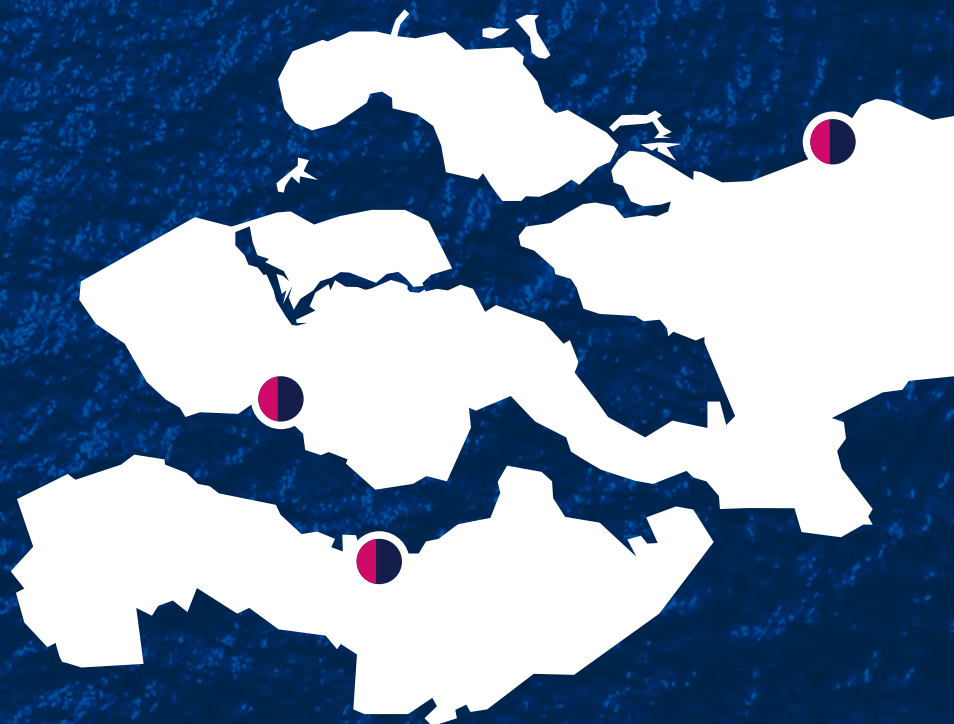




Mainport Zeehavens Zeeland-West Brabant 2023-2030



Meerjaren programma



Aanvraag structurele mainport middelen, ministerie van Justitie en Veiligheid



Mainport Zeehavens Zeeland-West Brabant 2023-2030



Meerjaren programma

Colofon

Uitgave

Havendriehoek Brabant Zeeland

Datum

1 september 2022

Aanvraag structurele mainport middelen, ministerie van Justitie en Veiligheid



Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Inleiding	6
1.2	Aanleiding	7
1.3	Doelstelling	7
1.4	Strategie	8
1.5	Intelligence als verbindende pijler	8
1.6	Bottleneckstrategie als onderdeel van de mainport aanpak	9
1.7	Ambitie	9
1.8	Leeswijzer	10
2	Onderzoek, kennis en informatiedeling	12
2.1	Inleiding	12
2.2	Information Sharing Centers (ISC's) continueren	12
2.3	Samenwerking met het Strategisch Kennis Centrum (SKC)	13
2.4	Oprichting (inter)nationaal kennisplatform mainports	14
2.5	Samenwerking met het Platform Veilig Ondernemen Zeehavens (informatiedeling)	15
3	Preventie: weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal)	16
3.1	Inleiding	16
3.2	Beveiliging zeehaventerreinen	16
3.3	Veilig vastgoed zeehavens (fysiek niveau)	18
3.4	Innovatieve beveiligingsmaatregelen (alle niveaus)	19
3.5	Sociale weerbaarheidsmaatregelen	19
3.5.1	Samenwerking met het PVO Zeehavens (PPS)	20
3.5.2	Toekomstbestendig partnernetwerk i.s.m. PVO Zeehavens	21
3.5.3	Gatekeeper	22
3.5.4	Integriteitsmonitor Ken je Klant	23
3.5.5	Optimaliseren screeningsmogelijkheden	24
3.5.6	Meldingsbereidheid Mainport	25
3.5.7	Onderwijs	26
3.5.8	Weerbaarheidstrainingen bedrijfsleven	27
3.5.9	Digitale weerbaarheid i.s.m. PVO Zeehavens	28
4	PPS (inter)n nationaal	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Strategische samenwerking Vlaams-Nederlandse havendelta	30



5	Preventie en repressie (intelligence als verbindende pijler)	32
5.1	Inleiding	32
5.2	Haven Intelligence Team (HIT)	32
5.3	Risicotaxatiemodel zeehavens	33
5.4	Samenwerking verbreden	34
6	Repressie: toezicht, handhaving, opsporing en vervolging	36
6.1	Inleiding	36
6.2	Extra capaciteit voor politie	36
6.3	Extra capaciteit voor het Openbaar Ministerie	37
6.4	Extra capaciteit voor gemeenten	38
6.5	Capaciteit Douane	40
6.6	Capaciteit Koninklijke Marechaussee	41
6.7	Haven Intelligence Team (HIT)	42
6.8	Onderzoek versterken integrale uitvoeringskracht	42
6.9	TFOC	43
6.10	Fortius	44
6.11	Actiecentrum Zeeland – West Brabant	44
7	Governance, beheer en uitvoeringsorganisatie	46
7.1	Inleiding	46
7.2	Beheer	46
7.3	Evaluatie	46
7.4	Uitvoeringsorganisatie	47
8	Communicatiestrategie	48
8.1	Inleiding	48
8.2	Voortbouwen op bestaande communicatiestructuur	48
8.3	Communicatiestrategie Doelgroep(en)	49
8.4	Communicatieboodschap	49
9	Begroting	50
9.1	Inleiding	50
9.2	Besluit Havendriehoek	50



1

Inleiding

1.1

Inleiding

De Zeeuwse en West Brabantse zeehavens zijn cruciale regionale en (inter)nationale knooppunten voor ondermijnende (drugs)criminaliteit. Hier misbruiken criminele organisaties de legale transport en infra-structuur. In opdracht van de Havendriehoek Zeeland – West Brabant heeft TNO een systeemanalyse¹ uitgevoerd in de zeehavens van Moerdijk, Vlissingen, Borsele en Terneuzen. In deze havens vinden ‘cocaïnesmokkel, arbeidsuitbuiting, smokkel van sigaretten, blenden van afvalproducten met stookolie, ladingdiefstal en allerlei andere vormen van criminaliteit plaats’, omschrijft het TNO-rapport. Criminele opbrengsten worden door criminelen opnieuw geïnvesteerd in de haven, waardoor zij betere faciliteiten verkrijgen. Een groot probleem is volgens TNO het gebrek aan kennis en informatie. Er is een ‘blinde vlek’ bij overheids-diensten als het gaat om de manier waarop criminelen te werk gaan. Criminele activiteiten veranderen en informatie daarover wordt niet snel genoeg ontdekt of gedeeld door handhavings- en opsporings-diensten. Er is ook sprake van een ‘blinde vlek’ als het gaat om de vestiging van nieuwe bedrijven. In totaal zijn er meer dan duizend bedrijven gevestigd in de zeehavens van Moerdijk, Vlissingen, Borsele en Terneuzen. Door tijdelijke onderverhuur van bedrijfs-ruimten is een deel van de gevestigde ondernemers onbekend. Sommige aanwezige bedrijven zijn inherent vatbaar voor misbruik door criminele activiteiten, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van risicolijnen.² Werknemers in het havengebied zijn bovendien kwetsbaar voor beïnvloeding door criminelen, omdat zij de gelegenheid hebben om illegale activiteiten van binnenuit te faciliteren. Omdat er op de zeehavens

