wordt voornamelijk uitgevoerd door het wegtransport. Een tweede route is de Kaukasus-route, waarbij de heroïne wordt vervoerd via Azerbeidzjan of Armenië naar Georgië en verder over de zwarte zee naar Oekraïne en Moldavië. Deze route bestaat zowel uit weg- en zeetransport. Een derde smokkelroute is de zuidelijke route, waarbij de heroïne eerst wordt getransporteerd naar Iran of Pakistan en vervolgens wordt verscheept naar Oost- of Zuid-Afrika. Vanuit daar wordt de heroïne per zeeroute naar Europa gebracht.

Tabel 6.3: Meest voorkomende landen van herkomst heroïne via de passagiersstroom (N=67)

	N	%
Kenia	17	25%
Zuid-Afrika	14	21%
Oeganda	9	13%
Qatar	7	10%
Verenigde Arabisch Emiraten	5	7%
Onbekend	3	4%
Nederland	3	4%

Bron: Douane-KMar

Tabel 6.4: Meest voorkomende landen van herkomst heroïne via de vrachtstroom (N=144)

	N	%
Zuid Afrika	34	24%
Kenia	22	15%
Oeganda	22	15%
Rwanda	11	8%
Nederland	10	7%
Tanzania	10	7%

Bron: Douane-KMar

Synthetische drugs: XTC en amfetamine

Nederland vervult een belangrijke rol in de productie van synthetische drugs. Deze productie gaat gepaard met twee type smokkelroutes, namelijk ingaande- en uitgaande route(s). Respondenten leggen uit dat precursoren, nodig voor de productie van amfetamine en MDMA, via diverse smokkelroutes vanuit Azië of Oost-Europa Nederland in worden gebracht. Daarnaast leggen ze uit dat via een uitgaande luchtvrachtstroom volwaardig geprepareerde (XTC-)pillen vanuit Nederland of buurlanden worden geëxporteerd naar het buitenland. Data van de Douane en KMar onderbouwen deze suggestie (zie tabel 6.5). XTC en amfetamine zijn het meest onderschept op een vlucht vanaf Schiphol (respectievelijk 98% en 67%). Deze uitgaande stroom vindt vermoedelijk hoofdzakelijk plaats via postzendingen, zo blijkt uit de interviews met het Post Interventie Team, het CargoHarc-team, de Douane en de KMar. In paragraaf 6.1.4 wordt nader ingegaan op de verzending van synthetische drugs via post en pakketten.

Tabel 6.5: Meest voorkomende landen van herkomst XTC en amfetamine via de vrachtstroom (N=786)

	XTC (N=756)		Amfetamine (N=30)	
	N	%	N	%
Nederland	739	98%	20	67%
Onbekend	6	1%	2	7%
België	4	1%	0	0%
Cambodja	1	0%	2	7%
Verenigde Staten	0	0%	3	10%

Bron: Douane-KMar

Cannabis (wiet en hasj)

Vanaf 2016 is cannabis 502 keer onderschept door de Douane en de KMar in de vrachtstroom en 21 keer in passagiersstroom. Wat betreft het land van herkomst is cannabis het vaakst gedetecteerd op vluchten vanuit Nederland. Ongeveer tweederde (63%) van de in de luchtvracht onderschepte cannabis in de genoemde tijdsperiode is afkomstig van een vlucht vanuit Nederland. De andere meest voorkomende herkomstlanden worden gepresenteerd in de tabellen 6.6 en 6.7. Ruim een kwart van de zendingen heeft Suriname als bestemmingsland (27%). Andere bestemmingslanden zijn: Groot-Brittannië (N=64, 13%), Nederland (N=56, 11%) en Curaçao (N=20, 4%).[15] De bevinding dat cannabis voornamelijk geëxporteerd wordt, ligt in lijn met eerdere studies.[16]

Respondenten van de ELDB merkten enige jaren terug een trend op waarin hasj onder andere door Nederlandse criminele samenwerkingsverbanden werd ingezet als ruilmiddel tegen cocaïne. Dit had te maken met de grote vraag naar hasj in Zuid-Amerika en het Caribische gebied, waardoor criminelen in deze gebieden bereid waren een kilo hasj te ruilen tegen een kilo cocaïne. Dit leidde tot een bijzonder lucratieve, illegale handel voor hasj-leveranciers in Nederland en andere Europese landen. Het is niet duidelijk of de export van deze handel plaatsvond via lucht- of zeeroutes en welke transithubs werden aangedaan.

Tabel 6.6: Meest voorkomende landen van herkomst cannabis via de passagiersstroom (N=21)

	N	%
Nederland	11	52%
Onbekend	5	24%

Bron: Douane-KMar

Tabel 6.7: Meest voorkomende landen van herkomst cannabis via de vrachtstroom (N=502)

	N	%
Nederland	314	63%
Nigeria	91	18%
Verenigde Staten	27	5%
Onbekend	24	5%
Canada	9	2%
Zwitserland	8	2%

Bron: Douane-KMar

Qat

In de periode 2016-2018 zijn 680 qat-zendingen vanuit de luchtvracht onderschept (over de jaren 2016-2018 is dit gemiddeld 16% van het totaal aantal onderschepte drugszendingen in de vrachtstroom). Het valt op dat de totale hoeveelheid onderschepte qat in de vrachtstroom hoog is, respectievelijk 3.737, 3.807 en 1.908 kilo in 2016, 2017 en 2018 (zie hoofdstuk 5, tabel 5.5). Tabel 6.8 geeft weer dat Kenia, India, Nigeria, Zambia en Burundi het meest zijn aangemerkt als land van herkomst.

Tabel 6.8: Meest voorkomende landen van herkomst Qat via de vrachtstroom (N=680)

	N	%
Kenia	174	26%
India	102	15%
Nigeria	92	14%
Zambia	81	12%
Burundi	61	9%
Cambodja	35	5%
Ethiopië	24	4%
Zuid-Afrika	23	3%
Angola	23	3%

Bron: Douane-KMar

In de passagiersstroom zijn 136 qat-zendingen onderschept, gemiddeld 8 procent van het totaal aantal onderschepte drugszendingen in de passagiersstroom over de periode 2016-2018. Uit tabel 6.9 blijkt dat in de passagiersstroom Kenia het meest voorkomende land van herkomst is.

Tabel 6.9: Meest voorkomende landen van herkomst Qat via de passagiersstroom (N=136)

	N	%
Kenia	88	65%
Verenigde Arabische Emiraten	14	10%
Oeganda	13	10%
Israël	10	7%
Zuid-Afrika	4	3%

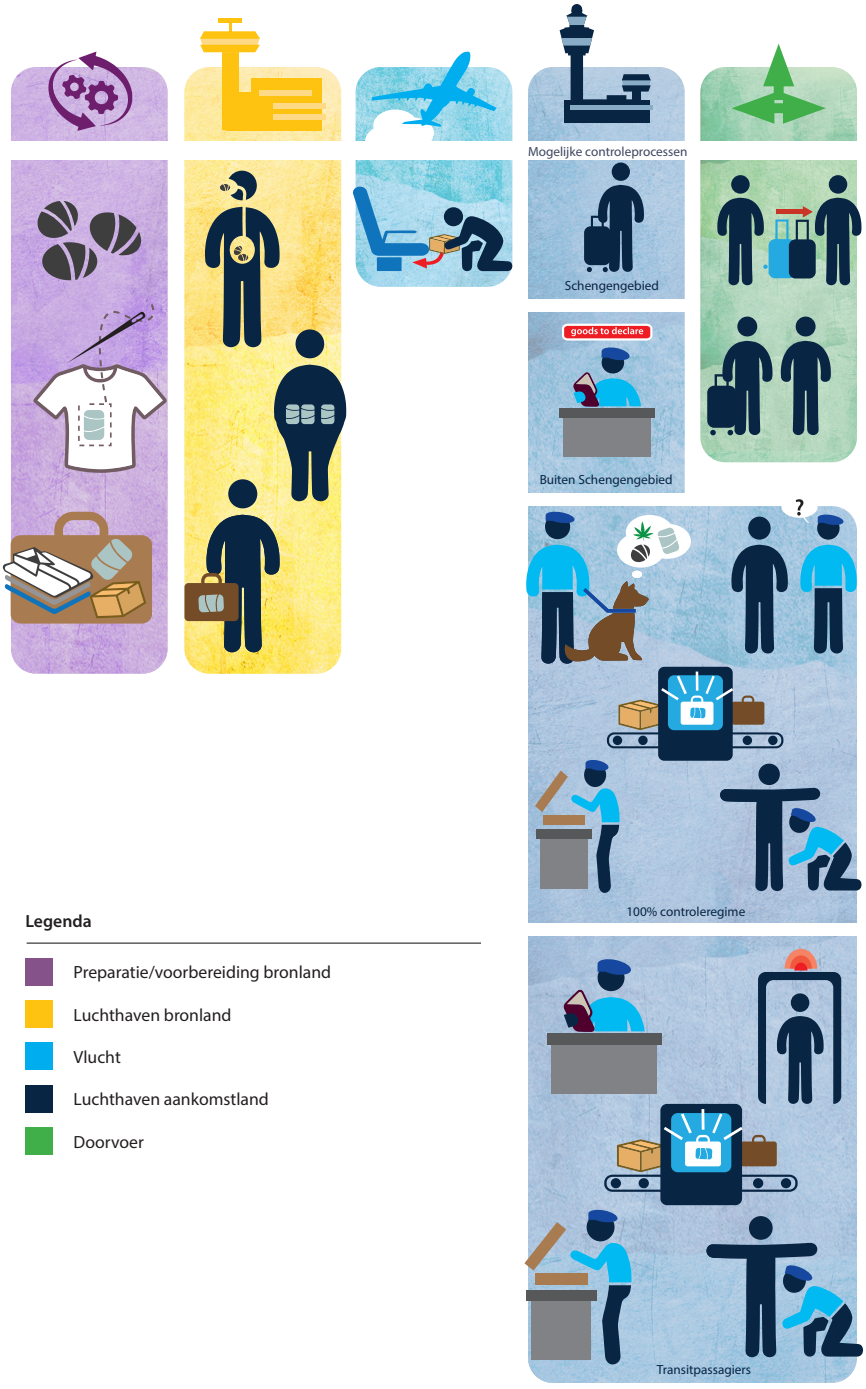
Bron: Douane-KMar

6.2 Drugssmokkel via de passagiersstroom

In de passagiersstroom kunnen koeriers drugs illegaal binnenbrengen door deze in, op of bij het lijf te dragen. Smokkel *in* het lijf gaat via de zogenoemde slik- of duwmethoden (slikkers of duwers). Smokkel *op* het lijf houdt in dat de drugs in pakketten op of tegen het lijf zijn geplakt of geïmpregneerd in kleding van de koerier (packers). Smokkel *bij* het lijf betekent dat de koerier de drugs in zijn hand- of ruimbagage vervoerd, al dan niet in *odd size luggage* (dragers).[17] De drugs kan eveneens worden vervoerd in ruimbagage *zonder* dat een koerier hier aantoonbaar bij betrokken is. Deze laatste methode kan op uiteenlopende manieren worden uitgevoerd, waarbij Schipholpashouders een belangrijke rol vervullen. Deze methode wordt afzonderlijk besproken in paragraaf 6.1.3.

Bij drugssmokkel zijn vijf fasen te onderscheiden: 1) *preparatie in het bronland*; 2) *vertrek uit bronland*; 3) *de vlucht*; 4) *aankomst in bestemmings- of transitland*[18]; 5) *doorvoer naar land van bestemming.* Deze fasen zijn in de figuren 6.1, 6.2 en 6.3 weergegeven. In het onderstaande wordt per fase besproken welke criminele handelingen koeriers ondernemen om de smokkel van verdovende middelen te realiseren. Hierbij wordt het proces van invoer (van buitenland naar Nederland) als uitgangspunt genomen, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan de manier waarop Schipholpashouders of logistieke stromen op de luchthaven Schiphol de criminele handelingen faciliteren.[19]

Figuur 6.1: Het proces van smokkelen door drugskoeriers



Fase 1: Preparatie in het bronland

Drugs worden op veel verschillende manieren geprepareerd (d.w.z. verpakt en verstopt, zie fase 1 in figuur 6.1). De preparatie kan plaatsvinden in het bronland van de desbetreffende drug, maar ook in het transitland. Respondenten stellen dat wanneer drugs in grote pakketten worden aangeleverd in een transitgebied, deze vervolgens in kleinere hoeveelheden moet worden verpakt voor koeriers die via luchtroutes de verdovende middelen verder vervoeren. Wanneer de drugs worden geslikt, wordt deze verpakt in bolletjes. De bolletjes verschillen in grootte. Respondenten geven als voorbeeld dat koeriers vanuit Afrika over het algemeen grotere bollen slikken dan koeriers vanuit het Caribische gebied.

Respondenten van de KLM merken op dat de kwaliteit van de verpakkingsmethoden en -materialen van bolletjes in de afgelopen jaren aanzienlijk is verbeterd, met als gevolg dat bolletjes zelden meer kapot gaan. Waar de KLM enkele jaren terug regelmatig van een vliegroute moest afwijken om een koerier waarbij een bolletje was opgeknapt aan de grond te krijgen, blijkt dit tegenwoordig minder vaak voor te komen.[20] Andere respondenten bevestigen de professionaliteit van verpakkingsmethoden. FIOD-respondenten geven aan dat criminele organisaties slikkers voorzien van vliegtickets. De tickets worden in de regel op de valreep gekocht, wanneer een slikker begint met slikken of net heeft geslikt.

Tijdens de interviews signaleren respondenten professionele smokkel via zogenoemde *bodypackers*. Illustratief hierbij is een zaak waarbij een tweetal werd betrapt op de smokkel van cocaïne. De man in kwestie droeg een body onder zijn kleding, vergelijkbaar met een kogelvrij vest en de dame droeg een aaneensluitend pak, te vergelijken met thermo-ondergoed. De voering van deze pakken zat vol met cocaïne. Opmerkelijk daarbij is de kwaliteit van de kleding: beide pakken waren volledig gestikt met kwalitatief goed materiaal en voorzien van een ritssluiting.

In verschillende interviews wordt benadrukt dat de smokkelmethoden in de bagage van een koerier divers zijn. Zo kan de drugs worden geprepareerd in onderdelen van een koffer. Respondenten benadrukken dat drugs 'overal' in kunnen zitten. Bijna alle denkbare bagage is al eens ingezet als dekmantel.

Fase 2: Vertrek uit het bronland

De geprepareerde drugs nemen koeriers mee naar de luchthaven in het land van herkomst, om het vanaf daar te transporteren naar het buitenland, in dit geval naar Schiphol. Uit het onderzoekmateriaal is niet op te maken welke concrete stappen drugskoeriers ondernemen op een buitenlandse luchthaven en welke controleposten zij hierbij passeren. In enkele interviews komt naar voren welke

controleposten drugskoeriers passeren als zij vertrekken vanaf Schiphol. Omdat de focus van deze paragraaf ligt op de invoer van drugs door koeriers, worden de handelingen en bottlenecks bij uitvoer besproken in de onderstaande tekst-box

Fase 3: De vlucht

Tijdens de vlucht hoeven er volgens respondenten geen belangrijke bottlenecks overwonnen te worden. Het is enkel zaak voor koeriers dat zij niet opvallen bij het cabinepersoneel, aangezien zij melding kunnen maken van ongebruikelijk of verdacht gedrag, bijvoorbeeld overmatig toiletbezoek. Wel is het een mogelijkheid dat koeriers pakketten in het vliegtuig verstoppen, die er later door Schipholpashouders worden uitgehaald (zie fase 3 in figuur 6.1).[22]

Fase 4: Aankomst in het bestemmings- of transitland

Bij aankomst op Schiphol zijn er drie verschillende controleprocessen: één voor passagiers vanuit Europees of Schengengebied, één voor passagiers van buiten Europa of Schengengebied en één voor passagiers op vluchten met een 100%-controle regime (zie fase 4 in figuur 6.1). Voor de eerste categorie geldt dat zij in de regel niet meer gecontroleerd worden. Deze groep passagiers kan bij aankomst op Schiphol doorlopen naar de bagageband en vervolgens het luchthaventerrein verlaten zonder controle. De tweede categorie, passagiers van buiten het Schengengebied, moet bij aankomst op Schiphol, nadat zij het vliegtuig heeft verlaten, door een paspoort- en douanecontrole. De douanecontrole is voor passagiers die goederen moeten aangeven. Voor de passagiers op 100%-vluchten, de derde categorie, geldt dat zij rekening moeten houden met een paspoort-, douane- en uitgebreide securitycontrole. De laatste controlevorm kan bestaan uit de inzet van een drugshond, een ondervraging (interview), fysieke en CT-scancontrole van (hand)bagage en een kledingvisitatie. Tevens wordt de meegebrachte ruimbagage gecontroleerd met een x-ray-securityscanner in de bagagekelder. Voorafgaand aan de 100%-controle wordt aan de hand van passagierslijsten geschat welke inkomende passagiers (mogelijk) een hoger risico op drugssmokkel vormen. Passagiers met een verhoogd risico worden intensief gecontroleerd.

Bovenstaande processen gelden wanneer Schiphol de eindbestemming van een passagier is, maar het is ook mogelijk dat passagiers – en dus ook drugskoeriers – (moeten) overstappen op Schiphol. In dat geval fungeert Schiphol als transitbestemming. Hierbij geldt dat passagiers die vanuit een niet-Schengengebied, via Schiphol, naar Schengengebied vliegen, op Schiphol een paspoort- en beveiligingscontrole ondergaan. Passagiers die via Schiphol van Schengengebied

naar niet-Schengengebied vliegen, worden eveneens onderworpen aan een paspoort- en beveiligingscontrole. Als passagiers op Schiphol overstappen naar een Schengengebied, terwijl zij ook reizen vanuit Schengengebied, passeren zij geen controleposten.

Drugskoeriers die naar Schiphol reizen op een 100%-controle vlucht, lopen het grootste risico op detectie vanwege intensieve controles. Desalniettemin blijkt uit bronnen dat drugskoeriers nog steeds gebruik maken van vluchten met een 100%-controle regime.

Drugssmokkel uit 100% controlelanden

Voor een deel van de vluchten uit het Caribisch gebied geldt dat deze bij aankomst op de luchthaven Schiphol worden onderworpen aan een 100% controle.[23] Een interessante vraag is waarom drugskoeriers, ondanks het verhoogde risico op detectie door de 100% controles, blijven inzetten op smokkelroutes via de Cariben. Respondenten van de ELDB en het CargoHarc-team denken dat smokkel via het Caribische gebied, ondanks de verhoogde pakkans, nog steeds lucratief is. Dit kan te maken hebben met het feit dat 100%-controles niet waterdicht zijn, waardoor verdovende middelen alsnog onopgemerkt door de controles komen.[24] Daarnaast wijzen respondenten van de ELDB op sociale waardering voor drugskoeriers en op de normalisatie van drugssmokkel in landen als Aruba, Bonaire, Curaçao of Suriname. Aangehouden koeriers zeggen dat ze moeten zorgen voor een gezin.

De (mogelijke) onvolledigheid van 100% controles wordt geïllustreerd door een respondent. De respondent vloog vanuit Suriname naar Nederland. Bij aankomst op Schiphol vroeg een douanebeambte waarom zijn/haar arm in het gips zat. Het impregneren van gips is namelijk een veelgebruikte smokkelmethode. De respondent legde uit waar hij/zij werkte en mocht direct doorlopen.

Fase 5: Doorvoer in het land van bestemming

Het gebeurt niet vaak dat een dragende koerier de drugs zelf van de luchthaven afvoert. Dit is volgens respondenten van de ELDB vooral een vertrouwenskwestie. Een koerier kan namelijk eenmaal van de luchthaven af de lading overal mee naartoe nemen. Om dat te voorkomen, neemt een externe afhaler vaak de lading op de luchthaven over. Over de koeriers die de drugs in het lichaam meenemen, leggen respondenten uit dat deze koeriers vaak – onder begeleiding – naar een locatie gaan waar zij enige tijd verblijven, totdat de drugs uit hun lichamen zijn (zie fase 5 in figuur 6.1).

Criminele organisaties

KMar-respondenten leggen uit dat smokkel via koeriers vaak georganiseerd is. In andere interviews wordt dit onder meer bevestigd door de manieren waarop drugs worden geprepareerd, want dat vergt organisatie. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat tickets voor de smokkelvlucht door derden worden geregeld. Het georganiseerde karakter van koeierssmokkel wordt eveneens geïllustreerd doordat enige tijd terug op verschillende Europese vliegvelden verdovende middelen zijn aantroffen in koffers van Amerikaanse en Duitse senioren. Deze senioren bleken woonachtig in Zuid-Amerika. Nader onderzoek wees uit dat ze waren benaderd door een onbekende met het aanbod op een gratis reis. De senioren werd verteld dat zij als tegenprestatie een aangeleverd pakket in hun bagage mee moesten brengen. Verschillende senioren[25] zijn ingegaan op dit aanbod. Vervolgens bleek het een drugspakket te zijn. Opsporingsonderzoek wees uit dat hier een Nigeriaans netwerk achter zat. Dezelfde methode van ronselen blijkt door Nigerianen te zijn toegepast op jongeren in Oost-Europese landen.

ELDB-respondenten leggen uit dat koeriers vanuit het Caribisch gebied veelal lijken te worden aangestuurd door criminele bendes uit dit gebied. Tevens duidt onderzoek van de ELDB op bendes in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag die zich toeleggen op drugssmokkel via koeriers. Respondenten merken hierbij op dat de Caribische en Nigeriaanse gemeenschappen in deze steden goede sociale contacten hebben met (criminelen in) het land van herkomst.

In de praktijk blijkt het lastig om te achterhalen welk samenwerkingsverband achter de koeriers zit. Koeriers blijken over het algemeen geen informatie te geven of te hebben over betrokken organisatoren. Daarnaast communiceren goed georganiseerde criminele organisaties via kanalen die niet toegankelijk zijn voor opsporingsinstanties of worden in de communicatie bijnamen gebruikt, waardoor de identiteit van betrokkenen verborgen blijft. Bij gebrek aan aanknopingspunten rechercheert de ELDB niet verder. Desgevraagd geven respondenten tevens aan dat recherchewerkzaamheden vaak stoppen bij de landsgrenzen, mede vanwege afbreukrisico's voor het onderzoek. Sommige landen kennen een dusdanig corrupt opsporingsapparaat dat informatiedeling ten tijde van een lopend onderzoek niet wenselijk is.

Respondenten benadrukken dat smokkel door koeriers niet per definitie ondermijnend is vanwege betrokkenheid van Schipholpashouders. Een onderzoek van de KMar stelt desalniettemin dat medewerking door luchthavenactoren tijdens de invoer van drugs ook niet uit valt te sluiten en beschrijft enkele mogelijkheden waarop Schipholpashouders drugssmokkel via koeriers kunnen faciliteren.[26] Deze methoden omvatten onder andere het overnemen of achterla-

ten van verdovende middelen op een heimelijk locatie, bewuste omissies bij toezicht of het lekken van informatie over vluchten of (geplande) controles. Noch de interviews, noch de ontvangen documentatie bevatten concrete voorbeelden waaruit blijkt dat Schipholpashouders op dergelijke wijze drugskoeriers een helpende hand hebben geboden. Wel werden tijdens interviews en rondleidingen op de luchthaven werkwijzen en locaties besproken waar koeriers (bijvoorbeeld) lading kunnen achterlaten, zodat deze overgenomen kan worden door Schipholpashouders. Er werden voorbeelden genoemd van drugspakketten in een vliegtuig die door schoonmakers eruit werden gehaald.

Media-voorbeelden van drugssmokkel door *cabin-crew*

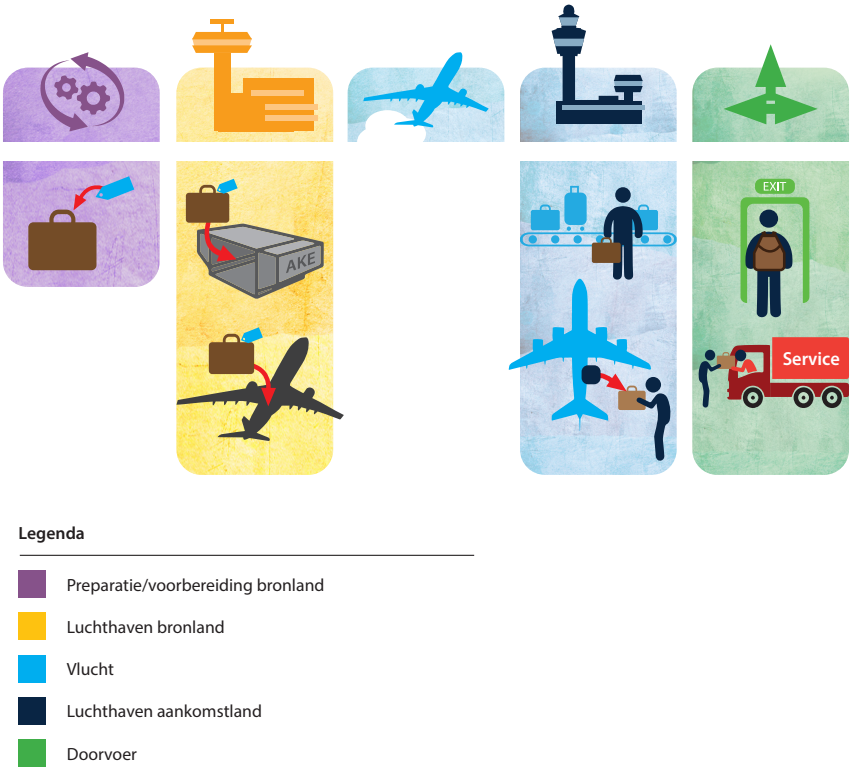
Door de jaren heen tonen casussen aan dat cabinepersoneel drugs kan smokkelen. Zo werd in 2012 vliegtuigpersoneel van ArkeFly bedreigd door criminelen om drugs van Curaçao naar Amsterdam te smokkelen. Een steward werd aangehouden met acht kilogram cocaïne in zijn koffer.[27] Ook internationaal wordt de *cabin-crew* soms betrapt op drugssmokkel. In Los Angeles werd bij een willekeurige controle een stewardess betrapt op het smokkelen van 30 kilogram cocaïne.[28] In maart 2018 werd in totaal 4 kilogram cocaïne in beslag genomen, die een medewerker van Fly Jamaica Airways aan zijn benen had bevestigd.[29]

Veel respondenten benadrukken dat het vrije verkeer van personen en goederen in de EU criminele kansen biedt. Ze stellen dat in veel Europese landen de controles minder goed geregeld zijn dan in Nederland. Zo zouden de controles op sommige Europese luchthavens minder streng zijn.[30] Dat is een reden voor smokkelaars om vanuit een risicoland via bijvoorbeeld Lissabon naar Amsterdam te vliegen.[31] Wel lijken volgens respondenten van de Douane steeds meer Europese luchthavens de controles te verbeteren.

6.3 Drugssmokkel via de bagagestroom

Wanneer verdovende middelen worden gesmokkeld in bagage zonder dat de bagage kan worden gekoppeld aan een koerier wordt dit aangemerkt als smokkel in de bagagestroom. De eerder genoemde fasen komen ook hier aan bod (zie figuur 6.2).[32] Fase 1 en 2 beschrijven criminele handelswijzen die worden uitgevoerd in bronlanden. Fase 4 en 5 betreffen criminele werkwijzen op Schiphol.

Figuur 6.2: Het proces van smokkelen via de bagagestroom



Fase 1 en 2 in het bronland: preparatie en vertrek

Om de kofferlijn in gang te zetten moet er door een partij een bestelling worden geplaatst voor een bepaalde hoeveelheid drugs. Deze wordt geprepareerd in het bronland en vervolgens naar een vliegveld van vertrek gebracht. Om te zorgen dat een handlanger (uithaler) in het land van bestemming de koffer kan herkennen, is deze vaak gemerkt. Daarnaast is het noodzaak dat de smokkelaars de controle hebben over de plaatsing van de koffer, waarbij kofferlabels een belangrijke rol vervullen. De labels geven de geplande route en de eindbestemming van een koffer weer. In het reguliere bagageproces worden koffers in het bronland gelabeld en vervolgens – met andere koffers met datzelfde label – in een AKE geplaatst, om uiteindelijk bij de juiste bagageband in het land van bestemming terecht te komen. Indien de bagagestroom wordt gebruikt voor drugssmokkel, geldt als een mogelijke smokkelmethode dat een koffer wordt gelabeld, maar vervolgens –

door handlangers in het bronland – in een niet daarvoor bestemde AKE gestopt. Dit maakt het voor handlangers in het land van bestemming mogelijk om de koffer met drugs onopvallend aan het logistieke proces te onttrekken en veilig te stellen (zie fase 4). Tevens komt het voor dat koffers worden voorzien van een label waarmee de koffer in de *belly* van het vliegtuig beland. Deze positie in het vliegtuig is interessant, vanwege de snelle uithaalmogelijkheden op een luchthaven (zie eveneens fase 4). Informatie over de locatie van de drugskoffer wordt gedeeld met handlangers in het land van bestemming.

Onderzoekmateriaal wijst op verschillende manieren waarop criminelen aan bagagelabels kunnen komen. Zo wijst vertrouwelijke politie-informatie uit dat uit dat criminelen bestaande labels 'klonen'. Dit betekent dat in het land van herkomst een extra bagagelabel wordt uitgedraaid van een (transit)passagier die zijn bagage reeds heeft ingecheckt. Dit klonen kan worden uitgevoerd door personen die toegang hebben tot het systeem van de passagierslijsten. Daarnaast leggen respondenten van het Team Zware Criminaliteit uit dat bagagelabels ook van reguliere koffers worden gehaald en vervolgens worden bevestigd aan de koffer met verdovende middelen. Ten slotte is het mogelijk dat criminelen een handgeschreven bagagelabel maken.

Fase 4: aankomst in bestemmings- of transitland

De vluchtfase is voor de bagagestroom niet relevant, omdat tijdens de vlucht niemand bij de *belly* met de koffers kan komen.

In fase 4 komen de gesmokkelde verdovende middelen aan in het land van bestemming, waarna de middelen – op enig moment – aan het logistieke proces moeten worden onttrokken.[33] Hierbij is betrokkenheid van Schipholpashouders essentieel. Respondenten leggen uit dat kennis nodig is van de aankomsttijd van het vliegtuig en dat medewerkers moeten worden aangestuurd om de verdovende middelen te onderscheppen. Hierbij kan het gaan om een gelaagde aansturing, waarbij een persoon een opdracht tot onderscheppen uitzet bij een volgende persoon, die vervolgens anderen aanstuurt. Verschillende respondenten benadrukken dat de koffer met drugs uiteindelijk door Schipholpashouders 'op het meest operationele niveau' aan het logistieke proces wordt onttrokken. Dit kan gebeuren tijdens verschillende bagage-afhandelingsprocessen in de *belly* van het vliegtuig, op het platform of in de bagagekelder.[34]

KMar-respondenten beschrijven een zaak waaruit blijkt hoe Schipholpashouders koffers met drugs onopgemerkt aan het logistieke proces kunnen onttrekken door het omlabelen van koffers waardoor deze op een andere locatie in het bagageproces terechtkomen.

Fase 5: doorvoer in het land van bestemming

Op basis van de interviews kunnen twee manieren van doorvoer worden onderscheiden. De eerste manier is dat de drugs door een Schipholpashouder in een rugtas of in bedrijfskleding van lucht- naar landzijde wordt gebracht. Veel respondenten benadrukken dat uitgaande controles op personeel zelden plaatsvinden, zodat het risico op detectie klein is. Een tweede manier is dat verdovende middelen worden overgedragen aan personen die vanwege hun functie eenvoudig de luchthaven oprijden. Denk aan cateraars, schoonmakers of iemand die koffiemachines bijvult. Ook hierbij geldt dat deze personen op het moment dat zij de luchthaven afrijden slechts zelden worden gecontroleerd.

Ook wordt gesteld dat de luchthaven veel zogenoemde *blindspots* heeft: het cameratoezicht is niet overal volledig. Wanneer die spots ontdekt zijn door de criminelen, kan de koffer eenvoudig worden overgegeven, terwijl een derde man toezicht houdt op eventuele controles. In een interview werd verteld dat in sommige gevallen de daders de weggesluisde koffer naderhand aanmeldden als vermist, om verdenkingen te voorkomen

Casus: gebrekkig toezicht op de bagagekelder

Vanuit het OM werd een voorbeeld gegeven van een grote drugszaak waar vijftien personen bij betrokken waren. Bijna al deze personen waren in dienst bij of op Schiphol: in de catering, in de bagagekelder of bij de KLM. In de zaak bleek een nog onbekende gelegenheidsstructuur: er was bijzonder weinig toezicht op de bagagekelder. De lading werd daar overgedragen aan iemand van *airside*, die verplaatste de lading vervolgens naar een andere plek op *airside* waar een auto klaarstond. De auto kon van het terrein afrijden zonder dat deze werd gecontroleerd. Ook uit deze zaak bleek het gebrekkige cameratoezicht op *airside* in het algemeen.

Criminele organisaties: verfijning van de modus operandi

Veel respondenten stellen dat er een 'verfijning' plaatsvindt in de modus operandi van drugssmokkel in de bagagestroom. Waar eerder één persoon alle handelingen op zich nam en individueel alle fasen doorliep, zijn deze taken nu steeds vaker opgedeeld onder meerdere personen. Dit lijkt volgens de respondenten noodzakelijk, aangezien Schiphol veel barrières heeft vanwege controles en opsporing. Er is een duidelijke rolverdeling. Een voorbeeld wordt besproken in de tekst-box hieronder.

De criminele organisatie in zaak X

De hoofdverdachte in deze zaak X was een wat oudere, allochtone man. Hij was werkzaam voor een cateringbedrijf. Dit betrof onder andere de catering voor luchtvaartpersoneel. In zaak X was sprake van een zogenaamde 'gelaagde samenwerking': de hoofdverdachte stuurde mensen aan, verzocht een aantal mensen een bepaalde dienst te verrichten en om die dienst uit te voeren, gaven zij de opdrachten door aan anderen. De hoofdverdachte kende alleen de bovenste laag van de samenwerking, de personen daaronder waren hem niet bekend; hij vertrouwde op zijn aanspreekpunt. In zaak X werden niet zozeer familiebanden tussen de verdachten opgemerkt. Wel had de neef van de hoofdverdachte op de luchthaven gewerkt. Hij was ontslagen nadat was ontdekt dat hij met vervalste papieren toegang had gekregen tot het Schipholterrein en zodoende onbeperkt het terrein op en af kon gaan zonder dat daar aanleiding voor was. Zaak X bevat een simpele bedrijfsstructuur: iedereen vervulde zijn eigen rol en had maar met één iemand te maken die boven hem stond. Voor de respondenten van Team ZwaCri is zaak X exemplarisch voor die verfijning, maar ook de betrokkenheid van Schipholmedewerkers. Veel van de betrokken daders waren een tijd werkzaam op Schiphol, enkelen zelfs al 25 jaar. Velen waren goed op de hoogte van de werkstructuur op Schiphol en maakten daar handig gebruik van.

6.4 Drugssmokkel via de vrachtstroom

Bij smokkel via de vrachtstroom moet onderscheid worden gemaakt tussen gemanifesteerde en ongemanifesteerde vracht. De vrachtsmokkel lijkt wat betreft modus operandi op bagagesmokkel: organisaties hebben verschillende werkwijzen en het hangt af van de modus operandi en de betrokkenheid van Schipholpashouders. In figuur 6.3 worden de verschillende modus operandi per fase weergegeven. Daarna worden de modus operandi en fasen nader toegelicht.

Fase 1-3 in het bronland: preparatie en vertrek

Gemanifesteerde vracht

Wanneer luchtvrachtzendingen genummerd zijn en verstuurd worden met een vrachtbrief (AWB) wordt gesproken van gemanifesteerde vracht. Het betreft reguliere zendingen die in het systeem zijn ingevoerd voor vertrek. Verboden middelen kunnen in de preparatiefase bij deze gemanifesteerde luchtvrachtzendingen verpakt worden. De vrachtzending wordt dan als verhulling gebruikt (zie fase 1 en 2 in figuur 6.3). Bijvoorbeeld het verstoppen van verdovende middelen tussen bloemzendingen. Net als fruit zijn bloemen versproducten, wat betekent

dat deze zo snel mogelijk naar hun bestemming moeten (zie hoofdstuk 7 over de kwetsbaarheden van deze goederenstromen). Smokkelen van verboden middelen in gemanifesteerde vracht gebeurt zeer professioneel en vernuftig. Er worden ook voorbeelden gegeven van minder professionele verbergtechnieken waarbij drugspakketjes tussen een zending worden gelegd.

Ongemanifesteerde vracht

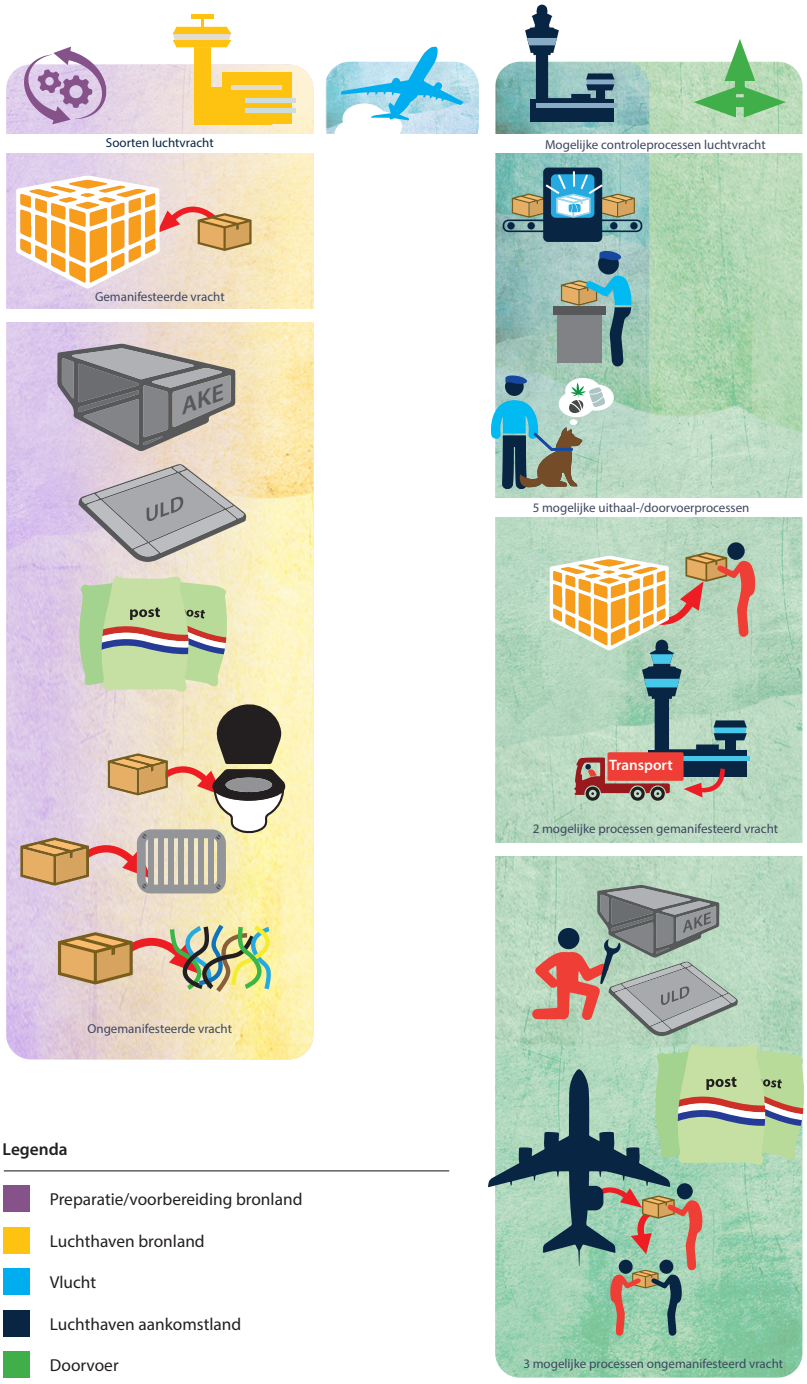
Bij ongemanifesteerde vracht wordt smokkelwaar ongenummerd en kaal in het vliegtuig verstopt. Zo'n zending kan worden verstopt in 'alles wat open kan', zo stellen respondenten.[35] In de interviews worden drie modus operandi genoemd bij drugssmokkel in ongemanifesteerde vracht. De eerste methode is smokkelen in emballagemateriaal, oftewel geprepareerde Unit Load Devices (ULD's) zoals AKE luchtvrachtcontainers of PMC pallets (zie fase 1 en 2 in figuur 6.3).[36] In het geval van de AKE's kunnen in plafond- of bodemplaten of in de randen aan de zijkant verdovende middelen worden geplaatst. De AKE's worden geprepareerd in bronlanden, vaak in Midden-, Zuid-Amerika of een van de ABC-eilanden. ULD- of PMC-pallets, waarop voornamelijk gemanifesteerde vracht wordt verzonden, worden geprepareerd op gelijksoortige wijze.[37] Als reactie op deze smokkelmethoden voert de KLM containercontroles uit op stations in het buitenland met een hoog risico. Een tweede methode is verstoppen van verboden pakketten in postzakken (zie fase 1 en 2 in figuur 6.3).

Een laatste modus operandi wordt – net als in de literatuur – veel aangehaald door respondenten, namelijk het verstoppen van verboden goederen in het passagiersgedeelte of in het technische deel van het vliegtuig. Enkele voorbeelden zijn verstopplekken onder roosters bij de voeten, onder gedemonteerde toiletten, onder de vloer of in de wanden van de *belly* of in de slaap- of verblijfvertrekken van de vliegtuigbemanning (zie fase 1 en 2 in figuur 6.3).

Zorgen bij KLM vanwege smokkel in het techniekgedeelte

In sommige gevallen worden pakketten als ongemanifesteerde vracht in het technische gedeelte van het vliegtuig verstopt. Zo worden bijvoorbeeld pakketten gevonden aan de bedrading, in de vliegtuigvleugel of bij de brandstoftank. Dit soort zendingen zijn een grote zorg van de KLM, omdat ze de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen. De pakketten kunnen namelijk cruciale onderdelen van het vliegtuig raken. De Security Intelligence van KLM focust daarom op het voorkomen van dergelijke ongemanifesteerde zendingen.

Figuur 6.3: Het proces van smokkelen via de vrachtstroom



Fase 4 en 5: aankomst in bestemmingsland en doorvoer

Gemanifesteerde vracht

Bij aankomst op Schiphol verloopt het reguliere logistieke proces van gemanifesteerde vracht in de regel via de afhandelaar, expediteur en wegvervoerder naar de tussen- of eindontvanger. Wanneer een (vracht)vliegtuig is geland, heeft de afhandelingsmaatschappij de taak om het vliegtuig te lossen. De afhandelingsmaatschappij wordt ingehuurd door de desbetreffende luchtvaartmaatschappij. De luchtvrachtcontainers en luchtvrachtpallets worden geladen op daarvoor bestemde karren (e.g. vrachtdollies) en vervoerd naar de loods van de afhandelaar. Hier wordt een groot deel van de containers en pallets afgebouwd en worden de goederen tijdelijk opgeslagen. Vervolgens vindt een elektronische en fysieke overdracht plaats van de goederen tussen de afhandelingsmaatschappij en een expediteur. Bij een elektronische overdracht wordt de informatie over een luchtvrachtzending vanuit het systeem van de afhandelaar overgeboekt naar het systeem van de expediteur.[38] Deze elektronische overdracht zorgt ervoor dat een lading detecteerbaar is. Met de fysieke overdracht worden de goederen door een transporteur naar de loods van de expediteur vervoerd. De nog niet afgebouwde luchtvracht wordt hier eventueel afgebouwd. Vervolgens worden de goederen vanuit hier door een wegvervoerder naar de tussen- of eindontvanger gebracht.

Tijdens het logistieke proces controleert de Douane op de voorwaarden die gesteld zijn aan de gemanifesteerde luchtvrachtzending.[39] Pas nadat een lading is vrijgegeven door de Douane kan de luchtvrachtzending de loods van de afhandelaar verlaten.

Afhandelmaatschappijen en expediteurs

Eerste linie loodsen worden beheerd door afhandelmaatschappijen. Deze afhandelmaatschappijen bevinden zich op de grens van land- en luchtzijde. Hier wordt de geïmporteerde luchtvracht afgebouwd na aankomst op de luchthaven Schiphol. Tevens wordt hier de geëxporteerde luchtvracht opgebouwd alvorens deze het vliegtuig in gaat. (Loods-)medewerkers van een afhandelingsbedrijf zijn bevoegd om op het platform te komen en laden en lossen de luchtvracht bij het vliegtuig.
Expediteurs zijn gevestigd in de zogenoemde tweede linie loodsen. In deze loodsen wordt de luchtvracht voor bepaalde tijd opgeslagen, voordat deze naar de eerste linie loods gaat of nadat deze bij de eerste linie loods is geweest. Expediteurs zijn de regisseurs van luchtvrachttransport en belast met de organisatie van de ver-

zending, het vervoer en de ontvangst van goederen. Een expediteur zorgt voor de benodigde luchtvrachtpapieren en ziet erop toe dat een luchtvrachtzending aan de gestelde eisen voldoet.

Op basis van risicoprofielen en steekproeven controleert de Douane gemanifesteerde luchtvrachtzendingen op bijgestopte (illegale) goederen (zie paragraaf 3.3). Respondenten van de Douane leggen uit dat er op verschillende momenten in het logistieke proces diverse controlerende interventies kunnen worden ingezet (zie fase 4 en 5 in figuur 6.3). Direct na het lossen kunnen geselecteerde verpakte luchtvrachtzendingen door een x-ray-scan worden gehaald of worden begeleid naar de afhandelloods. Dit laatste is om te voorkomen dat een luchtvrachtzending onderweg wordt opengebroken en (illegaal verpakte) goederen eruit worden gehaald. Fysieke controles of controles met een speurhond vinden juist plaats tijdens de afbouw van een luchtvrachtzending, bijvoorbeeld in de afhandelloods. Respondenten benoemen dat de keuze voor een interventie een afgewogen besluit is gebaseerd op een gefundeerde onderbouwing van risico's of een *ad random* selectie waarbij de Douane ernaar streeft zo min mogelijk invasief te zijn in de logistieke keten.

Detectie van drugs in gemanifesteerde vracht

Sommige gemanifesteerde vrachtzendingen zijn niet eenvoudig om te controleren, zoals een machine van groot formaat. Grote objecten kunnen minder eenvoudig door een x-ray-controle worden gehaald. Indien er risico-indicaties zijn voor een dergelijke grote zending moeten alternatieve controlemethoden worden ingezet, zoals een drugshond of een fysieke controle. Alternatieve controlemethoden kunnen een grote impact hebben op de snelheid van het logistieke procesverloop. Hetzelfde geldt voor omvangrijke vrachtstromen, die gepaard gaan met een snel procesverloop, zoals bloemzendingen. Bloemzendingen staan bekend als risicovol voor drugssmokkel. Echter, vanwege de omvang van de stroom bloemzendingen via de luchthaven Schiphol en de vereiste snelheid die met deze stroom gepaard gaat, is het onmogelijk om alle bloemzendingen te controleren met een x-ray. In bepaalde gevallen moet er bij voldoende risico-indicaties over worden gegaan op een andere controlevorm, zoals een fysieke controle. Een dergelijk alternatief vergt veel douanecapaciteit en heeft zijn weerslag op het logistieke proces. De inzet van een dergelijke controlevorm moet dan ook gebaseerd zijn op een gefundeerde onderbouwing van de risico's van een specifieke zending.[40]

Op welke manier Schipholpashouders een rol spelen of kunnen spelen bij het uithalen en veiligstellen (oftewel doorvoeren) van verdovende middelen in gemanifesteerde luchtvracht, hangt samen met de kennispositie van de pashouders en de fysieke toegang die zij hebben tot de luchtvracht. Daarnaast zijn ook de gebruikte verstoptechnieken en de afbouwlocatie van een gemanifesteerde luchtvrachtzending van belang. Kennis over de aankomst van een gemanifesteerde luchtvrachtzending, zoals informatie over de aankomsttijd, vluchtnummer en de betrokken afhandelaar is cruciaal voor criminele samenwerkingsverbanden, omdat zij deze informatie nodig hebben bij de organisatie van het fysieke uithaalproces. Respondenten van verschillende organisaties leggen desgevraagd uit dat een deel van de werknemers van de afhandelingsbedrijven en expediteurs op en rondom Schiphol toegang hebben tot gedetailleerde vlucht- en vrachtinformatie in de systemen waarmee zij werken. De kennispositie van deze Schipholpashouders maakt hen kwetsbaar voor benadering door criminele samenwerkingsverbanden.

Tijdens verschillende fasen in het logistieke proces op binnenkomende gemanifesteerde vrachtzendingen komen Schipholpashouders in fysiek contact met de goederen. Voor medewerkers van een afhandelingsbedrijf bestaat dit fysieke contact uit lossen, afbouwen en, indien nodig, verplaatsen of vervoeren van een luchtvrachtzending. Respondenten van de Douane leggen uit dat hoofdzakelijk tijdens het afbouwproces kansen ontstaan voor loodsmedewerkers van een afhandelaar om losse bijgepakte pakketten drugs eruit te halen en veilig te stellen. Loodsmedewerkers bouwen een met drugs belaadde luchtvrachtzending in het kader van de reguliere werkzaamheden af. Vanwege hoge stellingen en stapels met luchtvracht in een afhandelloods is het cameratoezicht in een afhandelloods vaak niet volledig dekkend. Dit stelt loodsmedewerkers in staat om in het verlengde van hun reguliere werkzaamheden drugspakketten uit te halen en te verplaatsten naar een plek waar de drugs koud kan worden gezet (zie fase 4 en 5 in figuur 6.3). De koud gezette drugszending kan op een later moment naar buiten worden gebracht via de uitgangen aan landzijde en doorgevoerd.

Wanneer een expediteur een luchtvrachtzending van het afhandelingsbedrijf ontvangt, hebben medewerkers van het expeditiebedrijf fysiek toegang tot de – vaak reeds afgebouwde – luchtvrachtzending. Dit fysieke contact bestaat hoofdzakelijk uit het sorteren en distribueren van de ontvangen zending. Tevens is het mogelijk dat een luchtvrachtzending door medewerkers wordt afgebouwd. Respondenten leggen uit dat er door dit fysieke contact kansen ontstaan om bijgepakte drugszendingen uit te halen, die vergelijkbaar zijn met die in de loods van het afhandelingsbedrijf (zie fase 4 en 5 in figuur 6.3).

Voor versproducten, zoals bloemzendingen geldt dat deze bij aankomst op Schiphol vaak in korte tijd het luchthaventerrein verlaten en de zendingen pas op de bloemenveiling of bij de eindontvanger worden afgebouwd. Mits de verdovende middelen niet worden gedetecteerd tijdens een fysieke- of x-ray-controle, worden de verdovende middelen naar alle waarschijnlijkheid eveneens op (de weg naar) het adres van de ontvanger uitgehaald (zie fase 4 en 5 in figuur 6.3). Indien de tussen- of eindontvanger zich bewust is van de bijgestopte drugszending, kunnen medewerkers van dit bedrijf de illegale zending uithalen. Wanneer een tussen- of eindontvanger niet op de hoogte is van de illegale zending, moet een lading bij de reguliere ontvanger uitgehaald kan worden.[41]

In de interviews zijn voorbeelden gegeven van drugzendingen die op vernuftige wijze in een reguliere bloemzending waren geprepareerd. Het kost tijd om dergelijke zendingen uit te pakken en hier is dan ook een rustige en veilige plek voor nodig. Het adres van een tussen- of eindontvanger biedt hiervoor mogelijkheden. Respondenten verwachten dan ook dat dergelijke geprepareerde zendingen op (de weg naar) het adres van de eindontvanger worden gedemonteerd en uitgehaald. Het gaat bij drugssmokkel via bloemzendingen niet altijd om de betrokkenheid van Schipholpashouders, maar om misbruik van de snelle logistieke stromen via de luchthaven (zie hoofdstuk 7).

Ongemanifesteerde vracht

Zoals onder fase 1-3 is uitgelegd, valt onder ongemanifesteerde vracht alles wat ongenummerd en zonder luchtvrachtbrief het vliegtuig ingaat. Omdat ongemanifesteerde lading veel verschillende vormen kent, is er geen eenduidig logistiek proces van deze vrachtvorm te beschrijven.

Een eerste vorm van ongemanifesteerde vracht is een luchtvrachtcontainer (AKE).[42] Volgens vertrouwelijke politie-informatie worden luchtvrachtcontainers gebruikt voor drugssmokkel door deze te voorzien van een dubbele bodem of een dubbel plafond waar de drugs worden ingestopt. Respondenten van de Nationale Politie merken hierbij op dat luchtvrachtcontainers gevuld met postzakken of passagiersbagage in het algemeen niet worden onderworpen aan een x-ray-controle. In het geval drugs in een dergelijke container zijn geprepareerd, is de kans op detectie betrekkelijk klein. In meerdere interviews zijn aanwijzingen gevonden dat reparatiebedrijven in de periferie van Schiphol dubbele bodems of plafonds van luchtvrachtcontainers demonteren om bijgepakte drugs veilig te stellen. Deze aanwijzingen zijn echter nog niet vertaald naar concrete signalen. Gegevens van de Nationale Politie suggereren daarnaast dat loodsmedewerkers

en planners van afhandelingsbedrijven betrokken zijn geweest bij smokkel via geprepareerde AKE-containers. Hierbij geldt dat het niet duidelijk is of het gaat om concrete signalen.

In de tweede plaats worden ULD- en PMC-pallets net als AKE-containers aangemerkt als ongemanifesteerde luchtvrachtzendingen.[43] Uit de vertrouwelijke gegevens van de politie blijkt dat de preparatie van ULD- of PMC-pallets een veelgebruikte methode is om verdovende middelen te smokkelen. Omdat pallets worden gebruikt bij het vervoer van bloemzendingen, worden deze op de bloemenveiling of bij een eindontvanger afgebouwd. Dit biedt mogelijkheden om geprepareerde pallets op een veilig tussen- of eindstation uit te halen.

Een derde vorm van ongemanifesteerde vrachtzendingen zijn postzakken (zonder inhoud). Postzakken worden doorgaans vervoerd in een luchtvrachtcontainer. Het komt voor dat drugspakketten los in postzakken worden gestopt.[44] Omdat postzakken niet op het platform uit een container kunnen worden gehaald of worden opengemaakt (dit valt te veel op), suggereren respondenten dat bijgestopte drugszendingen pas worden uitgehaald in de loods waar de post wordt verwerkt. Echter, uit het onderzoekmateriaal wordt niet duidelijk of dit daadwerkelijk gebeurt, noch welke mogelijkheden er zijn voor medewerkers van het postverwerkingscentrum om drugszendingen er ongemerkt uit te halen.

Ten slotte wijst het onderzoekmateriaal uit dat drugszendingen ook verstopt worden in bergplaatsen van het vliegtuig, zowel in het passagiers als in het technische deel. Bij het uithalen van drugsladingen in de bergplaatsen van het vliegtuig is de betrokkenheid van Schipholpashouders noodzakelijk. In het geval gebruik is gemaakt van opbergplekken in het passagiersdeel van het vliegtuig, wijst opsporingsonderzoek van de KMar uit dat catering- en schoonmaakpersoneel een belangrijke rol vervullen bij het veiligstellen van de drugs (zie paragraaf 7.3.1).

Wanneer drugs worden gesmokkeld in het technische deel van het vliegtuig moeten deze in veel gevallen worden uitgehaald door Schipholpashouders tijdens groot onderhoud. Groot onderhoud van de vliegtuigen wordt uitgevoerd in de onderhoudshangars op Schiphol-Oost. Respondenten leggen uit dat er tijdens deze werkzaamheden veel tijd is om verdovende middelen uit te halen, mede vanwege het feit deze werkzaamheden vaak in de nacht plaatsvinden. Bovendien is het toezicht in de onderhoudshangar op Schiphol-Oost gering, en daarmee ook de risico's op detectie. Tevens geldt dat onderhoudsmedewerkers hun privéauto's mogen parkeren naast de onderhoudshangar, wat de doorvoer van illegale zendingen vergemakkelijkt (zie hoofdstuk 7).[45] Groot onderhoud wordt altijd ruim van tevoren gepland. Respondenten leggen uit dat planners dan ook een cruciale rol vervullen in het smokkelproces door informatie over het geplande onderhoud

(zoals de eind- en begintijd) en werkroosters met criminele samenwerkingsverbanden te delen. Criminelen kunnen hierop inspelen door bereidwillige onderhoudsmedewerkers op het juiste moment in te laten roosteren – of ingeroosterde werknemers te benaderen – zodat de illegale lading kan worden veiliggesteld.

Meerdere respondenten stellen dat de kwaliteit van verbergtechnieken zo goed en geraffineerd zijn (geworden), dat de verdovende middelen in veel gevallen vermoedelijk niet gedetecteerd worden. Smokkelnetwerken worden gezien als high class professionals. Een respondent spreekt de verwachting uit dat criminele samenwerkingsverbanden hoogwaardige scanapparatuur aanschaffen en testen of smokkelwaar op scanbeelden gezien zal worden. Respondenten wijzen ook op de cruciale rol van een planner. Smokkelaars willen informatie hebben over de vliegbewegingen om daarop hun planning af te stemmen. Een voorbeeld hiervan is een vlucht met drugs uit Suriname. Deze landde op Schiphol, maar de drugs werden er niet uitgehaald, omdat vluchten uit Suriname aangemerkt staan als hoog risico. In plaats daarvan lieten de uithalers het vliegtuig vertrekken naar Japan om bij terugkeer de zending uit te laden. Schiphol heeft namelijk beperkte controles op vluchten uit Japan. Dit voorbeeld illustreert volgens respondenten de rol van een planner die kennis moet hebben van bijna alle vluchten van en naar Schiphol om gebruik te kunnen maken van de zogenoemde *next move* van een vliegtuig.

6.5 Drugssmokkel via de poststroom: brieven en pakketten

Bij drugssmokkel via de poststroom maken daders gebruik van diensten voor het verzenden van brieven en pakketten. Diverse respondenten benoemen de smokkel van verdovende middelen via de poststroom als een blinde vlek in het beleidsmatige Schiphol-netwerk. In die zin dat er minder bekend is over daders en criminele netwerken dan bij de meer klassieke smokkel. De respondenten weten dat de poststroom gebruikt wordt door drugscriminelen, voornamelijk voor uitvoer van synthetische drugs.

Het CargoHarc-team registreerde in 2016, 2017 en 2018 respectievelijk 1.100, 1.527 en 1.432 bevindingen op verdovende middelen in de poststroom (postpakketten, koeriers- en geschenkzendingen). Deze registraties zijn gebaseerd op bevindingen van de Douane en van het CargoHarc-team Schiphol. Aan de hand van de bevindingen in 2018 is het mogelijk om uitspraken te doen over de herkomst- en bestemmingslanden bij deze drugssmokkel. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de drugssoorten cocaïne, heroïne, cannabis en qat.

In totaal zijn in 2018 522 geschenkzendingen, 66 postzendingen en 11 koerierszendingen met cocaïne aangetroffen. Het overgrote deel van de onderschepte geschenkzendingen richting Nederland is afkomstig uit Suriname, namelijk 98 procent. Respondenten van het CargoHarc-team leggen uit dat op geschenkzendingen vanuit Suriname een 100%-controleregime heerst, wat betekent dat alle zendingen fysiek worden gecontroleerd. Dit verklaart waarom drugs worden gevonden, maar niet waarom deze methode tamelijk frequent wordt gebruikt. Vanwege onjuiste adressen en valse ontvangstnamen leidt onderzoek naar de verzender of ontvanger van deze zendingen zelden wat op. Daders nemen de onderscheppingen kennelijk op de koop toe, hetgeen suggereert dat lang niet alles wordt gedetecteerd, al blijft dat gissen. De herkomstlanden van *postzendingen* met cocaïne lopen uiteen. Curaçao, Aruba en Sint-Maarten vertegenwoordigen tezamen 47% van het totaal aantal zendingen met Nederland als bestemming. Vanuit deze landen worden ook *postpakketten* met cocaïne verstuurd naar Australië en naar verschillende Europese landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, Italië, Ierland, Noorwegen of Spanje. De bevindingen op cocaïne in *koerierszendingen* zijn marginaal.[46]

In 2018 is 39 keer heroïne aangetroffen in een postpakket en 30 keer in een koerierszending, blijkens CargoHarc-registraties. Het overgrote deel van deze positieve *postpakketten* is afkomstig uit Afrika, namelijk Zuid-Afrika (N=10), Oeganda (N=6), Rwanda (N=5), Kenia (N=4) en Tanzania (N=4). Ook voor de positieve *koerierszendingen* geldt dat Oeganda en Zuid-Afrika de meest voorkomende herkomstlanden zijn met respectievelijk 7 en 5 bevindingen. Het overgrote deel van de geregistreerde bevindingen op heroïne heeft Nederland (Schiphol) als bestemmingsland.[47] Enkele registraties laten zien dat heroïne ook met de *poststroom* wordt gesmokkeld naar andere landen in of buiten Europa.[48] Daarnaast blijken vijf heroïnezendingen in de poststroom afkomstig uit Nederland. In paragraaf 6.1 zijn de bevindingen in de luchtvracht van de Douane besproken, waaruit bleek dat een groot deel van de onderschepte heroïne (in de luchtvracht) afkomstig is uit Nederland. Dit komt niet tot uiting in hoge positieve registraties in de poststroom.

Koerierszendingen

Respondenten van CargoHarc-team stellen dat het gebruik van koerierszendingen voor criminelen interessant is, omdat de *track and trace*-code vele malen accurater is dan bij postzendingen. Tevens gaat de verzending sneller en kan het pakket wat groter zijn. Dit snelle proces is kwetsbaar voor de opsporingsdiensten en daarom een goede criminele methode. Koerierszendingen lijken voornamelijk te worden gebruikt voor invoer van cocaïne en heroïne.

Uit de registraties van het CargoHarc-team blijkt, zoals verwacht, dat synthetische drugs worden gesmokkeld via postpakketten (N=308), koerierszendingen (N=13) en geschenkzendingen (N=8). In negen geregistreerde gevallen blijkt een positieve post-, koerier- of geschenkzending afkomstig uit een ander land dan Nederland. XTC blijkt het meest te worden gesmokkeld in postpakketten vanuit Nederland naar Colombia (N=56), Paraguay (N=53) en de Verenigde Staten (N=25).[49]

Controles op de poststroom in de Verenigde Staten

De VS hanteert strenge controlemaatregelen voor inkomende pakketten uit Nederland. Criminelen anticiperen hierop door brieven en pakketten met verdovende middelen op locaties buiten Nederland op de post te doen. Enige tijd terug zijn enkele daders aangehouden die 70 kilogram drugs in postpakketten per auto richting Zwitserland vervoerden. De pakketten waren voorzien van een adres in de Verenigde Staten en bevatten puzzels, waarbij de puzzelstukjes waren vervangen door XTC-pillen. De auto was gehuurd met nul kilometers op de teller en had in drie maanden 16.000 kilometer gereden.

Cannabis is in 2018 in totaal 138 keer aangetroffen in een *postpakket*, 46 keer in een *geschenkzending* en 14 keer in een *koerierszending*. Het merendeel van de zendingen is afkomstig uit Nederland (zie in dit verband ook de gepresenteerde bevindingen in paragraaf 6.1). Illustratief zijn de bevindingen op geschenkzendingen: 44 van de in totaal 46 geschenkzendingen zijn verstuurd vanuit Nederland naar Suriname. Een deel van de postzendingen met Nederland als land van bestemming is afkomstig uit de Verenigde Staten (N=23) en Zwitserland (N=6).

Ten slotte wijzen de CargoHarc-registraties uit dat de poststroom eveneens wordt ingezet voor de smokkel van qat. In 2018 zijn in totaal 123 *postpakketten* en 6 *koerierszendingen* met qat onderschept. Volgens de registraties zijn 19 postpakketten met qat verstuurd vanuit Kenia naar de Verenigde Staten en respectievelijk 18 en 17 postpakketten vanuit Angola en India naar Nederland. Daarnaast wijzen de registraties ook op smokkelroutes van postpakketten met qat richting Nederland vanuit Cambodja (N=9), Israël (N=7), Ethiopië (N=6) en Myanmar (N=5). Deze bevindingen komen deels overeen met de smokkelroutes zoals beschreven door de respondenten en de registraties van de Douane (paragraaf 6.1.1).

Controles op de poststroom in Nederland

Respondenten vertellen dat de controles van postpakketen veelal fysiek van aard zijn, waarbij wordt gelet op afwijkende of typerende verpakkingsmethoden. Ook worden brieven of kleine pakketjes met eenzelfde uiterlijk met elkaar vergeleken. Een respondent legt uit dat negen op de tien pakketten die door hen worden onderschept, daadwerkelijk drugs blijken te bevatten bij het openen. Wanneer het gaat om grotere drugspakketten, betreft het meestal hoeveelheden tussen de 100 gram en 15 kilogram XTC. Deze worden op allerlei manieren verscheept, onder meer in elektrische apparaten, waterkokers of pizzaovens. Ook zijn gevallen bekend van kledingpakketten met een dubbele bodem of geprepareerd kinderspeelgoed.

Er wordt door het PIT een nieuwe dadergroep gesignaleerd met veel kennis van de digitale wereld.[50] Deze nieuwkomers zijn voornamelijk eenlingen die als zogenoemde *vendors* of verkopers het *darkweb* gebruiken om drugs te verkopen en te verzenden met de *bitcoin* als betaalmiddel. Het gebruik van zogenoemde *bitcoinwallets* is heel complex, want iemand kan zijn gelden zowel hardware als digitaal bewaren. Hardware betekent dat iemand een usb-stick met daarop zijn vermogen bewaart. Deze is goed verstopt en heeft een wachtwoord van achttien losstaande tekens die in de goede volgorde moeten worden gezet, alvorens de usb-stick kan worden gebruikt. Wat betreft het digitaal bewaren van de wallet kan het vermogen in een *cloud* worden gezet met meerdere wachtwoorden. De opsporingsinstanties schroeven bij huiszoekingen alle elektronica open om een usb-stick of briefje met het wachtwoord te vinden. De komst van het *darkweb* en de bijbehorende anonimiteit heeft ertoe geleid dat het op dat deel van het internet eenvoudig is om drugs (en wapens) te verkrijgen. Dit betekent voor buitenlandse kopers dat zij steeds vrijer zijn om in Nederland geproduceerde XTC of amfetamine tegen een goede prijs, kwaliteit en reputatie te bestellen. Hoewel sommige afzen-

ders van drugspost wel degelijk zijn aangehouden en dit risico(profiel) in beeld komt, blijven er aantrekkelijke criminele kansen bestaan.

6.6 Mensenhandel en -smokkel

Het zogenoemde Sluisteam ziet regelmatig signalen van mensenhandel op Schiphol. Deze signalen zijn voornamelijk prostitutie gerelateerd. Het gaat dan om *vermoedens* van mogelijke slachtoffers van seksuele uitbuiting. Er wordt zelden aangifte gedaan van mensenhandel, wat er precies speelt blijft vaak onduidelijk. Bij een vermoeden van mensenhandel wordt een mogelijk slachtoffer door het Sluisteam benaderd. In een gesprek, dat op vrijwillige basis plaatsvindt, worden aan het mogelijke slachtoffer enkele vragen gesteld over de reis naar Nederland. Op basis van dit gesprek maken medewerkers van het Sluisteam op basis van indicatoren een inschatting van het risico op mensenhandel.[51] Bij een hoog geschat risico kunnen vervolgstappen worden ondernomen om het slachtofferschap hard te maken.[52] Ondervraagden zijn vaak terughoudend, mogelijk vanwege wantrouwen jegens politiediensten. Vermoedens van mensenhandel worden meestal doorgezet naar de politie.

De mogelijke slachtoffers zijn veelal vrouwen, afkomstig uit Oost- of Centraal Europa. De respondent legt uit dat deze vrouwen met de belofte op een goed betaalde baan naar Nederland afreizen, al dan niet onder begeleiding van een pooier. Deze vrouwen weten veelal dat ze in de prostitutie gaan werken. Het komt echter voor dat vrouwen onder valse voorwendselen naar Nederland reizen en zich niet bewust zijn van de risico's die zij lopen om in de prostitutie terecht te komen. Een casus, die tijdens de interviews werd aangehaald, betrof een vrouw die een opmerkelijke afstandelijkheid liet zien ten opzichte van haar reispartner en daarom werd benaderd door het Sluisteam. In het daaropvolgende gesprek legde de vrouw uit dat zij was aangesproken door een onbekende man in een club in het land van herkomst. De man had haar aangeboden om samen op vakantie te gaan naar Nederland. Toen het Sluisteam de vrouw attendeerde op de mogelijke risico's die zij liep, heeft de vrouw een vlucht terug naar huis genomen. De respondent betitelt dit als een uitzonderlijke (succesvolle) casus.

Uit documentatie blijkt dat mensensmokkel vooral gerelateerd is aan asielkwesties. Een vluchteling kan in meer of mindere mate worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld door smokkelaars die voorzien in valse identiteitspapieren of die (gedeeltelijk) meereizen. De mate waarin migranten worden gefaciliteerd valt echter moeilijk te onderzoeken, waardoor er ook slecht zicht is op de organiserende criminele netwerken. Respondenten van de KMar leggen uit dat er zo

nu en dan een onderzoek wordt gestart naar de criminele organisaties vanwege mensensmokkel. Deze onderzoeken wijzen uit dat deze criminaliteit verhardt en dat migranten het risico lopen om tijdens hun reis slachtoffer te worden van fysiek en mentaal geweld.

Zowel bij mensenhandel als -smokkel wordt gebruikgemaakt van de passagiersstromen op Schiphol. De kans op betrokkenheid van Schipholpashouders bij deze vormen van criminaliteit wordt als klein ingeschat. Respondenten leggen uit dat er twintig jaar geleden nog veel controleposten waren met de mogelijkheid om 'de deuren open te houden en mensen mee te sluizen'. Dit nu bijna onmogelijk. Dat komt door biometrische verificatiecontroles op het overgrote deel van de toegangspoorten tussen land- en luchtzijde. Desalniettemin sluiten enkele respondenten niet uit dat Schipholpashouders betrokken zijn bij mensensmokkel. Simpelweg omdat niet alle deuren zijn voorzien van een biometrische controle, waardoor de mogelijkheid om de ouderwetse methode, het openhouden van deuren, toe te passen, nog wel bestaat.

6.7 Smokkel van liquide middelen en witwassen

Smokkel via Schiphol betreft na de verdovende middelen, voornamelijk liquide middelen, met name bij uitgaand verkeer. Respondenten wijzen op een verband: contant geld dat in Nederland is verdiend met drugscriminaliteit wordt onder andere via Schiphol naar het buitenland gesmokkeld. Smokkel van liquide middelen kan in elk geval worden gezien als indicatie voor witwassen. Bij smokkel van liquide middelen is het extra relevant of dit gebeurt via de passagiers- of de vrachtstroom. Er zijn goede legale mogelijkheden om grote sommen geld via de vrachtstroom te transporteren, mits wordt voldaan aan de formaliteiten. Dit betekent uiteraard niet dat er via vrachtzendingen geen liquide middelen worden gesmokkeld. Binnenkort worden de juridische bepalingen voor het vervoer van liquide middelen aangepast waardoor er meer barrières ontstaan voor het vervoer.

Passagiersstroom

Reizigers mogen contant geld meenemen op hun reis tot een maximum van 10.000 euro. Er geldt een aangifteverplichting voor liquide middelen met een waarde boven het maximum indien de reiziger de Europese Unie binnenkomt of verlaat. Dat betekent dat er gesproken kan worden van een overtreding als er geen aangifte bij de Douane is gedaan. Voor de passagier geldt een omgekeerde bewijslast: wanneer een passagier wordt onderzocht – ongeacht de aangifteplicht

en de grootte van het bedrag[53] – moet hij of zij een verklaring kunnen geven over de herkomst of bestemming van de gelden. Zonder (aannemelijke) verklaring, kan dit worden aangemerkt als een indicatie voor witwassen. Wanneer een grote hoeveelheid contact geld ontdekt wordt en er voldoende indicaties voor strafbare feiten (met name witwassen) zijn, gaat de zaak naar het Samenwerkingsverband Liquide Middelen (SVLM). Dit team kan overgaan tot een opsporingsonderzoek.

Uit interviews en uit nieuwberichten[54] komt naar voren dat diverse smokkelmethoden worden toegepast om het geld te verstoppen. Smokkelmethoden zijn bijvoorbeeld het verwerken van geld in schoenzolen of in de koffer, innaaien van geld in kleding, inslikken van bolletjes geld en inbrengen van bolletjes geld in het lichaam. Illustratief hiervoor is een zaak uit 2016 waarin op Schiphol een moeder en zoon werden aangehouden vanwege verstopt geld in hun kleding.[55] Later bleken er nog 53 geldbolletjes in hun lichamen verstopt. Het smokkelproces van drugs- en geldkoeriers lijkt op elkaar. Geldkoeriers krijgen te maken met dezelfde controleposten op de luchthaven en ondervinden daarbij dezelfde bottlenecks als drugskoeriers (zie in paragraaf 6.2 de uitleg onder fase 2).

Uit interviews blijkt dat de bedragen bij smokkel van liquide middelen uiteenlopen, van 15.000 tot 750.000 euro. Daarbij geldt dat grote bedragen zeldzaam zijn. De verdachten bij onderzoeken van het SVLM zijn divers: zowel geslacht en afkomst als sociale status lopen uiteen. Zo noemt het SVLM twee casussen. Een Chinese vrouw had 300.000 euro aan contanten bij zich en reisde vanuit Nederland via Italië naar China. De tweede casus betrof een Roemeen met 45.000 euro op zak plus meerdere pinpassen. Over het algemeen zijn geldkoeriers beïnvloedbaar vanwege een slechte financiële positie. Vaak doen de criminele samenwerkingsverbanden aan risicospreiding door verschillende koeriers met gedoseerde hoeveelheden contant geld op pad te sturen.

Vrachtstroom

In tegenstelling tot de passagiersstroom geldt voor de vrachtstroom geen aangiftegrens voor liquide middelen. Dit betekent dat onbeperkte hoeveelheden liquide middelen per luchtvracht kunnen worden verstuurd. Een respondent van een waarde-transportbedrijf legt uit dat de mogelijke illegaliteit van een liquide luchtvrachtzending in de(ze) private sector wordt bepaald op basis van een 'fingerspitzengefühl'.

De modus operandi van de vrachtstroom verschilt van die van de passagiersstroom: liquide middelen vervoeren via de vrachtstroom is aan minder voorwaarden verbonden en kent om die reden geen verborgen karakter. Liquide middelen kunnen als normale vrachtzending mee en volgen dat proces, met uitzondering

van enkele extra schakels. De liquide middelen worden namelijk door waarde-transportbedrijven in een kluis opgeslagen (niet bij de reguliere vracht) en de gezagvoerder van het vliegtuig wordt op de hoogte gesteld wanneer er een vracht met liquide middelen aan boord is. De liquide middelen gaan als laatste naar het vliegtuig, onder begeleiding van de beveiliging van een waarde-transportbedrijf. In het volgende hoofdstuk, dat gaat over criminele kansen, wordt hierop dieper ingegaan. Wanneer liquide middelen wel gesmokkeld worden via de luchtvracht moeten zij door het reguliere controleproces heen. Hierbij plaatsten respondenten de kanttekening dat het maar de vraag is of briefgeld zichtbaar is op een x-ray-securityscan.

6.8 Overige smokkelvormen

Naast drugs en liquide middelen worden andere goederen gesmokkeld via Schiphol. In deze paragraaf wordt de smokkel van geneesmiddelen, namaakgoederen, anabolen en *wildlife* belicht.

6.8.1 Geneesmiddelen

Uit de interviews blijkt dat de verboden handel in geneesmiddelen een probleem is dat gemakkelijk wordt onderschat. Er wordt gesproken van een 'gigantisch' verdienmodel met hoge winstmarges die vergelijkbaar zijn met het verdienmodel van cocaïne. Daarbij is de handel in illegale geneesmiddelen geen prioriteit voor de politie en zijn de sancties relatief laag. Dit maakt de handel in geneesmiddelen lucratief. De controletaak op in- en uitvoer van (illegale) geneesmiddelen ligt bij de Douane. Het is de taak van de Douane om te controleren of de vereiste en juiste ontheffingen aanwezig zijn bij de invoer van de middelen, alsmede de benodigde vergunningen.

Tussen 2016 en 2019 registreerde de Douane 10.893 bevindingen op geneesmiddelen in de luchtvracht en 4.750 bevindingen bij de passagiersstroom.[56] Zoals in hoofdstuk 5 is uitgelegd, hebben deze bevindingen niet per definitie betrekking op handel door georganiseerde criminelen, maar uitgesloten is dat bepaald niet. Voor de bevindingen in de luchtvracht geldt dat 41% is onderschept op vluchten vanuit India. Andere belangrijke herkomstlanden in dit verband zijn Singapore (962 bevindingen) en China (867 bevindingen). 99% van de registreerde bevindingen in de luchtvracht heeft Nederland als land van bestemming. Bij de bevindingen in de passagiersstroom is 31% onderschept op een vlucht uit Turkije, 16% op

een vlucht uit Ghana en 16% op een vlucht uit China. Daarnaast zijn er, zij het in mindere mate, bevindingen gedaan op vluchten uit India, Nigeria en Hongkong.

Het is bekend dat de productie van geneesmiddelen lijkt op de productie van synthetische drugs, zoals XTC. Bepaalde middelen en grondstoffen die nodig zijn voor het produceren van drugs kunnen bovendien gebruikt worden voor het produceren van medicijnen.[57] De grondstoffen zijn doorgaans in poedervorm en kunnen bijvoorbeeld gemakkelijk in verpakkingen van etenswaren gesmokkeld worden.

6.8.2 Tabak

Het Dedicated Cluster Schiphol (DCS) is het onderzoeksteam van de FIOD, bestaande uit tien rechercheurs, dat zich bezighoudt met zaken, zoals sigarettensmokkel en fraude met accijnzen. Een respondent van het DCS gaat desgevraagd in op de organisatiestructuren en modus operandi achter de sigarettensmokkel. Voor wat betreft de organisatiestructuren wijst onderzoek van het DCS uit dat smokkelroutes veelal worden gecoördineerd vanuit Centraal- of Oost-Europese landen. Tevens bestaat de mogelijkheid dat Centraal- of Oost-Europese criminele groepen in Nederland gevestigd zijn en de routes vanuit hier organiseren. Een zaak van het DCS illustreert hoe smokkelaars te werk gaan. In deze zaak reisden koeriers met koffers, gevuld met sigaretten, vanuit Oost- en Centraal-Europa naar Schiphol. Deze koffers werden in Nederland afgegeven in een hotel, niet ver bij de luchthaven vandaan. Daarna kregen de koeriers betaald voor hun diensten en vlogen zij vanaf Schiphol terug naar het land van herkomst om een nieuwe lading sigaretten op te halen. Het hotel fungeerde als logistiek centrum voor opslag en voorraadbeheer. Het hotel was tevens handelslocatie. De sigaretten werden direct vanuit het hotel verkocht aan binnen- en buitenlandse kopers.

Douaneregistraties brengen in mindere mate smokkelroutes aan het licht vanuit Oost- of Centraal-Europa. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het vrije verkeer van goederen vanuit deze landen. Vervoer over de weg is veel veiliger voor criminelen dan door de lucht.

In de luchtvracht zijn 1.186 bevindingen van tabak[58] geregistreerd, waarvan 785 specifiek op sigaretten. Hoewel Moldavië met 113 bevindingen een belangrijk herkomstland is van tabak zijn de meeste bevindingen op tabak gedaan op vluchten vanuit de Verenigde Arabische Emiraten (zie tabel 6.10). Overige bevindingen betreffen vluchten vanuit de Verenigde Staten, Thailand en China. Het overgrote deel van de bevindingen op tabak zijn gedaan bij de passagiersstroom, namelijk 21.040 tussen 2016 en 2019. Het betreft 18.340 bevindingen op sigaretten. In deze registraties spelen Oost- en Centraal-Europese landen een marginale rol.[59]

In reizigersbagage wordt de meeste tabak aangetroffen op vluchten vanuit Turkije, de Verenigde Arabische Emiraten, Egypte en China (zie tabel 6.11).

Tabel 6.10: Meest voorkomende landen van herkomst tabak via de luchtvracht (N=1.186)

	N	%
Verenigde Arabische Emiraten	133	11%
Moldavië	113	10%
Verenigde Staten	113	10%
Thailand	103	9%
China	101	9%

Bron: Douane (2016-2018).

Tabel 6.11: Meest voorkomende landen van herkomst tabak via de reizigersbagage (N=21.040)

	N	%
Turkije	7.562	36%
Verenigde Arabische Emiraten	1.989	9%
Egypte	1.192	6%
China	1.077	5%
Marokko	497	2%
Curaçao	455	2%
Rusland	418	2%
Verenigde Staten	354	2%
Spanje	330	2%
Oekraïne	322	2%

Bron: Douane (2016-2019).

6.8.3 Namaakgoederen

Namaakproducten die Nederland binnenkomen, met name kleding, lijken bestemd voor de Nederlandse markt. Vraag en aanbod spelen een belangrijke rol. De daders bij criminele organisaties achter de handel in namaakgoederen voor de consumentenmarkt, zoals kleding, parfum, schoenen en make-up, heb-

ben vaak een Egyptische, Turkse of Marokkaanse etniciteit. Hoewel met name elektronische namaakproducten voornamelijk afkomstig zijn uit China, zijn er weinig personen met een Chinese afkomst betrokken bij zaken van het DCS. Zie tabel 6.12 en 6.13 voor een overzicht van de bevindingen van de Douane over namaakgoederen, uitgesplitst naar land van oorsprong.

De Douane heeft personeel opgeleid om nagemaakte goederen te detecteren. De namaakgoederen worden echter steeds professioneler en zijn vaak nagenoeg niet van echt te onderscheiden. Een zaak kan onder meer op twee manieren starten: naar aanleiding van een bevinding van de Douane of naar aanleiding van Marktplaatsadvertenties. Voor een zaak is de handelscomponent essentieel: wanneer van illegale handel kan worden gesproken (vanwege de hoeveelheid namaakgoederen), wordt een zaak gestart. Is er geen handelscomponent aanwezig, maar is het product wel (zeer) bijzonder of waardevol, dan wordt er ook een zaak van gemaakt.[60]

Van criminele samenwerkingsverbanden achter de smokkel van namaakgoederen, die niet zijn bestemd voor de consumentenmarkt, valt geen beeld te geven. Het namaken van bepaalde goederen – vliegtuigonderdelen, auto-onderdelen en operatieapparatuur – levert volgens respondenten een serieus publiek veiligheidsrisico's op, omdat het kan leiden tot (ernstige) ongelukken.

Tabel 6.12: Land van herkomst namaakgoederen naar soort via de reizigersbagage

Herkomstland	**Kleding**		**Sieraden**		**Tassen en portemonnees**	
	N	*%*	*N*	*%*	*N*	*%*
Turkije	201	53%	0	0%	15	65%
Thailand	27	7%	3	12%	1	4%
China	17	5%	7	28%	2	9%
Suriname	24	6%	1	4%	0	0%
Marokko	24	6%	1	4%	0	0%
Indonesië	13	3%	1	4%	1	4%

Bron: Douane (2016)

Tabel 6.13: Land van herkomst namaakgoederen naar soort via luchtvracht

Herkomstland	Kleding		Elektronische apparatuur		Sieraden		Speelgoed	
	N	*%*	*N*	*%*	*N*	*%*	*N*	*%*
China	44	28%	25	37%	12	19%	24	49%
Hongkong	42	27%	29	43%	11	17%	3	6%
Turkije	35	22%	0	0%	1	2%	0	0%
Onbekend	3	2%	5	7%	1	2%	13	27%
Ghana	0	0%	0	0%	18	29%	0	0%

Bron: Douane (2016-2017)

6.8.4 Anabolen

Het DCS draait veel onderzoeken naar anabole steroïden. Waar de anabolenhandel voorheen een schimmig en verborgen karakter had, vindt deze handel tegenwoordig ook in openbare aangelegenheden plaats, zoals sportscholen en horeca.