slechts een geringe mate aan sociale controle is, merkt men illegale activiteiten niet zomaar op. Ook speelt de afweging tussen economische toegevoegde waarde en integriteit van de zeehavens een rol voor bedrijven. Het reduceren van kwetsbaarheden in de zeehavens is kostentechnisch niet altijd aantrekkelijk. Het is van belang dat er ook bij bedrijven bereidheid is om kwetsbaarheden te verminderen. Tot slot komt uit de systeemanalyse naar voren dat, gezien de uitgestrektheid van de gebieden, de grootte van de goederenstromen en de uitgebreide takenpakketten de handhavings- en opsporingscapaciteit in de zeehavens ontoereikend is waardoor er een ‘blinde vlek’ aanwezig is op het niveau van risico-transportlijnen.

1.2

Aanleiding

Er ligt een maatschappelijke opdracht om als Haven-driehoek de geconstateerde kwetsbaarheden in de zeehavens structureel aan te pakken en te investeren in preventieve en repressieve maatregelen. Daarbij lopen private en publieke belangen parallel en moet naast bewustzijn nadrukkelijk worden samengewerkt in de bestrijding door zowel de verschillende publieke als private partijen. Om drugssmokkel via mainports en andere grote logistieke knooppunten tegen te gaan, heeft het ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V) voor de aanpak van ondermijning in 2023 een bedrag van € 20 miljoen ter beschikking gesteld. Vanaf 2024 is structureel 24 miljoen euro per jaar beschikbaar om in-, door- en uitvoer van cocaïne en (grondstoffen voor) synthetische drugs tegen te gaan in de vijf daarvoor aangewezen zogenaamde mainports; te weten de haven van Rotterdam, Schiphol, Flora Holland, het Noordzeekanaal gebied en de zeehavens in Zeeland en West-Brabant. J&V heeft de mainports verzocht om voor de middellange termijn een plan van aanpak te ontwikkelen waarin een mix aan maatregelen wordt getroffen zoals investeringen in technologie, barrières, fysieke maatregelen, weerbaarheid van personeel, capaciteit en versteviging van de samenwerking met internationale partners.³ De minister van J&V is onlangs akkoord gegaan met een indicatieve verdeling van de structurele mainportsmiddelen. Hierdoor wordt houvast geboden aan de samenwerkingsverbanden in de mainport. Voor de mainport Zeehavens Zeeland – West Brabant is er eenmalig een bedrag gereserveerd van 3,0 mln. euro in 2023. Voor 2024 en verder is een bedrag van 3,5 mln. structureel per jaar beschikbaar.

1.3

Doelstelling

De doelstelling van het mainport programma (2023-2030) is: *Het verstoren en terugdringen van ondermijnende (drugs)criminaliteit in de Zeeuwse- en West Brabantse zeehavens door 1. (preventief) de weerbaarheid in PPS-verband te verhogen op fysiek, sociaal en digitaal niveau en 2. (repressief) in te zetten op strafrechtelijke, bestuurlijke en fiscale⁴ maatregelen vanuit een gezamenlijke (integrale) focus.*

De bovengenoemde doelstelling sluit aan bij de vier pijlers die op 23 februari van dit jaar door de Haven-driehoek zijn vastgesteld (zie verder) en de aanpak op hoofdlijnen zoals die in de Tweede Kamerbrief van 26 april jl. wordt voorgesteld.

¹ TNO, systeemanalyse zeehavens, maart 2020
² Het gaat daarbij om risicolijnen die de mogelijkheid bieden om illegale goederen een landsgrens te laten passeren voor zowel import als export. Illegale goederen worden via de zeehavens in de regio doorgevoerd van bronland naar bestemmingsland. Bronland en bestemmingsland verschillen per type illegale waar: zo worden lijnen uit Colombia, Suriname, Ecuador, en Panama genoemd in relatie tot de invoer van cocaïne, maar worden uitgaande lijnen naar het Verenigd Koninkrijk genoemd voor de export van synthetische drugs en als gewenst bestemmingsland voor inklimmers.

³ Tweede Kamer brief, Aanpak georganiseerde criminaliteit op hoofdlijnen, 26 april 2022

⁴ Via ‘de weg van het geld’ kunnen criminele netwerken worden getraceerd en aangepakt. Belastingdienst en FIOD beschikken over informatiebe-standen en onderzoeksmogelijkheden die effectief kunnen zijn voor de aanpak van ondermijning in de zeehavens. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in hun bijdrage aan de repressie van concrete ondermij-nende criminaliteit en de meer preventieve signalering van patronen.

1.4 Strategie

Een meerjarige koers uitzetten op het gebied van ondermijnende criminaliteit in de zeehavens vraagt om het maken van keuzes. Daarom is er in 2020 een systeemanalyse uitgevoerd en werd er in de afgelopen periode input gevraagd aan de stakeholders uit het netwerk. De strategie is geordend naar de pijlers zoals die eerder door de Havendriehoek zijn vastgesteld. Deze pijlers richten zich op de kwetsbaarheden uit de systeemanalyse: kennis- en informatiepositie, selectie aan de poort, barrières door publieke en private partijen en een responsieve overheid met voldoende capaciteit voor toezicht, handhaving en opsporing. De strategie is onder te verdelen in de pijlers: *onderzoek, kennis en informatiedeling, preventie en repressie*.

1. Onderzoek, kennis en informatiedeling

- *transparante kennis- en informatiedeling tussen publieke en private partijen in de mainport die nodig is om barrières te ontwikkelen.*

Zie hoofdstuk

2

2. Preventie

- *weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal);*
- *PPS (inter) nationaal;*

Zie hoofdstuk

3

Intelligence als verbindende pijler

3. Repressie

- *toezicht, handhaving, opsporing en vervolging*

Zie hoofdstuk

6

1.5 Intelligence als verbindende pijler

Voor een effectieve werking van de aanpak is een juiste balans tussen preventie en repressie van belang; naast een (zichtbare) reguliere handhavende en normbevestigende taak van de overheid in de zeehavens leveren repressieve onderzoeken onmisbare kennis op met betrekking tot de door de criminele netwerken gehanteerde modus operandi. Deze kennis is nodig om de juiste barrières in PPS verband te kunnen inrichten op de kwetsbaarheden.