Uit onderzoek van het DCS blijken criminele samenwerkingsverbanden veelal het gehele proces van de productie tot verkoop van anabolen in handen te hebben. Primair verloopt de verkoop via directe lijnen naar de afzetmarkt (waaronder klanten in de sportschool) of via het internet. Niet zelden kan de anabolenhandel gekoppeld worden aan bedrijven die zijn opgezet voor de verkoop van voedingssupplementen en voedingsmiddelen. Op deze manier kunnen de verdiensten uit de anabolenhandel worden witgewassen. Het verdienmodel achter de illegale medicijnenhandel, waaronder de anabolenhandel, is riant: vergelijkbaar met cocaïne. Uit de interviews blijkt dat de verdachten vaak autochtone Nederlanders zijn.

Handel in anabolen gaat vaak hand in hand met de handel in geneesmiddelen of drugs.[61] Uit interviews komt een casus naar voren, waarbij een gehele 'apotheek' werd gevonden bij een verdachte. Er werd zo'n acht á negen ton aan middelen gevonden, variërend van anabolen tot lustopwekkende middelen en opiaten. De verdachte verkocht direct aan gebruikers en aan sportschoolmedewerkers of beveiligers die de middelen doorverkochten. De zaak kwam aan het licht bij de postafhandeling, omdat één doos met anabolen werd aangetroffen. Vervolgens zijn soortgelijke dozen met dezelfde ontvanger onderzocht. Alle onderzochte pakketten bleken anabolen te bevatten. Er is een huiszoeking gehouden op het adres van de ontvanger, waar de 'apotheek' is ontdekt. Smokkelen van ana-

bolen verloopt hoofdzakelijk via twee stromen, namelijk de post- en vrachtstroom. Respondenten leggen uit dat smokkelmethoden sterk lijken op die bij drugssmokkel.[62]

6.8.5 Wildlife

Een laatste vorm van smokkel in de categorie 'overige goederen' is de illegale handel in (producten van) beschermde dieren, ook wel *wildlife crime* genoemd. Net als bij andere vormen van smokkel, staat in deze handel het winstoogmerk centraal. Er kan veel geld worden verdiend. Er is weinig informatie bekend over de handel in beschermde dieren. Uit interviews blijkt wel dat – hoewel het een andere markt betreft – criminelen vaak gebruik maken van dezelfde logistieke stromen als bij andere vormen van illegale handel.

Strijd tegen de handel in wilde dieren

Schiphol Airport is een van de deelnemende partijen in de strijd tegen *wildlife-crime*. Als een van de meer dan honderd bedrijven in de transportsector tekende Schiphol een overeenkomst waarin de verplichting tot een aanpak is afgesproken. Deelnemende partijen moeten stappen zetten om routes, die geëxploiteerd worden door handelaren, te sluiten en om kwetsbare plekken bij het transport weg te nemen. De criminelen die gebruikmaken van deze routes en kwetsbare plekken moeten op deze manier aangepakt worden. De illegale handel in beschermde dieren vormt een bedreiging voor het voortbestaan van deze soorten. De handel in onder andere horens, huiden, schubben en tanden wordt gezien als een van de vijf meest winstgevende misdaden wereldwijd: de waarde wordt geschat tussen 50 en 150 miljard dollar.[63]

6.9 Diefstal

In hoofdstuk 5 zijn vier vormen van diefstal beschreven, namelijk ladingsdiefstal, mobiel banditisme, diefstal bij onderhoudsbedrijven en bagagediefstal. Het (mogelijke) ondermijnende aspect houdt verband met criminele betrokkenheid van Schipholpashouders en/of met het georganiseerde en systematische karakter. In deze paragraaf wordt de aard van deze vormen van diefstal besproken.

6.9.1 Lading- of vrachtdiefstal

Voordat luchtvracht per luchttransport wordt vervoerd, wordt de vracht – in deze volgorde – naar een tweede en eerste linie loods gebracht. De tweede linie

loodsen of *'warehouses'* worden beheerd door expediteurs. In deze loodsen wordt de luchtvracht voor bepaalde tijd opgeslagen, voordat deze naar een eerste linie loods vertrekt. Dat zijn loodsen van luchtvracht-afhandelaren. Hier wordt de luchtvracht klaargemaakt voor het transport, dat wordt opbouwen genoemd. Ook wanneer luchtvracht uit het vliegtuig komt, vindt de doorvoer op de grond plaats via de eerste en tweede linie loodsen. Uit verschillende interviews komt naar voren dat de bedrijven in de eerste en tweede linie een aantrekkelijk doelwit zijn voor (georganiseerde) vormen van ladingdiefstal. Dat komt doordat er vaak kostbare vracht op de bedrijfsterreinen wordt opgeslagen.[64] Uit interviews komen enkele voorbeelden naar voren waaruit blijkt dat kostbare vracht wordt gestolen *op* het bedrijfsterrein, alsmede *tijdens* het wegtransport *vanaf* het bedrijfsterrein.

Respondenten van het Team Vervolg Onderzoeken van de KMar onderschrijven dat ladingdiefstal van kostbare goederen *op* het bedrijfsterrein zelden of nooit een '*lucky shot*' is. De respondenten achten het nagenoeg onmogelijk dat ladingdiefstal op een bedrijfslocatie wordt gerealiseerd zonder betrokkenheid en hulp van binnenuit. Respondenten van het Team Vervolg Onderzoeken (TVO, KMar) merken hierbij op dat in de afgelopen jaren in (grote) onderzoeken naar ladingdiefstal, verricht door opsporingsteams van de Koninklijke Marechaussee[65], verdachten zijn aangehouden, maar dat geen enkele aanhouding heeft geleid tot strafrechtelijke vervolging door het Openbaar Ministerie.[66] Desalniettemin illustreren die zaken wel hoe Schipholpashouders ladingdiefstal kunnen faciliteren.

Een voorbeeld is een zaak waarin 46 pallets met *Apple-tablets* met een totale waarde van 7 miljoen euro zijn gestolen van een bedrijventerrein op Schiphol-Oost. Deze zaak is onderzocht door het TVO. Met oog op de professionele wijze waarop deze diefstal is gepleegd, benadrukken respondenten dat het 'niet mogelijk' is dat deze diefstal zonder hulp van binnenuit is gepleegd. Criminelen moeten kennis hebben gehad over de aankomsttijd en over de aard en locatie van de lading. Respondenten vermoeden een informatiebron die goed op de hoogte was van de processen op Schiphol. Vanwege gebrek aan aanknopingspunten is het opsporingsonderzoek naar deze bron op niets uitgelopen. Er zijn wel drie mannen opgepakt, die met de vrachtwagen het bedrijventerrein op zijn gereden en de pallets hebben meegenomen.[67]

In een interview met een medewerker van een expeditiebedrijf wordt opgemerkt dat het huidige aantal zaken van ladingdiefstal *op* een bedrijfsterrein in schril contrast staat met de situatie van jaren terug. De respondent beschrijft de situatie op Schiphol-Oost en -Rijk in de jaren negentig als 'het wilde westen', omdat ladingdiefstal wekelijks plaatsvond. De afname van het aantal ladingdiefstallen wijdt de respondent aan de aanscherping van beveiligingsmaatrege-

len sinds 2001 in het kader van de burgerluchtvaartbeveiliging. Bedrijven in de eerste en tweede linie zijn verplicht om maatregelen te treffen om te voorkomen dat explosieven het vliegtuig worden ingebracht (zie paragraaf 3.4 over de veilige luchtvrachtketen). Intensivering van camerabewaking, aangescherpte toegangscontroles en plaatsen van hekken hebben – hoewel ze zijn gericht op de veiligheid van de burgerluchtvaart – de gelegenheden voor ladingdiefstal ingeperkt. Echter, in diverse interviews benadrukken respondenten dat er altijd 'zwakke schakels' bestaan in de bedrijfsbeveiliging, waardoor er (ruime) mogelijkheden voor georganiseerde ladingdiefstal blijven bestaan.

Uit de jaarrapportage transportcriminaliteit wordt een nationaal beeld gegeven van het aantal geregistreerde ladingdiefstallen, te weten 271 in 2017.[68] Het overgrote deel vond plaats tijdens het wegtransport, met name op onbeveiligde parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet. Hoewel deze cijfers niet inzichtelijk maken hoe vaak luchtvracht tijdens het wegtransport gestolen wordt, geven de cijfers wel aan dat het aantal diefstallen van vracht tijdens het wegtransport veel hoger ligt dan het aantal ladingdiefstallen *op* een bedrijventerrein. Vanwege de scope van het onderhavige onderzoek wordt een verdere bespreking van diefstal tijdens wegtransport achterwege gelaten.

6.9.2 Mobiel banditisme

In interviews wordt een beeld geschetst van de gelegenheidsstructuur voor (systematische) winkeldiefstal in het winkelgebied op Schiphol luchtzijde. Respondenten legden onder meer uit dat de winkels op luchtzijde een open structuur kennen. Rondtrekkende en georganiseerde dadergroepen maken systematisch misbruik van deze gelegenheden. Sigaretten, cosmetica, merkkleding en merkaccessoires zijn een geliefde buit.

In interviews met de politiedienst en met het Team Vervolg Onderzoeken worden enkele methoden besproken van criminele bendes op Schiphol. Hieruit blijkt dat bendes veelal werken in groepen van drie of vier personen, waar doorgaans een of twee personen het winkelpersoneel afleiden, één persoon pleegt de diefstal en één persoon staat op de uitkijk. Daders gebruiken verschillende afleidingstechnieken, waaronder het voeren van luide telefoongesprekken of direct aanspreken van personeel. Parallel aan deze afleiding, stelt een tweede of derde betrokkene zich op achter een stelling of ophoging, zodat hij buiten het zichtveld staat van personeel en/of camera en goederen kan stelen. Respondenten leggen uit dat de goederen veelal worden meegenomen in een meegebrachte koffer of onder een jas.

Mobiele bandieten blijken hoofdzakelijk afkomstig uit Centraal- en Oost-Europa. Op basis van casussen merken respondenten op dat plegers vaak gekleed gaan als zakenman of -vrouw. Tevens merken respondenten dat criminelen een specifiek product een bepaalde periode stelselmatige stelen. Dit veronderstelt dat dadergroepen werken op basis van bestelling. Enkele maanden terug bestond de buit uit een duur parfum: 'Tom Ford'. Enkele weken achtereen verdwenen deze flesjes uit de winkel, waarna dit stopte. Volgens respondenten is het regelmatig mogelijk om uit de gestolen goederen min of meer af te leiden wat voor soort bestelling is geplaatst en vanuit welk land. Ter illustratie leggen respondenten uit dat wanneer Barclays sigaretten voor een bepaalde periode uit de schappen verdwijnen, het aannemelijk is dat een bestelling is gedaan vanuit Engeland. In Engeland worden namelijk veel Barclays-sigaretten geconsumeerd. In welk land de Tom Ford-parfum is besteld, is niet duidelijk.

Respondenten wijzen op twee modus operandi. Voor de eerste geldt dat dadergroepen niet deelnemen aan het vliegverkeer. Deze route start op Schiphol landzijde, vanwaar dadergroepen met een lege koffer Schiphol luchtzijde betreden. Na de diefstal, keert de groep terug naar landzijde en verlaat de luchthaven. Daders kunnen een (goedkope) ticket kopen en daarmee op een legale manier de luchtzijde betreden. Voor de andere modus operandi geldt dat dadergroepen gebruikmaken van het vliegverkeer, waarbij het kenmerkend is dat zij bij aankomst op Schiphol de luchtzijde niet verlaten. Dat wil zeggen dat na de diefstal op luchtzijde – waarbij de gestolen goederen in de handbagage worden gestopt – daders direct een vlucht nemen terug naar het land van herkomst. Respondenten wijzen op een voortdurende herhaling van deze route. Bij aankomst in het land van herkomst geven daders de gestolen goederen af om vervolgens weer af te reizen naar Schiphol of naar een andere (Europese) luchthaven en nogmaals toe te slaan. Respondenten benadrukken dat dit een continu crimineel proces is, waarbij dadergroepen (bijna) dagelijks goederen stelen op Schiphol en op andere (Europese) luchthavens.

KMar-respondenten vermoeden dat het aantal diefstallen op luchtzijde (o.a. gepleegd door georganiseerde dadergroepen) vele malen hoger ligt dan bekend raakt bij opsporingsdiensten. Respondenten leggen uit dat winkels op de luchthaven diefstal mogelijk incalculeren als bedrijfsrisico en dat slachtoffers daarom (lang) niet altijd aangifte doen.

6.9.3 Diefstal uit de onderhoudshangars

Periodiek wordt onderhoud gepleegd aan een vliegtuig. Dit onderhoud geschiedt hoofdzakelijk in de hangars van onderhoudsbedrijven op Schiphol-Oost. Deze

bedrijven bevinden zich op bedrijfsbeveiligd gebied. Alle personen die dit gebied willen betreden, worden aan een ingangscontrole onderworpen.

Uit hoofdstuk 5 blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de frequentie van diefstal uit onderhoudshangars. Evenmin staat vast of deze vorm van diefstal kan worden aangemerkt als ondermijnend vanwege het mogelijk ontbrekende georganiseerde karakter. Onderzoeksmateriaal (interviews, documenten) laat zien dat diefstal uit de onderhoudshangars hoofdzakelijk een integriteitskwestie is. KLM-respondenten wijzen daarbij op de eenvoud om gereedschappen, andere materialen of elektronica uit de onderhoudshangars te stelen. Het gemak waarmee KLM-medewerkers goederen kunnen stelen, heeft volgens respondenten onder meer te maken met het niet-dekkende cameratoezicht in de loodsen en met de afwezigheid van permanent fysiek toezicht door beveiligers. Tot twee jaar terug deden beveiligers iedere morgen een surveillance-ronde door de loodsen van de KLM, waarbij werd gelet op het aanwezige personeel, onregelmatigheden en onveilige situaties (bv. een geparkeerde auto voor de brandweeruitgang). Tevens werd tijdens deze rondes gesproken met monteurs en de leidinggevende, hetgeen de mogelijkheid bood om diefstal of verlies van gereedschap of andere goederen te melden. Strategische overwegingen en reorganisaties bij de KLM hebben ertoe geleid dat deze rondes sinds april 2018 niet meer worden uitgevoerd. Een beveiligingsbedrijf houdt weliswaar nog steeds toezicht op het bedrijfsbeveiligde terrein op Schiphol-Oost, maar respondenten merken op dat dit toezicht minder specifiek wordt op het diefstalrisico dan voor april 2018.

Daarnaast wijzen verschillende respondenten van de KMar en van de KLM op criminele kansen die schuilen in parkeergelegenheden voor onderhoudsmedewerkers. Parkeerterreinen zijn veelal gelegen naast de onderhoudshangars, waardoor medewerkers gestolen goederen eenvoudig kunnen 'wegleggen' in hun auto. Bovendien bestaan er geen structurele uitgangscontroles als medewerkers het bedrijfsbeveiligde gebied op Schiphol-Oost verlaten (zie hoofdstuk 7).

6.9.4 Diefstal van ingecheckte bagage

Het aantal geregistreerde diefstallen van ingecheckte bagage is bepaald niet in overeenstemming met de schattingen van respondenten over de daadwerkelijke omvang van deze diefstal. KMar-registraties indiceren dat diefstal van ingecheckte bagage slechts enkele tientallen keren per jaar voorkomt (zie hoofdstuk 5). Respondenten denken dat deze diefstal, gepleegd door medewerkers, structureel is en daarmee een veelvoorkomende criminaliteitsvorm. In een opsporingsonderzoek zijn twintig Schipholmedewerkers aangehouden. Een complete dienstgroep van een bagage-afhandelaar is ontslagen. Het onderzoek wijst uit dat

medewerkers van een afhandelaar bagage doorzochten op waardevolle spullen.[69] Als waardevolle goederen werden aangetroffen, stopten zij deze in een rugtas. Respondenten van het Team Vervolg Onderzoeken leggen uit dat deze praktijken de hele dag doorgang vonden en onder de daders zelfs reguliere werkzaamheden naar de achtergrond verschoven. Als gestolen goederen niet meer in de meegebrachte rugtassen pasten, werden goederen tijdelijk *gestald* onder de bagageband, om deze op een later en geschikt moment op te halen. Camerabeelden wijzen uit dat schoonmaakpersoneel op haar beurt diefstallen pleegde door de verstopte goederen vanonder de bagageband mee te nemen. Het onderstreept dat verschillende pashouders op de hoogte waren van de diefstal.

Respondenten stellen dat medewerkers hoofdzakelijk koffers onderzoeken en openen die uit specifieke landen afkomstig zijn, namelijk landen waarvan bekend is dat passagiers daar waardevolle spullen kopen.[70] Andere respondenten hebben de ervaring dat de daders minder gericht opereren en eerder gelegenheidsdieven zijn. Ze stelen wat zij al doende aantreffen, waaronder losse pakjes sigaretten of kleine geldbedragen. Volgens respondenten worden waardevolle gestolen goederen ook wel opgeslagen en vervoerd naar het buitenland. KMar-informatie wijst uit dat dergelijk transport van gestolen goederen hoofdzakelijk naar Turkije en Marokko verloopt, mogelijk naar familieleden van de stelende medewerkers. Gestolen goederen worden ook als ruilmiddel voor drugs gebruikt.

Respondenten constateren dat de meldingsbereidheid van diefstal onder Schipholmedewerkers laag is vanwege onderlinge dreigementen. Als een medewerker via Meld Misdaad Anoniem een melding doet, ontbreekt het vaak aan aanknopingspunten, wat er mogelijk toe leidt dat een zaak blijft liggen. Deze patronen verklaren waarom de registraties ver achter (kunnen) blijven op de realiteit. Er is nog een andere verklaring te geven voor het verschil tussen registraties en werkelijkheid bij diefstal van ingecheckte bagage. Respondenten leggen uit dat passagiers zich in eerste instantie keren tot een vliegmaatschappij bij kapotte bagage of vermiste goederen. Met andere woorden, de vliegmaatschappij wordt aansprakelijk gesteld en handelt dit mogelijk naar tevredenheid van de klant (tevens slachtoffer) af. Hierdoor blijven misdrijven en daders buiten beeld.

Diefstal uit postzakken

De Koninklijke Marechaussee ontving een signaal van de Douane over opengesneden postzakken. Uit onderzoek is gebleken dat Schipholpashouders de AKE's, waarin postzakken werden vervoerd, verplaatsten naar een plek waar het cameratoezicht niet dekkend is. Hier werden de postzakken uit de AKE's gehaald en opengesneden, waarna de postpakketten werden uitgenomen. Vervolgens werden de postzakken terug in de AKE gestopt. De gestolen postpakketten werden doorgaans tijdelijk 'koud gelegd' en later door een medewerker opgehaald. Op deze manier werden op grote schaal postpakketten gestolen. Ontvangers van postzendingen maken zelden melding van een vermist postpakket.

6.10 Fraude

Onder noemer 'fraude' vallen verschillende vormen van criminaliteit die in de interviews aan de orde zijn gekomen en die achtereenvolgens kort worden behandeld. In het algemeen kan worden gesteld dat de informatie over fraude- en witwaszaken tamelijk summier is.

6.10.1 Creditcardfraude

Een vorm van georganiseerde fraude die verweven kan zijn met mobiel banditisme waar vooral Britten zich mee bezighielden, is creditcardfraude. Met geskimde creditcards werden aankopen gedaan, onder andere op Schiphol. De bende was door heel Europa actief, bleek uit opsporingsonderzoek. Aanvankelijk werden vooral sigaretten gekocht, later gingen criminelen over op elektronica. De modus operandi is aan het licht gekomen op het moment dat een telefoon van een verdachte, de leider van de groep, werd onderzocht. Een crimineel *hackt* een bank en skimt van alle klanten hun creditcardgegevens. Deze verkoopt hij door aan een criminele organisatie en zij laden de gegevens in op blanco creditcards. In fysieke winkels, zoals een boekenwinkel, wordt gekeken of de kaarten het doen bij aankoop van een tijdschrift. Winkelmedewerkers faciliteren en laten meerdere kaarten proberen. Als de kaarten werken, worden ze op Schiphol en in Amsterdam gebruikt voor dure aankopen in elektronicawinkels. Bestellingen om in opdracht te stelen, komen binnen via de telefoon. Hiervoor wordt de app Telegram gebruikt en in de 'handelsgroepen' zitten wel duizend personen. Vervolgens vliegen de criminelen terug naar Engeland. De laatste jaren krijgt de KMar geen meldingen van creditcardfraude meer binnen, mogelijk vanwege betere beveiliging van de creditcards.

6.10.2 Interne KLM-fraude

In interviews met KMar- en KLM-respondenten zijn twee vormen van (interne) fraude besproken. Het is niet duidelijk of, en zo ja in welke mate, het ondermijning betreft. KLM-personeel kan sparen voor zogenoemde Blue Birds (een variant op airmiles). Het komt regelmatig voor dat personeel anderen op hun account laten vliegen, waardoor zij heel snel sparen. Het is volgens respondenten ook voorgekomen dat hele passagierslijsten op een account werden gezet. Hierop heeft de KLM maatregelen getroffen door gerichter toezicht te houden op accounts, in casu door een opmerkelijk snelle groei van spaarpunten te signaleren.

Een tweede vorm van (interne) fraude is dat medewerkers zelfstandig ticketprijzen aanpassen en voor een lage prijs kopen om zelf te gebruiken, voor familie of om tegen een scherpe prijs door te verkopen via Marktplaats. De toegang tot vlucht- en passagiersgegevens hebben er ook toe geleid dat medewerkers fictieve personen op de vluchtlijst zetten van vluchten die vertraging hadden opgelopen. De vertraagde passagiers hebben onder bepaalde voorwaarden recht op compensatie, die op deze manier (deels) ten goede kwam aan de fraudeur.

6.10.3 Ticketfraude

Door externen is er eveneens ticketfraude gepleegd. Uit een interview met de KMar blijkt dat het een grote zaak betrof. De fraudeur bestelde via de KLM-website tickets en betaalde met een zogenoemde SEPA machtiging.[71] Daarbij gaf de fraudeur een naam op van een willekeurig bedrijf, waar het geld voor het ticket werd geïncasseerd.[72] De fraudeur had een eigen reisbureautje. Hij regelde tickets voor mensen, betaalde via sepa-machtiging en kreeg dan geld van klanten.

6.10.4 Factuurfraude

In interviews is een geval genoemd van factuurfraude met Schiphol Group als slachtoffer, net als (buitenlandse) vliegtuigmaatschappijen. Bij Schiphol Group speelde het volgende: er werden tijdens de zomerperiode clowns ingehuurd voor een festiviteit. De factuur naar Schiphol Group is onderschept, het rekeningnummer veranderd en daarna opnieuw verstuurd. De aangepaste facturen zien er professioneel uit. Respondenten sluiten niet uit dat de organisatie die hierachter zit regelmatig succes heeft. De zaak bij Schiphol Group is ontdekt door een alerte medewerker. Opsporingsonderzoek wees uit dat het geld op rekening stond van een katvanger uit het Verenigd Koninkrijk.

6.10.5 Witwassen en andere criminaliteitsvormen

Over witwassen in relatie tot Schiphol is naast geldsmokkel nog een andere zaak ter sprake gekomen. Daarbij stond witwassen niet op zich, want het was een onderdeel van een breder pallet aan strafbare en dubieuze gedragingen, die overigens de grenzen van Schiphol overschreden. Deze zaak is onderverdeeld in allerlei kleinere deelonderzoeken en afgedaan met een 'korte klapactie'. De aanleiding was de constatering dat op Schiphol op grote schaal anabolen en steroïden via de poststroom van de luchthaven werden verstuurd. Uit het onderzoek bleek dat de hoofdverdachte in een leaseauto reed die hij níet zelf betaalde. De leaseauto stond op naam van een bv. In de leaseauto werd een professioneel ingebouwde verborgen ruimte ontdekt. Door deze bevinding heeft het DCS verschillende financiële constructies uitgelopen en daarbij ontdekt dat voor 1,4 miljoen euro contante stortingen aan de desbetreffende bv waren gedaan. Naast dit bedrijf had de hoofdverdachte nog een scala aan bedrijven op zijn naam staan. In het onderzoek stuitten de organisaties ook op spookbewoning, witwassen op grote schaal en faciliteren van gedetineerden door hen te betalen via geldstortingen op gevangenisrekeningen.

Eindnoten

1. Dit komt overeen met een onderzoek van de KMar naar ondermijnende drugssmokkel via Schiphol. Tevens benoemt dit onderzoek het misbruik van een zogenaamde vijfde 'stroom': de Schipholpashouders, ook wel de 'elite' genoemd (Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee, 2019).
2. Zie in dit verband ook het onderzoek van Staring et al. (2019).
3. Dit komt uit interviews met de Douane, de TCI, de ELDB en CargoHarc. Zie in dit verband ook het onderzoek van Staring et al. (2019).
4. Dit komt uit interviews met de Koninklijke Marechaussee en het CargoHarc-team.
5. In de volgende paragrafen wordt de passagiersstroom gespecificeerd en worden de smokkelmethoden door koeriers en via de passagiersbagage afzonderlijk besproken.
6. Waar wordt gesproken over Nederland als herkomstland, wordt gerefereerd aan vertrek vanaf de luchthaven Schiphol. Dit geldt voor alle tabellen in paragraaf 6.1.
7. Europol (2017). In de literatuur worden Ecuador, Brazilië en Venezuela eveneens benoemd als belangrijke herkomstlanden (Boerman et al., 2017).
8. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019 Europol (2017); Boerman et al. (2017).
9. De registraties van KLM (2016-2018) wijzen op directe smokkelroutes van cocaïne vanuit de landen Ecuador, Peru en Colombia. Daarbij blijken criminelen gebruik te hebben gemaakt van zowel de vracht- als passagiersstroom. De KLM-registraties zijn niet volledig en illustratief van aard.
10. Voor de registraties op de vrachtstroom geldt dat 1% afkomstig is uit Brazilië en minder dan 1% van de bevindingen is afkomstig uit Peru of Colombia.

11. Boerman et al. (2017).
12. Slechts een enkele keer is in 2018 cocaïne aangetroffen in de vrachtstroom op een vlucht vanuit Nigeria. In de passagiersstroom is geen enkele bevinding gedaan op cocaïne vanuit Nigeria of Ghana.
13. Boerman et al. (2017).
14. Zie in dit verband ook Europol (2017); Boerman et al. (2017).
15. Van 6% van de onderschepte cannabiszendingen is het bestemmingsland onbekend.
16. Zie in dit verband ook Van der Giessen, Moolenaar & Ooyen-Houben (2014) en Boerman et al. (2017).
17. Deze smokkelmethoden komen ook naar voren in onderzoek van de Koninklijke Marechaussee (Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee, 2019).
18. Waarbij de drugs door verschillende controle- en beveiligingsprocessen moet.
19. Wanneer verdovende middelen worden ingevoerd vanuit het buitenland, komt de rol van de luchthaven Schiphol met name tot uitdrukking in fase drie en vier: de vlucht en aankomst. Voor de overige fasen geldt dat marginaal wordt besproken welke handelingen koeriers ondernemen in het buitenland ter realisatie van de drugssmokkel. De rol van Schiphol tijdens de uitvoer van drugssmokkel via de passagiersstroom is slechts summier aan bod gekomen in de interviews en komt in zijn geheel niet terug in de aangeleverde documentatie. Indien relevant, wordt de rol van Schiphol tijdens de uitvoer daarom slechts kort besproken in een tekst-box.
20. Het onderzoeksmateriaal wijst niet uit hoe vaak.
21. Schiphol (z.d.). Inchecken op Schiphol.
22. Dit blijkt eveneens uit het onderzoek van de Koninklijke Marechaussee (Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee, 2019).
23. Dit geldt voor vluchten vanuit Aruba, Bonaire, Curaçao, Sint Maarten, Suriname en Venezuela.
24. Dit wordt bevestigd in interviews met de KMar, de KLM en het CargoHarc-team.
25. Aantal onbekend.
26. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
27. NOS Nieuws (2012, 13 juli).
28. Visser (2016, 22 maart).
29. Het Laatste Nieuws (2018, 22 maart).
30. In de interviews worden in dit kader onder meer luchthavens in Lissabon en Frankrijk benoemd.
31. Respondenten constateren ook dat koeriers naar een Europese luchthaven afreizen en vanaf daar hun weg vervolgen via het wegtransport naar Nederland.
32. Er wordt één stroom aangehouden in deze fasen, namelijk de inkomende stroom: de bagage vertrekt vanuit het buitenland en komt aan op Schiphol. Er is te weinig informatie bekend over de handelswijze van drugscriminelen tijdens de uitvoer van drugs via de bagagestroom (met Schiphol als vertrekpunt).
33. In het rapport van de Rotterdamse haven wordt in dit verband gesproken over het veiligstellen van de drugs (Staring et al., 2019).
34. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
35. Uit de resultaten van een Masterscriptie naar de aanpak van verdovende middelen smokkel blijkt dat de modus operandi van 'ongemanifesteerde vracht' het meest is voorgekomen in de periode 2009-2014 (Duin, 2016).
36. Duin (2016). De termen AKE en PMC worden gebruikt om het type luchtvrachtcontainer of luchtvrachtpallet te duiden.

37. In sommige gevallen wordt gebruik gemaakt van secundaire stromen; gebruiksgoederen die het vliegtuig worden ingebracht. Zo kunnen de zijkanten of holle ruimtes van catering- of schoonmaaktrolleys worden gevuld met smokkelwaar (Duin, 2016).
38. Luchtvrachtzendingen zijn voorzien van een luchtvrachtbrief, oftewel een Air Waybill (AWB). De luchtvrachtbrief geldt als bewijs van de gesloten overeenkomst tussen de verzender en de vervoerder van luchtvracht.
39. Onder andere de controle op het fiscale belang van de lading. Het is belangrijk dat er voldoende heffingen en accijnzen worden geïnd.
40. De tekst-box is gebaseerd op interviews met de Douane.
41. Zie hierover Staring et al. (2019).
42. Hoewel de inhoud van een luchtvrachtcontainer gemanifesteerd is, wordt een container zelf aangeduid als ongemanifesteerde vracht.
43. Een luchtvrachtpallet is ongemanifesteerd en wordt gebruikt om gemanifesteerde luchtvracht te vervoeren.
44. Uit het onderzoekmateriaal blijkt niet hoe vaak dit gebeurt.
45. Wat blijkt uit interviews met het CargoHarc-team, de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart, de Douane, TCI en private partners.
46. Over het algemeen kan worden gesteld dat wat in de literatuur wordt gezegd over herkomstlanden van cocaïne wordt bevestigd in de registraties van het CargoHarc-team, alsmede die van de Douane. Zie paragraaf 6.1.
47. Het CargoHarc-team Schiphol ziet met name op bevindingen van vluchten vanaf of naar Schiphol.
48. In Europa: Groot-Brittannië en buiten Europa: Brazilië, Costa Rica, Iran, Suriname, Zuid-Afrika en Canada.
49. Blijkens de registraties zijn overige landen van bestemming: Chili, Thailand, Pakistan, Suriname, Australië, India, Brazilië, Cambodja, Uruguay, Afghanistan, Iran, Maleisië, Curaçao, Peru, Zuid-Afrika, China, Sri-Lanka, Vietnam, canada, Filipijnen, Groot-Brittannië, Kenia, Oeganda, Bolivia, Letland, Mozambique, Aruba, Oekraïne, Oostenrijk, Panama, Spanje, Portugal, Burundi, Cuba, Dom. Republiek, Ecuador, Egypte, Hongkong, Italië en Kazachstan.
50. Zie ook Tops, van Valkenhoef, van der Torre, & van Spijk (2018).
51. Een mogelijke indicator is wanneer een ondervraagde niet kan aangeven wat hij of zij hier in Nederland komt doen gecombineerd met de uitleg of vaststelling dat de reis voor hem of haar is betaald.
52. Hierbij kan worden gedacht aan acties als het ondervragen van de chauffeur(s); nagaan of een mogelijk slachtoffer wordt aangeboden op een sekssite of een aanvullend verhoor van het slachtoffer.
53. In deze situatie geldt de aangiftegrens van 10.000 euro niet; ook voor bedragen daaronder moet de passagier een verklaring kunnen geven.
54. Het Parool (2019, 6 februari).
55. AT5 (2016, 7 juli 2016).
56. Douane (2016-2019).
57. Van Leiden, Lenders & Ferwerda, 2018, pp. 34-35.
58. Het gaat hier om sigaretten, waterpijptabak, sigaren en pijptabak.
59. In totaal zijn 322 bevindingen geregistreerd in de reizigersbagage op vluchten vanuit Oekraïne en 39 op vluchten vanuit Polen.
60. Als voorbeeld worden Canada Goose jassen genoemd tijdens de interviews. Deze jassen hebben

een hoge stuksprijs (om en nabij 800 euro) en zijn om deze reden interessant om na te maken.

61. Zie in dit verband ook Van Leiden et al. (2018).
62. In de registraties van de Douane zijn anabolen op diverse wijzen omschreven, waardoor de bevindingen zich niet leenden voor een eenduidige analyse.
63. Animals Today (2019, 11 april).
64. Bij kostbare vracht valt te denken aan elektronica, maar ook aan kunst, (merk)kleding, parfum of (edel)metalen.
65. Zie in dit verband: Het Parool (2019, 6 februari); NOS Nieuws (2017, 23 mei).
66. In de meeste gevallen zijn deze aanhoudingen op medewerkers van de planning of verlading van de vracht. Respondenten van het TVO geven aan dat zij nog niet hebben meegemaakt dat aanhoudingen zijn verricht op managementniveau.
67. NOS Nieuws (2017, 23 mei).
68. Het gaat hier om diefstal van een lading uit een vrachtwagen en diefstal van een voertuig mét lading. Zie: Dienst Landelijke Informatieorganisatie & Informatieknooppunt Infra (2018).
69. Op welke plek de betrokkenen in deze zaak de bagage onderzochten en goederen uithaalden, blijkt niet uit de interviews. Zeer waarschijnlijk vindt de diefstal plaats in of bij de belly van het vliegtuig (platform) of in de bagagekelder.
70. Respondenten benoemen in dit kader Azië, waarvandaan doorgaans veel elektronica wordt meegebracht.
71. SEPA staat voor Single Euro Payments Area.
72. Vaak viel dit pas na een of enkele weken op in dit bedrijf. De vlucht was dan al achter de rug.

7 Criminele kansen op Schiphol

Dit hoofdstuk behandelt de criminele kansen op luchthaven Schiphol en beantwoord onderzoeksvraag 5. Onder criminele kansen worden de mogelijkheden verstaan die criminelen benutten bij ondermijnende activiteiten, alsmede de mogelijkheden die criminelen daartoe beter in staat stellen. Die mogelijkheden doen zich onder meer voor op kwetsbare locaties (7.1) en bij kwetsbare goederen- en passagiersstromen (7.2). Daarnaast liggen criminele kansen vervat in structurele kwetsbaarheden die samenhangen met processen van toezicht, controle en opsporing (7.3) en het systeem van de Schipholpas (7.4). Tot slot worden integriteitskwesties besproken (7.5). Vrijwel alle in dit hoofdstuk gepresenteerde informatie is afkomstig uit de gehouden interviews en deels op de uitgevoerde werkbezoeken en observaties.

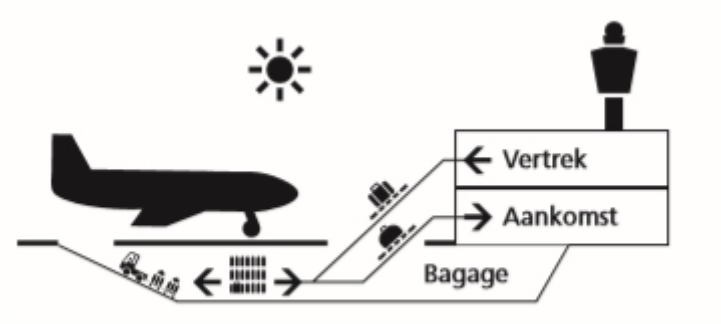
7.1 Kwetsbare locaties

Uit de voorgaande hoofstukken blijkt dat ondermijning op de luchthaven zich allereerst geografisch concentreert. Met name de bagagekelder(s), afhandelloodsen en enkele *blindspots* in het beveiligde gebied blijken een belangrijke rol te vervullen bij smokkel en diefstal. Daarnaast worden het (beveiligde) bedrijventerrein en het terrein van *general aviation* (waaronder privéjets) op Schiphol-Oost door bronnen veelvuldig aangewezen als kwetsbare locaties. Die kwetsbaarheden worden toegelicht, met aandacht voor blinde vlekken.

7.1.1 De bagagekelders

In vrijwel alle interviews en in diverse documenten komt de bagagekelder als een prominente kans voor criminelen naar voren.[1] Het zijn feitelijk vijf kelders van verschillende terminals, waar de ruimbagage wordt gesorteerd voor de juiste uitgaande of inkomende vlucht.

Figuur 7.1: Bagagestromen Schiphol-Centrum



Het betreft een zeer grote ruimte met tal van lopende banden en karretjes. Per dag worden ongeveer 120.000 stuks bagage verwerkt.[2] Criminele kansen ontstaan doordat personeelsleden bijna terloops goederen uit de bagage kunnen halen van inkomende vluchten en doordat spullen in koffers kunnen worden gedaan bij uitgaande vluchten. Bagagekelders komen voornamelijk ter sprake in relatie tot inkomende vluchten en tot smokkel van drugs, meestal cocaïne. Risico(transit)landen in dit verband zijn Suriname, de Nederlandse Antillen, Zuid-Amerikaanse en Afrikaanse landen. Er wordt ook uit koffers gestolen. Daarover is het beeld beperkt (zie hoofdstuk 5), maar het komt volgens respondenten vaak voor, met name op vluchten waarvan criminelen weten dat reizigers waardevolle spullen meenemen, zoals elektronica bij vluchten uit Azië.

De bagagekelders bieden criminele kansen vanwege een fors aantal factoren. In de interviews zijn er elf genoemd, namelijk: 1) beperkt toezicht; 2) dagelijkse werkzaamheden als dekmantel; 3) de geslotenheid van de werknemers in combinatie met groepsvorming; 4) zware of teleurstellende arbeidsomstandigheden; 5) het grote aantal uitzendkrachten; 6) de nauwgezette kennis van personeelsleden over de logistieke gang van zaken en criminele kansen; 8) flexibiliteit in werkroosters; 9) lacunes in uitgangscontroles; 10) kwetsbaarheden bij de toegangscontrole, want personeel kan ook buiten werktijden in het beveiligde gebied komen; 11.) nabijheid van criminelen in het sociale netwerk van een categorie personeelsleden.

De kelders zijn grote, onoverzichtelijke ruimten. Niet overal hangen camera's en lang niet overal is fysiek toezicht aanwezig. Het sorteren, dragen en verplaatsen van koffers behoort tot het normale werkproces. Het valt niet op als een koffer even apart wordt gezet en naar een plaats gebracht waar de drugs eruit gehaald kunnen worden om later mee te nemen. In jargon heet dit 'koud zetten', bijvoorbeeld in een *locker*. Een andere factor die criminele kansen biedt, is

de geslotenheid van de groepen werknemers in de bagagekelders. Respondenten wijzen op contraobservatie, onder meer door een waarschuwingssysteem als een persoon binnenkomt die onbekend is of toezicht houdt. Er wordt bijvoorbeeld gefloten, getoeterd of gedraaid aan de volumeknop van de radio om het vreemde of ongewenste bezoek aan te kondigen. Nieuwe medewerkers worden niet snel opgenomen in de tamelijk gesloten groepen. Een aantal respondenten vertelt dat medewerkers die zich niet conformeren aan de deviante groepscultuur, die dus niet meedoen of wegkijken, het zwaar te verduren krijgen. Het is voor hen een onveilige werkomgeving. Ze krijgen te maken met sociale uitsluiting, met vergaande pesterijen (letterlijk gericht op 'wegpesten') of met intimidatie en bedreiging. Omstandigheden worden, volgens respondenten, bijvoorbeeld soms aangegrepen om niet-conformerende medewerkers fysiek pijn te doen, namelijk door ze te betrekken bij een zogenaamd 'ongeluk'. Dit vergaande gedrag valt te begrijpen door de financiële belangen van faciliterende medewerkers en van het aansturende criminele netwerk.

Bagagemedewerkers zijn over het algemeen laag opgeleid, verrichten zwaar werk en verdienen een laag uurloon.[3] Sommigen zijn in dienst van bijvoorbeeld de KLM, anderen werken voor uitzendbureaus. Uitzendkrachten hebben minder binding met het bedrijf waar zij werken dan vaste medewerkers. De medewerkers hebben relatief vaak een niet-Westerse achtergrond. De gedeelde arbeidsomstandigheden en culturele achtergrond draagt bij aan de vorming van hechte groepen op de werkvloer. Respondenten spreken van een ondoordringbare cultuur of van 'koninkrijkjes' met soms een duidelijke leider.[4] Er wordt zelden melding gemaakt van onregelmatigheden of strafbare feiten. Er bestaan bovendien sociale relaties tussen medewerkers en criminelen die drugs smokkelen vanuit geijkte bronlanden. In hun woon- en leefomgeving staan personeelsleden, mede vanwege hun werkkleding, bekend als Schipholmedewerker, wat de kans vergroot dat ze worden benaderd door criminelen. Ook worden bekenden door Schipholpashouders geattendeerd op openstaande functies om zo de geslotenheid en homogeniteit te bewaren.

Medewerkers hebben inzage in vluchtgegevens. Criminele medewerkers krijgen van tevoren te horen welke koffer ze er namens het criminele netwerk uit moeten halen, zodat ze kunnen zorgen dat een of enkele corrupte medewerkers op dat moment dienst hebben. Er bestaat een grote mate van vrijheid om diensten met elkaar te ruilen, zodat het 'uithaalmoment' goed kan worden getimed. Medewerkers kunnen hun rugtas meenemen als ze de kelders betreden of verlaten. Er is bovendien geen structurele uitgaande controle op de inhoud van de tassen en andere opbergplekken, zoals lichaam of uniform. Een bijkomende cri-

minele kans is dat werkroosters niet zijn gekoppeld aan toegang tot beveiligde gebieden, waaronder de bagagekelders. Dit betekent dat medewerkers het gebied ook kunnen betreden als ze niet hoeven te werken (zie paragraaf 7.4).

7.1.2 De afhandelloods(en)

De criminele kansen in de bagagekelders lijken sterk op die in de afhandelloodsen. Ook hier gaat het letterlijk om een dunne scheidslijn tussen *air*- en *landside* en de dagelijkse werkzaamheden zijn een goede dekmantel voor criminele activiteiten. De goederen worden uit het vliegtuig geladen, opgeslagen in een afhandelloods en van daaruit met vrachtwagens vervoert naar de uiteindelijke bestemming. Het personeel dat het zware werk verricht is over het algemeen laaggeschoold. Indien ze via uitzendbureaus werken, is de binding met het bedrijf laag. Er zijn gebieden zonder cameratoezicht, waar het risicoarm is om goederen te stelen of smokkelwaar uit de zending te halen. De buit of smokkelwaar kan eenvoudig naar de *landside* gebracht worden, want er zijn geen uitvoerige uitgangscontroles. Dure goederen, zoals Apple-producten, worden zonder logo verzonden, maar veel personeelsleden weten dat het een Apple-zending is. Dit werkt diefstal in de hand. Net als in de bagagekelders wijzen respondenten stellig op criminele kansen, maar ze hebben geen goed beeld van de frequentie van de strafbare feiten of van het criminele netwerk rondom Schipholpashouders.

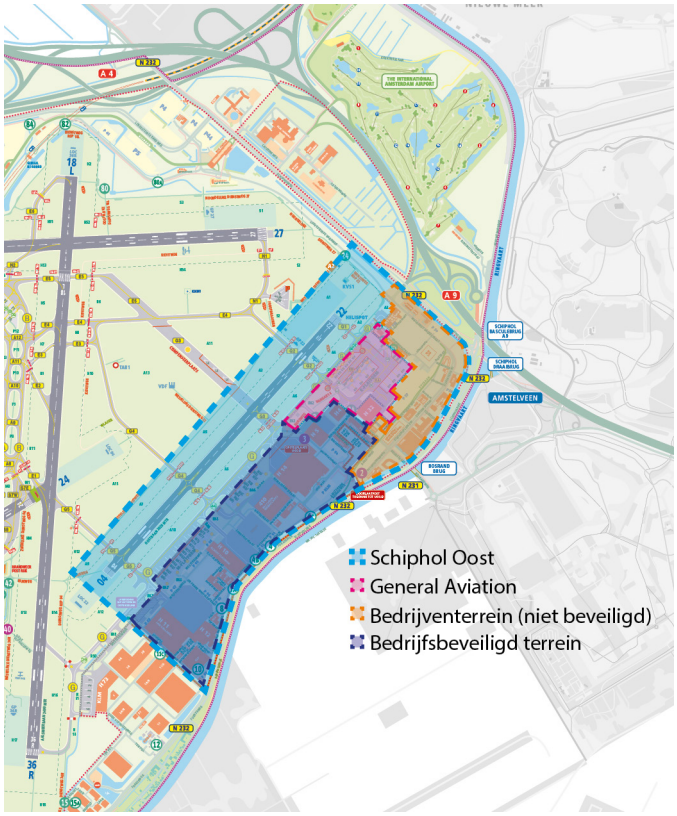
7.1.3 Cameratoezicht: blindspots in beveiligde gebieden

Cameratoezicht is een instrument om criminaliteit tegen te gaan. De camera's op Schiphol zijn eigendom van de luchthaven. Betrokken partijen werken met een gezamenlijk camerasysteem, genaamd Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur (GMI). Op verschillende locaties op Schiphol, ook op de beveiligde gebieden, bestaan letterlijk blinde vlekken in het cameratoezicht. Respondenten noemen diverse plaatsen met dergelijke *blindspots*, waaronder locaties met criminele kansen. Die blinde vlekken worden benut bij criminele praktijken omdat daar veel AKE's staan. Criminelen houden rekening met het geografische bereik van het cameratoezicht. Bij een opsporingsonderzoek bleek dat criminelen afspraken op een *blindspot*. Als er camera's worden opgehangen, dan spreken ze op een andere plaats af, zo vermoeden respondenten. Er kleven dus beperkingen aan (meer) cameratoezicht. Het zicht van de camera's wordt soms doelbewust geblokkeerd. In de bagagekelders worden daartoe koffers op elkaar gestapeld. Het vergt daarnaast criminele kennis om te midden van de drukte op de werkvloer criminele praktijken te herkennen bij het uitkijken van camerabeelden.[5]

7.1.4 Schiphol-Oost

Het terrein Schiphol-Oost, het oude vliegveld Schiphol (zie figuur 7.2), is in vrijwel alle interviews ter sprake gekomen. Respondenten betitelen het als een 'grote blinde vlek' in het veiligheidsbeleid en mede daardoor als een belangrijke criminele gelegenheidsstructuur, al twijfelen ze over de precieze omvang van de criminaliteit op deze locatie. In relatie tot Schiphol-Oost zijn in de interviews aspecten genoemd die (kunnen) raken aan ondermijning of de kans daarop kunnen vergroten: de toegankelijkheid van het (beveiligde) terrein; de gevestigde bedrijven; *general aviation* (privéjets); en het zogenoemde 'groot onderhoud' aan vliegtuigen.

Figuur 7.2: Specificatie terreinen Schiphol-Oost



De toegang tot het beveiligd bedrijventerrein is als volgt. Medewerkers van het beveiligingsbedrijf, dat door Schiphol Group is ingehuurd, controleert *alleen* bij het betreden van het beveiligde bedrijventerrein. Het betreft een handma-

tige controle van de pas. Dus bijvoorbeeld geen biometrische controle en in de regel ook geen kledingvisitatie of fysieke controle op het voertuig. Met verschillende passen kan toegang worden verkregen tot het bedrijventerrein, namelijk: een KLM-pas voor medewerkers (bijvoorbeeld van de technische dienst), een Schipholpas of een bezoekerspas. In dat laatste geval dient een bedrijf op Schiphol-Oost de bezoekers aan te melden, waarna de desbetreffende personen worden toegelaten na controle van persoonsgegevens op een geldig ID-bewijs. Bedrijven kunnen bezoekers eenvoudig aanmelden. Op een open dag kunnen dat er honderden zijn die, volgens respondenten, niet allemaal kunnen worden gecontroleerd. Toegelaten medewerkers en bezoekers kunnen bij vliegtuigen komen die daar staan voor onderhoud. Uit eigen observaties blijkt dat we onze auto vlak bij de vliegtuigen konden parkeren en er probleemloos naartoe konden lopen. Medewerkers met foute bedoelingen kunnen tamelijk ongestoord en anoniem hun werk doen.[6] Het huidige beveiligingsniveau van Schiphol-Oost levert criminele kansen op en is in theorie – vanwege de gemakkelijke toegang tot vliegtuigen – een risico voor de veiligheid van de luchtvaart.

Inspecteurs van de Europese Unie hebben volgens een respondent recent (2019), vooruitlopend op de komende regelgeving, aangegeven dat het wenselijk is om het gebied waar de vliegtuigen staan dezelfde status te geven als Schiphol-Centrum, dat wil zeggen: luchthaven beveiligd gebied.[7] Schiphol Group stelt voor om onderscheid te maken tussen: *airside demarcated area* (= *terrein van general aviation); Airside demarcated area handling* (= *afhandeling) en airside demarcated Area Support* (= *onderhoud).* De huidige maatregelen zouden daarmee volstaan volgens Schiphol Group, omdat het *airside* gedeelte (*general aviation*) reeds is afgeschermd van het bedrijventerrein door een hek en een poort, waar inkomende personen worden gecontroleerd door de KMar. Daarnaast is op het terrein met verf een rode lijn aangebracht die onbevoegden niet mogen passeren. Vanaf het bedrijventerrein is de lijn eenvoudig te benaderen en te passeren, althans in theorie, maar verschillende respondenten zeggen hierover dat de afstand groot is en er zeer strenge controles zijn op het overschrijden van de rode streep. Er slaat een alarm aan wanneer een persoon de lijn over gaat. Onbevoegd overschrijden van de rode lijn wordt zwaar bestraft. Op de vraag welke maatregelen worden getroffen als (kwaadwillende) personen die streep passeren en of dat weleens is gebeurd, is geen concreet antwoord gegeven. Schiphol Group voegt hieraan toe dat overschrijding van de rode klaringslijn onder het item valt 'niet meewerken toegangscontrole' waarop het handhavingsbeleid conform RTS wordt toegepast.

Er zijn in het verleden een paar incidenten geweest maar volgens Schiphol Group is dat door consequente handhaving tot o teruggebracht.

Andere respondenten betitelen de huidige, halfopen beveiligingsstructuur van Schiphol-Oost als een probleem en spreken daarom bijvoorbeeld over 'een zwart gat'. Deze respondenten benadrukken dat er geen uitgangscontroles plaatsvinden. De slagboom staat open en uitgaand verkeer kan ongecontroleerd het terrein afrijden. Gestolen spullen (zie verderop) en smokkelwaar (afkomstig uit een vliegtuig) kunnen eenvoudig onopgemerkt buiten het terrein worden gebracht. Naast de centrale toe- en uitgang kent het gebied een aantal tourniquets waarlangs medewerkers met een geautoriseerde (Schiphol- of KLM-)pas, zonder verdere reguliere controle, het terrein kunnen verlaten.

Beveiligd bedrijventerrein; onderhoud vliegtuigen

Het vliegtuigonderhoud op het beveiligde bedrijventerrein Schiphol-Oost biedt kansen op criminele praktijken, in het bijzonder drugssmokkel. Diverse opsporingsonderzoeken toonden betrokkenheid van onderhoudspersoneel bij drugssmokkel aan. Respondenten vrezen dat dit het bekende topje van de ijsberg is vanwege criminele gelegenheden. Er is apparatuur voorhanden om de drugs uit een goede verstopplek in het vliegtuig te halen en het is vrij gemakkelijk om eenmaal door de toegangscontrole om bij de vliegtuigen te komen (ook in de loodsen voor personeel). De activiteiten om de drugs uit de verstopplekken te halen, vallen niet op. Ze gaan op in de dagelijkse routine van reparatiewerkzaamheden. Crimineel onderhoudspersoneel stelt de drugs veilig, laadt ze in een auto die vlak bij de onderhoudshangar staat geparkeerd, mogelijk op een paar meter afstand. Vervolgens rijden ze zonder controle het terrein af. Bij stelen en afvoeren van goederen gaan malafide Schipholpashouders op een vergelijkbare manier te werk. Er is nagenoeg geen cameratoezicht op de vliegtuigen. Bovendien is 'het onderhoudswereldje' een kleine wereld. Personeelsleden kennen elkaar en weten wie zij wel of niet kunnen vertrouwen. Het zijn vaak mensen die al lang samenwerken. Respondenten signaleren, opmerkelijk genoeg, dat schoonmakers soms in hun bedrijfsauto op het terrein slapen.

De gang van zaken vergt organisatie en coördinatie, waarbij niet alleen technici nodig zijn voor het uithalen van drugs, maar ook pashouders die op de hoogte zijn van de planning. Een opsporingsonderzoek bracht criminele samenwerking aan het licht tussen een vliegtuigmonteur, een hoofdmonteur en een planner van de uitgifte van onderdelen. Zij hadden als groep toegang tot onderhoudsschema's en roosters, alsook tot plekken waar zij goederen 'koud' konden zetten.

Tegenover barrières die criminelen moeten slechten, staan uitdagingen voor handhavende instanties. Een buitenstaander is snel in het vizier op Schiphol-Oost. Er zijn ook grenzen aan de mogelijkheden van de Douane om een compleet vliegtuig, bijna letterlijk van binnen en van buiten, te controleren. Dat kost eenvoudig te veel tijd. Private partijen zouden volgens respondenten weinig animo hebben om strafbare feiten of verdachte omstandigheden te melden, onder meer vanwege het risico op imagoschade.

Niet beveiligd bedrijventerrein

Er bestaat, net als elders op Schiphol, bij geen van de instanties een volledig en actueel overzicht van de bedrijven op Schiphol-Oost. Deze informatielacune heeft er recent in geresulteerd dat een medewerker van de KMar is aangesteld als 'wijkopper', om meer zicht te krijgen op de bedrijven. Om welke bedrijven gaat het, waarom zijn ze hier gevestigd en wat gebeurt er? Met name zogenoemde brievenbusfirma's zijn volgens respondenten interessant vanwege de mogelijke relatie met witwassen, maar vooralsnog ontbreekt het zicht daarop.

Het is voor bedrijven gemakkelijk om zich hier – op het niet-beveiligde terrein – te vestigen. Een respondent van Schiphol Real Estate (SRE) legt uit dat op het moment dat bedrijven buiten het bedrijfsbeveiligde gebied op Schiphol-Oost vallen en via SRE een huurcontract krijgen, deze bedrijven marginaal worden getoetst. Dit houdt in: een financieel onderzoek en een customer due diligence. Deze tool die wordt gebruikt is gelijk aan die banken gebruiken in het kader van de Wet Financieel Toezicht. Voor bedrijven die níet in het bedrijfsbeveiligde gebied gevestigd zijn en ook geen contract hebben via SRE geldt dat daarop geen toezicht wordt gehouden door de SNBV. Die bedrijven zijn namelijk op geen enkele wijze met Schiphol Group verbonden. Respondenten vermoeden dat er bedrijven zijn die zich hier vestigen met de bedoeling om op Schiphol misdrijven te plegen. Ze stellen een logische vraag: als criminelen al misbruik maken van de streng beveiligde infrastructuur op Schiphol-Centrum, waarom zouden criminelen dat dan niet doen op het beduidend minder goed beveiligde Schiphol-Oost? Naast bedrijven met criminele intenties kunnen gerenommeerde (malafide) bedrijven te maken krijgen met werknemers die strafbare feiten plegen. Een bedrijf dat kapotte AKE's repareert, wordt in dit verband een paar keer in interviews genoemd. Criminele medewerkers haalden in AKE's verborgen drugs eruit als de AKE in reparatie moest. Dit vergt criminele samenwerking, want het is bepaald geen toeval dat steeds een AKE met verborgen drugs reparatie behoeft. Een Schipholpashouder zet de AKE apart voor reparatie, iemand moet de drugs verstoppen en een boodschapper dient door te geven welke AKE het betreft.

Naast de drugshandel, vermoeden respondenten dat er ook bedrijven zijn gevestigd die financiële delicten plegen, zoals fraude en witwassen. In interviews zijn twee concrete bedrijven buiten het bedrijfsbeveiligde terrein genoemd: één vanwege btw-fraude en een ander bedrijf wordt verdacht van het witwassen van drugsgeld. Een respondent vat de problematiek van Schiphol-Oost als volgt samen: "Het is een doorn in het oog, een totaal onbekend en lastig terrein." In het volgende hoofdstuk wordt een eerste stap gezet om een eerste inzicht te krijgen in bedrijven op en rond Schiphol.

General Aviation

Op Schiphol-Oost kunnen kleine privé- en zakenvluchten landen en vertrekken, de zogenoemde *general aviation* (kleine luchtvaart). Als bedrijf of particulier is het – met voldoende budget – eenvoudig om een privéjet te huren om naar een bestemming te vliegen of om vanuit het buitenland op Schiphol-Oost te vliegen. Er moet een vluchtplan aanwezig zijn. Uit interviews wordt duidelijk dat het vluchtplan op het laatste moment kan worden gewijzigd. Dit betekent dat in een laat stadium de bestemming kan worden gekozen of dat kort van tevoren duidelijk wordt dat er bijvoorbeeld een privéjet naar Schiphol komt. Dat bemoeilijkt de controle.[8] In theorie kunnen criminelen vrij gemakkelijk drugs of andere goederen meenemen in hun bagage bij dit soort privévluchten. De bagage wordt namelijk zelden gecontroleerd bij vluchten van en naar een EU-land, want vrij verkeer van personen en goederen.

Uit observaties blijkt dat het controleniveau bij de overgang tussen *landside* en *airside* op een laag niveau ligt. In de terminal zijn KMar-medewerkers gestationeerd. Zij voeren controles uit op passagiers van binnenkomende en uitgaande vluchten. Passagiers moeten hun paspoort laten zien. Tijdens een rondleiding legden KMar-medewerkers uit dat in sommige gevallen passagiers 'buiten de terminal om boarden' (via een hek achter het gebouw van *general aviation*). In dat geval vindt er geen identiteitscontrole van passagiers plaats. Daarnaast legden de medewerkers uit dat zelden de passagiersbagage wordt gecontroleerd door douanemedewerkers. In de regel is de Douane niet aanwezig in de terminal op Schiphol-Oost, want, zoals gezegd, is er binnen de EU sprake van vrij verkeer van personen en goederen.

Respondenten met goed zicht op de gang van zaken op Schiphol-Oost merken het vliegverkeer met bijvoorbeeld privéjets al met al aan als een uitstekende mogelijkheden om drugs te smokkelen en om drugsgeld naar het buitenland te vervoeren.[9] Respondenten van de KMar en het OM benadrukken dat criminelen die privéjets gebruiken van een ander 'kaliber' zijn dan bijvoorbeeld bolletjesslik-

kers. Het gaat immers over criminelen die in staat zijn om een privéjet te huren of te kopen.

Respondenten wijzen op een casus, waarbij een groep mannen vanuit een niet-EU-land naar Schiphol-Oost vloog en later weer vertrok met synthetische drugs aan boord. De mannen bleken bij een misdaadbende te behoren. Desgevraagd geven respondenten aan dat er naast deze casus geen enkele zaak op het netvlies staat met drugs- of geldsmokkel met privéjets.[10] Dit zou kunnen betekenen dat criminelen nauwelijks gebruikmaken van *general aviation* op Schiphol-Oost, maar in feite kan er geen uitspraak worden gedaan over de omvang van de smokkel met privéjets. Publieke en private instanties weten te weinig over de (criminele) gang van zaken in het gebied. Bij gebrek aan concrete zaken wordt geen prioriteit gegeven aan toezicht, controle en handhaving op Schiphol-Oost, waardoor er ook nauwelijks criminaliteit in beeld kan komen. Cruyff-logica leert: 'Als je niet kijkt, zie je het ook niet'.

Een respondent met internationale contacten krijgt namelijk signalen vanuit het buitenland dat privéjets vanuit Nederland vertrekken met drugs aan boord.[11] Uit vertrouwelijke politie-informatie komt naar voren dat grote spelers in de internationale cocaïnehandel hun oog hebben laten vallen op de mogelijkheden om privéjets te gebruiken voor het transport van verdovende middelen. Het gaat daarbij zowel om het onderzoeken van landingsmogelijkheden in landen in Zuid-Amerika, maar ook om niet nader gespecificeerde locaties aan de ontvangstkant van de goederen. Criminelen gebruiken privéjets en kleine vliegvelden om drugs te smokkelen, zo blijkt uit de 'drugsatlas van Nederland'[12] en uit literatuur. Verschillende onderzoeken stellen dat kleine luchthavens, in en buiten Europa, (mogelijk) worden ingezet voor de smokkel van verdovende middelen naar bestemmingen in de Europese Unie.[13] Vanwege het geringe aantal controles bieden kleine luchthavens drugscriminelen de mogelijkheid om controleposten te omzeilen. Dat is dus ook het geval bij *general aviation* op Schiphol-Oost, als een soort kleine luchthaven op het grote Schiphol. Opsporingsinformatie suggereert dat deze methode incidenteel wordt ingezet, maar onderzoekers geven aan dat mogelijk sprake is van onderrapportage.[14]

7.2 Kwetsbare goederen- en passagiersstromen

Respondenten benoemen criminele kansen die schuilen in de goederen- en passagiersstromen. Ze wijzen in het bijzonder op export van verboden goederen; hiaten in uitgangscontroles; waarde-transporten, het vrije personen- en goede-

renverkeer in de Europese Unie; misbruik van zogenoemde Privium-passen en problemen bij het controleren van bederfelijke goederen.

Controle en opsporing: focus op invoer

Bij douanecontroles en opsporingsonderzoeken ligt de nadruk op de invoer van drugs of van andere verboden goederen. Er is weinig informatie over de aard en omvang van smokkelpraktijken vanaf Schiphol naar andere luchthavens.

Drugssmokkel via post en pakketten

Drugssmokkel via post(pakketten) is (wel) in beeld gekomen in de afgelopen vijf jaren. Er worden ongeveer sinds een half decennium veel internationale postpakketten met drugs onderschept. Het gaat voornamelijk om synthetische drugs, namelijk XTC en amfetamine, verstuurd vanuit Nederland.[15] Het betreft zendingen naar Australië, maar ook naar de Verenigde Staten en Zuid-Amerikaanse landen. De zendingen worden hoogstwaarschijnlijk verzorgd door personen die via het internet (het *darkweb*) drugs verkopen. De internethandel wint terrein. Een Rand-rapport uit 2016 schat het aandeel van Nederlandse handelaren in de mondiale internethandel van synthetische drugs, wat het eindproduct betreft, op ongeveer 23 procent.[16] Het Post Interventie Team voert controles uit op post en pakketten die vanuit Nederland worden verstuurd (zie hoofdstuk 4). Bij die controles worden drugs onderschept, maar dat leidt niet altijd tot aanhoudingen. Post en pakketten uit Nederland worden onder meer in de Verenigde Staten en Australië streng gecontroleerd op drugs. Om die reden versturen Nederlandse criminelen de postpakketten inmiddels (ook) vanuit buurlanden.[17]

Waarde-transporten

In hoofdstuk 5 zijn de bedragen vermeld die de Douane en KMar in beslag hebben genomen vanwege (mogelijk) witwassen. Verschillende respondenten van de KMar zeggen niet te weten welk deel het inbeslaggenomen geld vormt van de totale hoeveelheid die Nederland in en uit wordt gesmokkeld. Wat wel bekend is, komt voornamelijk uit de passagiersstromen. Dit vinden de respondenten, die zich bezighouden met de opsporing van de liquide middelen, opmerkelijk want voor de drugsdeals moet op een of andere manier worden betaald, zowel voor de inkomende hoeveelheden cocaïne als de uitgaande synthetische drugs. Een van de aangedragen verklaringen voor deze (mogelijk) blinde vlek, die overigens niet is geverifieerd bij technici, is dat de scanapparatuur van de Douane minder geschikt is voor de detectie van bankbiljetten. De inzet van de 'geldhond'

gebeurt niet structureel. In ander onderzoek naar georganiseerde drugshandel in Brabant/Zeeland zijn diverse manieren besproken hoe de criminelen hun drugsgeld kunnen verplaatsen, ook in grote hoeveelheden.[18] Een ervan is het versturen per zee- of luchtvracht. Uit een interview met een bedrijf dat waarde-transporten van en naar het buitenland per luchtvracht regelt, blijkt het erg eenvoudig om goederen met een grote waarde (geld, diamanten, goud) te versturen.

De gegevens van de verzender worden gecontroleerd door de expediteur (waarbij onder meer wordt gekeken naar of het bedrijf is ingeschreven bij de KvK). Overigens kunnen ook particulieren gebruikmaken van waarde-transport per luchtvracht. Dit kan rechtstreeks of met een waarde-transportbedrijf als G4S. Vaak worden in de verzendende en ontvangende landen gewerkt met agenten, zodat het bedrijf vrijwel niet direct in contact komt met de mensen achter de zendingen en ook niet over de gegevens van de klanten beschikt. Het waarde-transport verschilt niet van transport van andere goederen, zoals computers. Er zijn geen aanvullende formaliteiten of onderzoeken nodig. De verzenders hoeven niet aan te tonen waar het geld vandaan komt. De gesproken respondent stelt dat het een paar keer per jaar voorkomt dat het bedrijf 'geen goed gevoel heeft' bij de klant en om die reden zegt de verzending te weigeren. Een voorbeeld was een persoon die vanuit Suriname handelde en cash wilde betalen. De mate waarin dergelijke signalen worden omgezet in actie, in casu de verzending weigeren, is een kwestie van 'fingerspitzengefühl'. Er wordt, afgezien van de extra veiligheidsmaatregelen, geen specifiek beleid gevoerd op waarde-transport.[19] Het betreffende bedrijf maakt onderdeel uit van de 'veilige keten' wat allerlei kwaliteits- en integriteitswaarborgen inhoudt, zoals screening en opleiding van de medewerkers. Dat laat onverlet dat het vooralsnog erg gemakkelijk is om grote hoeveelheden geld van en naar het buitenland te verzenden.[20]

Beveiliging: focus op toegangscontrole

Bij de beveiliging van Schiphol gaat de prioriteit uit naar de controle van (de bagage van) personen die de (beveiligde gebieden van de) luchthaven betreden. De uitgangscontrole ligt op een veel lager niveau, zowel voor passagiers als voor Schipholpashouders. Dat biedt goede mogelijkheden om gestolen of verboden goederen van *airside* naar *landside* te smokkelen. Het lijkt – vanwege de prioriteit voor het bestrijden van criminaliteit door Schipholpashouders – voor de hand te liggen om de uitgangscontrole naar een beduidend hoger niveau te tillen, maar dat stuit op bezwaren of beperkingen.

In de eerste plaats zijn er geen juridische argumenten om de 'uitgaande' controles te verbeteren, want er wordt met de bestaande controles voldaan aan minimaal geformuleerde wettelijke verplichtingen.[21]

In de tweede plaats raken tijdelijke uitgangscontroles in korte tijd bekend, in het bijzonder bij Schipholpashouders die hier alert op zijn, zo bleek bij steekproefsgewijze controles. Het leidt meteen tot een strategische tegenzet, zoals wachten tot het einde van de controleacties of uitwijken naar een andere uitgang.

In de derde plaats zou een intensivering van uitgangscontroles een claim leggen op de schaarse capaciteit van KMar en Douane en het zou leiden tot rij-vorming en vertraging.

Vrij verkeer van personen en goederen

Door internationale afspraken (de verdragen van Maastricht en Schengen) is er vrij verkeer van personen en goederen tussen EU-lidstaten. Dit betekent dat de Douane aan de buitengrenzen van de EU controleert, dus goederen die vanuit een niet-EU land Nederland binnenkomen en vice versa. Controles aan binnengrenzen komen voor, maar zijn schaars, bijvoorbeeld bij concrete aanwijzingen voor overtreding van de regelgeving. Het vrije goederen- en personenverkeer in de EU biedt kansen die criminelen benutten. Respondenten wijzen op de zogenoemde 'achterdeur'. Een vliegtuig kan via een luchthaven in de EU waar het controleniveau op een (beduidend) lager niveau ligt dan in Nederland naar Schiphol vliegen. Weliswaar gelden binnen de EU dezelfde regels, maar de toepassing ervan verschilt per land en per luchthaven. Respondenten wijzen bijvoorbeeld op vluchten uit Zuid-Amerika met Nederland als eindbestemming, die een tussenlanding in Frankrijk maken. Ook vanuit Frans Guyana, dat naast Suriname ligt, worden drugs per vliegtuig naar Frankrijk gesmokkeld en vandaaruit naar Schiphol. Een (drugs-)vlucht vanuit Frankrijk hoeft niet meer op Schiphol te worden gecontroleerd. Respondenten geven een opsomming van EU-landen en/of steden die door criminelen kunnen worden gebruikt om strengere controles op Schiphol te omzeilen: Spanje, Lissabon, Frankrijk (Parijs), Brussel, Hongarije en Budapest. Een actuele smokkelroute loopt van Soa Paolo via Lissabon naar Amsterdam. Dit rijtje kan volgend jaar weer anders zijn, want criminelen zoeken naar zwakke schakels en passen hun routes aan.

Een casus illustreert dat criminelen het vrije verkeer van goederen en personen binnen de EU benutten. Een criminele organisatie had zich namelijk toegelegd op het namaken van groene labels, die grensautoriteiten gebruiken om aan te geven dat het vervoer betreft tussen zogenoemde EU-landen. Dan is er geen

controle nodig. Op deze manier zijn tientallen koffers met sigaretten Nederland binnengesmokkeld.

Privium-pas: razendsnelle controle van tien seconden

Een zogenoemde Privium-pas is een lidmaatschap[22] waarmee een reiziger versneld de controle kan passeren: "*Heeft u geen tijd te verliezen? Ga dan razendsnel door de security- en paspoortcontrole. Als Privium lid heeft u toegang tot het priority wachtgebied voor de securitycontrole. Bij de daarop volgende paspoortcontrole gebruikt u de irisscan, die in iedere vertrek- en aankomsthal op Schiphol aanwezig is. In nauwelijks tien seconden bent u de grens gepasseerd. Zo snel, u gelooft uw ogen bijna niet*."[23] Deze passen kunnen door criminelen worden gebruikt als snelle toegangsverschaffer tot de *airside*. Criminelen kunnen met de pas snel de *airside* betreden, een diefstal plegen of smokkelwaar ophalen (bijvoorbeeld bij een Schipholpashouder of op een verstopplaats) en meenemen om vervolgens snel terug te gaan naar de *landside*. De KMar heeft in 2017 en 2018 21 van deze passen in beslag genomen in verband met (dergelijk) misbruik. Overigens wordt een Previum-pas uitsluitend uitgegeven na een check van de aanvrager door de KMar.

Bederfelijke goederen

Zogenoemde bederfelijke goederen zijn interessant voor criminelen om hun drugs te smokkelen. Ze dienen snel bij de consumenten te worden gebracht en daarom is in de hele logistieke keten haast geboden. Ze worden bovendien per schip of vliegtuig via routes vervoerd die de bronlanden verbindt met Nederland. In zeehavens gaat het onder meer om fruit, zoals ananassen en bananen. Respondenten wijzen wat Schiphol betreft op bloemenzendingen vanuit het buitenland (in het bijzonder Zuid-Amerika en in mindere mate Afrika) en naar het buitenland. Schiphol ligt in de buurt van de bloemenveiling in Aalsmeer. Er zijn grote economische belangen om de bloemen zo snel mogelijk naar de afnemers te brengen. De bloemen komen overigens, vanwege geluidsnormen, meestal aan op vliegveld Maastricht en worden per vrachtauto vervoerd naar Schiphol. Daar wordt de lading verwerkt en naar Aalsmeer gebracht. Door de hoge frequentie van omvangrijke bloemenzendingen blijft, ondanks controles, een criminele kans bestaan, die ook wordt benut. Er wordt regelmatig drugs tussen bloemen gevonden. De ene keer zijn de drugs goed herkenbaar bij een scan, omdat verstopte blokken verdovende middelen oplichten tussen de bloemen, maar de andere keer zijn de drugs moeilijk te zien. Criminelen investeren in steeds weer nieuwe verbergtechnieken, juist omdat ze weten dat ze drugs vervoeren via routes en in producten met een 'slechte reputatie'. De Douane heeft bijvoorbeeld

drugs aangetroffen die professioneel waren verborgen in bloemenstelen. Om scans optimaal uit te voeren, zouden dozen met bloemen afzonderlijk moeten worden gescand, maar dat is niet altijd een reële optie vanwege de tijd dit daarmee gemoeid is. Respondenten verschillen van mening in hoeverre zendingen met bloemen, vanwege drugssmokkel, prioriteit heeft of verdient. Dat heeft te maken met de inschatting van het aandeel van Schipholpashouders bij deze vorm van drugssmokkel. Een aantal respondenten stelt dat er nauwelijks of geen pashouders bij zijn betrokken. Anderen zien daarentegen wel een duidelijke relatie met medewerkers. Zij breken immers de pallets af voordat de bloemen worden verzonden en hebben de mogelijkheid om de verstopte drugs eruit te halen. Die drugs kunnen naar de *landside* worden gebracht of geschikt gemaakt worden voor verzending binnen Europa vanuit Aalsmeer. Daarbij profiteren smokkelende Schipholpashouders van het geringe toezicht in de loodsen van de afhandelaren. Bovendien zijn uitpakken, sorteren en inpakken van ladingen reguliere werkzaamheden waardoor het illegale niet snel opvalt.

7.3 Structurele kwetsbaarheden

Deze paragraaf beschrijft criminele kansen die inherent zijn aan de structuur van Schiphol, als logistiek knooppunt. Achtereenvolgens wordt ingegaan op: kwetsbare branches; horizontaal toezicht; de noodzaak tot 'risicobeheersing' door de Douane en kwetsbaarheden in de opsporing. Er spelen ook allerhande vragen en kwesties rondom de Schipholpas. Vanwege het strategische belang van dit instrument staat dat centraal in paragraaf 7.4.

Het valt op dat een structurele kwetsbaarheid schuilt in het veiligheidsperspectief van belangrijke actoren. De prioriteit gaat uit naar de veiligheid van de (burger)luchtvaart en naar terreurpreventie. Of er wordt, nog specifieker, geredeneerd vanuit de vraag of – wat betreft de beveiliging van de luchtvaart – wordt voldaan aan de regelgeving. Tevredenheid over de beveiliging *kan* in veronachtzaming van criminele kansen resulteren. Verschillende respondenten hameren juist vanuit het belang van de veiligheid van de luchtvaart op het onderkennen en aanpakken van criminele kansen. Als het lukt om verdovende middelen aan boord van een vliegtuig te krijgen, kan dat waarschijnlijk ook met *semtex*, zo redeneren ze. Aansluitend komen de gegevens over integriteitschendingen aan bod.

7.3.1 Kwetsbare branches en beroepen

Interviews en documenten wijzen op branches die (belangrijke) functies vervullen op Schiphol en tegelijkertijd een gelegenheidsstructuur zijn voor criminelen.

Respondenten maken zich, vanwege concrete aanwijzingen over criminele praktijken, zorgen over het zogenoemde *Valet-parking* en over de schoonmaakbranche. Bij de catering zien ze ook criminele kansen. Vanwege minder harde, maar geloofwaardige signalen over criminaliteit zijn ze ook bezorgd over andere branches die Schipholpashouders dicht bij of in vliegtuigen op Schiphol-Centrum brengen.[24]

Parkeerbedrijven, zogenoemde Valet-parking.

Deze bedrijven nemen tegen betaling de auto van een reiziger tijdelijk in beheer om deze buiten Schiphol te parkeren gedurende een reis en daarna weer op Schiphol af te leveren bij de klant. Er worden op verschillende niveaus misstanden geconstateerd. Medewerkers maken misbruik van de auto's die zij in beheer hebben, onder meer door er grote afstanden mee te rijden. Dat leidt soms tot schade en boetes.[25] Een bedrijf gebruikte gestolen, gekopieerde of valse gehandicaptenkaarten om auto's te parkeren. Een ander bedrijf pleegde fraude met uitrijkaarten. Door te adverteren met Schiphol in de bedrijfsnaam wordt de indruk gewekt dat het gaat om bonafide diensten. Eigenaren van deze parkeer-bedrijven hebben antecedenten of staan in de zogenoemde Amsterdamse top-600. Ze maken zich vermoedelijk schuldig aan (btw-)fraude en witwassen. Deze bedrijven zijn vooralsnog moeilijk aan te pakken.[26] In 2018 waren er voor zover bekend bij instanties die actief zijn op Schiphol 87 Valet-parkingbedrijven geregistreerd.

Schoonmaakbranche

Al jarenlang worden met enige regelmaat opsporingsonderzoeken gericht op de criminele activiteiten van schoonmakers op Schiphol. Respondenten schatten dat ongeveer honderd schoonmaakbedrijven diensten leveren aan bedrijven op en rond Schiphol. De schoonmaakbranche is om verschillende redenen een kwetsbare sector. Het gaat om laaggeschoolde personeelsleden die weinig binding hebben met het bedrijf, slecht betaald worden voor de zwaarte van het werk, en op een tamelijk gemakkelijke en vooral risicoarme manier geld kunnen verdienen met het uithalen van drugs. Het gaat daarbij om veel geld, zeker afgezet tegen de legale lonen. De bewegingsvrijheid van schoonmakers is groot. Ze hebben een Schipholpas, het ligt vervat in hun werkzaamheden dat ze in en rond het vliegtuig zijn en er is weinig of geen toezicht op hun werkzaamheden. De verpakte drugs kunnen vermomd als vuilnis uit een vliegtuig worden gehaald. Als schoonmakers dan worden betrapt, kunnen ze verklaren dat ze niet wisten dat het ging om drugs. Het is voor de Douane of KMar moeilijk om verdachte patronen te herkennen in het werkgedrag van schoonmakers. Als er bijvoorbeeld meer schoonmakers dan normaal in een vliegtuig actief zijn, kan dat zijn in verband

met extra werk vanwege ernstige vervuiling (een 'calamiteit'), maar ook omdat er extra schoonmakers aan boord gaan vanwege drugsmokkel.

Schoonmakers kunnen net als ander personeel hun rugzak (en GSM) meenemen; een ideale verstopplaats voor drugs. Bij de overgang van *airside* naar *landside* zijn er geen strenge uitgaande controles. Ze rijden met hun (dienst)auto eenvoudig van de *airside* af. Respondenten spreken – net als bij de bagagekelder – over een gesloten subcultuur. Er wordt 'weggekeken' bij verdachte of criminele praktijken en ook andere onregelmatigheden worden niet gemeld. Er zijn ruime mogelijkheden om diensten te ruilen, zodat criminele medewerkers kunnen zorgen dat ze op het goede moment dienst hebben om drugs op te halen. Bij schoonmaakbedrijven werken veel *multi-contracters*. Dat zijn medewerkers die vaak lange werkdagen maken en worden ingezet voor verschillende werkgevers. Hun autorisatieprofiel op de Schipholpas geeft toegang tot elk gebied waar hun werkgever ze in kan zetten voor schoonmaakwerk. De optelsom van autorisaties geeft *multi-contracters* bewegingsvrijheid in beveiligde gebieden. Zij zijn daarmee ideale criminele loopjongens.

Op dit moment krijgen respondenten weinig tot geen signalen over criminele praktijken in de schoonmaakbranche. Vanwege de criminele kansen in die branche stemt dit niet gerust, maar eerder bezorgd, met het oog op de zwijgcultuur in de branche. Er heeft overleg plaats met een groot schoonmaakbedrijf, dat onder meer *cabin searches* uitvoert, over de vraag hoe het werk veiliger kan worden gemaakt. Dit past bij de zogenoemde branchegerichte aanpak van ondermijning.

Catering

Cateraars brengen zogenoemde trolleys naar vliegtuigen en halen ze ook weer op. Er kan smokkelwaar worden verstopt in trolleys. De hele dag door voltrekt zich een proces van af- en aanrijden, vanaf de opslagloods naar Schiphol-Centrum. De chauffeur zou illegale goederen onder zich kunnen hebben om naar de *landside* te smokkelen of om zich hiervan te ontdoen tijdens de rit van vliegtuig naar loods. Een respondent wijst op een chauffeur die collega's intimideerde, omdat hij per se een specifieke vlucht wilde afhandelen 'om voor de hand liggende redenen'.

Overige branches met personeel dicht bij of in vliegtuigen op Schiphol-Centrum

Naast de hierboven genoemde schoonmakers, cateringmedewerkers en onderhoudspersoneel zijn er nog enkele private beroepsgroepen die vanwege hun reguliere werk in of rond vliegtuigen komen. Het gaat om: Aircrew, chauffeurs van waterwagens, tankwagens en vuilniswagens.

Aircrew

De bemanning kent het reilen en zeilen in de luchtvaart en, mits ze vaak genoeg op of vanaf Schiphol vliegen, de lokale situatie. Respondenten vinden drugssmokkel niet zozeer een algemeen risico, want ze wijzen op enkele kwetsbare luchtvaartmaatschappijen met vluchten vanuit bronlanden of afkomstig uit Afrika. In het verleden zijn enkele keren KLM-bemanningsleden aangehouden vanwege drugscriminaliteit. Recent zijn er diverse mensen, waaronder KLM medewerkers, aangehouden omdat in het vliegtuig drugs zijn aangetroffen.[33]

Chauffeurs van waterwagens, tankwagens en vuilniswagens

Dit betreft beroepsgroepen die niet zo opvallen. Hun werk heeft een lage status en wordt niet zo snel – althans beduidend minder snel dan schoonmaak, catering, onderhoudswerk of bagageafhandeling – in verband gebracht met mogelijke verdachte of criminele praktijken. In de interviews spraken respondenten er niet over of in de marge van de geijkte risicobranches. Volgens een respondent die daar goed zicht op heeft, schuilt daarin juist een risico, omdat ondermijnende praktijken in de categorie 'overige branches' eerder onopgemerkt blijven. Hij pleit er dan ook voor om ze wel degelijk te betrekken bij de branchegerichte aanpak van ondermijning op Schiphol.

Publieke professionals

Medewerkers van de KMar en Douane kunnen waardevol zijn voor criminele netwerken die actief zijn op Schiphol vanwege nauwgezette kennis en informatie over (criminele kansen vanwege) de logistieke infrastructuur en werkprocessen bij toezicht, controle en opsporing. Ook kunnen ze uiteenlopende criminele diensten leveren: eenvoudige diensten (locaties mijden of wegkijken bij een vondst of bij criminele praktijken), lekken van gevoelige informatie (over opsporingsonderzoeken of over werkwijzen bij controle of opsporing) of zorgen dat bagage of goederen ongecontroleerd blijven. Bij het veldwerk zijn de onderzoekers gestuit op enkele niet-recente corruptiegevallen op Schiphol, maar ook op toegenomen organisatorische alertheid bij de KMar en vooral de Douane op mogelijke corruptie, gevoed door enkele casussen op andere *mainports* (met name de Rotterdamse haven) en door een WODC-onderzoek.[34] Het is niet mogelijk om uitspraken te doen over de omvang van ambtelijke corruptie bij de KMar of Douane op Schiphol. Wel vallen, naast de toegenomen alertheid, twee zaken op. In de eerste plaats boeken criminele organisaties reeds misdaadsuccessen vanwege infiltratie in andere branches; een corrupte Douanier of Marechaussee is niet per se nodig en valt lastiger te rekruteren. Schipholpashouders in het alge-

meen kunnen een aantrekkelijke groep vormen voor criminelen. In de tweede plaats wijzen respondenten op inherente kwetsbaarheid voor corruptie juist vanwege de systematische aanwezigheid van georganiseerde criminelen op Schiphol. Bij de recente werving door de Douane vanwege de Brexit viel bijvoorbeeld op dat enkele sollicitanten louter interesse leken te hebben voor functies met criminele waarde: 'ze zijn het niet geworden'.