Er ligt een gezamenlijke opgave om de integraliteit te versterken, meer focus te leggen op slimme interventies en kennis en expertise te delen om ondermijning effectief tegen te gaan en waterbedeffecten te voorkomen. Om deze opgave waar te kunnen maken is het noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in de informatiepositie in de zeehavens.

Door de magere informatiepositie is het lastig om de effectiviteit van de interventies te duiden nu er geen gedeeld beeld is van bonafide en malafide bedrijven. Daarnaast is een goede intelligence positie noodzakelijk om de integraliteit van de acties te vergroten en ervoor te zorgen dat er focus komt in de aanpak. De opgave (voor politie, OM, Douane en KMar) is daarmee op de eerste plaats om de informatiepositie te versterken. In het Haven Intelligence Team (HIT) wat thans in ontwikkeling is, worden de eerste stappen in de goede richting gezet. Het HIT verzamelt en analyseert toezichts-, controle-, en opsporingsinformatie vanuit de samenwerkende partners. Daarnaast moet er voldoende opvolgingscapaciteit zijn om ervoor te zorgen dat de malafide bedrijven/criminelen worden aan- en opgepakt. De hiervoor beschreven pijlers zijn *nevengeschild* aan elkaar en sluiten voor een belangrijk deel aan op de Bottleneckstrategie van politie die onderdeel uitmaakt van de totaalaanpak van het mainport programma. De Bottleneckstrategie is door de Hoofden Operaties van de Nationale Politie vastgesteld als strategie voor de integrale samenwerking in de vijf mainports.

1.6 Bottleneckstrategie als onderdeel van de mainport aanpak

De strategie van het mainport programma staat niet op zichzelf, maar in verbinding met andere strategieën die door partners worden ontwikkeld. Meer dan 90% van de inbeslaggenomen cocaïne komt via zee en landt aan bij een klein aantal terminals in een handvol zeehavens. Van daaruit begint de reis door Europa. In de Bottleneckstrategie worden de havens beschouwd als een flessenhals die met deze strategie verder wordt dichtgedrukt, rekening houdend met verplaatsingseffecten. Tegelijkertijd wordt de doorvoer via de grote verkeersassen en logistieke knooppunten in het achterland van Zeeland en Brabant bemoeilijkt. Doel is om de weerbaarheid van de logistieke sector te versterken en in het bijzonder een veilige werkomgeving te bieden voor havenwerkers. De strategie richt zich op de volgende onderdelen:

1. bonafide logistiek weerbaar maken in samenwerking met de havenbedrijven. Het stimuleren van weerbaarheidsmaatregelen die gericht zijn op ICT, HRM en werkprocessen in de zeehavens;
2. malafide logistieke bedrijven aanpakken. Het ontmantelen van criminele dekmantels en bedrijven die criminele activiteiten faciliteren;
3. smokkel(netwerken) en criminele netwerken verstoren en ontmantelen.

De Bottleneckstrategie kent zowel een lokale, nationale als internationale aanpak.

Naast de integrale toezicht, handhaving en opsporing worden er in PPS verband barrières opgeworpen in de mainports. De operationele doorvertaling van deze strategie naar de context van het mainport programma zeehavens Zeeland West – Brabant vindt de komende tijd plaats in nauw overleg met de betrokken partners. Dit betekent onder meer dat het accent van de hiervoor genoemde onderdelen voor de zeehaven van Moerdijk juist komt te liggen op de export. De zeehaven van Moerdijk is vanwege de containerlijndiensten naar het Verenigd Koninkrijk voornamelijk in trek voor de export van synthetische drugs. Daarnaast wordt bezien hoe de preventie pijler vanuit het programma kan worden gekoppeld aan de bovenstaande onderdelen.

1.7 Ambitie

De ambitie van de Havendriehoek is dat de haven- en industrieterreinen in Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk de komende jaren uitgroeien tot de meest weerbare havengebieden in de Nederlandse en Vlaamse delta die crimineel misbruik significant hebben weten terug te dringen. Daartoe dient de georganiseerde drugscriminaliteit keten breed te worden bestreden door barrières op te werpen tegen de invoer- en uitvoer van verdovende middelen, waarbij sprake is van een “level playing field” met de andere (inter) nationale mainports: Rotterdam en Antwerpen. Om deze ambitie waar te maken is het belangrijk om uiteindelijk het bewustzijn hierover binnen alle schakels van de keten te vergroten en gezamenlijk tot actie over te gaan. Dit betekent dat partners vanuit deze maatschappelijke opgave hun doelen en prioriteiten moeten afstemmen en bundelen in de aanpak. Dit doen we door *opgavegericht* te werken, waarbij een goede balans wordt gevonden tussen de doelen en belangen van de Havendriehoek en de individuele (publieke en private) organisaties die een belangrijke rol spelen in de mainports.

1.8 Leeswijzer

Om de bovenstaande ambitie te verwezenlijken heeft de Havendriehoek de opdracht gegeven om de ondermijnende (drugs)criminaliteit in deze zeehavens langs de volgende lijnen aan te pakken:

- **Onderzoek kennis en informatiedeling** – [hoofdstuk 2](#);
- **Preventie: weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal)** – [hoofdstuk 3](#);
- **Preventie: PPS (internationaal)** – [hoofdstuk 4](#);
- **Preventie en repressie (intelligence als verbindende pijler)** – [hoofdstuk 5](#).
- **Repressie: toezicht, handhaving- en opsporing** – [hoofdstuk 6](#).

• **Governance, beheer en uitvoering** – [hoofdstuk 7](#)
De opgave in de zeehavens is een gemeenschappelijke opgave van alle partners. Bij deze opgave wordt gezocht naar hoe opgaven en ambities van het programma verbonden kunnen worden aan de opgaven en ambities van partners. Daarmee wordt het programma een gezamenlijke "onderneming" en een investering in elkaar. De besluitvormingsstructuur voor het programma is uitgewerkt en gebaseerd op de huidige governance van de Havendriehoek en de bestaande verdeling van verantwoordelijkheden tussen overheden. Goed om hierbij te vermelden dat de bestaande integrale werkgroepen (communicatie, weerbaarheid etc.) intact blijven voor de deelprojecten in het programma.

• **Communicatiestrategie** – [hoofdstuk 8](#)
Het speelveld binnen de zeehavenproblematiek is complex. Alle partijen die bemoeienis hebben met de problematiek in de zeehavens werken vanuit een gemeenschappelijk doel samen om de problematiek aan te pakken. Het mainport programma bouwt groten-deels voort op de integrale communicatiestrategie die eerder is vastgesteld. Communicatie is een belangrijk overkoepelend aspect in de programmatische aanpak. Daarnaast zorgt communicatie voor de positionering van de aanpak naar buiten toe en de versterking van de verschillende programmalijnen hierbinnen. Eenduidige en gezamenlijke communicatie zorgt voor samenhang tussen de programmalijnen en een gezamenlijk geluid vanuit alle betrokken partners.

• **Maatregelen matrix (begroting)** – [hoofdstuk 9](#)
De matrix is opgebouwd uit de inhoud van de voorgaande hoofdstukken inclusief de mensen en middelen die hiervoor nodig zijn. Jaarlijks wordt de uitvoeringsagenda herijkt aan de hand van de genoemde strategische pijlers: onderzoek, kennis en informatiedeling, weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal), PPS (internationaal) en toezicht, opsporing en vervolging.



2

Onderzoek, kennis en informatiedeling

2.1 Inleiding

Er dient focus te komen op transparante kennis- en informatiedeling tussen publieke en private partijen in de mainports. Dit om een actueel beeld en overzicht te creëren en te onderhouden van de huidige situatie met betrekking tot ondermijnende (drugs)criminaliteit in de zeehavens. Daarnaast ook om kennis te generen die nodig is om barrières te ontwikkelen. Het belang van het delen van informatie met private organisaties wordt vaak nog onderschat, maar is een cruciale randvoorwaarde voor bedrijven en daaraan gekoppelde bedrijfsnetwerken om daadwerkelijk barrières in te kunnen richten in de mainports. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om persoonsgebonden informatie, maar informatie met betrekking tot de modus operandi van criminele netwerken in de concrete context van het bedrijfsproces van de zeehavens en de plaatsen in de bedrijven waarin de ondermijnende (drugs) criminaliteit plaatsvindt. Andersom is informatiedeling van privaat naar publiek (politie, OM, Douane, KMar, gemeenten etc.) van belang om signalen van criminaliteit te kunnen duiden om gericht actie te kunnen ondernemen. Om die reden worden de Informatie Sharing Centers (ISC's) de komende periode verder doorontwikkeld. Daarnaast wordt er samengewerkt met het Strategisch Kennis Centrum (SKC) ondermijning.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	In het ISC wordt kennis gedeeld over criminele activiteiten, incidenten, modus operandi en andere relevante informatie om vervolgens samen te onderzoeken hoe bepaalde fenomenen en criminele activiteiten kunnen worden beslecht middels het opwerpen van barrières.
Fasering	2022 – 2023 doorontwikkeling
	2024 – borging in PVO Zeehavens

2.2 Information Sharing Centers (ISC's) continueren

Een project wat op deze behoefte inspeelt is het Information Sharing Center (ISC) wat binnen het mainport programma wordt gecontinueerd. In het ISC wordt op operationeel en tactisch niveau kennis gedeeld over criminele activiteiten, incidenten, modus operandi en andere relevante informatie om vervolgens samen te onderzoeken hoe bepaalde fenomenen en criminele activiteiten kunnen worden beslecht middels het opwerpen van barrières. De deelnemers in het ISC zijn de vertegenwoordigers van zowel publieke als de private partijen die gezamenlijk de strijd aangaan tegen ondermijning. Er zijn vanuit het project Veilige en Integere Zeehavens ISC's opgericht in Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk. Binnen het mainport programma worden de bestaande ISC's verder doorontwikkeld door de koppeling te maken met andere (onderzoeks)trajecten. Zo wordt door kennis en informatiedeling 'situational awareness' gecreëerd door vroegtijdig risico's en dreigingen in kaart te brengen om slimme interventies te kunnen plegen. Denk daarbij aan het aanleveren van ISPS data (als onderdeel van het 'Ken je Klant'-principe) aan gemeenten en partners voor een bijdrage aan een proactief en integraal informatie- dreigingsbeeld.

2.3 Samenwerking met het Strategisch Kennis Centrum (SKC)

Het SKC schept op strategisch niveau een beeld van hoe de dreiging van ondermijnende criminaliteit zich ontwikkelt, waar die vandaan komt en hoe de verbanden liggen tussen bijvoorbeeld lokale criminaliteit en georganiseerde criminaliteit. Zo'n strategisch beeld geeft inzicht in het functioneren van de dreiging van internationaal tot en met lokaal niveau. Het SKC is op dit moment bezig met het ontwikkelen een Atlantic Corridor ondermijning die zich richt op goederen, personen, witwassen en communicatie. In samenwerking met het SKC wordt inzicht ontwikkeld op het volledige criminele logistieke proces in de zeehavens: Hoe smokkel van groei naar gebruiker is georganiseerd, wie en welke geldstromen daarachter zitten. De focus ligt vooral op de controle van de

import, terwijl Nederland voor het gros van de cocaïne een doorvoerland is. Nederland is bovendien een grote xtc-producent, maar op export daarvan via de haven is amper zicht. Het SKC kan een samenhangend beeld ontwikkelen van trends en ontwikkelingen. Daarmee worden de regionale en lokale partners in de mainports bruikbare strategische inzichten geboden. Op basis van dergelijke beelden kunnen bijvoorbeeld havenbedrijven worden aangesproken om hun bedrijfsprocessen zo nodig aan te passen (preventief) of interventies van de uitvoerende diensten worden aangescherpt (repressief). Samen met het SKC wordt toegewerkt naar een gemeenschappelijk referentiekader, waar iedere partij kan zien: Hoe ziet het groter geheel eruit en wat is mijn plek daarin?

Trekker	Mainport programma i.s.m. SKC
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Het ontwikkelen van strategische beelden die in samenwerking met het mainport programma worden doorvertaald naar handelingsperspectieven zodat bijvoorbeeld havenbedrijven kunnen worden aangesproken om hun bedrijfsprocessen zo nodig aan te passen (preventief) of interventies van de uitvoerende diensten kunnen worden aangescherpt (repressief).
	Het ontwikkelen van een gemeenschappelijk referentiekader, waar iedere partij kan zien: Hoe ziet het groter geheel eruit en wat is mijn plek daarin?
Fasering	2022 – doorlopend

2.4 Oprichting (inter)nationaal kennisplatform mainports

Om de opgedane kennis, kunde en informatie van betrokken partners in de mainports bij elkaar te brengen wordt er een kennisplatform (fysiek/virtueel) opgericht als samenwerkingsverband tussen de andere mainports Rotterdam, Antwerpen en Gent. Het kennisplatform wat in samenwerking met het SKC wordt opgericht heeft tot doel om: 1. het delen van kennis, ervaring en informatie over georganiseerde (drugs) criminaliteit in de zeehavens te faciliteren en 2. de zelfredzaamheid en weerbaarheid van de bedrijven

in de zeehaven Port of Moerdijk (PoM) en North Sea Ports (NSP) te vergroten en adequaat handelen van betrokken overheidsorganisaties (responsieve, betrouwbare overheid) te stimuleren. Het kennisplatform werkt zoveel mogelijk vraaggestuurd en biedt de mogelijkheid om eigen kennis, vergaarde kennis en kennis uit het werkveld toegankelijk te maken en actief te (laten) uitwisselen. Als het daartoe aanleiding ziet, agendeert het kennisplatform relevante onderwerpen, discussies en bijeenkomsten.