7.3.2 Horizontaal toezicht

Vanwege de omvangrijke goederenstromen via Schiphol zijn er grenzen aan klassiek toezicht en traditionele controles. Dit is toezicht in de derde lijn. De eerste lijn bestaat uit zelfregulering door bedrijven en in de tweede lijn houdt de overheid toezicht op die private systemen en processen. Dit laatste wordt horizontaal toezicht genoemd. Onder deze noemer vallen de zogenoemde veilige luchtvrachtketen, AEO-bedrijven en de ACN-pas. De zelfregulering draagt bij aan de veiligheid op Schiphol, maar er schuilen volgens respondenten ook criminele kansen in dergelijk toezicht op afstand. Dat laatste staat centraal.

De veilige luchtvrachtketen

De beveiliging van de burgerluchtvaart is een belangrijk aandachtsgebied bij de bestrijding van terrorisme. De NCTV heeft de taak om te bewerkstelligen dat de burgerluchtvaart in Nederland adequaat wordt beveiligd. De BTBB van de KMar houdt namens de minister van Justitie en Veiligheid toezicht op de uitvoering. Een aandachtsgebied betreft toezicht en controle van bedrijven die luchtvracht onder zich hebben, dus afzenders en vervoerders. Bedrijven kunnen een aanvraag doen om in aanmerking te komen voor de status van 'veilig' bedrijf. Als het bronbedrijf een veilige lading levert, wordt deze lading in de gehele logistieke vrachtketen als veilig aangemerkt, mits elk betrokken bedrijf zo'n veilige status heeft. De BTBB streeft naar een zogenoemde veilige keten van luchtvracht. Bedrijven kunnen de status van erkend (veilig) bedrijf krijgen via de KMar mits ze voldoen aan een reeks voorwaarden die staat beschreven in Europese besluiten en verordeningen die via de Luchtvaartwet in Nederland van toepassing zijn verklaard. Om een 'erkende agent' of 'bekende afzender' te kunnen worden, dienen bedrijven een *security audit* te doorstaan (zie paragraaf 3.4).

Erkende (veilig verklaarde) bedrijven staan in een Europese database, zodat inzichtelijk is welke bedrijven tot deze categorie worden gerekend. Als in een logistieke keten een bedrijf wordt ingeschakeld dat niet is erkend, dient een zending opnieuw veilig te worden gemaakt.

Respondenten van erkende bedrijven en van de BTBB geven aan dat bedrijven in de regel elke vijf jaar worden gecontroleerd om te bezien of ze hun status behouden. De BTBB kan vaker controleren bij geconstateerde tekortkomingen.[35] Bij grove of systematische tekorten wordt een bedrijf gedeactiveerd. Dan verliezen ze hun status als 'veilig' bedrijf. De BTBB is gevraagd naar een overzicht van gecontroleerde en gedeactiveerde bedrijven (in de onderzoeksperiode), inclusief de redenen voor deactivatie. Een dergelijk overzicht is niet beschikbaar gesteld, net zomin als een overzicht van risicovolle branches.[36] Respondenten schetsen wel een grof beeld. Bij bedrijven waar wordt geconstateerd dat zij niet conform de regels werken, wordt in 70 procent van de gevallen een brief gestuurd. Daarin staat de overtreding benoemd, al kunnen zij wel doorgaan als erkend bedrijf. Ongeveer 25 procent van de niet-conforme bedrijven wordt gedeactiveerd totdat de tekortkoming is hersteld. En ongeveer 5 procent wordt gedeactiveerd en daarmee van de lijst gehaald in de Europese database met veilige bedrijven.

Beveiligingsmaatregelen werpen in de veilige keten barrières op voor criminelen. Het aantal ladingdiefstallen is afgenomen. Tegelijkertijd schuilen in de praktijk van de veilige keten, geredeneerd vanuit het perspectief van ondermijnende criminaliteit, criminele kansen, zoals blijkt uit de volgende aspecten:

Erkende status: geen hoge drempels

Het is voor bedrijven met de nodige financiële en personele middelen tamelijk eenvoudig om toe te worden gelaten tot de kring van erkende bedrijven in de veilige keten.[37] Vanwege de financiële middelen die beschikbaar zijn in de criminele wereld is het, zo constateren respondenten, plausibel dat criminelen investeren in bedrijven die een erkende status hebben of in bedrijven die deze aanvragen en krijgen. Ze kunnen geen hard bewijs leveren voor zo'n casus, maar ze zijn bezorgd over de geloofwaardigheid van het scenario: met crimineel geld versnelde toegang tot en vanaf een vliegtuig kopen. Het sluit aan bij een bekende criminele werkwijze bij het vervoeren van (grondstoffen voor) drugs, namelijk de methode van investeren op afstand.[38] De criminele toplaag blijft op afstand en investeert in een zending of bedrijf met een kleine controlekans. Gaat het toch verkeerd, dan worden de uitvoerders van het transport financieel aansprakelijk gesteld. Bij luchtvrachten gaat het bovendien om gemiddeld kleinere hoeveelheden drugs dan in zeecontainers, waardoor het voor organiserende criminelen – in zekere zin zelfs bij ontdekking – een veilige keten is. De kans blijft bestaat dat de Douane een zending in de veilige keten controleert, al scoort een erkend bedrijf waarschijnlijk relatief gunstig in de risicoprofielen en benadrukken respondenten dat het aantal controles bij dergelijke bedrijven hoe dan ook laag

ligt.[39] De Douane geeft aan dat de zendingen van AEO-bedrijven bij binnenbrengen gewoon worden getoetst door de niet-fiscale profielen.

Risico's met onderaannemers

Een tweede kwetsbaarheid, geredeneerd vanuit criminele motieven en doeleinden, is dat binnen de veilige keten gebruik wordt gemaakt van onderaannemers. Dat zijn transporteurs die niet in de Europese database van erkende bedrijven zijn opgenomen. Met zo'n transporteur dient een erkend bedrijf een zogenoemde vaste vervoerdersverklaring af te sluiten. Hierin staat opgenomen dat de erkende agent (een *warehouse* of transporteur) verantwoordelijk is voor de vaste vervoerder. De verklaring vereist daarnaast dat de chauffeur van de vaste vervoerder opgeleid moet zijn en dat een vracht afgesloten en vergrendeld wordt vervoerd. De vaste vervoerders worden vandaag de dag niet gecontroleerd. Het behoort niet tot de taak van de BTBB. De veilige keten krijgt hiermee een achterdeur waarvan criminelen kunnen profiteren. In de interviews zijn hiervan weliswaar geen concrete zaken genoemd, maar het is wel aangemerkt als een hiaat in de veilige keten.

Schaarse capaciteit bij BTBB

Ten tijde van het onderzoek heeft de BTBB 578 agenten gecertificeerd en 426 afzenders. Daarnaast is de BTBB verantwoordelijk voor controle van 130 zogenoemde gecertificeerde combinaties van begeleiders en honden. De verplichting is een vijfjaarlijkse hercontrole en *security audits* bij nieuwe bedrijven. Dit vergt veel aandacht en capaciteit bij van de BTBB. Bedrijven kunnen bijvoorbeeld drie of vier jaar (systematisch) niet werken volgens de normen zonder controle.

Risico's met uitzendkrachten

Erkende bedrijven huren uitzendkrachten in. In dat geval zijn erkende bedrijven verantwoordelijk voor basale veiligheidsmaatregelen door uitzendorganisaties, zoals opleiding, achtergrondonderzoek, *screening* en aannamebeleid, inclusief VOG's en VGB's van uitzendkrachten. Dit systeem is om verschillende redenen kwetsbaar. Enkele respondenten spreken in dit verband over schijnveiligheid. Wanneer een erkend bedrijf tijdelijk veel of vaak uitzendkrachten inzet, is het praktisch ondoenlijk om na te gaan of steeds wordt voldaan aan formele vereisten. Er ontstaat bovendien een knelpunt bij buitenlandse uitzendkrachten die korte tijd in Nederland verblijven. Zij krijgen bij gebrek aan gegevens over eventuele antecedenten in het buitenland een 'lege' VOG.[40] Vanwege het grote aantal Oost-Europese chauffeurs is dit een wezenlijk knelpunt. Temeer omdat die

categorie chauffeurs weinig verdient, geen vaste aanstelling heeft en kampt met zware werkomstandigheden. Dat maakt ze mogelijk – net als in de bagagekelders – vatbaar voor criminele rekrutering.

AEO-gecertificeerde bedrijven

De Douane geeft gestalte aan horizontaal toezicht en samenwerking met bedrijven om de veiligheid van de internationale logistieke keten te verbeteren. Daarbij is het certificeringssysteem *Authorized Economic Operator* (AEO) een belangrijk instrument. Bij het controleren of monitoren van goederenstromen wordt metaregulering of tweedelijns-toezicht toegepast. De basis, in de eerste lijn, zijn vormen van zelfregulering door bedrijven die met hun eigen systemen toezien op de veiligheid en integriteit van zendingen. Binnen het AEO-systeem controleert de Douane, in de tweede lijn, de systemen en werkwijzen van particuliere bedrijven. Als bedrijven bepaalde maatregelen – bedoeld als waarborgen – doorvoeren, wordt hun bedrijfsvoering minder belast door klassieke douanecontroles in de vorm van fysieke of administratieve controle. De Douane tracht controle te combineren met het faciliteren van goederenverkeer. Voor bedrijven in de internationale handel is de AEO-status steeds meer een soort noodzaak. Het heeft ook de status van een kwaliteitscertificaat. De precieze voordelen verschillen per type certificaat.[41] Belangrijke voordelen zijn een minder grote kans op controle van fiscale aspecten van de douaneaangifte, voorrang als een zending van het bedrijf (toch) voor controle is geselecteerd en een snellere afhandeling van allerhande douaneformaliteiten.

Het systeem van AEO-certificering is een impuls gebleken voor zelfregulering en de daarmee samenhangende veiligheidsprocedures voor een grote categorie bonafide bedrijven. Met deze redenering is in feite elke respondent het eens. Tegelijkertijd benadrukken respondenten met veel kennis over de legale en illegale Schiphollogistiek dat het geen garanties biedt en er risico's zijn op misbruik door criminelen.[42] Dezelfde soort criminele kansen komen in beeld als bij erkende bedrijven: het is (voor veel bedrijven) niet heel moeilijk om een AEO-certificaat te krijgen.[43] Het *kan* voor topcriminelen een interessante en betaalbare optie zijn om te investeren of te infiltreren in een gecertificeerd bedrijf, er zijn risico's met onderaannemers en uitzendkrachten en de controlecapaciteit is schaars. Respondenten wijzen op AEO-gecertificeerde bedrijven met CEO's die actief zijn in tal van bedrijven met erg complexe structuren, waardoor onduidelijk blijft wat nu precies hun bedrijfsactiviteiten zijn en welke geldstromen binnen hun bereik vallen. Het resulteert niet in strafrechtelijke verdenkingen, maar respondenten vermoeden dat het gaat om doelbewuste afscherming van

dubieuze of criminele activiteiten. Er zijn volgens respondenten ook meer concrete aanwijzingen (geweest) over betrokkenheid van gecertificeerde bedrijven of (leidinggevende) medewerkers bij drugssmokkel. Dergelijke bevindingen keren terug in criminologische literatuur. Staring et al. (2019) stellen dat Pluimgraaff in een scriptie uit 2016 – naar cocaïnesmokkel via de haven van Rotterdam – constateert dat bij drugssmokkel gebruik wordt gemaakt van bedrijven met een AEO-status.[44]

De ACN-pas

Op kleiner schaalniveau biedt een pas van Air Cargo Nederland (ACN) mogelijkheden om luchtvracht sneller te vervoeren, onder meer op Schiphol. ACN is de brancheorganisatie voor de luchtvaartindustrie In Nederland. Het betreft afhandelaars, vervoerders en expediteurs van luchtvracht. Als een chauffeur beschikt over een ACN-pas, worden veiligheidscontroles elektronisch uitgevoerd (fysieke melding bij een balie is dan niet nodig), waardoor een pashouder direct toegang krijgt. Medewerkers van bedrijven die lid zijn van ACN en van bedrijven waarmee minimaal één ACN-terreinbeheerder een zakelijke relatie heeft, komen in aanmerking voor zo'n pas. ACN verstrekt de pas indien medewerkers het volgende overhandigen: een geldig identiteitsbewijs; een door de werkgever of diens gemachtigde ondertekend aanvraagformulier en een origineel en speciaal voor de ACN-pas aangevraagde VOG (maximaal 6 maanden oud). Er zijn ongeveer 4.100 passen in omloop. De ACN trekt, zo leert de ervaring, maximaal tien passen per jaar in wegens onregelmatigheden, zoals het laten slingeren van de pas of pasgebruik terwijl de pashouder van werkgever is veranderd. Respondenten wijzen in dit verband op een kwetsbaarheid, namelijk dat sommige pashouders dermate bekend zijn vanwege frequente bezoeken, dat beveiligers hen bij herkenning toegang verlenen zonder verdere controle. Dit bleek toen de pas van een bekende chauffeur enige tijd niet functioneerde, maar hij consequent werd toegelaten tot het beveiligde terrein.

7.3.3 Douanecontroles: dilemma's en criminele kansen

In paragraaf 3.3 is beschreven hoe de Douane gestalte geeft aan complexe risicobeheersing. Om de stap te zetten van informatie en analyse naar daadwerkelijke controle, maakt de Douane gebruik van zogenoemde risicoprofielen. Die worden toegespitst op thema's in de omvangrijke douanetaak: fiscaal (15 wetten en regels) en op het brede terrein van niet-fiscale taken (250 wetten en regels) van veiligheid, economie, gezondheid en milieu (VGEM). Het betreft een lerend of cyclisch proces, omdat controleresultaten worden benut bij het actualiseren van

de profielen. De dagelijkse analyses en controles van de Douane werpen hindernissen op voor criminelen en leveren daarmee een bijdrage aan de aanpak van ondermijning, zo werd in hoofdstuk 4 geconstateerd. Georganiseerde criminelen reageren op hindernissen die onder meer door douanecontroles worden opgeworpen. Respondenten typeren dit als voortdurende actie-is-reactie. De beveiliging op Schiphol en de douanecontroles schrikken hoogstwaarschijnlijk veel criminelen af, maar anderen vonden en vinden hun weg op zoek naar criminele kansen en naar mogelijkheden om deze te benutten. In veel interviews werd het beeld geschetst van een strijd tussen aan de ene kant een professioneel-bureaucratische controle-instantie met een complexe taak en aan de andere kant flexibele netwerkjes die systematisch, opgeknipt in tal van projecten, crimineel geld verdienen. De volgende dilemma's en criminele kansen komen in beeld:

Smokkel: criminele flexibiliteit en innovatie

Criminele netwerken gebruiken een groot aantal modus operandi bij smokkelpraktijken (zie hoofdstuk 6). Criminelen zijn qua werkwijze flexibel. Als ze door controles merken dat op bepaalde routes een risicoprofiel is geschreven, zoeken ze naar alternatieve routes. Dat kan op veel manieren. KMar-respondenten merken dat, bij regelmatige controles van vluchten vanuit Suriname, criminelen reageren door zendingen vanuit Frans-Guinea te versturen naar Frankrijk en Nederland. Een douanecontrole kan niet worden uitgesloten, maar de kans wordt wel kleiner.

De criminele professionaliteit loopt sterk uiteen, maar in de criminele toplaag worden grote sommen geld geïnvesteerd in het omzeilen van (onder andere) de Douane. Criminele organisaties investeren bijvoorbeeld in de meest hoogwaardige scanapparatuur om de kwaliteit van hun smokkeltechnieken te testen. Een ervaring van een respondent spreekt boekdelen. Hij was namens de Douane bij een leverancier en er werd besloten tot aanschaf van een moderne en kostbare scanner. De leverancier vertelde dat een nog duurder exemplaar zojuist was verkocht, namelijk aan een obscuur bedrijf in Zuid-Amerika. Criminele professionaliteit en innovatie stellen niet alleen hoge eisen aan de technologie van de Douane, maar ook aan douanepersoneel. Het vergt kwaliteiten en scherpte om telkens weer grondig te controleren, omdat in kleine aanwijzingen – verborgen in (scans van) goederen of bagage of in het gedrag van logistiek personeel of passagiers – indicaties liggen besloten over smokkelpraktijken.

Criminele infiltratie: hardnekkige criminele structuren

Er wordt door criminele netwerken geïnvesteerd in infiltratie op Schiphol via (laag betaalde) medewerkers. Het is niet bekend hoeveel Schipholpashouders crimineel actief zijn, maar het gaat al met al om uiteenlopende functies, processen en locaties. Criminelen sturen van buitenaf geïnfiltreerde Schipholpashouders aan. Respondenten wijzen op oud-Schipholpashouders die bij opsporingsonderzoeken in beeld komen als criminele regelaars en als voormannen van buitenaf. Hun Schipholkennis komt daarbij van pas, net als hun sociale netwerk onder de pashouders. Vangsten van verboden goederen of enkele aanhoudingen zijn een tegenslag voor criminelen. Vanwege de voorraad aan criminele regelaars en uitvoerders in en rond Schiphol verstoort het de criminele logistiek en kansenstructuur echter niet of nauwelijks.

Voorspelbaarheid

Het valt op dat goed ingevoerde respondenten vinden dat de voorspelbaarheid van het toezicht en van douanecontroles te groot is. Ter illustratie noemt een respondent de vluchten uit Lagos, waarvan bekend is dat die worden gebruikt voor drugssmokkel. De vlucht is aantrekkelijk voor criminelen, omdat deze landt op een bepaalde tijd. Dat is precies het moment waarop de diensten van de Douane wisselen, waardoor bepaalde posten vaak net even onbemand zijn. Deze wisseling van diensten biedt criminelen de kans om er 'tussendoor' te schieten. Uit andere voorbeelden blijkt dat zogenoemde onverwachte controles wel degelijk een bepaald ritme hebben, waardoor *insiders* bij wijze van spreken kunnen uitrekenen wanneer de controlekans toeneemt. Bij uitgangscontroles wordt volgens respondenten niet genoeg gevarieerd naar tijd, plaats en actiemethode. Voorspelbaar overheidsoptreden speelt criminelen in de kaart. Infiltratie verschaft criminele netwerken bovendien informatie over de fysieke omgeving en logistieke processen op Schiphol, net als over de werkwijze van de Douane, KMar en beveiliging. Ook voelen criminelen intuïtief en op basis van uitgevoerde controles op hoofdlijnen aan wat belangrijke risicoprofielen zijn voor de Douane. Een respondent spreekt over de 'achteruitkijkspiegel' van de Douane, omdat controles in belangrijke mate zijn gebaseerd op ervaringen uit het (recente) verleden. Daar staat tegenover dat criminele tactieken deels vasthouden aan succesvolle methoden, maar ook – aangemoedigd door controles of verloren zendingen – vernieuwen wat betreft verberg- en versluiermethoden, gebruikte routes of afzenders. Respondenten vinden dat de onvoorspelbaarheid van douanecontroles toe zou moeten nemen en dat er vaker (bijna) onherkenbaar zou moeten worden gesurveilleerd vanwege criminele contra-observatie. Douanemedewerkers

zijn bijna altijd zichtbaar door hun uniform en dienstauto. Als douane- of KMar-medewerkers worden gespot, worden collega's gewaarschuwd en kunnen zo mogelijk criminele praktijken tijdelijk worden gestaakt.

Systeemkennis en operationele professionaliteit

Criminele praktijken laten zich volgens respondenten moeilijk of onvolledig vangen door geregistreerde data (systeemkennis). Ze pleiten voor een combinatie van systeemkennis en operationele kennis bij controle en toezicht op Schiphol. Surveillance op Schiphol vergt professionele kennis om afwijkingen te herkennen die wijzen op ondermijning. Respondenten denken dat dergelijke operationele professionaliteit afneemt vanwege de dominantie van gerichte controleopdrachten. Op de werkvloer leeft de analogie met het zogenoemde Schipholteam (actief tot en met 2012), omdat destijds douane- en KMar-medewerkers gezamenlijk surveilleerden, gebruikmakend van controle- en opsporingsbevoegdheden en van in de praktijk gevormde intuïtie. Tegenover deze praktijkspecialisatie staan generalistisch geschoolde douaniers die breed inzetbaar zijn en qua taak kunnen rouleren.[45] Dat past bij de omvangrijke douanetaak, maar niet altijd bij de intuïtieve kennis die criminele praktijken vragen.

Focus op inkomende goederen

Er worden inkomende en uitgaande goederen gecontroleerd door de Douane. Toch ligt, volgens respondenten, zoals eerder gesteld de nadruk sterk op inkomende vrachten en bagage. Dat leidt tot kansen om vanaf Schiphol te smokkelen, al is het een blinde vlek in welke mate dit gebeurt.

In de Europese Unie: de achter- en voordeur

De douanecontroles worden (sterk) gericht op de EU-buitengrens, wat logisch is vanwege haar wettelijke taken. Er wordt gesmokkeld naar Schiphol via andere luchthavens in de EU, omdat de controles daar op een lager niveau liggen[46] of omdat bepaalde criminele groepen daar zijn geïnfiltreerd in het luchthavenproces. Deze luchtvracht wordt op Schiphol nauwelijks gecontroleerd door de Douane. Dit wordt smokkel via de achterdeur genoemd. Respondenten wijzen ook op smokkelkansen door de voordeur. Dat wil zeggen smokkel vanaf Schiphol, naar luchthavens in de EU, bijvoorbeeld drugssmokkel naar populaire bestemmingen, zoals Spanje, omdat daar een grote afzetmarkt is voor drugs uit Nederland en omdat die drugs een goede verhouding prijs en kwaliteit hebben.

Grenzen aan de controlecapaciteit

Respondenten wijzen op beperkte controlecapaciteit in relatie tot de omvangrijke douanetaak én tot de omvangrijke criminele gelegenheidsstructuren. De Douane dient voortdurend prioriteiten te stellen, ook tussen de vele wettelijke taken. Het knelt, zo constateren respondenten, dat de Douane geacht wordt op te treden tegen ondermijning, maar daartoe geen extra financiële of personele middelen heeft gekregen. Hier is recent verandering gekomen: de Douane heeft geld ter beschikking voor de versterking van haar activiteiten in het kader van de bestrijding van verdovende middelen toegekend gekregen.

7.3.4 Grenzen aan de opsporing

De KMar en het CargoHarc-team vervullen op Schiphol een sleutelrol bij opsporingsonderzoeken. Deze opsporingsonderzoeken leveren een bijdrage aan de veiligheid en integriteit van Schiphol. Dat neemt niet weg dat de opsporingsinspanningen al snel tegen grenzen oplopen. De belangrijkste tekortkoming, zo benadrukken respondenten, is dat er weinig wordt geïnvesteerd in strafrechtelijk onderzoek van criminele sleutelfiguren die criminele praktijken op de luchthaven aansturen. Het betreft criminelen die van buiten Schiphol opereren, maar die hechte banden onderhouden met Schipholpashouders. Enkele *insiders* (werkzaam bij publieke instanties) zijn er (zonder dat ze het kunnen bewijzen) nagenoeg zeker van dat er op Schiphol onder de pashouders enkele prominente 'mollen' zijn: criminelen die niet als verdachte in beeld komen, maar wel degelijk belangrijke criminele functies vervullen wat betreft toezicht, informatieverstrekking, aansturing of ronselpraktijken. Veel opsporingsonderzoeken worden gericht op verdachte Schipholpashouders die eenvoudige (maar cruciale) criminele activiteiten verrichten. De consequentie is dat het criminele midden- en topkader, dat (vaak letterlijk) afstand bewaart tot de criminele werkvloer op Schiphol, bijna altijd buiten schot blijft. Het CargoHarc-team probeert in zogenoemde projectmatige onderzoeken dieper te graven. Er lopen maximaal twee van dergelijke onderzoeken, maar meestal één, omdat dit niet anders gaat vanwege de actualiteit, in de vorm van incidentgerichte opsporing naar aanleiding van de vondst van verboden goederen.

Opsporingsonderzoeken leveren om nog twee redenen vaak weinig informatie op over criminele organisatoren. Respondenten denken dat criminele Schipholpashouders met een uitvoerende taak geregeld de 'namen en gezichten' van dergelijke criminelen niet kennen. Zij brengen bijvoorbeeld drugs van *airside* naar de *landside*, omdat een collega dat vraagt en daarvoor betaalt. Als ze die namen wel kennen en zouden noemen in een verhoor is de kans op bedreiging en

geweld niet ondenkbaar. Eenvoudige criminelen houden in veel opzichten hun mond tegenover de politie en incasseren de bescheiden strafrechtelijke sanctie. In de EU is Nederland immers het land met de laagste strafmaat voor *drug trafficking*.[47] Mede vanwege de lage pakkans voor criminele organisatoren en de lage strafmaat zijn Nederlandse *mainports* (waaronder Schiphol) aantrekkelijk voor calculerende drugscriminelen.

De vaak afgebakende opsporingsonderzoeken (geen lange looptijd, gericht op uitvoerders) trekken een wissel op de informatiepositie. De KMar richt zich primair op verdachte personen en netwerken, terwijl de Douane informatie krijgt van (niet-verdachte) bedrijven en informatie verzamelt over bedrijven, routes en vluchten. Qua subjecten en werkwijzen is er een kloof: 'personen versus bedrijven' en 'controle en horizontaal toezicht versus boeven vangen', in de woorden van respondenten. Er zijn strakke juridische grenzen aan de informatie die de Douane mag delen, omdat ze die vaak in vertrouwen krijgt zonder ook maar enig spoor van verdenking. Geabstraheerde en geanalyseerde informatie zou wel kunnen worden gedeeld en besproken, maar er wordt door Douane en KMar in beperkte mate geïnvesteerd in dergelijke analyses. De beperkingen aan het informatieproces worden door respondenten onderkend. Dat heeft geleid tot inspanningen om dit te verbeteren (denk aan Orville, WIL). De KMar heeft recent een analyse gemaakt van criminele gelegenheden voor de smokkel van verdovende middelen via Schiphol.[48] Dit is opgesteld door de Sectie Analyse en Onderzoek van de Intelligence-afdeling van het Landelijk Tactisch Commando van de KMar, gevestigd op Camp New Amsterdam te Soesterberg. Respondenten zijn tevreden over de manier waarop analisten hun (ongeschreven) professionele kennis hebben verwerkt in deze rapportage. Ze denken wel dat fysieke nabijheid van analisten en professionals op Schiphol noodzakelijk is om (ook) in de toekomst overtuigende analyses te maken en om gestalte te geven aan de opvolging.

In het hele land spannen de TCI's zich in om op basis van beschikbare inlichtingen de stap te zetten van versplinterde informatie naar een beeld van de georganiseerde criminaliteit.[49] Daarbij is het de bedoelding om niet alleen te investeren in de criminele onderlaag, maar ook in sleutelfiguren, zoals criminele brokers die criminele (deel)activiteiten aansturen en met elkaar verbinden. Voor dergelijke personen is Schiphol een van de locaties met criminele projecten die via criminele specialisten die zich op allerhande manieren ingraven in de luchthaven worden gebruikt in de criminele (drugs)industrie.

7.4 Kwesties rondom de Schipholpas

Om beveiligde gebieden op Schiphol te betreden, hebben Schipholpashouders in allerhande branches en van hoog tot laag een zogenoemde Schipholpas nodig. Deze pas wordt uitgegeven door de Schiphol Nederland BV. Op de pas worden autorisaties en biometrische gegevens (iris) opgeslagen, die worden gecontroleerd bij de personeelsdoorgang naar het beveiligde terrein.[50] Luchthavenmedewerkers ontvangen deze pas als ze een veiligheidsonderzoek doorstaan. Er zijn volgens opgave van Schiphol Group in november 2019 ongeveer 56.800 personen die beschikken over een toegangspas tot beschermd luchthavengebied en ongeveer 2.300 tot beveiligd gebied. Daarnaast zijn er 11.000 persoonlijke parkeerpassen. In totaal zijn er derhalve 75.882 actieve passen.

Ontwikkeling Schipholpas

In 1993 is gestart met de uitgifte van een Schipholpas gekoppeld aan een toegangsbeheersysteem. De overdracht van een Schipholpas in het kader van ondermijning was in die periode mogelijk en kwam o.a. voor bij drugs- en mensensmokkel. Vanaf 2003 is de Schipholpas qua lay-out aanzienlijk aangepast. Ook is er biometrie op de Schipholpas aangebracht. In 2019 heeft er een lay-out (logo) wijziging op de Schipholpas plaatsgevonden.

Als de dienstbetrekking wordt beëindigd om welke reden dan ook, behoort de pas te worden ingeleverd. Dat gebeurt niet altijd. Als Schiphol Group weet dat een dienstbetrekking is beëindigd, kan een niet-ingeleverde pas worden geblokkeerd. Dat is echter niet altijd bekend, omdat de werkgever en/of de pashouder dat niet doorgeeft. In 2019 is voor ongeveer 900 niet-ingeleverde en geblokkeerde passen een administratieve sanctie betaald.[51] Schiphol Group houdt een overzicht bij van het aantal passen dat wordt vermist.

Uit onderstaand overzicht volgt dat er in 2018 2121 passen als vermist zijn geregistreerd en in 2019 2192. Het merendeel heeft betrekking op het beschermde gebied. In deze gevallen heeft de pashouder dit doorgegeven aan Schiphol Group die de pas vervolgens blokkeert. Er kan een nieuwe pas worden aangevraagd als er aangifte van vermissing is gedaan bij de KMar door degene die de pas heeft verloren. Witte passen zijn toegangspassen voor bedrijfsbeveiligd gebied (primair parkeerterreinen luchthavenpersoneel en gebouwen/terreinen buiten beschermd luchthavengebied). Voor witte passen is geen VGB (Verklaring van Geen Bezwaar) vereist. Alle vermiste passen zijn/worden na melding van de werkgever of betreffende pashouder door Schiphol Group geblokkeerd.

Tabel 7.1: Aantal passen als vermist geregistreerd (2018-2019)

Aantal vermiste passen	**2018**	**2019**
a) Beschermd luchthaven gebied = (gekleurde pas incl. VGB)	1425	1093
b) Bedrijf beveiligd gebied = (witte pas)	363	647
Schiphol Oost	79	70
Parkeerpassen	254	382
Totaal	**2121**	**2192**

Bron: Schiphol Group

Criminele netwerken hebben bij allerhande georganiseerde criminaliteit, in het bijzonder bij drugssmokkel, behoefte aan medewerking door Schipholpashouders. Het systeem van de Schipholpas levert een bijdrage aan de beveiliging, maar de criminele industrie is een grote en continue bedreiging voor de integriteit van het pasgebruik. De pas biedt immers gelegenheden om goederen van *airside* naar *landside* te smokkelen. Daarmee kan veel geld worden verdiend, zeker als dit systematisch gebeurt. Schipholpashouders zijn om die reden voor criminele organisaties een aantrekkelijke categorie. Respondenten wijzen op medewerkers die soms vele jaren hun werk integer hebben gedaan, maar op enig moment het criminele pad zijn ingeslagen. Uitzendkrachten kunnen voor verschillende werkgevers werken, wat hen autorisaties en toegang oplevert voor verschillende gebieden. Ze krijgen zo een grote actieradius op Schiphol. Vanwege hun kleding en autorisatie wordt niet snel opgemerkt – ook niet door de Douane, KMar of werkgevers – als ze met criminele bedoelingen bepaalde locaties bezoeken. Volgens respondenten is het aannemelijk dat een categorie medewerkers autorisaties stapelt, omdat ze van meet af aan criminele bedoelingen heeft. Het komt voor dat Schipholpashouders terecht een Schipholpas krijgen voor werkzaamheden bij een bonafide werkgever, maar op een later moment op Schiphol (tegelijkertijd) voor een malafide bedrijf gaan werken.
Respondenten wijzen op criminele kansen die schuilen in de werking van het systeem van de Schipholpas. Er komen hierna zes kansen aan bod.

- *Geblokkeerde, niet-ingeleverde passen: blijvende criminele kansen*. Passen waarvan Schiphol Group de autorisaties heeft geblokkeerd, maar die niet zijn ingeleverd, kunnen nog wel gebruikt worden op terreinen waar alleen fysieke controle op de pas wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld op Schiphol-Oost.

- *Grenzen aan de screening*. Voor een Schipholpas is een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) nodig. Die wordt afgegeven door de AIVD, die de taken gemandateerd heeft aan de KMar. De VGB is vijf jaar geldig en de *screening* is daarmee een momentopname. Een aantal respondenten vindt dit een te lange periode, want er is geen garantie dat Schipholpashouders gedurende deze jaren integer blijven. De criteria aan de hand waarvan bepaald wordt of iemand een VGB krijgt, liggen vast. Er wordt gekeken naar het strafrechtelijk verleden van de aanvrager vanuit een veiligheidsperspectief.[52] Hieruit volgt dat iemand met 'lichte antecedenten' een VGB kan krijgen. Dat strookt met de bevinding van respondenten, namelijk dat (verdachte of aangehouden) Schipholpashouders – bijvoorbeeld in de bagagekelder – antecedenten kunnen hebben.[53] Respondenten van de KMar vinden dat het *screening*proces te veel op de persoon wordt gericht en te weinig op de sociale omgeving. De rekrutering van Schipholpashouders heeft immers, zo redeneren zij, vaak plaats in een sociale omgeving met criminelen of met criminele contacten. Die sociale omgeving blijft naar hun mening onderbelicht bij de *screening*.[54]
- *Informatietekort over ingeleverde passen*. Bij personen die wel een pas inleveren en later weer een nieuwe pas aanvragen, wordt volgens respondenten te weinig gedaan om de reden van de eerdere inlevering te achterhalen. Die reden kan legitiem zijn, maar het kan ook gaan om ontslag wegens wangedrag of strafbare feiten, zoals diefstal. Schiphol Group kan van de KMar de opdracht krijgen om een pas te blokkeren, maar de reden daarvoor mag niet worden vermeld.
- *Verdacht, geseponeerd of vrijgesproken én in bezit van Schipholpas.* Respondenten wijzen op een categorie Schipholpashouders met extra risico's op luchthavencriminaliteit. Het gaat om Schipholpashouders die (bijvoorbeeld door de KMar) worden verdacht van strafbare feiten en kunnen blijven beschikken over een Schipholpas, omdat ze niet zijn veroordeeld. Respondenten wijzen op zes tot tien verdachten met een Schipholpas die zich actueel vrijelijk op beveiligd terrein kunnen begeven. Indien de zaak tegen verdachte pashouders door het OM wordt geseponeerd of bij vrijspraak worden de namen niet doorgegeven aan Schiphol Group. Verder ligt er een grote verantwoordelijkheid bij de werkgever die aan Schiphol Group moet doorgeven dat een medewerker geen pas meer mag hebben. In dit onderzoek is onvoldoende duidelijk geworden of dit altijd gebeurt en in hoeverre de KMar dit monitort.

- *Tekortschietende bedrijven*. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor de inname van Schipholpassen als de dienstbetrekking van een pashouder ophoudt. Het wordt niet gecontroleerd hoe bedrijven hierbij te werk gaan. Gerenommeerde bedrijven hebben dit in protocollen vervat. Respondenten zien vooral risico's bij kleine of jonge bedrijven, zoals kleine(re) uitzendbureaus. Bedrijven die medewerkers ontslaan om welke reden dan ook geven dat niet altijd (meteen) door aan Schiphol Group. Dat kan bijvoorbeeld voortkomen uit slordigheid of uit gebrek aan prioriteit. Als een bedrijf vanwege wangedrag (in welke vorm dan ook) medewerkers ontslaat, kunnen meldingen achterwege blijven om het bedrijf niet in diskrediet te brengen. De ontslagen persoon kan voor een ander bedrijf gaan werken en de pas blijven gebruiken als de werkgever niet doorgeeft aan Schiphol Group dat de dienstbetrekking is beëindigd. Criminele motieven om van werkgever te veranderen én de Schipholpas te behouden, zijn voorstelbaar. Er zijn met andere woorden medewerkers die formeel ten onrechte een Schipholpas hebben. Hoe groot die groep precies is, is onbekend.
- *Geen (real-time) systeeminformatie over verdacht pasgebruik*. De wijze waarop een pashouder de Schipholpas gebruikt kan indicaties geven over mogelijke criminele bedoelingen. Dat is bijvoorbeeld het geval als de pas wordt gebruikt op dagen en momenten waarop de pashouder vrijaf heeft (niet is ingeroosterd), op merkwaardige tijdstippen, opvallend vaak kort na elkaar en/of bij ingangen of passages die niet passen bij de werkzaamheden. Dat wordt op dit moment niet *real-time* gesignaleerd en het is niet mogelijk om een overzicht te genereren van personen met verdachte of opmerkelijke patronen in het pasgebruik. Het systeem waaraan thans wordt gewerkt ziet erop toe dat ongebruikelijke bewegingen achteraf gedetecteerd kunnen worden, dat achteraf precies zichtbaar is waar een pashouder op een dag is geweest. Echter, het koppelen van de bewegingen aan de werkroosters, vinden respondenten van de SNBV onrealistisch. Om deze koppeling te realiseren, moet het systeem namelijk onophoudelijk gevoed worden. De meest recente roosters moeten ook daadwerkelijk door de werkgevers in het systeem worden gezet. Wie wordt daar verantwoordelijk voor en wie houdt daar controle op, is een relevante vraag. Daarnaast is de praktijk dat werknemers (uitzendkrachten) op het laatste moment worden opgeroepen. Bij opsporingsonderzoeken zouden betrokken diensten graag snel gegevens over het pasgebruik koppelen aan werkroosters van verdachten. Dat is nu tijdrovend.

7.5 Integriteit

Niet-integer personeel is cruciaal voor het kunnen ontplooien van ondermijnende activiteiten. De KMar en de Douane hebben informatie verstrekt over (landelijke meldingen van) integriteitsschendingen door het eigen personeel.[55] Die schendingen staan overigens los van de eventuele betrokkenheid bij ondermijnende criminaliteit. Niet integer handelen, raakt immers de gehele organisatie. Over de KMar is bekend dat er in 2018 134 meldingen waren van niet integer gedrag van KMar-medewerkers.[56]

Tabel 7.2: Integriteitsschendingen KMar, landelijk (2018)

	2016	2017	2018
Schendingen	104	101	102
Geen schendingen	52	65	28
Onbekend	5	6	4

Van de 134 onderzochte meldingen in 2018 waren 102 incidenten een integriteitsschending; 28 meldingen konden worden weerlegd of niet worden aangetoond. Van 4 onderzoeken is de conclusie (nog) niet vastgesteld. Over de aard van de schendingen staat in het jaarverslag vermeld dat aantal privégerelateerde schendingen stijgt van 60% naar 68% van het totaal aantal schendingen. De stijging van vermogensdelicten en de Opiumwetdelicten vormt voor de KMar een punt van aandacht. Er is een daling van het aantal schendingen bij 'oneigenlijk gebruik van systemen/lekken' en bij ongecontroleerde schoten. Het aantal geweldsincidenten (voornamelijk in privétijd; niet zijnde geweldsaanwendingen) neemt toe, vaak is blijkens het jaarverslag alcohol in het spel. Hieronder staat een overzicht van de integriteitschendingen bij de Douane (tabel 7.3).

Tabel 7.3: Meldingen van mogelijke integriteitschendingen Douane (2016-2018)

Soort schending	2016	2017	2018
Financiële schending	3	-	-
Lekken/ Misbruik informatie	1	4	2
Misbruik bevoegdheden	5	3	1
Misbruik geweldsbevoegdheden	0	1	-

Soort schending	2016	2017	2018
Misbruik positie/ Belangenverstrengeling	2	1	2
Misdragingen in privésfeer/ Ongepast gedrag in privésfeer[57]	35	40	40
Oneigenlijk gebruik dienstmiddelen/ Overschrijden interne regels	15	26	15
Ongewenste omgangsvormen	4	9	1
Ongepaste communicatie	-	-	1
Totaal	**65**	**84**	**62**

In 2015 is, volgens nader aangeleverde informatie, ongeveer een derde van de integriteitschendingen terug te voeren op medewerkers op Schiphol. In 2016 heeft ruim 40 procent van de integriteitschendingen betrekking op Schiphol. In beide jaren is dat minder dan in Rotterdam, echter hierbij is geen rekening gehouden met de aantallen medewerkers per locatie.

Eindnoten

1. Van Dijk, Hirsch, Hoekstra, Langeslag, Noorlander, Slot & Van Veen (2015).
2. Amsterdam Airport Schiphol (z.d.). Bagage op Schiphol: De route van uw koffer op een internationale luchthaven.
3. In sommige interviews wordt gesteld dat de lonen erg laag zijn, namelijk op en rond het minimumloon, en dat het daarom verleidelijk is om met criminele activiteiten het inkomen te vergroten. Enkele anderen wijzen op de mogelijkheid om met overwerk en ploegendiensten het nettoloon aanzienlijk op te hogen.
4. Dit is overigens geen nieuw gegeven, want het speelt al lang. Een onderzoeker heeft ongeveer 18 jaar geleden een bezoek gebracht aan de bagagekelder en kreeg toen van KMar-medewerkers hetzelfde te horen over de groepscultuur: “Pas op waar je loopt, ze rijden je hier zo voor de voeten.”
5. In diverse opsporingsonderzoeken is naar voren gekomen dat criminelen Schiphol gebruiken als meetingpoint. Voor internationale contacten is dat handig. Ze vliegen in, hebben de meeting en kunnen meteen terugvliegen. De afspraken en bijeenkomsten gebeuren op airside, wat garanties voor de eigen veiligheid met zich meebrengt, omdat er geen wapens mee kunnen worden genomen. Echter ook de locaties op landside worden gebruikt, zoals hotels in de directe omgeving van Schiphol. Over de schaal waarop Schiphol voor dergelijke meetings wordt gebruikt, zijn geen gegevens beschikbaar.
6. Tot voor kort werd volgens een respondent iedere ochtend een controleronde gehouden in gebouwen waar KLM-personeel werkt. Het personeel werd gecontroleerd en er werd toezicht gehouden op onregelmatigheden, zoals een geparkeerde auto voor een branduitgang. Het betrof controle áchter de poort. Tegenwoordig zijn er geen beveiligers van KLM meer aanwezig op Schiphol-Oost.