Trekker	Mainport programma i.s.m. SKC
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Oprichten internationaal kennisplatform mainports.
	Het verzamelen, overzichtelijk maken en duiden van kennis.
	Het creëren van een overzicht van kennislacunes.
	Het delen van kennis en informatie tussen de mainports
Fasering	2022 – doorlopend

2.5 Samenwerking met het Platform Veilig Ondernemen Zeehavens (informatiedeling)

Het Platform Veilig Ondernemen Zeehavens (PVO) betreft actief regionale veiligheidspartners om criminaliteitsproblemen aan te pakken. Juist in de regio schuilt een belangrijke kracht. Het PVO functioneert als stimulator, facilitator en makelaar. Zo organiseert het

PVO onder meer voorlichtingsbijeenkomsten, trainingen en themabijeenkomsten voor ondernemers en stimuleert het lokale initiatieven die criminaliteit voorkomen. Het PVO Zeehavens maakt onderdeel uit van het Platform Veilig Ondernemen Brabant Zeeland.

Trekker	Mainport programma zeehavens i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Portiz, VNO NCW, Veiligheidsregio's Zeeland en Brabant, TF-RIEC, Platform KAM-coördinatoren Moerdijk, Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Organiseren van branche forums met specifieke adviseurs.
	Inzetten van zowel digitale als fysieke tools t.b.v. awareness vergroting.
	Organiseren van nazorg daar waar criminaliteit is geconstateerd, met als doel op de actualiteit informatie te verkrijgen of te verstrekken aan betrokkenen. Dit heeft als doel inzicht te krijgen in de gepleegde criminele feiten.
	Organiseren van trainingen op maat en naar behoefte.
	Publieke en private partners met een weerbaarheidsbehoefte koppelen aan het PVO Zeehavens.
Fasering	2022 – doorlopend



3

Preventie: weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal)

3.1 Inleiding

Uit alle wetenschappelijke onderzoeken die de afgelopen tijd verschenen wordt duidelijk dat er te weinig zicht in- en toezicht bestaat op- de havens en de gehele logistieke keten van ondermijnende (drugs)criminaliteit. Dat gebrek versterkt de fysieke en sociale anonimiteit, wat negatieve invloed heeft op de meldingsbereidheid, terwijl publieke partijen op die bereidheid rekenen. Het is juist die anonimiteit binnen deze logistieke knooppunten die een sterke aantrekkingskracht heeft op criminele samenwerkingsverbanden. Om maximaal effect te realiseren is het nodig om de focus vanuit het mainport programma te richten op de kwetsbare schakels binnen de zeehavens. Verschillende crimescripts geven inzicht in de scènes, handelingen en rollen die gelieerd zijn aan de internationale cocaïnesmokkel. Door deze criminele “value chain” als uitgangspunt te nemen ontstaat er kennis en inzicht over de veranderlijke realiteit en worden er handvatten geboden om in PPS verband de volgende maatregelen te treffen die zich richten op drie weerbaarheidsniveaus: *fysiek, sociaal en digitaal*.

3.2 Beveiliging zeehaventerreinen

In 2022 heeft J&V ten aanzien van de havens in Zeeland en West-Brabant incidenteel 2,5 miljoen euro gereserveerd. Er zijn een aantal kaders vastgesteld waaraan de besteding van deze middelen moet voldoen. Zo zijn ze bestemd voor de aanpak van grootschalige, georganiseerde en ondermijnende criminaliteit met een directe link naar de bestrijding van internationale drugssmokkel. De focus ligt daarmee op de havens die direct met internationale risicolijnen te maken hebben, zoals Vlissingen. Versterking van de aanpak van malafide bedrijventerreinen in het gebied of van andersoortige drugscriminaliteit kan onderdeel uitmaken van de aanvraag vanuit de regio in het kader van de middelen die beschikbaar zijn voor ‘regionale versterkingen’. Verder moet het om zogenaamde ‘no regret’ maatregelen gaan als voorbereiding op mogelijke structurele investering, zodat deze gelden straks snel en effectief kunnen worden besteed. Voor 2022 worden daarom geen structurele capaciteitsclaims gehonoreerd. Voorbeelden van incidentele maatregelen zijn de aanleg van cameranetwerken, (verdere) implementatie van biometrische toegangscontrole, weerbaarheids-trainingen voor havenmedewerkers en investeringen in planvorming.

De toegekende middelen worden, naast de inrichting van de programma organisatie, (op basis van cofinanciering) voor de volgende maatregelen ingezet:

Port of Moerdijk	NSP – Vlissingen/Borsele	NSP - Terneuzen
Upgrade slimme hekwerken	Upgrade slimme hekwerken	Criminologische onderzoek grensgebied
Cameranetwerk openbare ruimte	Cameranetwerk openbare ruimte	Biometrische toegangscontrole
Drones	Biometrische toegangscontrole	ANPR camera’s (eigen financieringslijn)
Biometrische toegangscontrole	ANPR camera’s (eigen financieringslijn)	
ANPR camera’s (eigen financieringslijn)	Douane controle loads (eigen financieringslijn)	

Naast de hierboven genoemde maatregelen, worden er door Douane, politie en de twee havenbedrijven (NSP en PoM) de nodige investeringen gedaan in de beveiligingsmaatregelen. Zo wordt het ANPR camera netwerk uitgebreid en worden in de Bijleveldhaven door Douane 40 camera’s geplaatst waardoor de goederenstromen beter in de gaten gehouden kunnen worden. De fysieke beveiligingsschil, het brede pakket aan sensoren en camera’s langs wegen, spoorwegen en de havenbekkens wordt ook vanuit de lucht in de gaten gehouden. In 2021 is binnen het havengebied Moerdijk gestart met het pilotproject ‘Beveiligingsdrone Moerdijk’ (als onderdeel van de ‘sterk, slim, stevig’ aanpak van de zeehaven).

De invoer van deze maatregelen stellen de samenwerkende partners in staat om op korte termijn het beveiligingsniveau in de zeehavens van Zeeland en West Brabant te verhogen. Om de komende jaren in staat te blijven deze getroffen ‘no regret’ maatregelen te onderhouden, maar belangrijker nog; de innovatiekracht en fluiditeit van criminele organisaties blijvend het hoofd te bieden, wordt er jaarlijks een stelpost van 200.000 euro voor innovatie en onderzoek gereserveerd.

Dit budget is specifiek bedoeld voor continu onderzoek naar innovatieve beveiligingsmaatregelen én maatregelen om waterbedeffecten tegen te gaan. Het budget komt tot stand op basis van cofinanciering.

Trekker	Mainport programma zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Programmabegeleiding fysieke maatregelen (algemeen)
	Onderzoek naar innovatieve beveiligingsmaatregelen én maatregelen om de spreekwoordelijke waterbedeffecten tegen te gaan.
Fasering	2022 – doorlopend

Binnen het mainport programma wordt in samenwerking met het project Deep Vision onderzocht of deze type sensoren de diensten extra mogelijkheden biedt in de aanpak van ondermijnende criminaliteit. De kosten voor één heartbeatsensor bedragen:

€ 35.000,-; de kosten voor één backscattersensor bedragen: € 35.000,-. Idealiter wordt er geïnvesteerd in twee exemplaren van beide sensoren. Dit vraagt dus om een éénmalige investering van € 140.000,- in 2023.



3.3 Veilig vastgoed zeehavens (fysiek niveau)

Er wordt ingezet op bestuurlijke instrumenten zoals het door de gemeente opleggen van een vergunningplicht en de bijbehorende toetsingsmogelijkheden, om vastgoed en vestiging in de zeehavens te vrijwaren van illegale economische activiteiten. Hierbij gaat het om:

- het ontwikkelen van inzicht in kwetsbare gebieden binnen de haventerreinen. Het is met name de periferie waar het zicht beperkter is. Daar zitten dan met name de bedrijventerreinen, dan wel loodsen/bedrijfspanen/kantoorruimten/opslagruimten waar weinig toezicht en controle is;
- het ontwikkelen van een integraal handelingsperspectief voor vastgoed haventerreinen om vastgoed en vestiging te vrijwaren van crimineel misbruik.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van de ervaringen die eerder zijn opgedaan met het project Vastgoed (TF-RIEC) zoals:

- de handreiking uit de toolbox bedrijventerreinen aanpassen aan de context van de zeehavens . Dus (1): zicht krijgen op de eventuele risicolocaties aan de hand van de indicatorenset en (2) kijken welke maatregelen partners kunnen toepassen om het te revitaliseren;
- een vergunningplicht APV voor gebieden instellen (of specifieke branches, als eerstgenoemde niet haalbaar is), zodat Bibob kan worden toegepast en meer zicht ontstaat;
- het aanvullen van vestigingsvoorwaarden op gebied van veiligheid (link naar Bibob-screening gemeenten);
- het toepassen van de standaard huurovereenkomst;⁵
- methode ‘knock and talk’ toepassen en in gesprek gaan met ondernemers.

Tot slot worden de mogelijkheden verkend om het ‘normaal model vastgoed’ wat ontwikkeld is door de Jheronimus Academy of Data Science (JADS) toe te passen op de havengebieden. Zeker in gebieden waar vastgoed(eigenaarschap) en activiteiten nauw met elkaar verbonden zijn is het lastig om verhoogde risico te bepalen op basis van bestaande indicatoren. Deze onderzoekstool kan de basis zijn van de aanpak van deze ‘blinde vlekken’.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens i.s.m. TF-RIEC
Partners	Gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk, PoM, NSP en bedrijfsnetwerken SBIM, PORTIZ
Activiteiten	Draaiboek (indicatoren) ontwikkelen en testen voor de zeehaven terreinen in samenwerking met TF-RIEC
	Ontwikkelen van handelingsperspectieven specifiek voor de zeehaven terreinen.
	Uitrol van ontwikkelde methodieken
	Uitvoeren van onderzoek ‘normaal model vastgoed’
	Preventief aansluiten op acties/casuïstiek van het Actiecentrum.
	Effectmeting organiseren
Fasering	2022 – 2025 projectfase
	2025 – e.v. borging aanpak bij partners/PVO Zeehavens

⁵ <https://www.bredabusiness.com/nieuws/nieuwe-huurovereenkomst-als-instrument-tegen-drugscriminaliteit>

3.4 Innovatieve beveiligingsmaatregelen (alle niveaus)

Ondermijnende criminaliteit wordt door onderzoekers terecht gepresenteerd als een 'wicked problem' waarvoor geen pasklare oplossing bestaat. Het verstoren en terugdringen van deze problematiek vergt andere samenwerkingsarrangementen op (inter)nationaal niveau tussen publieke en private (onderzoeks)instellingen. Hierbij moet de verbinding worden gelegd tussen praktijk, onderwijs, onderzoek en innovatie. Innovatie is een belangrijke voorwaarde voor een effectieve en actiegerichte programmatische aanpak van ondermijnende (drugs)criminaliteit in de zeehavens. De criminele industrie past zich razendsnel aan nieuwe omstandigheden aan. Door jaarlijks een vast budget aan partners toe te wijzen wordt de innovatiekracht vanuit de mainports vergroot. Voor 2023 heeft de KMar een bijdrage gevraagd voor het project Deep Vision. Er zijn momenteel twee deelprojecten van Deep Vision die (in potentie) bijdragen aan het veiliger en weerbaarder maken het logistieke proces in de zeehavens. Het gaat dan om de ontwikkeling van zogenaamde backscatter sensoren en heartbeat sensoren.

Optische 3D-sensoren (backscatter sensoren) zijn geschikt voor een groot aantal toepassingen, bijvoorbeeld de registratie van volume, afstand of vulhoogte. Ze meten puntsgewijs de afstand tussen sensor en het dichtstbijzijnde oppervlak met behulp van het lichtlooptijdproces. De apparaten verlichten het gebied met een interne of een externe infrarood-lichtbron en berekenen de afstand op basis van het licht dat van het oppervlak reflecteert. Deze sensoren worden nu vaak gebruikt in industriële toepassingen waarin de volledigheid wordt gecontroleerd, het volume wordt bepaald en de objecten moeten worden gesorteerd. Sensoren voor het gebruik in mobiele werktuigen beschikken over een uitstekende schok- en trillingsbestendigheid. Deze sensoren kunnen uiteraard ook gebruikt worden voor het detecteren van afwijkingen in ladingen waar illegale goederen aan toe zijn gevoegd of het detecteren van personen die zich schuilhouden. Op dit moment wordt er al gewerkt met detectieapparatuur voor het detecteren van hartslag in afgesloten ruimten; zoals in auto's en zeecontainers. Het project Deep Vision onderzoekt of een bredere toepassing van deze technologie mogelijk is.

3.5 Sociale weerbaarheidsmaatregelen

De PPS-samenwerking met bedrijven rondom de aanpak van ondermijnende criminaliteit dient te worden versterkt om het belang van investeren in integriteit, bewustwording en veiligheidsmaatregelen bij de bedrijven in de havengebieden onder de aandacht te brengen. In de strijd tegen ondermijning in de zeehavens is het van groot belang om het misbruik binnen de logistieke keten tegen te gaan. Een ieder die toegang wil tot de zeehavens moet worden gescreend. Binnen het project Gatekeeper (waarin ook de mainport Rotterdam participeert) wordt gewerkt aan een set voorwaarden om onbevoegden en kwaadwillende te weren van de haventerreinen met een 'haven VOG'. In de tweede helft van 2022 start Rotterdam met een eerste pilot op dit thema.