7. De onderzoekers hadden geen beschikking over documenten dienaangaande.
8. De KMar voegt in een nagekomen reactie hieraan toe: "Als dit (wijzigen vluchtplan) gebeurt, dan wordt die vlucht aangemerkt als risicovol en zal juist eerder controle plaatsvinden. Het probleem met GA-vluchten is vooral dat extra Schengenvluchten landen op kleine luchthavens die niet aangewezen zijn als grensdoorlaatpost, zoals genoemd in de Vreemdelingenwet en dat gezagdragers van vliegtuigen bij General Aviation niet hun passagiersinformatie (GenDec) voor aanvang van het opstijgen aan de KMar verstrekken. Dit zijn beide verplichtingen uit de Schengen Grens Code."
9. Verschillende respondenten veronderstellen dat het voor criminelen vele malen interessanter is om contant geld via privéjets te smokkelen dan via ander vliegverkeer. De respondenten verwachten zelfs dat dit veel gebeurt. Echter, ook hier gaat het om vermoedens: er zijn geen concrete bewijzen. De risico's bij smokkel van contanten zijn minder groot dan die bij drugssmokkel. Als een crimineel wordt betrapt met contant geld, betaalt hij een boete en gaat vrijuit. Wie met drugs wordt betrapt, is de drugs kwijt en wordt strafrechtelijk vervolgd.
10. Er zijn wel vermoedens, maar er zijn – naast genoemde zaak – geen concrete zaken naar boven gekomen.
11. Een respondent stelt dat in het Verenigd Koninkrijk de controle op general aviation is verscherpt, met als gevolg dat er meer droppings plaatsvonden. De dropping-zone werd aangegeven met lichtsignalen. De onderzoekers hebben hierover geen openbare informatie kunnen vinden.
12. Kreulen (2019, 31 augustus).
13. Zie Boerman et al. (2017) en Paoli et al. (2013).
14. Paoli et al. (2013).
15. Zie bijvoorbeeld Tops e.a. (2018).
16. Rand (2016).
17. Zie ook Tops et al. (2018).
18. Van Wijk & Lenders (2018).
19. De waardetransportbedrijven laten hun klanten altijd een machtiging ondertekenen, die het bedrijf vrijwaart van mogelijke onjuistheden in de papieren en mogelijke kosten die daaraan verbonden zijn (bijv. wanneer blijkt dat iets anders wordt vervoerd dan op de luchtvrachtbrief staat, worden hier extra kosten of een boete voor gerekend, die niet het bedrijf maar wel de klant moet betalen).
20. Naast cash geld is ook het vervoer van diamanten dagelijkse praktijk. De handel en het transport spelen zich af in de driehoek Amsterdam, Antwerpen en het Midden Oosten. In onderhavig onderzoek zijn geen indicaties naar voren gekomen dat criminelen hier misbruik van maken (in termen van betalingen en witwassen), maar diverse nieuwsberichten laten een verband zien tussen diamanten, drugs en georganiseerde misdaad, zie bijvoorbeeld een artikel van HLN Nieuws: Bijna 1.000 XTC-pillen en 9 diamanten in beslag genomen bij een internationale drugsactie (HLN Nieuws, 2019, 6 februari).
21. Verordening (EG) 300/2008, (EG) 272/2009; Commissie Toegangsbeheer Schiphol (2005); Amsterdam Airport Schiphol (2018).
22. Wie in het bezit is van een geldig paspoort of Europese ID-kaart uit een EU-land, Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en IJsland, kan lid worden van Privium.
23. Schiphol (z.d.). De beste manier om te reizen.
24. In paragraaf 7.1 beschreven we de criminele kansen van medewerkers die bij de bagage, vracht of vliegtuigen in ouderhoud komen: in bagagekelders, afhandelloodsen en op Schiphol-Oost.

25. Zie: Schiphol-parkeren (z.d.). malafide parkeerbedrijven bij Schiphol: een overzicht.
26. Zie ook: Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
27. De respondent legt uit dat de Douane op basis van risicoanalyses 'heel af en toe' de lockers onderwerpt aan een controle met (drugs)honden.
28. Hoewel medewerkers van het bedrijf zich in de regel na hun dienst moeten afmelden op het kantoor (zonder afmelding geen uitbetaling van de dag), komt het voor dat een (haastige) medewerker zich door de bedrijfsbus laat afzetten bij een tourniquet. De respondent heeft niet de indruk dat dit structureel gebeurt. Omdat het bedrijf registreert wanneer iemand zich niet afmeldt, moet het opvallen wanneer hij dit herhaaldelijk niet doet, aldus de respondent. De respondent is niet bekend met zaken waar medewerkers zich herhaaldelijk niet hebben afgemeld en luchtzijde hebben verlaten via een tourniquet.
29. Desgevraagd schat de respondent dat hij in de afgelopen drie á vier jaar slechts één keer door medewerkers van de Douane is onderworpen aan een (steekproefsgewijze) uitgangscontrole, terwijl hij het beveiligde gebied regelmatig verlaat via de tourniquets.
30. Hieronder valt de afrekening van loon, vakantiegeld, niet-genoten vakantiedagen en overuren.
31. De respondent heeft bij zijn bedrijf de vraag gesteld indien een contract wordt beëindigd of het mogelijk is per direct de Schipholpas te blokkeren. Dit blijkt mogelijk en ook een vrij simpele handeling (digitaal). Indien een einddatum van het contract bekend is, stelt de respondent dan ook voor om als procedure op te nemen per die datum de Schipholpas te blokkeren. Het bedrijf van de respondent gaat deze procedure hoogstwaarschijnlijk per direct invoeren.
32. De respondent legt uit dat in het algemeen geldt dat een verdenking op een luchthavenmedewerker niet zonder meer leidt tot het blokkeren van de Schipholpas.
33. Dat onderzoek loopt nog. Zie Schildkamp, 30 januari 2020.
34. Nelen & Kolthoff (2017).
35. Sommige bedrijven worden vaker gecontroleerd, zoals cateringbedrijven. Ook wanneer een tekortkoming is geconstateerd, wordt een aanvullende inspectie gehouden om te controleren of een bedrijf de tekortkomingen heeft verholpen (of tijdelijk heeft opgelost).
36. Dit is volgens de BTBB in ontwikkeling zodat de controles gerichter (intensiever) kunnen worden uitgevoerd in die branches en bij die bedrijven die hoog scoren op een risicoprofiel.
37. Vereisten zijn onder meer een goedgekeurd beveiligingsprogramma. In het beveiligingsprogramma moeten onderwerpen zijn opgenomen zoals aanname van personeel, aanname van luchtvracht, de onderzoeksmethoden die gebruikt worden, de bescherming van een pand, (bescherming van) het vervoer, opleidingen, screening personeel etc. Een bedrijf is verantwoordelijk voor deze zaken. Zij moeten bijvoorbeeld doorvragen wanneer zij een cv van iemand te zien krijgen waarop een gat te zien is. Een bedrijf is verantwoordelijk om hierop door te vragen. Een bezoek ter plaatste moet plaatsvinden door de controleurs van de BTBB (audit).
38. Tops et al. (2018).
39. De onderzoekers hebben gevraagd naar het aantal douanecontroles, maar hebben hier geen informatie over gekregen.
40. Een van de vervoersbedrijven verricht om die reden zelf achtergrondonderzoek door referenties te benaderen voor informatie over de betreffende sollicitant. Daarnaast moeten de sollicitanten een integriteitstest maken. Op basis van deze test zijn drie uitkomsten mogelijk: groen, oranje of rood. Wanneer een sollicitant een rode uitkomst heeft, wordt de sollicitant geweigerd. Bij oranje worden er aanvullende vragen gesteld. Bij groen wordt de persoon aangenomen, mits er een VOG

overlegd kan worden (of referenties kunnen worden geraadpleegd).Elke medewerker die met luchtvracht in aanraking komt, moet jaarlijks gescreend worden.

41. Belastingdienst (z.d.). Uw AEO-vergunning in het kort.
42. Zie voor dezelfde redenering: Staring e.a., 2018.
43. Een AEO-vergunning wordt verstrekt na een audit van de interne beheersing/ boekhouding en beveiligingsmaatregelen van bedrijven.
44. Staring e.a. zijn hiervan in hun onderzoek geen voorbeelden tegengekomen (2019, p. 87).
45. Als ze behoefte hebben aan kennis of steun kunnen ze terecht bij een vraagbaak.
46. Een aantal respondenten van de Douane is van mening dat ook andere EU-landen goed controleren en dat ze daarop kunnen vertrouwen.
47. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2017).
48. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
49. De KMar (TCI) hanteert sinds kort een benadering, waarbij niet langer uitsluitend wordt geïnvesteerd in de onderlaag, maar juist ook in de brokers, de sleutelfiguren. Dit model heeft als doel dat niet alle losse opsporingspartijen slechts op 'hun eigen postzegel' onderzoek doen, maar onderzoek juist veel breder wordt ingericht en teams zich ook richten op informatie buiten de grenzen van hun omgeving. Alle TCI's hebben dit model omarmd en zijn tegelijk gestart met het analyseren van (elkaars) informatie. De rapportage NIBO (nationaal intelligence beeld ondermijning) liet met name zien dat hier de behoefte aan was. In 2017 is het NIBO opgeleverd: een beeld naar ondermijnende misdaad in Nederland. Een van de aanbeveling in dit rapport was dat er in de breedte geïnvesteerd moet worden op menselijk kapitaal; brokers/ sleutelfiguren vallen hier ook onder. Door deze benadering kan meer zicht komen op sleutelfiguren, dus ook op sleutelfiguren die buiten Schiphol werkzaam zijn maar wel een cruciale rol vervullen in het misbruik van de infrastructuur van de luchthaven. Het is bij de onderzoekers niet bekend wat de opbrengsten hiervan zijn, wel dat er thans een aantal sleutelfiguren in beeld zijn.
50. Amsterdam Airport Schiphol (2017).
51. Wanneer de pas niet meer blijkt terug te halen door de werkgever moet er een afkoopsom worden betaald van 50 euro. Dit zijn administratieve kosten. Een boeteclausule is vooralsnog niet opgenomen in de Schipholvoorwaarden.
52. Volgens het wegingskader wordt gekeken naar de volgende delicten: a. gebruik of handel in harddrugs; b. handel in grotere hoeveelheden softdrugs; c. voorhanden hebben of handel in vuurwapens of schijnvuurwapens; d. zwaardere vormen van diefstal, inbraak of heling; e. verduistering, oplichting of valsheid in geschriften; f. misdrijven tegen het leven gericht; g. openlijke geweldpleging of zware vormen van mishandeling; h. afpersing of afdreiging; i. misdrijven tegen de veiligheid van de Staat; j. deelneming aan een criminele organisatie of deelneming aan de voortzetting van een verboden en ontbonden rechtspersoon; k. luchtvaartmisdrijven of l. andere feiten die een risico kunnen opleveren voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (Staatscourant, 1997).
53. De KLM voert mede om die reden een aanvullend achtergrondonderzoek uit bij nieuwe medewerkers. Op basis van de strafrechtelijke voorgeschiedenis maakt de KLM de afweging of die persoon op die functie te werk kan worden gesteld. Hier kunnen dan ook de eventuele lichtere vergrijpen worden meegenomen. De aanvullende screening door de KLM is eenmalig.
54. Ter nuancering: de AIVD en de mandaathouders (Nationale Politie en KMar) hebben in 2018 gezamenlijk bijna 44.000 veiligheidsonderzoeken uitgevoerd naar personen die een vertrouwensfunctie (wilden gaan) vervullen. Met andere woorden, het is ook een capaciteitskwestie.

55. Het aantal meldingen dat betrekking heeft op Schiphol is niet uit het jaarverslag te destilleren. Verder hebben de Schiphol Group en FIOD geen informatie over integriteitsschendingen aangeleverd vanwege de vertrouwelijkheid. Uit de documentatie van de KLM valt af te leiden in hoeverre KLM-medewerkers zijn betrokken bij incidenten.
56. Koninklijke Marechaussee (2018).
57. Betreft vooral 'loonbeslagen'.

8 Bedrijvenanalyse op en rond Schiphol

Op basis van openbare informatie (Google en Company.info[1]) wordt in dit hoofdstuk het aantal bedrijven op en rond Schiphol in kaart gebracht. Het doel hiervan is om nadat de methodiek uitgebreid is besproken een schifting te maken tussen 'pluis' en mogelijk 'niet-pluis' bedrijven. Deze analyse wordt aangevuld met informatie uit observaties.

8.1 Aantal bedrijven

Uit verscheidene interviews die zijn gevoerd, blijkt dat het bij veel instanties onbekend is hoeveel bedrijven er bij de Kamer van Koophandel (KvK) staan ingeschreven met een vestigingsplaats op Schiphol. Schiphol kan hierbij worden opgedeeld in een viertal deelgebieden: Schiphol-Centrum, Schiphol-Oost, Schiphol-Rijk en Oude Meer. In een poging om het aantal ingeschreven bedrijven op Schiphol te bepalen, is allereerst op Google gezocht naar de postcodes die tot Schiphol behoren. Hiervoor is op Google de zoekterm '*Postcodes Schiphol*' gebruikt. Vervolgens is door middel van www.postcode-adresboek.nl achterhaald welke postcodes tot de vier deelgebieden op en rond Schiphol behoren. In totaal blijken het 152 postcodes te zijn die vervolgens zijn ingevoerd op Company.info. Dit heeft geresulteerd in 3.571 bedrijven. Al deze bedrijven zijn in een volgende stap onderverdeeld naar deelgebied. Hieruit blijkt dat 871 bedrijven tot Schiphol-Centrum (landside) behoren, dat 197 bedrijven in het onderzoeksgebied Schiphol-Oost vallen, dat Schiphol-Rijk in totaal 938 bedrijven behelst en dat in het deelgebied Oude Meer 113 bedrijven zijn gevestigd. Wanneer deze aantallen bij elkaar worden opgeteld, betreft het in totaal 2.119 bedrijven die onderzocht worden. De overige 1.452 bedrijven behoren niet tot een te onderzoeken deelgebied. Het betreft bijvoorbeeld de Schipholweg. De bijbehorende postcode is 1117 AE en op basis hiervan behoort het tot de bedrijven die op Schiphol zijn

gevestigd. Echter, de Schipholweg loopt ook buiten het onderzoeksgebied waardoor is besloten deze bedrijven niet mee te tellen. In afbeelding 8.1 wordt het onderzoeksgebied op Schiphol weergegeven door wat binnen het gekleurde gebied valt.

Naast deze bedrijven zullen in dit hoofdstuk ook de bloemengerelateerde bedrijven in Aalsmeer op eenzelfde manier worden geanalyseerd, omdat uit interviews is vernomen dat de bloemensector een kansenstructuur voor criminelen betekent. Hiervoor is op Google de zoekterm *'Bloemen bedrijven Aalsmeer'* gebruikt. Dit heeft geresulteerd in 59 bedrijven die op enigerlei wijze in relatie staan tot de bloemensector. De 59 bedrijven zijn verspreid over een achttal straten. De overgrote meerderheid van de bedrijven, 48 van de 59, bevinden zich in dezelfde straat. In totaal worden in dit hoofdstuk 2.178 bedrijven onderzocht.

Afbeelding 8.1: Het onderzoekgebied in kaart gebracht



8.2 Methodiek

De 2.119 bedrijven die op Schiphol zijn gevestigd en de 59 bedrijven in Aalsmeer worden in een tweetal stappen nader onderzocht. Allereerst zal de wetenschappelijke literatuur worden geraadpleegd om zodoende *risicovolle branches* in kaart te brengen en de bedrijven hierop te beoordelen. Dit is mogelijk doordat op Company.Info de SBI-codes[2] van alle bedrijven zijn achterhaald. Dit zal leiden tot een lijst met mogelijk 'niet-pluis' ondernemingen. Om uiteindelijk tot een kleinere en beargumenteerde lijst te komen, zal tot slot de mate van vindbaarheid,

zichtbaarheid en professionaliteit van deze bedrijven in kaart worden gebracht. Hierbij is het achterliggende idee dat bedrijven winst willen maken. Daarvoor moeten eventuele klanten het bedrijf kennen en kunnen vinden, waarvoor een grotere mate van zichtbaarheid, vindbaarheid en professionaliteit geboden is. Indien bedrijven laag scoren op deze factoren is dat een mogelijke indicatie voor het 'niet-pluis' zijn. In het vervolg worden de twee stappen nader toegelicht.

8.2.1 Risicovolle branches

In de afgelopen jaren is er veel aandacht uitgegaan naar georganiseerde criminaliteit in het algemeen en naar ondermijnende georganiseerde criminaliteit in het bijzonder. Mede hierdoor wordt ondermijnende georganiseerde criminaliteit erkend als een serieuze dreiging voor de veiligheid en integriteit van de samenleving.[3] Bij ondermijnende georganiseerde criminaliteit is er sprake van verwevenheid tussen de boven- en onderwereld. Dit kan zich volgens Fijnaut, Bovenkerk, Bruinsma en Van de Bunt (1996) op een tweetal manieren uiten. Allereerst spreken zij over een parasitaire relatie. Bij deze relatie wordt voor het uitvoeren van criminele activiteiten de bovenwereld onbewust gebruikt of misbruikt door de onderwereld. Ten tweede benoemen zij de symbiotische relatie waarbij de bovenwereld zich bewust is van het feit dat zij kansen, gelegenheden en faciliteiten aanbieden aan de onderwereld. In beide relaties verleent de bovenwereld als facilitator al dan niet vrijwillig diensten aan criminelen. Anno 2019 komen beide relaties in de gehele samenleving voor. Hieronder valt ook het bedrijfsleven waar criminelen gebruik maken van bedrijfstakken die de grootste en meeste kansen, gelegenheden en faciliteiten bieden om criminele activiteiten te bewerkstelligen: de risicovolle branches.[4]

Fijnaut e.a. (1996) omschrijven in hun onderzoek een viertal criteria waaraan een risicovolle branche moet voldoen:

- De leden van criminele groeperingen zijn van origine relatief vertrouwd met de branche. Zo weten zij hoe de branche op technisch en financieel vlak in elkaar steekt en hebben zij persoonlijke relaties met werknemers in deze branche. De branches waarover wordt gesproken, zijn de bouwnijverheid, automobielbranche, horeca en het transportwezen.
- Het betreft branches waarin de drempel om een onderneming te starten relatief laag is doordat er weinig financiën nodig zijn of doordat er weinig diploma's zijn vereist. Hierdoor kunnen er bijvoorbeeld ook gemakkelijk 'katvangers' worden ingezet.[5] Te Pest, Nieuwsdorp, Smeets en Van Wijnen (2017) beschrijven dat katvangers de identiteit van een crimineel geheim

houden door al dan niet bewust of vrijwillig een opdracht uit te voeren voor de crimineel.

- Het betreft branches waar ofwel sprake is van weinig regulatie ofwel waar de regels gecompliceerd, tegenstrijdig of praktisch onwerkbaar zijn.
- Het zijn branches waarin sprake is van veel concurrentie. Naast een aantal grote bedrijven bestaan er ook veel kleinere ondernemingen. Door deze hoge mate van concurrentie zijn niet alle ondernemingen ervan verzekerd dat zij op lange termijn kunnen blijven bestaan. Doordat deze ondernemingen in (financiële) moeilijkheden geraken, kunnen zij overgaan tot het accepteren van aanbiedingen die zij gezien hun (financiële) status eigenlijk niet kunnen weigeren. Daarnaast zijn er ook bedrijven die wel renderen, maar dit soort aanbiedingen gebruiken om extra winst, macht of prestige te verwerven. Bij deze branches gaat vaak veel cash geld om. Dat zorgt ervoor dat deze inkomsten niet in de administratie opgenomen worden.

In het onderzoek van het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC; 2019) wordt een viertal gelegenheidsstructuren voor criminele activiteiten benoemd die overeenkomsten vertoont met het voorgaande. Allereerst betreft het de infrastructurele en logistieke gelegenheidsstructuren. In Nederland kunnen criminelen bijvoorbeeld kwalitatief goede drugs en wiet produceren en doordat de logistieke mogelijkheden in Nederland groot zijn, kunnen criminelen de drugs en wiet relatief gemakkelijk verkopen. Hier zijn de internationale en kleinere luchthavens, grote zeehavens en kleinere jachthavens en het spoor- en wegennet debet aan. Ten tweede wordt de institutionele gelegenheidsstructuur benoemd, zoals het gegeven dat bepaalde overheidsdiensten moeilijk informatie met elkaar (kunnen) delen. Daarnaast is er sprake van inconsequente regelgeving of uitvoering van beleid. Dit biedt criminelen gelegenheden om hun activiteiten uit te blijven voeren. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het niet landelijk invoeren van een vergunningsplicht voor een bepaalde branche waardoor criminelen zich verplaatsen naar andere gemeenten. Ten derde betreft het de financieel-economische gelegenheidsstructuur. Het financiële systeem dat geldt in Nederland biedt namelijk veel mogelijkheden om het crimineel verworven geld te besteden in de legale economie en het zodoende wit te wassen. Ten slotte dient de sociale gelegenheidsstructuur nog benoemd te worden. Criminelen zien kwetsbare sociale omgevingen en doelgroepen als doelwit voor criminele ronselpraktijken. De doelgroep komt uit een milieu waarin criminaliteit genormaliseerd is. Zij hebben niet de mogelijkheden om maatschappelijk geaccepteerde diploma's te behalen

waardoor het criminele pad meer zal opleveren dan het participeren in de legale economie.

Van de Bunt en Kleemans (2007) geven ook hun visie op wat risicovolle branches zijn. Volgens hen zijn er meerdere manieren waarop beroepen gelegenheden kunnen bieden voor georganiseerde ondermijnende criminaliteit. Allereerst geven zij aan dat de beroepen, die bestaan uit internationale contacten en reisbewegingen, zoals de mobiliteit, transport en logistiek gerelateerde beroepen, interessant zijn voor criminelen. Kleemans, van den Brienen en van de Bunt (2002) zeggen hierover dat de georganiseerde criminaliteit in Nederland een transitkarakter heeft. Hiermee wordt bedoeld dat er veel grensoverschrijdend handelsverkeer plaatsvindt en dat criminelen profiteren van deze goederen-, geld- en passagiersstromen. Ten tweede is de mate van individuele autonomie bij de branches van belang. Indien een individu een grote mate van autonomie geniet, is de handelingsvrijheid hoog en de mate van controle op hetgeen het individu uitvoert laag. Hierdoor zijn ook met name de directeuren van kleine bedrijven en vrije beroepsbeoefenaren betrokken bij de 120 opsporingsonderzoeken die Van de Bunt en Kleemans hebben onderzocht. De werknemers die in loondienst werken bij de overheid of in grote organisaties komen daarentegen zelden voor. Ten derde is het sociale karakter van een beroep van belang. Het idee hierachter is dat in de beroepen waar werknemers veel in contact staan met andere mensen de kans op contact met potentiële criminelen of mededaders groter is (Van de Bunt en Kleemans, 2007).

Om uiteindelijk tot een lijst met risicobranches te komen, is ook nog gekeken naar het onderzoek van Bolsius, Höcük, Prüfer en Kolthoff (2018). Zij hebben door middel van een literatuurstudie[6] een lijst met risicobranches benoemd. Het betreft ten eerste branches die handelen in kunst, antiek, dieren, sieraden, voertuigen en prostitutie. Daarnaast zijn de schoonmaak- en reinigingsbranche, speelautomatenbranche en gokhallen, transportsector, uitzendbranche en de land- en tuinbouwsector branches die als risicovol worden bestempeld. Ook belwinkels, kapperszaken, massagesalons en growshop-toeleveranciers behoren volgens de literatuur tot dit rijtje. Tot slot biedt ook de vastgoedbranche een gelegenheidsstructuur waardoor deze branche ook van belang is voor criminelen. Zo zijn er namelijk locaties en panden nodig om bepaalde criminele activiteiten uit te kunnen voeren, zoals het opzetten van een hennepkwekerij of het huisvesten van een slachtoffer van mensenhandel.

Als aanvulling op deze risicovolle branches is ook de input uit de gevoerde interviews meegenomen. Hieruit kwam namelijk een aantal bedrijfsactiviteiten naar voren waarbij de respondenten een bepaald onderbuikgevoel hebben. Een

drietal bedrijfsactiviteiten komt overeen met de risicovolle branches die uit de wetenschappelijke literatuur naar voren zijn gekomen: de horecabranche waarbij door respondenten met name wordt gesproken over de catering, de uitzend- en schoonmaakbranche. Daarnaast is er door respondenten over een tweetal andere bedrijfsactiviteiten gesproken: de beveiligingsbranche en het onderhoud en de reparatie van vliegtuigen.

8.2.2 Openbare bronnen

Op basis van deze criteria is een eerste schifting gemaakt van de 2.178 bedrijven. De bedrijven die overblijven en conform de criteria mogelijk 'niet-pluis' zijn, zijn vervolgens nader worden onderzocht op de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit. Dit is op twee manieren gebeurd.

Google

Allereerst wordt de beschikbare informatie op Google gebruikt. Hiermee wordt onder andere nagegaan of het bezoek- en postadres met elkaar overeenkomen. Het achterliggende idee is dat indien deze niet met elkaar overeenkomen de ondernemers mogelijk bedrijfsactiviteiten uitvoeren die zij willen verhullen door de post op een ander adres te laten bezorgen. Indien het bezoek- en postadres niet met elkaar overeenkomen, wordt het bedrijf één punt toegekend.

Tevens wordt op Google onderzocht in hoeverre een onderneming reviews heeft ontvangen op Google, Facebook en het Telefoonboek. Het idee hierachter is dat een kwalitatief goed bedrijf goede reviews heeft ontvangen wat een indicatie is voor de mate van professionaliteit. Indien een onderneming op een van de drie bronnen geen reviews heeft ontvangen, wordt deze onderneming één punt toegekend. Wanneer de onderneming op zowel Google, Facebook als het Telefoonboek geen reviews heeft ontvangen, wordt nog een extra punt toegekend waarmee zij in totaal vier punten kunnen scoren op deze indicator. Indien een onderneming op een van de drie bronnen reviews heeft ontvangen maar de gemiddelde score daarvan onvoldoende is, dan krijgt het ook een punt toegekend. Voor Google en Facebook geldt dat een gemiddelde score lager dan 3,5 een onvoldoende is en voor het Telefoonboek betreft dit een gemiddelde score lager dan een 6,0.

Om de mate van vindbaarheid en zichtbaarheid nader te kunnen duiden, is ook gekeken of op Google een webadres en telefoonnummer staan vermeld. Indien er geen website en telefoonnummer vindbaar zijn, krijgt de onderneming voor iedere indicator twee punten toegekend. De reden dat deze twee indicatoren twee punten waard zijn, is omdat deze twee indicatoren het meest illustratief zijn voor de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit. Beide

indicatoren verdienen nog wel verdere toelichting. Wanneer een onderneming namelijk wel een webadres heeft maar deze niet professioneel is, krijgt het alsnog één punt toegekend. Hetzelfde geldt voor wanneer er wel een telefoonnummer staat vermeld maar het een mobiel nummer betreft in plaats van een vast telefoonnummer. Deze keuze is gemaakt omdat een professionele onderneming een kantoorruimte heeft van waaruit zij werkt met een vast telefoonnummer. Indien dit niet het geval is, roept dit vragen op. In totaal kan een onderneming 9 punten toegekend krijgen op basis van de informatie van Google.

Company.info

Ten tweede wordt de informatie gebruikt die op Company.info beschikbaar is. Hierbij worden allereerst de SBI-codes nader onder de loep genomen. Op Company.info is het namelijk mogelijk dat een onderneming andere SBI-codes krijgt toegekend op basis van de informatie die Company.info heeft verworven. Hierdoor kan het zijn dat er sprake is van incongruentie tussen de SBI-codes waarmee bedrijven zich hebben ingeschreven bij de KvK en de SBI-codes die door Company.info zijn toegekend. Indien dit het geval is, krijgt de onderneming twee punten toegekend. Hiervan is bijvoorbeeld sprake wanneer een bedrijf zich bij de KvK heeft ingeschreven als financiële holding, maar volgens Company.info daarnaast ook auto's verhuurt. Voor het onderzoekgebied Aalsmeer geldt dat een onderneming twee punten krijgt toegekend wanneer de SBI-codes waarmee zij staan ingeschreven bij de KvK niet overeenkomen met het idee dat zij actief zijn in de bloemensector.

Ook is op Company.info gekeken of er een webadres wordt vermeld en of er sprake is van een beschikbaar telefoonnummer. Hier kan namelijk een verschil bestaan tussen de informatie die Google vermeldt en de beschikbare informatie op Company.info. De criteria zijn daarentegen wel dezelfde als die worden gebruikt voor de informatie van Google. Tot slot wordt op Company.info ook het e-mailadres weergegeven indien een onderneming deze heeft. Wanneer dit niet het geval is, krijgt de onderneming ook twee punten toegekend. Wanneer er wel een e-mailadres wordt vermeld maar het betreft een persoonlijk e-mailadres in plaats van een zakelijk e-mailadres, wordt de onderneming alsnog één punt toegekend. In totaal kan een onderneming 8 punten toegekend krijgen op basis van de informatie op Company.info. Bij elkaar opgeteld kan een onderneming dan ook minimaal 0 en maximaal 17 punten krijgen waarbij 17 punten staat voor een onvindbaar, onzichtbaar en onprofessioneel ogend bedrijf.

8.2.3 Verdiepende analyse

De toekenning van punten zal ertoe leiden dat een selecte groep bedrijven hoog scoort ten opzichte van de andere bedrijven. Deze selecte groep wordt tot slot onderworpen aan een verdiepende slag door het bedrijfsmanagement onder de loep te nemen. Er wordt in kaart gebracht wat de leeftijd van de bestuurders is, waar zij wonen, sinds wanneer zij in functie zijn bij het bedrijf, hoeveel en welke andere functies zij momenteel uitvoeren en hoeveel en welke functies zij in het verleden hebben bekleed. Dit heeft tot extra informatie geleid over de bestuurders, waardoor er mogelijk niet-pluis-ondernemers naar voren komen. De resultaten van de verdiepende analyse zijn vanwege de privacy-gevoeligheid níet openbaar en worden dus ook niet inhoudelijk besproken. In de tekst-box hieronder is de totale werkwijze overzichtelijk uiteengezet. We presenteren de resultaten op hoofdlijnen en per locatie.

8.3 Bedrijvenanalyse op vijf locaties

Schiphol-Centrum

Schiphol-Centrum bevat in totaal 2.079 bedrijven. Het grootste gedeelte van deze bedrijven zijn gevestigd op Schiphol-Boulevard waar in totaal 1.208 bedrijven zitten. De keuze is gemaakt om deze bedrijven vanwege de beschikbare onderzoektijd niet mee te nemen in het onderzoek. Dit heeft ertoe geleid dat 871 bedrijven zijn geanalyseerd. De conclusie is dat 307 van de 871 bedrijven (35 procent) behoren tot een risicovolle branche dan wel bedrijfsactiviteiten uitvoeren die conform de informatie uit interviews (mogelijk) 'niet-pluis' te noemen zijn. In tabel 8.1 laat zien welke bedrijven het betreft. De term 'overig' geeft aan dat de onderneming ook nog andere bedrijfsactiviteiten uitvoert die in de wetenschappelijke literatuur en interviews niet naar voren komen als risicovol.

Tabel 8.1: De hoeveelheid bedrijven die behoren tot een risicovolle branche op Schiphol-Centrum

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Transportbranche	136
Transportbranche en overig	39
Handel in voertuigen	15
Horecabranche	13
Uitzendbranche en overig	13

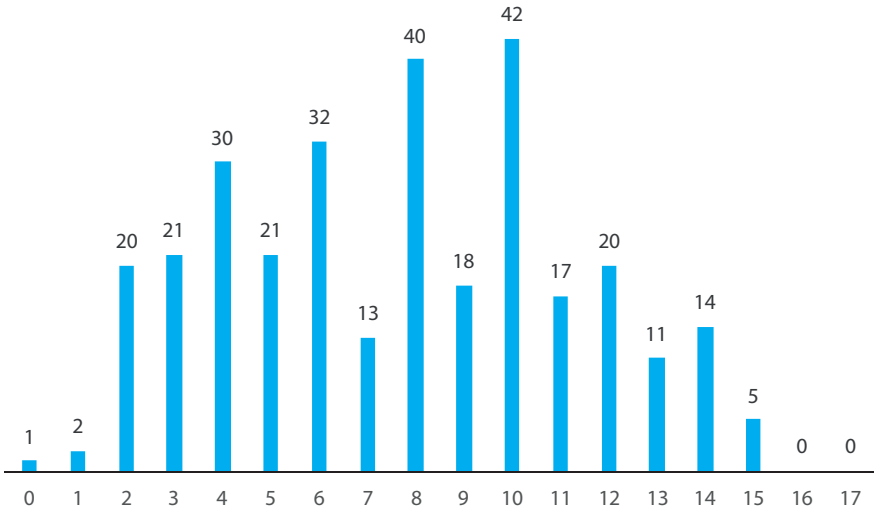
Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Vastgoedbranche en overig	13
Vastgoedbranche	11
Handel in voertuigen en overig	11
Vastgoedbranche en transportbranche	11
Uitzendbranche	8
Transportbranche en handel in voertuigen	6
Transportbranche en uitzendbranche	5
Reinigingsbranche	3
Kappersbranche en overig	2
Handel in dieren en overig	2
Handel in sieraden en overig	2
Vastgoedbranche, transportbranche en overig	2
Kappersbranche	1
Growshop en overig	1
Horecabranche en overig	1
Land- en tuinbouwbranche	1
Reinigingsbranche en overig	1
Handel in dieren en vastgoedbranche	1
Uitzendbranche en beveiligingsbranche	1
Transportbranche en beveiligingsbranche	1
Reinigingsbranche, uitzendbranche en overig	1
Land- en tuinbouwbranche en transportbranche	1
Transportbranche, handel in voertuigen en overig	1
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen en overig	1
Transportbranche, handel in voertuigen en vastgoedbranche	1
Transportbranche en reparatie en onderhoud van vliegtuigen	1
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen, handel in voertuigen en overig	1
Totaal	**307**

Tabel 8.1 wijst uit dat het overgrote deel van de 307 bedrijven actief is in de transportbranche, namelijk 204 bedrijven (66 procent). Daarnaast is de vastgoedbranche ook een veelvoorkomende bedrijfsactiviteit, aangezien 39 van de 307 bedrijven (12 procent) zich hiermee bezighouden.

Het overgrote deel van deze bedrijven bestaat nog niet erg lang. Het oprichtingsjaar is van 274 van de 307 bedrijven bekend en daaruit blijkt dat de meeste bedrijven tussen 2011 en 2019 zijn opgericht, namelijk 116 bedrijven (42 procent). Een ander groot gedeelte van de bedrijven, namelijk 78, is opgericht tussen 2001 en 2010 (28 procent). De overige 80 bedrijven zijn opgericht tussen 1934 en 2000.

Als we met een verdiepende analyse de 307 bedrijven scoren op de beschreven indicatoren (zie 8.2.2. voor werkwijze), resulteert dat in grafiek 8.1. Tabel 8.2 presenteert de bedrijfsactiviteiten van de 19 bedrijven die het hoogst (dus: het slechtst) scoren.

Grafiek 8.1: De mate van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit van de bedrijven op Schiphol-Centrum



Tabel 8.2: De bedrijfsactiviteiten van de 19 hoogst scorende bedrijven op Schiphol-Centrum

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Transportbranche	8
Transportbranche en overig	2
Transportbranche en uitzendbranche	1
Schoonmaak- en reinigingsbranche	1
Handel in voertuigen en overig	1
Handel in dieren en overig	1
Kappersbranche en overig	1
Uitzendbranche en overig	1
Handel in voertuigen	1
Growshop en overig	1
Vastgoedbranche	1
Totaal	**19**

Schiphol-Oost

In het deelgebied Schiphol-Oost zijn minder bedrijven gevestigd dan in het deelgebied Schiphol-Centrum, namelijk 197 bedrijven. Desalniettemin is het percentage bedrijven dat werkzaam is in risicovolle branches of risicovolle activiteiten ontplooit gelijk aan het deelgebied Schiphol-Centrum. Hiertoe behoren namelijk 66 van de 196 bedrijven (33%). Een eerste verschil met het deelgebied Schiphol-Centrum betreft de oprichtingsjaren van deze 66 gevestigde bedrijven. Op Schiphol-Centrum was bijna de helft van de bedrijven (42 procent) tussen 2011 en 2019 opgericht. Op Schiphol-Oost zijn 15 van de 66 bedrijven (22 procent) tussen 2011 en 2019 opgericht en 20 bedrijven (30 procent) tussen 2001 en 2010. Ook geldt dat de jaren 1991 tot en met 2000 goed vertegenwoordigd zijn op Schiphol-Oost, gezien het feit dat in deze periode 15 bedrijven (22 procent) zijn opgericht. Gezien het feit dat van een zevental bedrijven het oprichtingsjaar onbekend is, kan geconcludeerd worden dat de overige 21 bedrijven tussen 1916 en 1985 zijn opgericht. Tabel 8.3 presenteert waar deze 66 bedrijven zich mee bezighouden.

Tabel 8.3: De hoeveelheid bedrijven die behoren tot een risicovolle branche op Schiphol-Oost

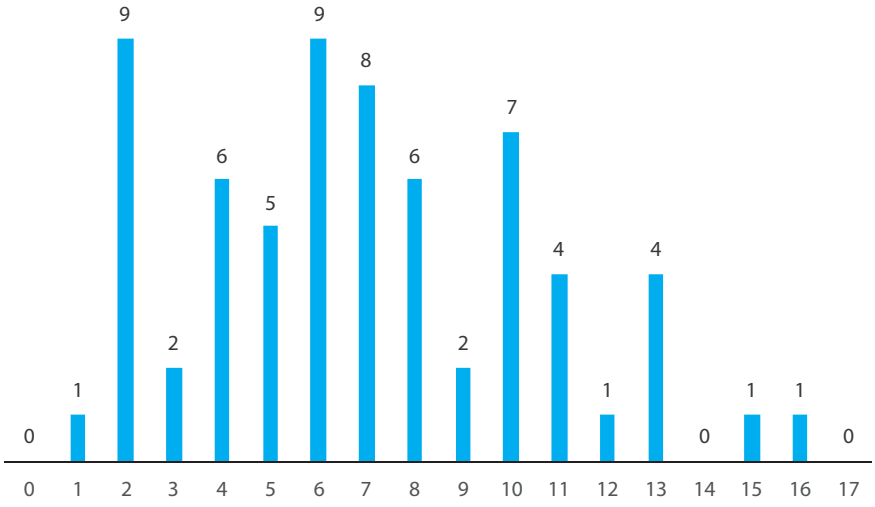
Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Transportbranche en overig	11
Handel in voertuigen en overig	7
Transportbranche	7
Uitzendbranche	6
Vastgoedbranche en overig	5
Horecabranche	5
Uitzendbranche en overig	4
Beveiligingsbranche	3
Vastgoedbranche	3
Transportbranche, uitzendbranche en overig	2
Horecabranche en overig	2
Handel in voertuigen	2
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen, handel in voertuigen en overig	1
Vastgoedbranche, transportbranche en uitzendbranche	1
Transportbranche, handel in voertuigen en overig	1
Vastgoedbranche, uitzendbranche en overig	1
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen	1
Transportbranche en handel in voertuigen	1
Beveiligingsbranche en uitzendbranche	1
Reinigingsbranche en overig	1
Reinigingsbranche	1
Totaal	**66**

Net zoals voor Schiphol-Centrum geldt, is het overgrote deel van de 66 bedrijven actief in de transportbranche. Het betreft namelijk 23 bedrijven wat neerkomt op 35 procent. Een andere branche die veelvuldig voorkomt, is de uitzendbranche. Met 15 van de 65 bedrijven (23 procent) die hierin actief zijn, heeft deze branche een groter aandeel dan op Schiphol-Centrum. Ook in dit deelgebied zijn er

opmerkelijke combinaties van bedrijfsactiviteiten naar voren gekomen. Zo is er een onderneming dat zich bij de KvK heeft ingeschreven als een uitleenbureau, maar daarnaast ook als opslaglocatie voor goederen dient.

Als we met een verdiepende analyse de 66 bedrijven scoren op de beschreven indicatoren (zie 8.2.2. voor werkwijze), resulteert dat in grafiek 8.2. Tabel 8.4 presenteert de bedrijfsactiviteiten van de 6 bedrijven die het hoogst (dus: het slechtst) scoren.

Grafiek 8.2: De mate van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit van de bedrijven op Schiphol-Oost



Tabel 8.4: De bedrijfsactiviteiten van de zes hoogst scorende bedrijven op Schiphol-Oost

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	**Frequentie**
Handel in voertuigen en overig	2
Transportbranche en overig	1
Vastgoedbranche en overig	1
Uitzendbranche en overig	1
Handel in voertuigen	1
Totaal	**6**

Schiphol-Rijk

Op Schiphol-Rijk zijn de meeste bedrijven gevestigd, namelijk 938. Deze bedrijven zijn verdeeld over een achttal straten. Een mogelijke oorzaak voor deze hoeveelheid bedrijven is het feit dat er op Schiphol-Rijk veel bedrijfsverzamelgebouwen liggen waardoor er meerdere bedrijven in één gebouw zijn gevestigd. Dit blijkt ook uit de observaties die zijn uitgevoerd. Wanneer de bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven zijn nagegaan, blijken 233 van de 938 bedrijven (25 procent) te behoren tot een risicovolle branche of ze voeren bedrijfsactiviteiten uit die volgens respondenten 'niet-pluis' te noemen zijn. Hiermee begeven zich in dit deelgebied, tot dusverre althans, relatief gezien de minste bedrijven die 'niet-pluis' zouden kunnen zijn.