Naast de informatiedeling binnen de ISC's speelt het PVO Zeehavens als liaison richting de zeehavenbedrijven een belangrijke rol bij de ondersteuning en uiteindelijke borging van de dergelijke weerbaarheidsmaatregelen. Om tot breed gedragen maatregelen te komen, is het belangrijk dat er stevig geïnvesteerd wordt op de bedrijfsnetwerken zoals Port & Industry Zeeland (PORTIZ), de stichting Beveiliging Industrierrein Moerdijk (SBIM) en brancheorganisaties zoals VNO NCW, TLN en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Meer voortgang moet worden geboekt om veiligheid structureel op de ondernemersagenda te krijgen. Het gaat zowel om het versterken van het bewustzijn binnen de branches, als hun weerbaarheid en actieve betrokkenheid bij de bestrijding van ondermijnende criminaliteit. Daarnaast wordt er ingezet op preventie in het voortgezet en middelbaar beroepsopleiding. Door TF-RIEC zijn de afgelopen jaren verschillende leermiddelen ontwikkeld zoals een game, interactieve stellingen, een video en praktische opdrachten die jongeren leren over de risico's en gevaren van ondermijnende criminaliteit. Daarnaast krijgen zij handvatten aangereikt om zich hier weerbaar tegen op te stellen.

3.5.1 Samenwerking met het PVO Zeehavens (PPS)

In hoofdstuk 2.1.5 werd het PVO Zeehavens in het kader van informatiedeling reeds benoemd. Het PVO Zeehavens is op dit moment nog volop in ontwikkeling. Het is de bedoeling dat het PVO hét platform wordt voor de ondernemer in de zeehavens van Moerdijk, Vlissingen, Borsele en Terneuzen. Het platform fungeert als centraal focuspunt voor alle vragen omtrent ondermijning; de aanpak van ondermijning

en de plaats waar de ondernemer terecht kan voor opleiding, training, kennis en informatie-uitwisseling enz. Het PVO biedt een concreet aanbod in de vorm van activiteiten, trainingen en diensten die door het mainport programma worden ontwikkeld. Het PVO Zeehavens valt beheersmatig onder TF-RIEC (onder verantwoordelijkheid van het CCV) en wordt landelijk gefinancierd door J&V.

Trekker	Mainport programma zeehavens i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Portiz, VNO NCW, Veiligheidsregio's Zeeland en Brabant, TF-RIEC, Platform KAM-coördinatoren Moerdijk, Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Het mainport programma zorgt in samenwerking met het PVO Zeehavens voor: • een facilitair en interactief platform voor de zeehavenbedrijven; • het organiseren van branche forums met specifieke adviseurs; • het inzetten van zowel digitale als fysieke tools t.b.v. awareness vergroting; • het organiseren van preventieve nazorg daar waar criminaliteit is geconstateerd, met als doel op de actualiteit informatie te verkrijgen of te verstrekken aan betrokkenen. Dit heeft als doel inzicht te krijgen in de gepleegde criminele feiten; • het organiseren van trainingen op maat en naar behoefte.
Fasering	2022- doorlopend

3.5.2 Toekomstbestendig partnernetwerk i.s.m. PVO Zeehavens

Op dit moment ontbreekt het aan een overkoepelend partnernetwerk waardoor de aanwezige kennis en expertise gefragmenteerd is in verschillende netwerken Om die reden wordt er een toekomstbestendig partnernetwerk gerealiseerd dat zelfvoorzienend is in kennis, capaciteit en voorzieningen om in samenwerking met beide havengebieden voor

structurele aandacht en activiteiten gericht op ondermijnende criminaliteit zorg te dragen. Het partnernetwerk koppelt partners aan andere partners, om zo kennis en ervaring uit te wisselen (waardoor partners van elkaar leren) waarmee de effectiviteit van de samenwerking wordt vergroot.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar NSP, PoM en bedrijfsnetwerken, branches zoals PORTIZ, ACTIZ, SBIM, Voka Oost Vlaanderen, VNO NCW en TLN.
Activiteiten	Signaleren, uitwisseling en afstemming van kennis, ervaring en actuele ontwikkelingen en vertalen naar concrete activiteiten.
	Initiëren en/of coördineren van activiteiten in zowel de eigen organisatie als gezamenlijk met andere organisaties.
	Actieve bijdrage leveren aan de verspreiding, invoering en borging van de aanpak gericht op de eigen achterban en in samenwerkingsverbanden.
	Zorgen voor korte lijnen tussen betrokken partijen.
Fasering	2023 – 2024 ontwikkeling partnernetwerk
	2024 – e.v. borging bij PVO Zeehavens



3.5.3 Gatekeeper

In de strijd tegen ondermijnende criminaliteit is het van groot belang om het misbruik binnen de logistieke keten tegen te gaan. In dit kader is het belangrijk dat een ieder die toegang wil tot de zeehavens gescreend wordt. Het aanvragen van een AIVD screening, zoals van toepassing is op Schiphol, is op dit moment geen haalbare optie. Derhalve wordt er, binnen het project Gatekeeper gewerkt aan een set aan voorwaarden om onbevoegden en kwaadwillende te weren van de mainports. Het project Gatekeeper (gestart in 2022) richt zich op het bindend maken van beveiligingsmaatregelen op bedrijfsniveau: werkelijke duurzame vestiging zoals inschrijving KVK, betrouwbaarheid door VOG, financiële draagkracht door toetsing kredietwaardigheid, vakbekwaamheid en een vijfjaarlijkse toetsing van de vergunningsvoorwaarden (NIWO etc.).

Daarnaast worden de bestaande beveiligingsmaatregelen op persoonsniveau: ID check, Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) en bewijs van relevante trainingen/opleidingen aangevuld met drie voorwaarden: haven VOG (VOG politie gegevens), gezamenlijke huisregels met een daaraan gekoppeld sanctiebeleid, controle op de ondertekening van integriteitsverklaring en periodiek volgen van integriteits- en weerbaarheidstrainingen. Naast een incidentele investering (2022) vergt Gatekeeper een meerjarige investering om de aanpak te ‘onderhouden’. Denk daarbij aan wijzigingen in wet- en regelgeving, nieuwe modus operandi van criminele netwerken enzovoorts die ervoor zorgen dat de aanpak moet worden aangescherpt.

Trekker	Mainport programma (i.s.m. mainport Rotterdam)
Partners	Douane, Politie, KMar, Gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk, PoM, NSP en bedrijfsnetwerken SBIM, PORTIZ
Activiteiten	Bestaande beveiligingsmaatregelen voor iedereen die in de zeehavens aanwezig wil zijn bindend maken (eventueel koppelen aan hoog risico indicatie); Huidige voorwaarden aanvullen met een viertal ‘nieuwe’ voorwaarden: • ‘haven’ VOG (VOG politie gegevens); • commitment aan nog op te stellen gezamenlijke huisregels met daaraan gekoppeld gezamenlijk sanctiebeleid; • controle op de ondertekening van integriteitsverklaring; • periodiek volgen van integriteits-/ weerbaarheidstrainingen
Fasering	2022 – 2024 2024 – e.v. borging in PVO zeehavens

3.5.4 Integriteitsmonitor Ken je Klant

Indien bedrijven zich willen vestigen binnen de zeehavens wordt nu als risicoanalyse een due diligence uitgevoerd door NSP en PoM. Er wordt niet standaard een veiligheidseffectrapportage opgeleverd met integriteitsscan. In het vestigingsklimaat van de

zeehavenbedrijven kan veiligheid naar de toekomst een onderscheidend unique selling point worden, dat in concrete afspraken kan worden verankerd in de vestigingsvoorwaarden voor nieuwe bedrijven in de zeehavens.