Waar in de voorgaande twee deelgebieden het oprichtingsjaar van de bedrijven redelijk uiteenlopend was, typeert dit deelgebied zich door een meerderheid aan bedrijven die recentelijk zijn opgericht. Geheel vreemd is deze constatering niet. Tijdens de observaties spraken de onderzoekers namelijk met een beveiliger van Cargo Security. Hij gaf aan dat sinds kort de bedrijven die op en rondom Schiphol-Rijk zijn gevestigd naar een andere locatie dienen te verhuizen indien zij uit willen breiden. Het gevolg hiervan is dat deze panden leeg zijn komen te staan. Deze panden worden volgens de beveiliger tegenwoordig ingericht als datacenters. Totdat hier sprake van is, gaat er vaak een bepaalde periode overheen. In die periode is het volgens de beveiliger weleens voorgekomen dat de panden worden gebruikt door buitenlandse (bv. Russische) transportbedrijven. Hij schetst het voorbeeld van een pand dat al enkele maanden leegstond, maar waar wel ineens 30 Russische vrachtwagens voor de deur stonden. Na een aantal weken waren deze vrachtwagens weer weg en leek het alsof er niets was gebeurd. Van de 221 bedrijven waarvan het oprichtingsjaar bekend is, blijken er 128 bedrijven (58 procent) tussen 2011 en 2019 te zijn opgericht, waarvan 28 in 2016, 21 in 2017, 12 in 2018 en 18 in 2019 Daarnaast zijn 40 bedrijven (18 procent) tussen 2001 en 2010 opgericht. De overige 53 bedrijven zijn tussen 1954 en 1990 opgericht

Om beter te kunnen duiden wat de bedrijfsactiviteiten van deze 233 bedrijven zijn, is in tabel 8.5. aangegeven welke risicobranches en welke andere 'niet-pluis' bedrijfsactiviteiten in dit deelgebied voorkomen. Hierbij is ook gekeken naar het aantal data-gerelateerde bedrijven om zodoende hetgeen de beveiliger aangaf te kunnen toetsen. In de voorgaande twee deelgebieden was de transportbranche de meest voorkomende branche. Voor Schiphol-Rijk geldt dit niet. Van de 233 bedrijven zijn 91 bedrijven (39 procent) actief in de vastgoedbranche, terwijl 80 bedrijven (34 procent) actief zijn in de transportbranche. In totaal blijken 16 bedrijven zich bezig te houden met data-gerelateerde bedrijfsactiviteiten. Daarbij

valt op dat in een zevental gevallen deze bedrijven ook actief zijn in de uitzendbranche. Zo heeft één bedrijf zich bij de KvK ingeschreven met drie verschillende drie totaal verschillende SBI-codes. Ook zijn enkele opvallende gecombineerde bedrijfsactiviteiten gelinkt aan data-gerelateerde bedrijven. Zo heeft een bedrijf zich bij de KvK ingeschreven als een …, …. en …. van ….(niet vermeld vanwege herleidbaarheid). Company.info voegde hier nog een viertal SBI-codes toe. Allereerst zou dit bedrijf volgens Company.info ook actief zijn in de transportbranche door als dienstverlener te werken voor vervoer over land en voor de luchtvaart. Tevens doet dit bedrijf aan …. en ….. (verschillende vormen van dienstverlening die niets met elkaar te maken hebben).

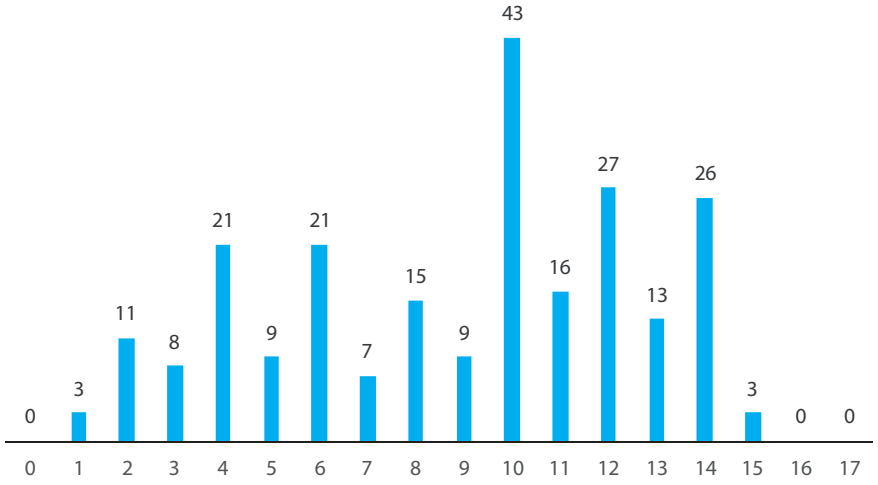
Tabel 8.5: De hoeveelheid bedrijven die behoren tot een risicovolle branche op Schiphol-Rijk

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	**Frequentie**
Transportbranche	52
Vastgoedbranche	41
Vastgoedbranche en overig	34
Uitzendbranche en overig	22
Handel in voertuigen	10
Transportbranche en overig	9
Transportbranche en vastgoedbranche	9
Uitzendbranche en data-gerelateerd	7
Uitzendbranche	7
Horecabranche	5
Handel in voertuigen en overig	3
Transportbranche, vastgoedbranche en overig	2
Transportbranche, data-gerelateerd en overig	2
Transportbranche en beveiligingsbranche	2
Transportbranche en data-gerelateerd	2
Land- en tuinbouwbranche	2
Horecabranche en overig	2
Reinigingsbranche	2

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Vastgoedbranche, reparatie en onderhoud van vliegtuigen en overig	1
Uitzendbranche, data-gerelateerd, beveiligingsbranche en overig	1
Handel in voertuigen, data-gerelateerd en overig	1
Vastgoedbranche, data-gerelateerd en overig	1
Handel in dieren, transportbranche en overig	1
Reinigingsbranche, uitzendbranche en overig	1
Uitzendbranche, data-gerelateerd en overig	1
Vastgoedbranche, horecabranche en overig	1
Handel in voertuigen en transportbranche	1
Handel in voertuigen en vastgoedbranche	1
Beveiligingsbranche en uitzendbranche	1
Vastgoedbranche en data-gerelateerd	1
Handel in voertuigen en overig	1
Handel in sieraden en overig	1
Reinigingsbranche en overig	1
Handel in dieren en overig	1
Growshop en overig	1
Handel in sieraden	1
Growshop	1
Onbekend	1
Totaal	**233**

Een verdiepende analyse van de 233 bedrijven op basis van de beschreven indicatoren (zie 8.2.2. voor werkwijze) resulteert in grafiek 8.3. Tabel 8.6 presenteert de bedrijfsactiviteiten van de 29 bedrijven die het hoogst (dus: het slechtst) scoren.

Grafiek 8.3: De mate van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit van de bedrijven op Schiphol-Rijk



Een groot aantal bedrijven heeft 14 punten toebedeeld gekregen. Voor slechts 3 van de 29 bedrijven (met 14 of 15 punten) geldt dat het postbusadres niet overeenkomt met het bezoekadres. Het postbusadres is gelegen in Uithoorn, Rotterdam en elders op Schiphol. De jaren waarin deze 29 bedrijven zijn opgericht is zeer recent: 2001 (één keer), 2014 (twee keer), 2015 (vijf keer), 2016 (drie keer), 2017 (vijf keer), 2018 (zeven keer) en 2019 (drie keer). Van een drietal is het oprichtingsjaar niet bekend (zie tabel 8.6).

Tabel 8.6: De bedrijfsactiviteiten van de 29 hoogst scorende bedrijven op Schiphol-Rijk

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	**Frequentie**
Uitzendbranche en overig	6
Transportbranche	6
Vastgoedbranche en overig	4
Transportbranche en overig	3
Uitzendbranche	2
Schoonheids- en reinigingsbranche, uitzendbranche en overig	1
Transportbranche, vastgoedbranche en overig	1
Transportbranche en vastgoedbranche	1
Handel in voertuigen en overig	1

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Handel in sieraden en overig	1
Land- en tuinbouwbranche	1
Growshop en overig	1
Vastgoedbranche	1
Totaal	**29**

Oude-Meer

In Oude Meer zijn in totaal 113 bedrijven gevestigd. 42 bedrijven (36 procent) blijken werkzaam in een risicovolle branche en/of ontplooien mogelijk risicovolle activiteiten die in de interviews naar voren kwamen. In tabel 8.7 zijn deze branches en bedrijfsactiviteiten naar frequentie uiteengezet.

Tabel 8.7: De hoeveelheid bedrijven die behoren tot een risicovolle branche in Oude Meer

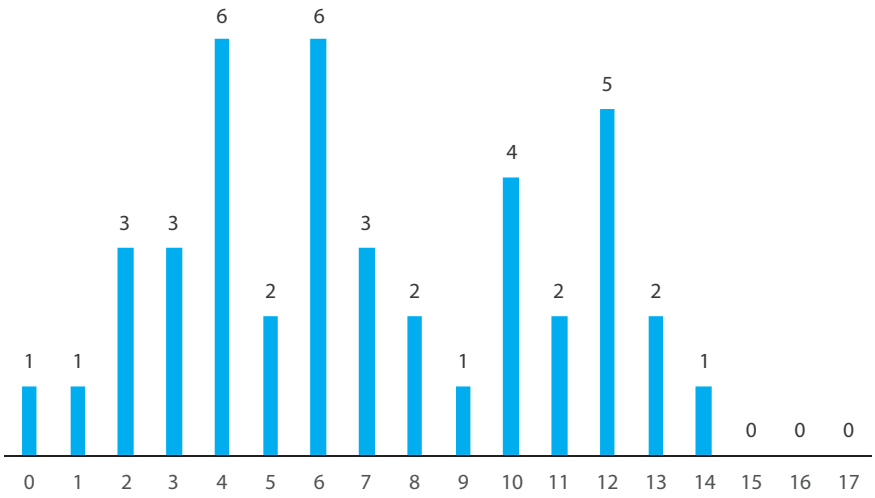
Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Transportbranche	19
Transportbranche en overig	6
Transportbranche en vastgoedbranche	5
Uitzendbranche en overig	2
Reinigingsbranche en overig	2
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen, transportbranche en reinigingsbranche	1
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen en overig	1
Reparatie en onderhoud van vliegtuigen	1
Vastgoedbranche, beveiligingsbranche en overig	1
Beveiligingsbranche	1
Reinigingsbranche	1
Uitzendbranche	1
Vastgoedbranche	1
Totaal	**42**

Uit tabel 8.7 valt af te leiden dat de transportbranche de meest voorkomende branche is in Oude Meer, aangezien het een bedrijfsactiviteit is dat bij 31 van de 42 bedrijven (73 procent) voorkomt. Met betrekking tot de categorie 'Transportbranche en overig' valt dan bijvoorbeeld te denken aan een bedrijf dat zich bezighoudt met 'Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer', maar daarnaast ook een financiële holding is. Een ander voorbeeld betreft een bedrijf dat onroerend goed beheert (vastgoedbranche), zich bezighoudt met …. (weggelaten in verband met herleidbaarheid) en daarnaast overige gespecialiseerde werkzaamheden in de …. uitvoert.

Wanneer wordt gekeken naar het oprichtingsjaar van de 42 bedrijven blijken het voornamelijk bedrijven te zijn die relatief kort geleden zijn opgericht. Zo zijn 22 van de 42 bedrijven tussen 2011 en 2019 opgericht, waarvan 2 in 2018 en 2 in 2019. De overige bedrijven zijn in tien gevallen tussen 1970 en 2000 opgericht en de andere 10 tussen 2001 en 2010.

Door een analyse op de beschreven indicatoren (zie 8.2.2. voor de werkwijze) op de 42 bedrijven, levert dat een beeld op zoals weergegeven in grafiek 8.4.

Grafiek 8.4.: De mate van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit van de bedrijven in Oude Meer



Het overgrote deel van de 42 bedrijven is (redelijk) vindbaar, zichtbaar en professioneel. Er is daarentegen een piek waarneembaar vanaf 12 punten. Daarom zijn de acht bedrijven die respectievelijk 12 punten (vijf bedrijven), 13 punten (twee

bedrijven) en 14 punten (een bedrijf) hebben gescoord, meegenomen in een verdiepende analyse. Van de acht bedrijven heeft slechts één bedrijf een afwijkend postbusadres ten opzichte van het bezoekadres. Kijkende naar het oprichtingsjaar van deze bedrijven is het overgrote deel recent opgericht. Zo is één bedrijf in 2007 opgericht, één bedrijf in 2012, één bedrijf in 2015, drie bedrijven in 2016, één bedrijf in 2017 en één bedrijf in 2018. De bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven zijn uiteengezet in tabel 8.8.

Tabel 8.8: De bedrijfsactiviteiten van de acht hoogst scorende bedrijven in Oude Meer

Risicovolle branche en/of dubieuze bedrijfsactiviteit	Frequentie
Transportbranche en overig	3
Transportbranche en vastgoedbranche	2
Reparatie aan en onderhoud van vliegtuigen	1
Transportbranche	1
Vastgoedbranche	1
Totaal	**8**

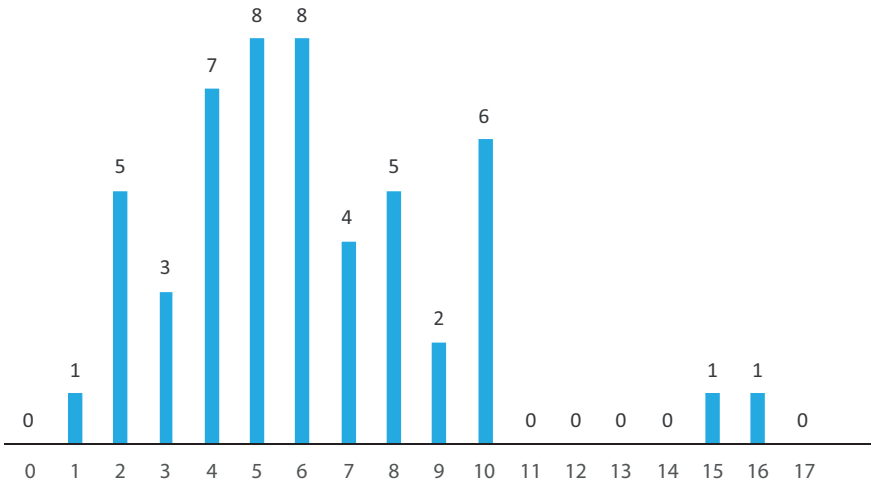
Bloemengerelateerde bedrijven te Aalsmeer

Door op Google de zoekterm *'Bloemenbedrijven Aalsmeer'* te gebruiken, zijn er 59 bedrijven in beeld gekomen die op enigerlei in relatie staan tot de bloemensector. Anno november 2019 zijn er nog 51 van de 59 bedrijven actief. Acht bedrijven hebben zich uitgeschreven uit het Handelsregister. De periode waarin deze bedrijven zich hebben uitgeschreven, loopt van 1-11-2013 tot en met 30-07-2019 (van een drietal bedrijven is de uitschrijfdatum onbekend). In het vervolg zijn de 51 actieve bedrijven onder de loep genomen. Van deze 51 bedrijven zijn er 40 ingeschreven in de jaren '70 - '00. De overige 11 bedrijven zijn ingeschreven in 2010 (2 keer), 2011, 2012, 2013, 2014 (2 keer), 2016 (2 keer) en 2017 (2 keer). Over het algemeen kan gesteld worden dat het verloop van de bloemengerelateerde bedrijven in Aalsmeer laag is. De bedrijven omschrijven zich als een import- en/of exportbedrijf, groothandel of transportbedrijf gericht op bloemen. Van de 51 bedrijven geldt voor 30 bedrijven dat het management bestaat uit één persoon (8 keer) dan wel één bedrijf (22 keer) dat daar boven hangt. Voor de bedrijven waar het management bestaat uit één persoon is het in een drietal gevallen bekend in welke plaats zij wonen. In de overige vijf gevallen is de woonplaats onbekend. De vestigingsplaatsen van de bedrijven die erboven hangen, zijn vaker bekend. De plaatsen die worden genoemd, zijn Amstelveen, Nieuw-Vennep, Rijnsburg, Kudelstaart,

Honselersdijk, Roelofarendsveen, Leimuiden, Waverveen, Zuidoostbeemster, Peize, Uitgeest, Bleiswijk, Amsterdam, Gouda en Heemskerk.

Alle 51 bedrijven hebben een score toebedeeld gekregen op hun mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit. In grafiek 8.5 zijn de resultaten hiervan uiteengezet.

Grafiek 8.5: De mate van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit van de bedrijven in Aalsmeer



Het blijkt dat het overgrote deel van de bedrijven redelijk vindbaar, zichtbaar en professioneel is. De twee bedrijven die respectievelijk 15 en 16 punten scoren, wijken dan ook sterk af van de overige bedrijven.

Overall beeld

Tabel 8.9 weergeeft een overzicht van het aantal bedrijven per deelgebied, het aantal bedrijven dat als risicovol is bestempeld en het aantal bedrijven dat uiteindelijk als mogelijk 'niet-pluis' is gekenmerkt. De percentages in deze tabel staan in verhouding tot het totale aantal bedrijven per deelgebied. De tabel toont aan dat de percentages per deelgebied niet veel van elkaar verschillen en dat de relatieve hoeveelheid mogelijk 'niet-pluis' bedrijven redelijk overeenkomstig is per deelgebied.

Tabel 8.9: Het overzicht van de bedrijven op en rond Schiphol naar ernst

Deelgebied	Totaal aantal bedrijven	Aantal risicovolle bedrijven	Aantal mogelijk 'niet-pluis'-bedrijven
Schiphol-Centrum	871	307 (35 procent)	19 (2 procent)
Schiphol-Oost	197	66 (34 procent)	6 (3 procent)
Schiphol-Rijk	938	233 (25 procent)	29 (3 procent)
Oude Meer	133	42 (32 procent)	8 (6 procent)
Aalsmeer	51	-	2 (4 procent)

Eindnoten

1. Company.info is gefuseerd met webservices.nl en onderdeel geworden van FD Mediagroep. Op Company.info worden bedrijfsgegevens gestructureerd samengebracht. Het biedt betrouwbare, actuele informatie, zakelijk nieuws en voorspellende inzichten over bedrijven en bestuurders. Het volgende is via Company.info te achterhalen: adresgegevens, bedrijfsgegevens, bedrijfsnieuws, aandeelhouders, datatools, financiële prestaties, vastgoedinformatie en voertuiginformatie.
2. Ieder bedrijf dat zich inschrijft bij de KvK krijgt een of meerdere SBI-codes. Deze code bestaat uit 4 of 5 cijfers en geeft aan wat de activiteit van een bedrijf is.
3. Landelijk Informatie en Expertise Centrum (2019).
4. Landelijk Informatie en Expertise Centrum (2019).
5. Fijnaut et al. (1996).
6. Hiervoor hebben zij zich gebaseerd op de onderzoeken van Kleemans, Brienen en Van de Bunt (2002), Tops en Van der Torre (2015), Ferwerda, Van Ham, Scholten en Jager (2016) en Te Pest, Nieuwdorp, Smeets & Van Wijnen (2017).

9 Van strategie naar aanbevelingen: inzicht en slagkracht

Dit hoofdstuk zet op een rij welke beperkingen en uitdagingen liggen besloten in de strategie die in het publiek-private Schipholnetwerk al doende is ontwikkeld voor de aanpak van ondermijning (paragraaf 9.1). Vervolgens wordt de stap gezet naar aanbevelingen die beogen om die strategie in de komende jaren in de praktijk te brengen (paragraaf 9.2). De rode draad in dit hoofdstuk is een zoekproces naar manieren om scherpe professionele inzichten in concrete vormen van ondermijning op Schiphol om te zetten in publieke en private slagkracht. Het hoofdstuk geeft daarmee ook antwoord op de laatste onderzoeksvraag.

9.1 Netwerkstrategie: beperkingen en uitdagingen

Onze bronnen wijzen op vooruitgeschoven pionnen en groepen die op Schiphol werken en criminele netwerken helpen om controle en toezicht te omzeilen. Criminele Schipholpashouders maken daartoe gebruik van de grondige kennis van de fysieke omgeving en werkprocessen op Schiphol, alsook van toegang tot (beveiligde) gebieden. Dergelijke helpende handen zijn onmisbaar voor criminele netwerken die op Schiphol waardevolle spullen stelen of verboden goederen smokkelen. De toegang tot Schiphol is letterlijk veel waard voor georganiseerde criminelen. Wie duurzaam infiltreert in de logistieke processen op Schiphol kan steeds weer concrete criminele projecten opzetten en uitvoeren. De gemiddelde drugszending via Schiphol is weliswaar niet zo omvangrijk als in zeecontainers, maar de opbrengsten van systematische drugscriminaliteit zijn hoog. Er wordt door criminelen sociaal en financieel geïnvesteerd in infiltratie op Schiphol, met name via medewerkers op operationeel niveau die cruciale diensten en/of informatie leveren. Het is niet bekend hoeveel Schipholpashouders crimineel actief (kunnen) zijn. Het staat wel vast dat het gaat om uiteenlopende functies, processen en locaties, waardoor de ondermijnende criminaliteit op Schiphol een groot

geografisch bereik heeft en aan de orde van de dag is. Dit inzicht heeft, bij de aanpak van ondermijning, al doende geleid tot een veelzijdige strategie in het publiek-private beleidsnetwerk op Schiphol. Zie hoofdstuk 4 voor een uitgebreide beschrijving. Die netwerkstrategie verbindt drie klassieke elementen met inzichten die in de afgelopen jaren zijn gegroeid. Die klassieke benaderingen leveren een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van Schiphol, maar lopen tegen grenzen aan bij de aanpak van ondermijning:

I. Er bestaat een positieve relatie tussen een groot aantal maatregelen dat is gericht op luchtvaartbeveiliging en misdaadbestrijding, ook al hebben die maatregelen primair het oogmerk om aanslagen op vliegtuigen en passagiers te voorkomen. De beveiliging kreeg in 2005 een impuls door het rapport van de commissie Oord. Die commissie drong aan op inspecties om zwakke plekken in die beveiliging systematisch in kaart te brengen en benadrukte het belang van een integrale risicobenadering. Dit resulteerde in oprichting van het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS).

   Belangrijke beperking: De aandacht voor de beveiliging heeft criminelen gemotiveerd om bij het omzeilen van de beveiliging gebruik te maken van Schipholpashouders. Deze infiltratie bedreigt de integriteit en veiligheid van de luchthaven.

II. Er bestaat (ook) een positieve relatie tussen aan de ene kant douanecontroles van goederen en bagage en aan de andere kant criminaliteitsbestrijding. De douane corrigeert de bias in de beveiliging met een focus op inkomende personen en op terreur door middel van permanente analyses en controles van goederen en passagiers(-bagage) die op Schiphol de EU-buitengrens passeren. De Douane combineert horizontaal toezicht (zelfcontrole van bedrijven en monitoring en certificering van bedrijven die minder vaak administratief gecontroleerd worden) met verticaal toezicht: allerhande controles, gebaseerd op zogenoemde risicoprofielen.

   Belangrijke beperking: Criminele netwerken hebben helpende handen onder Schipholpashouders met grondige kennis van de fysieke omgeving en logistieke processen, alsook van de werkwijze van de Douane, KMar en beveiliging. Het overheidsoptreden is daardoor voorspelbaar geworden. Bovendien verstoort het onderscheppen van goederen op zich de crimi-

nele logistiek of de criminele kansenstructuur op Schiphol in beperkte mate. Respondenten denken ook dat het overheidsoptreden (op onderdelen waaronder de controles) te voorspelbaar is geworden voor criminelen.

III. Opsporingsonderzoeken door de KMar en door het Cargo Harc-team dragen bij aan de bestrijding van drugscriminaliteit en van andere delicten.

Belangrijke beperking: De onderzoeken blijven vaak beperkt tot uitvoerders en regelaars die actief zijn op Schiphol. De onderzoeken, arrestaties en veroordelingen verstoren de criminele logistiek of criminele kansenstructuur op Schiphol in beperkte mate. Criminele loopjongens worden vaak snel vervangen en de organisatoren en financiers blijven buiten beeld.1

De beperkingen van bovenstaande klassieke benadering hangen samen met het perspectief op veiligheid (focus op beveiliging en terreurpreventie) of met het monodisciplinaire karakter van op zich belangrijke en onmisbare douanecontroles en opsporingsonderzoeken. De beperkingen worden onderkend door respondenten. Ze realiseren zich dat de criminele infiltratie op Schiphol heeft geleid tot nauwgezette informatie onder criminelen over (onderdelen van) de luchthavenlogistiek en over het veiligheidsbeleid. Dit heeft in de afgelopen jaren geleid tot verbreding van de strategie om ondermijning aan te pakken. Dat gaat gepaard met toekomstgerichte opdrachten of uitdagingen:

IV. De aanpak van ondermijning vraagt om interventies in de logistieke omgeving op Schiphol, zodat barrières worden opgeworpen voor criminelen. Het uitgangspunt daarbij is inzicht in criminele werkwijzen en in criminele kansen. Niet alleen op basis van registraties of digitale systemen, maar vooral ook op basis van grondige locatiekennis van professionals. Het project Orville prioriteert het verbeteren van de analyses en aanpak van drugscriminaliteit. Toezicht en controle moeten, ook flexibel en onverwachts, worden gericht op risicovolle objecten, subjecten en locaties. Er is publiek-private samenwerking nodig om criminele kansen op Schiphol te analyseren en vervolgens af te breken.

Belangrijkste uitdaging: Door middel van maatwerk – werkproces voor werkproces, branche voor branche, en locatie voor locatie – barrières opwerpen, zodat de criminele speelruimte afneemt. De werkgroep integere luchthaven (WIL) geeft gestalte aan de branchegerichte aanpak van

criminele kansen in het logistieke proces met prioriteit voor de schoonmaakbranche en catering.

V. Vanwege het besef dat criminele netwerken op verschillende locaties en in verschillende functies en processen infiltreren, wordt gestreefd naar het versterken van de integriteit van Schipholpashouders. De belangrijkste maatregelen zijn (verbetering van) screening en van het systeem van de Schipholpas, allerhande gelegenheidsbeperkende maatregelen, awareness-trainingen, inzet van bedrijfsrecherche, inventarisatie van kwetsbare functies (als opmaat voor o.a. extra achtergrondonderzoeken en roulatie) en meldpunten.

   Belangrijkste uitdaging: Doorbreken van de gesloten wereld van burgerpersoneel op kwetsbare locaties en in kwetsbare branches, omdat hier de infiltratie het meest (gemakkelijk) gestalte krijgt. Project Orville organiseert awareness-trainingen en organiseert in publieke en private organisaties aanspreekpunten (zogenoemde points of contact ondermijning) om het herkennen en melden van signalen over (mogelijke) ondermijning een impuls te geven.

VI. Het Schipholnetwerk op het terrein van veiligheid telt te veel actoren om waar dat nodig is vanwege concrete criminele kansen te komen tot doelmatige besluitvorming en uitvoering. Daarom wordt gezocht naar coalities van publieke en private partijen die tijd, middelen en kennis willen investeren in concrete maatregelen, gericht op (de meest) kwetsbare processen en locaties. Er zijn twee al lang bestaande coalities tussen KMar, FIOD en Douane, namelijk het Cargo Harc-team en het Samenwerkingsverband Liquide Middelen. Sinds 2016 bestrijdt het post interventie team, in een PPS-constructie met in het bijzonder Post.NL, drugszendingen die in post en pakketten vanuit Nederland worden verzonden. Om de onder IV en V geformuleerde ambities in de praktijk te brengen, ligt het voortouw bij project Orville, gefinancierd vanuit het landelijke ondermijningsfonds met de Stuurgroep Aanpak Ondermijning Noord-Holland als opdrachtgever. Eén onderdeel van dit project, namelijk de branchegerichte aanpak van criminele kansen, ligt in handen van de Werkgroep Integere Luchthaven, een van de zeven werkgroepen van de stuurgroep BPVS.

Belangrijke uitdaging: Het vraagstuk van ondermijning ontleden in kansrijke deelopdrachten die ter hand worden genomen door professionals, die beschikken over de noodzakelijke middelen, vaardigheden, kennis én, waar nodig, steun en medewerking vanuit bestaande organisaties. Het komt aan op afgewogen integraliteit: zoeken naar vitale coalities die criminele kansen afbreken. Het project Orville en de Werkgroep Integere Luchthaven dienen met weinig vrijgemaakte mensen en middelen een impuls te geven aan de aanpak van ondermijning door een publiek-privaat netwerk met tienduizenden medewerkers en een gigantische stroom goederen en passagiers. Dit is niet voldoende om noodzakelijke doorbraken te realiseren, omdat respondenten en andere bronnen wijzen op de volgende kwetsbaarheden:

a. Het beveiligingsregime – primair gericht op de veiligheid van de burgerluchtvaart – kent slordigheden (o.a. de werking van de Schipholpas) en lacunes (o.a. gebrekkige toegangscontrole en ontbrekende uitgangscontrole op Schiphol-Oost). Respondenten wijzen op criminaliteits-bevorderende eenzijdigheden: bij beveiliging focus op ingaande personen (inclusief personeel) en bij douanecontrole juist een focus op goederen die via Schiphol de EU binnen komen.
b. De georganiseerde criminaliteit is op verschillende locaties (o.a. Schiphol-Oost, het platform, de loodsen in de eerste en tweede linie en in de bagagekelders) en in verschillende branches (o.a. schoonmaak, bagagekelders, afhandelaars, onderhoudspersoneel en catering) geïnfiltreerd. De omvang van deze criminele infiltratie is niet bekend, maar wel de casussen en de gehanteerde werkwijzen.
c. De criminele inmenging is een bedreiging voor de veiligheid van: **a.)** Schipholpashouders, vanwege criminele intimidatie op de werkvloer, en **b.)** de burgerluchtvaart, omdat criminele netwerken toegang hebben tot vliegtuigen, bagage en vracht.

9.2 Van strategie naar doorbraak en blijvende actie

In deze paragraaf staan aanbevelingen. Daarbij wordt gezocht naar mogelijkheden om op verschillende onderdelen tegelijkertijd – dat wil zeggen ten aanzien van een of enkele locaties, branches/bedrijven of logistieke processen – op de korte of middellange termijn belangrijke vooruitgang te boeken. Tegelijkertijd is het belangrijk dat er structuren en werkwijzen ontstaan die zorgen dat continu wordt gezocht naar verdere vooruitgang, gericht op concrete vraagstukken

en op het beheersen van de permanente stevige criminele dreiging waarmee een Nederlandse mainport als Schiphol onvermijdelijk krijgt te maken. Er is een klein aantal professionals beschikbaar ('ongeveer twee handen vol') om gestalte te geven aan dit project. Toch worden wezenlijke veranderingen beoogd in het functioneren van publieke organisaties en van private branches en organisaties. Dat valt eenvoudigweg niet te realiseren in drie jaar tijd. Er tekent zich een meerjarige, bestuurskundige opdracht af, namelijk (aanscherpen en) verankeren van de strategie in de visie en werkwijzen van het Schipholnetwerk. Het is thans onmogelijk om de netwerkstrategie afdoende in de praktijk te brengen (te weinig middelen en te korte looptijd), maar om dit mogelijk te maken formuleren we de volgende aanbevelingen:[2]

A Schiphol: een integraal perspectief op veiligheid

Reeds in 2005 drong de commissie Oord aan op een integrale risicobenadering van het veiligheidsvraagstuk op Schiphol. De commissie benadrukte destijds vooral de relatie tussen beveiliging en criminaliteitsbestrijding en meer in het bijzonder het gunstige effect van beveiliging op het reduceren van criminaliteit. Destijds werd de BPVS ingesteld. Thans zijn er een platform en stuurgroep met werkgroepen. De beveiliging van de (burger)luchtvaart en terreurpreventie waren en zijn topprioriteit. Ondermijning staat inmiddels op de agenda, maar voor een (project-)gerichte aanpak van de bestaande criminele kansen (die niet worden weggenomen met de huidige beveiliging) worden relatief weinig middelen beschikbaar gesteld. We raden aan om het dominante veiligheidsperspectief op Schiphol vanaf het hoogste niveau, dus het platform BPVS, te (her)ijken:

- Beschouw de infiltratie (in branches, op locaties en in de logistiek) die criminele netwerken toegang geeft tot vliegtuigen en bagage als een dagelijks misdaadprobleem (ondermijning), maar ook als een bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Vanwege de topprioriteit voor dit laatste impliceert dit meer strategische steun en sturing bij het reduceren van criminele kansen op Schiphol (zie punt B).
- Geef, mede in het kader van goed werkgeverschap, prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid van Schipholpashouders.
- Werk (mede omwille van het vorige punt) aan de integriteit van de Schipholpashouders, ook met het oog op het imago van (belangrijke bedrijven op) Schiphol.

B Condities creëren om doorbraken te forceren

De tijdelijke projectorganisatie Orville (van 2019 tot en met 2021) en de Werkgroep Integere Luchthaven (WIL) willen resultaten boeken op de kwetsbaarste en uiteenlopende locaties (o.a. bagagekelders en Schiphol-Oost) en onder lastige omstandigheden: een veelheid van betrokken private en publieke organisaties met eigen opdrachten en belangen; uiteenlopende branches en hardnekkige criminele kansen. De WIL kampt met een uitvoeringsdilemma. Werkgroepactiviteiten moeten worden ingepast naast reguliere werkzaamheden. Inhoudelijke overtuigingskracht is in relatie met private bedrijven de belangrijkste troef. Project Orville stelt zich ten doel om de komende twee jaren met een kleine projectorganisatie tenminste gestalte te geven aan de aanbevelingen onder de punten e, f en h, met ondersteuning van analyses. Tegelijkertijd is het nodig om verder vooruit te kijken naar de periode na 2021 om aanpak van ondermijning op Schiphol te versterken. Het valt in positieve zin op dat enkele sleutelpersonen een benadering kiezen die op onderdelen overeenstemt met de condities die Rotterdamse stadsmariniers succesvol lieten realiseren bij (ook taaie) veiligheidsvraagstukken.[3] Omdat verschillende van die condities op Schiphol nu niet zijn ingevuld, valt te voorspellen dat inspanningen van WIL en Orville tegenvallen als er geen versterkingen worden doorgevoerd. Om de systematische criminele infiltratie te bestrijden, dienen doorbraken te worden gerealiseerd. De onderzoekers raden aan om hiertoe condities te creëren die Rotterdamse stadsmariniers succesvol maakten bij de bestrijding van (ook) taaie veiligheidsvraagstukken.[4] Werk in de komende twee jaren tot eind 2021 toe naar de condities om de bestrijding van ondermijning op Schiphol aan te jagen:

- 'Geleend gezag': strategische steun van een autoriteit en vanuit een strategische overlegvorm om maatregelen af te dwingen. De strategische steun zal moeten worden gezocht in de top van de BPVS-structuur. Bezie of de aanjaagfunctie in handen gelegd moet worden van een of enkele autonome professionals als Schipholvariant op een stadsmarinier. Sterke persoonlijkheden met een urgente en permanente opdracht.
- Een budget om noodzakelijke maatregelen snel door te voeren.
- Besef van urgentie creëren omtrent concrete aspecten van ondermijning op Schiphol. Op basis van scherpe analyses dient focus aan te worden gebracht in de vorm van concrete acties en coalities die criminele kansen en praktijken reduceren. Om in het Schipholnetwerk de noodzaak tot actie aan te tonen, is het belangrijk om niet alleen criminologische analyses te maken, maar om (indien relevant) ook overtuigende relaties

te leggen met: de veiligheid van de luchtvaart, beveiligingslacunes, imagoschade, de veiligheid van Schipholpashouders en/of economische schade of winst.
- Zwerven door hiërarchie en netwerk. Aanjagers hebben autonomie en de mogelijkheid om iedereen te spreken en zo nodig aan te spreken.

C Integrale informatie en analyse: Schiphol veiligheidsmonitor

De WIL en project Orville beschikken vandaag de dag over een povere integrale informatiehuishouding. Ogenschijnlijk noodzakelijke registraties en analyses ontbreken, hoewel met de Veiligheidsradar in die lacune getracht wordt te voorzien. Dataverzameling heeft thans nog sterk plaats in afzonderlijke organisaties en de begrippen of categorieën die daar worden gehanteerd. Het verdient aanbeveling om te komen tot: een ontdubbeld overzicht van geregistreerde misdrijven, aangiften en controle-opbrengsten. Voorts is de (on)veiligheid van de Schipholpashouders een issue, onder meer vanwege verhalen over perverse sociale controle (o.a. intimidatie, wegpesten en gecreëerde ongelukken). Het ontbreekt aan onderzoek (enquête en gesprekken) dat een goed (periodiek) inzicht verschaft. Hiertoe behoren ook integriteitsonderzoeken. Het is belangrijk om te komen tot een Schiphol veiligheidsmonitor die dergelijke informatie periodiek bijeen brengt. Daarbij kan mede gebruik gemaakt worden van inzichten uit strafrechtelijke onderzoeken over criminele modus operandi om criminele kansen, trends en innovatie tijdig in kaart te brengen.

D Locatiegerichte aanpak: Schiphol-Oost en de bagagekelders

Geef verder gestalte aan de voorgenomen locatiegerichte aanpak van ondermijning met prioriteit voor Schiphol-Oost en de bagagekelders. De ernst van de situatie moet tot een gevoel van urgentie leiden, inclusief steun van 'Schipholautoriteiten' in de BPVS-structuur. Plaats de aanpak in een integraal veiligheidsperspectief en geef invulling aan zoveel mogelijk condities om tot een doorbraak te komen (zie punt B).

D Een branchegerichte aanpak: schoonmaak en catering als breekijzers

Geef ook verder gestalte aan de branchegerichte aanpak, waarbij de schoonmaak- en cateringbranche kunnen dienen als breekijzer. Bezie of veiligheidsmaatregelen, bedoeld om ondermijning aan te pakken, opgenomen kunnen worden als voorwaarden in aanbestedingstrajecten. Zo leveren ze een economisch voordeel op voor private bedrijven.

E Bedrijvenaanpak: opvolging

Gebruik de resultaten van de bedrijvenanalyse in hoofdstuk 8 om gestalte te geven aan een andere analyse en aan een aanpak op maat, gericht op mogelijk niet-pluisbedrijven. Maak daarbij gebruik van de mogelijkheden om in RIEC-structuren informatie uit te wisselen.

F Intern-organisatorische opdrachten: awareness-trainingen, meldingen en netwerkvorming

Geef gestalte aan de (voorgenomen) awareness-trainingen in de publieke en private organisaties. Ga zorgvuldig om met de kwaliteit, inhoud en vorm van deze trainingen, omdat het een unieke kans is om door te dringen tot de werkvloer van belangrijke organisaties. En negatief geformuleerd: omdat het tegenwerkt als de trainingen niet goed landen. Gebruik de trainingen om meldpunten voor signalen over ondermijning bekend te maken, om zo signalering en informatiestromen van de grond te tillen. Beperk de trainingen niet tot de werkvloer, maar geef ze ook aan de top en de laag daar direct onder, omdat strategische betrokkenheid en aansturing nodig zijn. Bouw een netwerk op via de trainingen met behulp van de ondermijningsspecialisten (de te benoemen points of contact ondermijning) en zogenoemde ambassadeurs bij publieke partijen. De trainingen en netwerken zijn geen doel op zich, de aanpak van ondermijning dient te worden verankerd in organisaties. In elk geval dient het te resulteren in ontvankelijkheid voor maatregelen in het kader van de locatie- en branchegerichte aanpak.

G Bestaande inspecties benutten en audits uitvoeren

De BTBB van de KMar voert inspecties uit bij honderden bedrijven naar de beveiliging en het antiterrorisme beleid. Er wordt geen extra belang toegekend aan indicatoren die mogelijkerwijs ondermijning in de hand werken. De resultaten worden – hoewel dat wel werd beoogd door de commissie Oord – onderbenut bij de integrale risicobeheersing op Schiphol, want er worden voor zover onderzoekers bekend geen overkoepelende analyses gemaakt van de inspectiebevindingen. We raden aan om dit wel te doen met aandacht voor de mogelijke overlap tussen beveiliging en ondermijning. Om de aanpak van ondermijning te volgen en een impuls te geven, kan gestalte worden gegevens aan auditing van branches, belangrijke organisaties of locaties. Audits zijn niet gericht op evalueren en worden ook niet eenzijdig opgesteld door externe onderzoekers. Het gaat om het ontwikkelen en versterken van de aanpak en de uitvoering van de audits krijgt vorm in interactie met de betrokken organisaties.

Eindnoten

1. Dit is, ook buiten mainports zoals Schiphol, een terugkerende bevinding in criminologisch onderzoek, zie: Tops e.a. (2018); Van Wijk & Lenders (2018).
2. Daarnaast kunnen in de toekomst wellicht technologische ontwikkelingen de controle op goederen, vracht en personen op Schiphol naar een beduidend hoger niveau tillen. Dat valt buiten het bereik van ons onderzoek en werd door respondenten niet genoemd als een manier om in de komende tien jaren een doorbraak te realiseren. De ontluikende strategie om Nederlandse zeehavens beter te beveiligen door via internationale samenwerking maatregelen te treffen in de bronlanden van drugs (o.a. Colombia en het Caribisch gebeid) is wellicht ook een optie voor Schiphol. Afstemming tussen Nederlandse mainports lijkt daarbij voor de hand te liggen, omdat het deels gaat om dezelfde landen. Onze aanbevelingen zijn gericht op maatregelen op de locatie Schiphol (De Wit, 30 september 2019).
3. Tops e.a. (2009).
4. Zie bijvoorbeeld Tops, Hoogenboom, Spijker, & van der Torre (2009).

10 Methodologische beschouwing

De onderzoekers hebben getracht de ondermijnende criminaliteit op en rondom Schiphol in kaart te brengen. In de voorgaande hoofdstukken heeft de lezer daar kennis van kunnen nemen. In dit laatste hoofdstuk willen we als onderzoekers kritisch stilstaan bij de opzet van het onderzoek en de uitvoering en resultaten.

In vrijwel alle interviews is de vraag aan de orde gekomen wat ondermijning op Schiphol precies is. Grofweg zijn er twee visies bij de respondenten op wat ondermijning is. De eerste raakt grotendeels aan het integere handelen van Schipholmedewerkers (houders van een Schipholpas). Zodra een Schipholpashouder meewerkt aan een strafbaar feit is dat te kwalificeren als ondermijning. De activiteiten beperken zich daarbij tot het gebied van Schiphol. Een voorbeeld: bolletjesslikkers zijn op zich geen ondermijningsprobleem, maar wel als een medewerker van de Douane of de KMar ervoor zorgt dat de slikker ongehinderd door de controles komt. “Wanneer een medewerker zich vanuit zijn legale functie gaat mengen in illegale stromen en activiteiten, dan is dát de kern van ondermijning”, aldus een respondent. De tweede visie is breder en sluit aan bij het conceptuele model, zoals beschreven in hoofdstuk twee, namelijk dat de legale structuren van Schiphol (ook) misbruikt kunnen worden door criminelen. Hierbij is de actieve medewerking van Schipholpashouders niet per se noodzakelijk. In dit geval kan worden gesproken van een passieve betrokkenheid bij ondermijnende activiteiten, mits het in georganiseerd verband plaatsvindt.

De onderzoekvragen die beantwoorden moesten worden, zijn breed geformuleerd. Het gaat over de aard en omvang van de ondermijning op Schiphol en de betrokken actoren bij de aanpak, die op basis van dit onderzoek verder aangescherpt dienen te worden. Die onderzoeksopdracht betekende dat er in korte tijd veel tijd en energie is gestoken in de uitvoering van het onderzoek. Bepaalde

zaken zijn door de brede focus minder goed uitgediept en vragen om nader onderzoek.

Er is een groot aantal bronnen geraadpleegd. In de interviews is – waar mogelijk – de verkregen informatie van andere respondenten getoetst. In de meeste gevallen leidde dit tot bevestiging van de informatie, soms werd de verkregen informatie ontkracht. De informatiepositie van de betreffende respondenten is veelal bepalend geweest om uitspraken van anderen te kunnen beoordelen. Inherent aan het onderwerp ondermijning op Schiphol is dat sommige respondenten erg goed zijn ingevoerd in bepaalde onderwerpen en anderen minder of helemaal niet. Van een representatief onderzoek onder de respondenten is in kwantitatief opzicht dan ook geen sprake. Eerder van een gedeelde, kwalitatieve werkelijkheid of een werkelijkheid die terug te voeren is op een enkele respondent of dienst.

Een algemene bevinding is dat de organisaties en respondenten open waren in de interviews en hun kennis en ervaringen wilden delen met de onderzoekers. De wens om een integraal ondermijningsbeeld van Schiphol op te stellen, werd door de meesten gedeeld. Een potentieel belangrijke informatiebron is niet benut in dit onderzoek, namelijk de criminelen die gebruikmaken – op welke wijze dan ook – van de logistische knooppuntfunctie van Schiphol. Daarvoor ontbrak eenvoudigweg de tijd, los van de bereidheid bij de (ex-)criminelen om – eventueel via hun advocaat – mee te werken.

Een beperking betreft het ontbreken van informatie omdat ook andere beoogde respondenten niet hebben meegewerkt aan een interview. Het is moeilijk te beoordelen wat de impact daarvan is op de bevindingen van dit onderzoek. Voorstelbaar is dat die ontbrekende informatie de bevindingen in een ander daglicht kan plaatsen. De onderzoekers hebben gegeven de onderzoekopdracht voorts geen strafdossiers bestudeerd om de samenstelling en werkwijze van criminele netwerken in relatie tot Schiphol in kaart te brengen.

Verder zijn de gegevens uit bestaande bronnen van diverse organisaties soms lastig op elkaar te betrekken. Zo zijn de opsporingsdiensten van de KMar grotendeels afhankelijk van wat de Douane constateert, maar verrichten de diensten daarnaast ook onderzoek op basis van een andere input dan de bevindingen van de Douane, bijvoorbeeld op basis van eigen onderzoek en TCI-informatie. In de registraties is die overlap lastig te duiden. Daarnaast zijn de registratiecategorieën die de verschillende organisatie hanteren onvergelijkbaar en niet (goed) te passen op de informatie uit de interviews. Zo komen de zogenoemde strategische goederen verschillende keren aan de orde in de interviews maar er zijn geen 'directe' registraties waaruit de geregistreerde omvang goed valt af te leiden. Dat

is nu gebeurd op basis van de geldende Verordening waaronder die goederen kunnen vallen.

Het geregistreerde beeld van de omvang van de ondermijning op Schiphol is daarmee mogelijk niet volledig. Bij veel gepresenteerde gegevens past bovendien de opmerking dat allerlei factoren de inbeslagnames kunnen bepalen: registratieveranderingen bij politie en justitie, veranderingen in opsporingsactiviteiten en -prioriteiten, kwantitatieve veranderingen in de dynamiek van vraag en aanbod en veranderingen in smokkelmethoden.[1]

In de interviews is meerdere malen de vergelijking gemaakt tussen Schiphol en de Rotterdamse haven. De vraag, die in dit onderzoek niet afdoende beantwoord kan worden, is of qua omvang van de drugsinvoer de situatie in Rotterdam en andere zeehavens niet veel zorgelijker is dan op Schiphol. Op basis van vertrouwelijke politie-informatie kan de voorzichtige conclusie worden getrokken dat er door de Rotterdamse haven inderdaad meer drugs gaat, maar verder onderzoek is nodig om deze eerste bevinding te verifiëren. De casus Rotterdamse haven heeft overigens waardevolle inzichten in de kwetsbaarheden van logistieke knooppunten, wat heeft geholpen om de situatie op Schiphol te bestuderen (zie hoofdstuk 2).

Uit de geraadpleegde bronnen komen verschillende vormen van criminaliteit naar voren die mogelijk als ondermijning zijn aan te merken, maar waarover geen concrete informatie beschikbaar is (gesteld). Een van die vormen betreft cybercrime. Uit documentatie blijkt dat cybercrime zal toenemen en dat de KMar zich inzet voor een integrale aanpak. Zij doen dit door bij te dragen aan het opwerpen van barrières ter bestrijding van grensoverschrijdende cybercriminaliteit en door het aangaan en intensiveren van publiek-private partnerschappen in de strijd tegen cybercriminaliteit ter vergroting van cyberveiligheid.[2] Hoeveel incidenten en van welke aard er zijn voorgevallen in 2018 op het gebied van cybercrime is niet duidelijk. Een andere criminaliteitsvorm waarover in dit onderzoek weinig tot geen concrete aanwijzingen zijn gevonden, zijn de verschillende vormen van fraude (zie bijlage 2.1). Uit de documentatie en interviews is niet vast te stellen wat de omvang is van fraudezaken die vallen onder de noemer 'ondermijning'. Een duidelijk voorbeeld dat fraude wel voorkomt, is de recente fraudezaak waarin de FIOD bezig is met een strafrechtelijk onderzoek naar fraude met bouwfacturen op Schiphol.[3]

Verder zijn er in de interviews voorbeelden genoemd van smokkel, die mogelijk een ondermijnend karakter hebben, maar waarover de onderzoekers geen goede, voor analyse geschikte kwantitatieve gegevens hebben. Een aannemelijke verklaring hiervoor is dat de registraties van de instanties onvoldoende specifiek

(met betrekking tot ondermijning) zijn om die zaken eruit te filteren die (mogelijk) betrekking kunnen hebben op ondermijnende criminaliteit. Het gaat dan om zogenoemde strategische goederen, overtredingen van sanctiebepalingen en wild-life zaken (CITES).

Een opvallend gegeven is dat er weinig geweld wordt geregistreerd als gevolg van bijvoorbeeld onderlinge vetes tussen criminele organisaties (een van de kernelementen in de huidige ondermijningsdiscussie). Dit heeft er mede mee te maken, legt de respondent uit, dat men op Schiphol, en dan vooral op beveiligd gebied, minder eenvoudig een wapen kan dragen.[4]

Eindnoten

1. Staring e.a. (2019).
2. Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019).
3. Zie in dit verband: Zwienen (2018, 22 januari); Rengers & Houtekamer (2018, 21 januari).
4. De gevaarzetting tussen Schiphol en Rotterdam is anders. De belangen die achter een zending of meerdere zendingen zitten, en daarmee het gevaar om deze kwijt te raken, zijn in de Rotterdamse haven groter.

Geraadpleegde bronnen

Amsterdam Airport Schiphol (2017). *Toegangsbeleid: Beschermde en bedrijfsbeveiligde gebieden Amsterdam Airport Schiphol*. Externe versie.

Amsterdam Airport Schiphol (2018) . *Bijlage 1 bij de Schipholregels: Regeling Toelating Schiphol (RTS).* Interne versie.

Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (2018). *Schiphol Veiligheidsbeeldradar*. Vertrouwelijke rapportage.

Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (2019). *Plan van aanpak Werkgroep Integere Luchthaven*. Vertrouwelijke rapportage.

Boerman, F., Grapendaal, M., Nieuwenhuis, F. & Stoffers, E. (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017: Georganiseerde criminaliteit.* Driebergen: Dienst Landelijke Informatie Organisatie.

Bolsius, Y., Höcük, S., Prüfer, P., & Kolthoff, E. (2018). *Indicatoren van (georganiseerde) criminaliteit en ondermijning op bedrijventerreinen: Een verkennend onderzoek in de gemeente Tilburg*. Tilburg: Tilburg University - CentERdata.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2017). *Werkgelegenheid en het aantal werknemers op Schiphol en in de metropoolregio Amsterdam (MRA) in 2017, naar opleiding, herkomst, leeftijd en werk- en woongemeente* [opgesteld t.b.v. een onderzoek door Decisio]. Geraadpleegd op: https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/29/werknemers-schiphol-2017.

Colman, C. (2018). Naar een geïntegreerde aanpak van de invoer en doorvoer van cocaïne via de haven via Antwerpen. *Panopticon, 39*(2), pp. 130-140.

Commissie Toegangsbeheer Schiphol (2005). *Veiligheid en beveiliging door één deur: Rapportage over het toegangsbeheer en het passensysteem mede in relatie tot het tegengaan van (veelvoorkomende) criminaliteit*. Den Haag.

Dienst Landelijke Informatieorganisatie & Informatieknooppunt Infra (2018). *Jaarrapportage transportcriminaliteit 2017*. Geraadpleegd op: https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/algemeen/publicaties-archief/publicaties-2018/jaarrapportage-transportcriminaliteit-2017.pdf.

Dijk, L. van, Hirsch, J., Hoekstra, P., Langeslag, P., Noorlander, L., Slot, D. & Veen, R. van (2015). *Vele handen maken licht werk? Verkenning van de netwerkaanpak rondom de bagage-afhandeling op Schiphol*. Vertrouwelijke rapportage.

Douane Belastingdienst (2019a). *Handhavingsplan Douane 2019. Deel I Het fundament van onze handhaving.* Vertrouwelijke rapportage.

Douane Nederland (2019b). *Douane Nederland in 2018.* Geraadpleegd op: https://over-ons.belastingdienst.nl/wp-content/uploads/2019/04/Douane-Nederland-in-2018.pdf.

Duin, M.M., van (2016). *Securiteitsassemblage Schiphol. Gebundelde krachten in de aanpak van verdovende middelen smokkel door Schipholpashouders op Schiphol* (Masterscriptie). Amsterdam: Vrije Universiteit. Vertrouwelijke rapportage.

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2017). *European Drug Report: Trends and Developments*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eski, Y. & Buijt, R. (2016). Dockers in Drugs: Policing the Illegal Drug Trade and Port Employee Corruption in the Port of Rotterdam. *Policing: A Journal of Policy and Practice, 11*(4), pp. 371-386.

Europol (2017). *Serious and Organized Crime Threat Assessment 2017: Crime in the age of technology. SOCTA.* European Union.

Faber, W. (2013). Ondermijning als activiteit en als gevolg. Een poging tot duiding van een lastig te definiëren fenomeen. *Finecscience*, 4 februari, pp. 16-22.

Ferwerda, H., Ham, T. van, Scholten, L. & Jager, D. (2016). *Focus op heling: Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling*. Den Haag: WODC/Beke reeks.

Fijnaut, C., Bovenkerk, F., Bruinsma, G. & Bunt, H. van de (1996). *Inzake opsporing: Enquêteopsporingsmethoden, Bijlage VII: Eindrapport georganiseerde misdaad in Nederland.* Den Haag: Sdu Uitgevers.

Gaasbeek, J. (2017). Zelfde mensen, zelfde taken, nieuwe naam!, in: *Marechaussee Contact*, *2017*(2), pp. 15-17.

Giessen, M. van der, Moolenaar, D.E.G. & Ooyen-Houben, M.M.J. van (2014). *De export van in Nederland geteelde Cannabis: Een schatting van de omvang en een bespreking van de mogelijkheden en beperkingen van het onderzoek.* Den Haag: WODC.

Kabki, A. (2014). *Fraude ontrafeld: Een studie naar de werkwijzen en de drijfveren van fraudeurs* (dissertatie Universiteit Tilburg). Den Haag: Boom Lemma uitgevers.

Kleemans, E.R., Brienen, M.E.I., & Bunt, H.G. van de, m.m.v. Kouwenberg, R.F., Paulides, G., & Barensen, J. (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Tweede rapportage op basis van de WODC-monitor*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

Klima, N. (2011). The Goods Transport Network's Vulnerability to Crime: Opportunities and Control Weaknesses. *European Journal on Criminal Policy and Research, 17*(3), pp. 203-219. DOI: 10.1007/s10610-011-9139-x.

KLM Security Investigations (2018). *QuickScan KLM Security Investigations 2018. Aangepaste versie ten behoeve van de Werkgroep Integere Luchthavens.* Vertrouwelijke rapportage.

Koninklijke Marechaussee (2018). *Jaarverslag Integriteit*. Vertrouwelijke rapportage.

Koninklijke Marechaussee & Douane Nederland (2019). *Verdovende middelen Schiphol. Tactische 4-maandsrapportage 2019, januari t/m april*. Vertrouwelijke rapportage.

Kruisbergen, E.W., Bunt, H.G. van de & Kleemans, E.R. (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit.* Den Haag: Boom Lemma Uitgevers.

Kruisbergen, E.W., Leukfeldt, E., Kleemans, E.R. & Roks, R. (2018). *Georganiseerde criminaliteit en ICT. Rapportage in het kader van de vijfde ronde van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit.* Den Haag: WODC.

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

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

Landelijk Tactisch Commando Koninklijke Marechaussee (2019). *Inventariserend onderzoek ondermijning Nederlandse luchthavens. Gelegenheden voor smokkel van verdovende middelen via de luchthaven Schiphol.* Vertrouwelijke rapportage.

Leiden, I. van, Lenders, A. & Ferwerda, H. (2018). *Een bittere pil: Het fenomeen en de aanpak van illegale medicijnenhandel*. Den Haag: Politie & Wetenschap; Arnhem: Bureau Beke.

Madarie, R. & Kruisbergen, E.W. (2019). Transitcriminaliteit en logistieke knooppunten in Nederland. *Justitiële verkenningen, 45*, pp. 29-51 DOI:10.5553/JV/016758502019045005003.

Ministerie van Justitie/Ministerie van Binnenlandse Zaken (1992). *De georganiseerde criminaliteit in Nederland: Dreigingsbeeld en plan van aanpak*. Den Haag, Ministerie van Justitie/ Ministerie van Binnenlandse Zaken.

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

Nieuwenhuis, F. & Pannekoek, M. (2012). *Werkwijzen van georganiseerde criminaliteit: Verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld 2012.* Dienst IPOL. Politie.

Orville (2019). *Projectplan Orville.* Vertrouwelijke rapportage.

Paoli, L., Greenfield, V. & Zoutendijk, A. (2013). The Harms of Cocaine Trafficking: Applying a New Framework for Assessment, *Journal of Drug Issues*, *43*(4), pp. 407-436.

Pest, M. te, Nieuwdorp, S. Smeets, B. & Wijnen, E. van (2017). *Verwevenheid van onder- en bovenwereld bij georganiseerde criminaliteit. Een overzichtsstudie: aard en oorzaken.* Regionaal Informatie en Expertise Centrum (RIEC) Zuidwest-Nederland in samenwerking met het Openbaar Ministerie.

Projectgroep Ondermijning (2009). *Over ondermijning: een verkenning naar het fenomeen, de aanpak en mogelijke verbeteringen*. Amsterdam: Politie Amsterdam-Amstelland.

Rand (2016). *The role of the 'dark web' in the trade of illicit drugs.* Den Haag: WODC.

Regionaal Informatie en Expertise Centrum (n.b.). *Gemeentelijke informatie en regie bij de aanpak van ondermijning. Samen sterk tegen georganiseerde criminaliteit.* Rotterdam.

Regionaal Informatie en Expertise Centrum (2018). *Aanmelding signaal RIEC Noord-Holland*. Vertrouwelijke rapportage.

Regionaal Informatie en Expertise Centrum (2019). *Voorstel Afronding Project H*. Vertrouwelijke rapportage.

Schiphol Nederland BV (2018). *Voorwaarden Schipholpas Personen*. Intern document.

Sluis, A. van & Bekkers, V. (2009). De ontknoping van nodale oriëntatie. *Justitiële verkenningen, 35*(1), pp. 78-92.

Staring, R.H.J.M., Bisschop, L.C.J., Roks, R.A., Brein, E.G. & Van de Bunt, H.G. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen.* Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.

Tops, P.W., Hoogenboom, B., Spijker, W. van & Torre E.J., van der (2009). *Van urgentie naar noodzaak: Positie en perspectief van de stadsmariniers in Rotterdam*. Geraadpleegd op: https://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/Files/Document/Definitief-rapport-19-juni-2009.pdf

Tops, P.W. & Torre, E.J. van der (2014). *Wijkenaanpak en ondermijnende criminaliteit*. Den Haag/Apeldoorn: Boom Lemma uitgevers/Politieacademie.

Tops, P.W. & Tromp, J. (2019). *De achterkant van Amsterdam: Een verkenning van druggerelateerde criminaliteit*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Tops, P.W., Valkenhoef, J. van, Torre, E.J. van der & Spijk, L. van (2018). *Waar een klein land groot in kan zijn: Nederland en synthetische drugs in de afgelopen 50 jaar*. Den Haag: Boom Criminologie.

UNODC (2018). *World Drug Report 2018*. Austria: United Nations publication.

Werkgroep Integere Luchthaven (2019). *KCS Catering Risicoplaat*. Vertrouwelijke rapportage.

Werkgroep Integere Luchthaven (z.d.). *Kopie Schoonmaakinterventiematrix*. Vertrouwelijke rapportage.

Wijk, A. van & Lenders, A. (2018). *Betonrot: Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak*. Arnhem: Bureau Beke.

Internet bronnen

Amsterdam Airport Schiphol (z.d.). Bagage op Schiphol De route van uw koffer op een internationale luchthaven. Geraadpleegd op: https://www.observation-systems.nl/web/pub/BASS-TourguideNederlandsDigitaal.pdf.

Belastingdienst (z.d.). Uw AEO-vergunning in het kort. Geraadpleegd op: https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/naslagwerken_en_overige_informatie/authorised_economic_operator_aeo/uw-aeo-vergunning-in-het-kort/uw-aeo-vergunning-in-het-kort.

Europese Unie (z.d.). Reisdocumenten voor EU-burgers. Geraadpleegd op: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/entry-exit/eu-citizen/index_nl.htm.

Schiphol (z.d.). De beste manier om te reizen. Geraadpleegd op: https://

www.schiphol.nl/nl/pagina/privium-plus/.

Schiphol parkeren (z.d.). Malafide parkeerbedrijven bij Schiphol: een overzicht. Geraadpleegd op: https://schipholparkeren.com/malafide-aanbieders-rondom-schiphol/.

Schiphol (z.d.). Inchecken op Schiphol. Geraadpleegd op: https://www.schiphol.nl/nl/pagina/inchecken/.

Summeren, F. van (2017, 24 september). *Ondermijning en georganiseerde criminaliteit*. Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid. Geraadpleegd op: https://blog.sbo.nl/veiligheid/ondermijning-en-georganiseerde-criminaliteit/.

Nieuwsberichten

Animals Today (2019, 11 april). Ook Schiphol Airport gaat de strijd aan met handel in wilde dieren. Geraadpleegd op: https://www.animalstoday.nl/ook-schiphol-airport-gaat-de-strijd-aan-met-handel-in-wilde-dieren/.

Anesi, C., Rubino, G. & Voskuil, K. (2017, 27 maart). Maffia nog steeds actief op bloemenveiling.Algemeen Dagblad. Geraadpleegd op: https://www.ad.nl/binnenland/maffia-nog-steeds-actief-op-bloemenveiling~a98fe749/.

AT5 (2016, 7 juli). Moeder en zoon smokkelen bijna 300.000 euro mee in maag. Geraadpleegd op: https://www.at5.nl/artikelen/158041/moeder_en_zoon_smokkelen_bijna_300000_euro_mee_in_maag.

Boom, J. & Elibol, R. (2018, 24 oktober). Het offensief tegen ondermijning. Wegkijken is geen optie meer. De Groene Amsterdammer. Geraadpleegd op: https://www.groene.nl/artikel/wegkijken-is-geen-optie-meer.

Dun, M. van (2017, 3 mei). Undercoveragenten ingezet tegen verdachten diamantroof Schiphol.Het Parool. Geraadpleegd op: https://www.parool.nl/nieuws/undercoveragenten-ingezet-tegen-verdachten-diamantroofschiphol~b56cbd66/.

Eindhovens Dagblad (2019, 29 juni). Dit is ondermijning: een veelkoppig monster. Geraadpleegd op: https://www.ed.nl/brabant/dit-is-ondermijning-een-veelkoppig-monster~a0078e8d/?referrer=https://www.google.com/.

Haarlems Dagblad (2018, 1 maart). Schiphol Logistics Park blijkt vervuild. Geraadpleegd op: https://www.haarlemsdagblad.nl/cnt/dmf20181019_9570791/schiphol-logistics-park-blijkt-vervuild?utm_source=google&utm_medium=organic.

Haegens, K. (2017, 26 augustus). FIOD onderzoekt fraude bij vastgoedafdeling Schiphol, drie medewerkers ontslagen. De Volkskrant. Geraadpleegd op: https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/fiod-onderzoekt-fraude-bij-vastgoedafdeling-schiphol-drie-medewerkers-ontslagen~b8b150c5/.

Het Laatste Nieuws (2018, 22 maart). Sluwe smokkelpoging: vliegtuigmedewerker betrapt met 4 kilo cocaïne aan zijn benen. Geraadpleegd op: https://www.hln.be/nieuws/buitenland/sluwe-smokkelpoging-vliegtuigmedewerker-betrapt-met-4-kilo-cocaine-aan-zijn-benen~a097a488/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F.

Het Parool (2008, 27 februari). Met tonnen het vliegtuig in. Geraadpleegd op: https://www.parool.nl/nieuws/met-tonnen-het-vliegtuig-in~b892843d/.

Het Parool (2019, 6 februari). Vrachtwagen met 5 miljoen aan laptops gestolen bij Schiphol. Geraadpleegd op: https://www.parool.nl/nieuws/vrachtwagen-met-5-miljoen-aan-laptops-gestolen-bij-schiphol~b9afa4c7/.

HLN Nieuws (2019, 1 april). Bijna 1.000 XTC-pillen en 9 diamanten in beslag genomen bij internationale drugsactie. Geraadpleegd op: https://www.hln.be/nieuws/binnenland/bijna-1-000-XTC-pillen-en-9-diamanten-in-beslag-genomen-bij-internationale-drugsactie~a3da84fb/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F.

Kerstens, B. (2019, 19 februari). Groot aantal werknemers op Schiphol 1992 bijdrugssmokkel. Algemeen Dagblad Geraadpleegd op: https://www.ad.nl/binnenland/grootaantal-werknemers-op-schiphol-betrokken-bij-drugssmokkel~a1066b2e/.

Kreulen, E. (2019, 31 augustus). Niet alleen in Amsterdam zijn drugs een probleem.Trouw. Geraadpleegd op: https://www.trouw.nl/binnenland/nietalleen-in-amsterdam-zijn-drugs-een-probleem~bcd0b417/.

Middel, M. (2019, 6 februari). Cocaïne vangst Rotterdam verdrievoudigd in 2018. Geraadpleegd op: https://www.nrc.nl/nieuws/2019/02/06/cocaine-vangst-rotterdam-naar-recordhoogte-in-2018-a3653168.

NOS Nieuws (2012, 13 juli 2012). Steward ArkeFly betrapt met coke. Geraadpleegd op: https://nos.nl/artikel/394541-steward-arkefly-betrapt-met-coke.html.

NOS Nieuws (2017, 23 mei). Verdachten miljoenendiefstal Schiphol opgepakt. Geraadpleegd op: https://nos.nl/artikel/2174601-verdachten-miljoenendiefstal-schiphol-opgepakt.html.

Rengers. M. & Houtekamer, C. (2018, 21 januari). FIOD hoort meerdere verdachten fraude Schiphol.NRC. Geraadpleegd op: https://www.nrc.nl/nieuws/2018/01/21/fiod-hoort-meerdere-verdachten-fraude-schiphol-a1589231.

Rosenberg. E. & Houtekamer, C. (2019, 5 oktober). Amsterdamse hoofdagent betrokken bij contante betalingen taxivervoer Schiphol.NRC. Geraadpleegd op: https://www.nrc.nl/nieuws/2019/10/05/taxis-schiphol-amsterdamse-hoofdagent-betrokken-bij-contante-betalingen-taxivervoer-schiphol-a3975750.

Schildkamp, V. (2020, 30 januari). KLM heeft zn drugsvliegtuig terug,piloten nog in Argentini.Algemeen Dagblad. Geraadpleegd op: https://www.ad.nl/binnenland/klm-heeft-z-n-drugsvliegtuig-terug-piloten-nog-in-argentinie~a3b3e058/.

Tindemans, M. (2009). Ondernemen op Schiphol: een vak apart. Geraadpleegd op: https://franchiseplus.nl/artikel/ondernemen-op-schiphol-vak-apart.

Visser, R. (2016, 22 maart). Stewardess betrapt bij smokkel 30 kilo coke. Geraadpleegd op: https://www.metronieuws.nl/niet-gebruiken/raar/2016/03/stewardess-betrapt-bij-smokkel-30-kilo-coke.

Wij Noord Holland (2018, 24 januari). KLM benadrukt belang mainport Schiphol (infographic). Geraadpleegd op: https://www.wijnoordholland.nl/nieuws-overzicht/klm-benadrukt-belang-mainport-schiphol-infographic/.

Wit, J. de (2019, 30 september). Aboutaleb wil muren optrekken tegen cokehandel: Een goed beveiligd huis stap je niet binnen.Algemeen Dagblad.Geraadpleegd op: https://www.ad.nl/rotterdam/aboutaleb-wil-muren-optrekken-tegencokehandel-een-goed-beveiligd-huis-stap-je-niet-binnen~ae7473ae/.

Witte Weekblad Nieuw-Vennep (2019, 19 juli). GroenLinks slaat alarm over bodemvervuiling rond Schiphol. Geraadpleegd op: https://witteweekbladnieuw-vennep.nl/lokaal/groenlinks-slaat-alarm-over-bodemvervuiling-rond-schiphol-619995.

Zwienen, S. van (2018, 22 januari). Onderzoek naar fraude op Schiphol. Algemeen Dagblad.Geraadpleegd op: https://www.ad.nl/binnenland/onderzoek-naar-fraude-opschiphol~ac4798d9/.

Richtlijnen en kamerstukken

Brief aan de Tweede Kamer van 18 oktober 2019, Contouren breed offensief tegen georganiseerde ondermijnende criminaliteit. Geraadpleegd op: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/18/brief-tweede-kamer-contouren-breed-offensief-tegen-georganiseerde-ondermijnende-criminaliteit.

Brief van de Minister van Justitie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 13 juli 2007, Kamerstukken 2006/2007, 24804, nr. 44.

Gemeente Haarlemmermeer (2015). Kadernota Veiligheid, Toezicht en Handhaving Haarlemmermeer 2015-2018.

Gemeente Haarlemmermeer (2016). Uitvoeringsprogramma. Veiligheid, vergunningen, toezicht en handhaving Haarlemmeer 2017.

Gemeente Haarlemmermeer (2019). Uitvoeringsprogramma Veiligheid 2019.

Staatscourant (1997). Beleidsregel vertrouwensfuncties en veiligheidsonderzoeken op de burgerluchthavens, nr. 35.

Verordening (EG) 300/2008, (EG) 272/2009.

Gebruikte afkortingen

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ACN	Air Cargo Nederland
AEO	Authorized Economic Operator
AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
AKE	(Duiding van het type Unit Load Device)
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
AWB	Air Waybill
BGB	Brigade Grensbewaking
BOSS	Brigade Operationele Service en Support
BPV	Brigade Politie en Beveiliging
BPVS	Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
BTBB	Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart
BVZ	Brigade Vreemdelingenzaken
CBS	Het Centraal Bureau voor de Statistiek
CEO	Chief Executive Officer
CHTS	CargoHarc-Team Schiphol
CITES	Convention on the International Trade of Endangered Species
COV	Werkgroep Criminaliteit Orde en Veiligheid
DCS	Dedicated Cluster Schiphol
DLTC	Douane Landelijk Tactisch Centrum
ELDB	Eerstelijns Drugsbestrijding
EMCDDA	European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction
FIOD	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
FIU	Financial Intelligence Unit
FNV	Federatie Nederlandse Vakbeweging
GBB	Gewapende Beveiliging Burgerluchtvaart
GMI	Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur
HARC	Hit And Run Cargo
HHP	Handhavingsplan
ISZW	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid

KLM	Koninklijke Luchvaartmaatschappij
KMar	Koninklijke Marechaussee
KvK	Kamer van Koophandel
LIEC	Landelijke Informatie- en Expertisecentrum
LTC	Landelijk Tactisch Commando
MBO	Middelbaar Beroepsonderwijs
MMA	Meld Misdaad Anoniem
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
OM	Openbaar Ministerie
OPSCENT	Operatiecentrum
OT	Ongebruikelijke Transactie
PIT	Post Interventie Team
PMC	(Duiding van het type Unit Load Device)
POCO	Point Of Contact Ondermijning
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIEC	Regionaal Informatie- en Expertise Centrum
RIEC-NH	Regionaal Informatie- en Expertise Centrum Noord-Holland
RTS	Regeling Toelating Schiphol
SAOC	Schiphol Airline Operators Committee
SBI	Standaard Bedrijfsindeling
SEPA	Single Euro Payments Area
SG	Schiphol Group

Bijlage 2.1
Ondermijningsdelicten

Fraude	
Vormen	Oplichting, verduistering, advanced fee fraude, valsheid in geschrifte, belastingontduiking, creditcardfraude, bijstand/uitkeringsfraude, skimmen, cybercrime, phishingcrime, underground banking, identiteitsfraude, vastgoedfraude, witwassen, corruptie en misbruik van bevoegdheden.
Kenmerken	Fraude is voornamelijk een verzamelbegrip voor verschijningsvormen. Er zijn een aantal onderscheidende kenmerken die een definitie kunnen ondersteunen.[1] Opzet en doelbewust handelen. Misleidende voorstelling van zaken en/of misbruik van vertrouwen. Het oogmerk: veelal financieel gewin maar een immaterieel doel zoals status kan ook het oogmerk zijn.
Actoren	De slachtoffers kunnen zowel de overheid, organisaties als particulieren zijn. Kwetsbare beroepsgroepen: ambtenaar, notaris, advocaat, fiscalist, bankier, bestuurder of accountant. Kwetsbare sectoren: vastgoedbranche, autobranche, horecabranche.
Illegale handel	
Vormen	Illegale handel in: 1) goederen[2], 2) hard- en softdrugs, 3) milieucriminaliteit[3] en 4) mensenhandel[4]/prostitutie.
Kenmerken	Benodigde elementen in het proces van de handel: productie, handel, opslag en transport. Wet- en regelgeving m.b.t. het bestempelen van legale of illegale goederen is niet altijd eenduidig, wat ruimte kan bieden voor misbruik. Daarbij is de bestempeling onderhevig aan veranderingen, waardoor een goed eveneens kwetsbaar kan worden voor misbruik.
Actoren	Kwetsbare sectoren: transportbranche, horecabranche en de vastgoedbranche.

Vrijplaatsen	
Vormen	Uiteenlopende voorbeelden van vrijplaatsen: woonwagencentra, illegale casino's, prostitutiesector, hennepkwekerijen, moskeeën, criminele industrieterreinen, illegale uitzendbureaus, achterstandswijken, clubhuizen van motorbendes, maar ook legale branches, zoals belwinkels zijn een voorbeeld van een vrijplaats.
Kenmerken	Een vrijplaats omvat zowel personen als locaties die zich hebben onttrokken een de heersende gemeenschappelijke afspraken in een samenleving. Gevoeligheden in een gebied: goedkope hotels, fastfood, seksshops, smartshops en coffeeshops. Een slechte uitstraling van een bepaald gebied.
Actoren	'Gecorrumpeerde betrokkenen': de personen die zich niet hebben onttrokken aan de afspraken, maar wel een 'oogje dichtknijpen'.
Geweld	
Vormen	Ideologische vormen van geweld[5], criminele contrastrategieën[6] en eigenrichting.
Kenmerken	Het oogmerk van geweld kan onder andere zijn: conflicten beslechten, verbetering van de concurrentiepositie, wraak, afdwingen van gedrag of intimidatie. Het betreft functioneel geweld.
Actoren	Onder andere: criminele(n) (organisaties), religieuze/niet-religieuze bewegingen en kwetsbare sleutelorganisaties (o.a. notarissen en makelaars).

Eindnoten

1. Kabki, A. (2014).
2. Denk hierbij aan onder andere doden van beschermde diersoorten en illegaal storten van giftig of gevaarlijk afval.
3. Denk hierbij aan onder andere doden van beschermde diersoorten en illegaal storten van giftig of gevaarlijk afval.
4. Waaronder kinderporno, prostitutie, maar ook orgaanhandel.
5. Vanuit een religieus of niet-religieus perspectief.
6. Dit zijn tegenmaatregelen vanuit de georganiseerde criminaliteit om de aanpak vanuit de overheid te belemmeren (Nieuwenhuis & Pannekoek, 2012). Deze contrastrategieën zijn veelal gericht op afscherming. Een voorbeeld is het afdwingen van legale, benodigde diensten van bijvoorbeeld advocaten.

Bijlage 3.1
De omvangrijke douanetaak

Ministerie van Financiën. Heffen en innen van belastingen, zoals accijns, verbruiksbelasting en omzetbelasting. Controle op naleving aangifteplicht liquide middelen die de EU binnenkomen of verlaten, ter waarde van meer dan € 10.000. Informatie over ongebruikelijke transacties, mogelijk witwassen of financiering van terrorisme melden bij FIU.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bescherming van gezondheid en milieu, o.a. controle op de in- en uitvoer van afvalstoffen, transport van gevaarlijke stoffen en voorkomen van illegale in- en uitvoer van goederen, zoals onveilig consumentenvuurwerk, milieugevaarlijke stoffen en radioactief en nucleair materiaal.

Ministerie van Buitenlandse Zaken. Heffen en innen antidumping-, compenserende en aanvullende rechten; naleving sanctiewetgeving, waaronder vrijwel altijd ook strategische goederen vallen (militaire en dual-use goederen).

Ministerie van Justitie en Veiligheid. Voorkomen dat verdovende middelen en drugsprecursoren via Nederland illegaal de EU-buitengrens over worden gebracht; aanpak grensoverschrijdende voertuigcriminaliteit (geconcentreerd in zeehavens); toezicht op naleving Wet Wapens en Munitie; controle op precursoren van explosieven.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Heffen en innen invoerrechten over bepaalde landbouwgoederen; tegengaan illegale handel in beschermde flora en fauna; controle om schadelijke, ongewenste en verboden producten te weren (bijvoorbeeld beschermd hout).

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Onder andere controle in het kader van de wet voorkoming misbruik chemicaliën (grondstoffen om synthetische drugs te maken) en het weren van illegale medicijnen (Geneesmiddelenwet).

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Onder andere controle op verzoek van houders van een intellectueel eigendom; voorkomen dat niet-conforme of

gevaarlijke elektronische *devices* op de markt worden gebracht; opleggen voorraadheffing in het kader van de Wet voorraadvorming aardolieproducten 2012.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Taken op het gebied van cultuurgoederen; objecten van grote wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Deze goederen kunnen vallen onder de Erfgoedwet en onder de sanctiemaatregelen Irak 2004 II en Syrië 2012.

Verschenen in de Bekereeks

2008

Ambtscriminaliteit aangegeven?
Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgen problemen
Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw
Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitstel van behandeling?
Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnis en de mogelijke effecten van detentie

2009

Huwelijksdwang: Een verbintenis voor het leven?
Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig
Een profiel van straatroven en straatrovers in Almere

Back on Track?
Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?
Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen
Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

2010

Tot de dood ons scheidt
Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep
Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging
Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

2011

Los van drank
Procesevaluatie Haltafdoening Alcohol

Lastige verhalen
Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdrijven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten
Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens
Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

2012

De schade hersteld?
Een onderzoek naar herstelbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?
Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel
Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt
Vietnamezen in de hennepteelt

Dierenwelzijn in het vizier
De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland

2013

Over leven na de moord
De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten
Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland
Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

Het warme bad en de koude douche
Een onderzoek naar misstanden in nieuwe religieuze bewegingen en de toereikendheid van het instrumentarium voor recht en zorg

2014

Portretten van notoire ordeverstoorders
Kenmerken en achtergronden van notoire ordeverstoorders binnen het voetbal

Gelegenheidsordeverstoorders?
Analyse van rondom grootschalige rellen aangehouden verdachten

Ondergaan of ondernemen
Ontwikkelingen in de aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven

Raak geschoten?
Een onderzoek naar de werking van maatregelen tegen geweld en overlast rondom het betaald voetbal

Doordringen of doordrinken
Effectevaluatie Halt-straf Alcohol
Prostitutie in Nederlandse gemeenten
Een onderzoek naar aard en omvang, beleid, toezicht en handhaving in 2014

2015

Aangifte onder nummer
Implementatie, toepassing en eerste resultaten van de nieuwe regeling 'Aangifte onder nummer'

Papier en werkelijkheid
Een hypothesevormend onderzoek naar de invloed van registratie-effecten op de omvang van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Grensoverschrijdend slachtofferschap
Een inventarisatie van aard, omvang en aandachtspunten in verband met de effectuering van slachtofferrechten

2016

Dieren Verboden
De toepassing van het houdverbod als bijzondere voorwaarde bij een voorwaardelijke straf

Kijk op jeugdcriminaliteit
Handvatten voor het opstellen van een periodieke trendrapportage jeugd- en jongerencriminaliteit en een overzicht van veelbelovende aanpakken

Stijging meldingen verwarde personen in de regio Rotterdam
Een onderzoek naar mogelijke verklaringen en wenselijke oplossingen

Missen we iets?
Een gebiedsanalyse in Rotterdam naar de omvang en aanpak van de jeugdcriminaliteit en eventuele 'witte vlekken' in dat beeld

De draad weer oppakken
Een follow-up onderzoek onder nabestaanden van slachtoffers van levensdelicten

Hoe lopen de hazen?
De stand van zeken in de aanpak van dierenmishandeling en dierenverwaarlozing

Focus op heling
Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling

Van cijfers naar interpretatie
Een duiding van de kwantitatieve ontwikkelingen van de jeugdcriminaliteit

Wie is het slachtoffer?
Kenmerken van de doelgroep van het Schadefonds Geweldsmisdrijven en strategieën voor een beter doelgroepbereik

Radicalisering in de gemeente Arnhem
Resultaten van onderzoek onder mentoren, welzijnswerkers en jongeren

2017

Duiding van problematisch jeugdgroepengedrag
Een theoretische verkenning en een praktische handreiking voor het veld

Prostitutie in beeld gebracht
Een onderzoek naar aard en omvang van zichtbare en onzichtbare prostitutie in Arnhem

De achterblijvers
Een evaluatie van het maatwerk voor achterblijvers van vermiste personen

2018

Realiteit of registratie-effect?
De invloed van registratie-effecten op de daling van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Links-extremisme in beeld
Een verkennend onderzoek naar links-extremistische groeperingen in Nederland

Na het beslag
Een onderzoek naar door RVO inbeslaggenomen voorwerpen onderdeel Natuur en de afhandeling daarvan

Slachtoffers zoeken en vinden
Een onderzoek naar het werk van de kinderpornorechercheurs

Straatprostitutie in Nijmegen
Een evaluatie van de tippelzone en huiskamer aan de Nieuwe Marktsrtaat in Nijmegen

Opschakelen
Onderzoek naar ongewenste gedragingen in de wielersport

Betonrot
Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak

2019

Hoog-risico honden, een bijtend probleem?
Een fenomeenonderzoek naar bijtincidenten en hondengevechten

De politieaanpak van etnisch profileren in Amsterdam
Een onderzoek naar effecten, criteria en meetbare indicatoren

Zo ziek als een hond?
Gezondheids- en socialisatieproblemen bij puppy's in Nederland in relatie tot de herkomst

Minderjarige slachtoffers van zedenmisdrijven gehoord
Een kwalitatief onderzoek naar de verhoorpraktijk

Downloaders van kinderporno; een literatuuronderzoek

Criminelen achter het stuur
Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten

Asielzoekers in het gareel?
Plan-, proces en effectevaluatie werking extra begeleiding- en toezichtlocaties

Afspraak is afspraak?
Evaluatie van de eenduidige landelijke afspraken rondom opsporing en vervolging van geweld tegen werknemers met een publieke taak

Voor meer informatie over uitgaven in deze reeks: www.beke.nl.

Luchthaven Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie en vormt een omvangrijk knooppunt tussen Nederland en de rest van de wereld. Ook de illegale economie – de ondermijnende criminaliteit – profiteert hiervan. In dit onderzoek is nagegaan wat de aard en omvang is van ondermijnende criminaliteit op en rond Schiphol. Het onderzoek heeft zich ook gericht op het in beeld brengen van de complexe organisatie en strategie van toezicht, handhaving en opsporing. Daartoe zijn literatuur en documenten bestudeerd, ruim 100 respondenten geïnterviewd, observaties verricht en analyses uitgevoerd op data van diverse organisaties. De aanbevelingen zijn erop gericht om de aanpak van ondermijnende criminaliteit beter te borgen en de criminele kansen op Schiphol zoveel mogelijk te verkleinen.

ISBN 978-94-92255-38-9

9 789492 255389 >

www.beke.nl