Trekker	Mainport programma (i.s.m. mainport Rotterdam)
Partners	Douane, Politie, KMar, Gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk, PoM, NSP en bedrijfsnetwerken SBIM, PORTIZ
Activiteiten	‘Ken je Klant’ (naar voorbeeld van de mainport Rotterdam) richt zich op: een beter beeld krijgen van de integriteit van bedrijven die zich in de zeehavens willen vestigen; • het onderzoeken hoe innovatieve informatieproducten zoals Pandora Intelligence kunnen bijdragen aan dit beeld; • het aanvullen van de vestigingsvoorwaarden op gebied van veiligheid (link naar Bibob screening gemeenten); • het implementeren van deze integriteitsmonitor binnen PoM en NSP.
Fasering	2022 – 2024 implementatie binnen PoM en NSP. 2024 – e.v. borging in PVO zeehavens



3.5.5 Optimaliseren screeningsmogelijkheden

Als bedrijven tijdelijk havenpersoneel inhuren, dan zijn zij verantwoordelijk voor de veiligheidsmaatregelen door de uitzendorganisaties te screenen op opleiding, achtergrondonderzoek, screening en aannamebeleid (VOG's en VGB's). Dit is echter een zeer kwetsbaar systeem. Zeker wanneer een erkend bedrijf tijdelijk veel of vaak (buitenlandse) uitzendkrachten inzet,

is het praktisch ondoenlijk om na te gaan of wordt voldaan aan de formele vereisten.

Door de inzet van de onderstaande activiteiten worden de kwetsbaarheden bij de inhuur van tijdelijk havenpersoneel in de zeehavens gereduceerd.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	NSP, PoM en bedrijfsnetwerken/branches zoals ACTIZ, SBIM en VNO NCW
Activiteiten	Door in te zetten op de volgende activiteiten kunnen barrières worden opgeworpen om criminele inmenging tegen te gaan: • inzicht krijgen in kwetsbare uitzendbureaus door de toepassing van open source intelligence (bijvoorbeeld Pandora Intelligence); • meer bewustzijn creëren bij de branche en de bedrijfsnetwerken; • aanscherping van gedragscodes voor de inhuur van tijdelijk personeel; • optimaliseren van screeningsmogelijkheden (in samenhang met de hiervoor genoemde maatregelen).
Fasering	2022 – 2024 implementatie binnen PoM en NSP.
	2024 – e.v. borging in PVO Zeehavens

3.5.6 Meldingsbereidheid Mainport

Van de goede infrastructuur in de Zeeuwse en West Brabantse zeehavens maken ook criminelen graag gebruik. Havenmedewerkers zijn dan ook regelmatig getuige van verdachte activiteiten. Bovendien worden ze door criminelen steeds vaker benaderd voor 'hulp'. Om ervoor te zorgen dat havenmedewerkers hier geen gehoor aan geven en zaken melden, is eind 2021 de sociale media campagne “Wat heb je aan € 30.000,- als daarna...? - Samen voor veilige zeehavens” gestart. De campagne richt zich op alle medewerkers binnen de verschillende havens, van de werkvloer tot directie, en speelt zich hoofdzakelijk online af.

Social media worden gericht ingezet op basis van de fysieke locatie van de ontvanger: de havens. Iedereen die in de zeehavens tijdens de campagneperiode z'n Facebook checkt komt de uitingen tegen. De campagne maakt havenmedewerkers bewuster van signalen van criminaliteit en van de risico's om in zee te gaan met criminelen in ruil voor geld.

Gedurende vier weken kwamen onder meer voorbeelden van te herkennen signalen, filmpjes met ervaringsverhalen en een korte quiz die je meer over melden leert in de tijdlijn van havenmedewerkers voorbij.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland, West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en bedrijfsnetwerken/branches zoals ACTIZ, VNO NCW en TLN.
Activiteiten	In 2021 en 2022 zijn gerichte campagnes tot stand gebracht, online via social media, ondersteund door offline inspanningen. Deze campagne zal de komende jaren worden doorontwikkeld (op basis van nieuwe inzichten) en tweejaarlijks worden uitgevoerd in combinatie met CEO meetings en andere events.
Fasering	2022 – 2024 doorontwikkeling en uitvoering van de tweejaarlijkse campagne
	2024 – ev. Borging in PVO Zeehavens



3.5.7 Onderwijs

Jongeren komen makkelijk in de verleiding om snel geld te verdienen, maar staan niet stil bij de gevolgen. In samenwerking met TF-RIEC heeft Halt de voorlichting ‘de kosten van snel geld verdienen’ ontwikkeld voor het voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs. Via interactieve stellingen en praktische opdrachten leren jongeren over de risico’s van ondermijnende criminaliteit en krijgen zij handvatten om hier weerbaarder tegen te worden. Daarnaast is er een game ontwikkeld voor het MBO. Sommige studenten worden tijdens hun technische MBO-opleiding gevraagd als ketelbouwer, elektricien of andere technische ondersteuning om synthetische drugs te produceren. De verleiding om snel geld te verdienen is voor deze jongeren erg groot. In samenwerking met het MBO is een serious

game en lesprogramma ontwikkeld. Door het spelen van een spel worden de deelnemers meegezogen in het verhaal en krijgen ze inzicht in hoe ze kunnen handelen in bepaalde situaties. Het ligt voor de hand om deze trajecten die door TF-RIEC zijn ontwikkeld te koppelen aan de sociale weerbaarheidsaanpak van het programma. Het SKC in Vlissingen werkt officieel samen met HZ University of Applied Sciences. Vanuit het mainport programma wordt ingezet op integrale samenwerking met het SKC. Het centrum moet de komende jaren uitgroeien tot een breed kenniscentrum op het gebied van ondermijning met 25 hoogwaardige arbeidsplaatsen. Waaronder wetenschappers en professoren bijvoorbeeld. Maar ook datawetenschappers van de HZ.

Trekker	Mainport programma i.s.m. TFRIEC en SKC
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, voortgezet en middelbaar-beroepsonderwijs (Scalda etc.). SKC en HZ University of Applied Sciences.
Activiteiten	Ontwikkelen van campagne speciaal voor zeevaartonderwijs;
	Factsheet/ handout signalering van risico's & zorgen voor onderwijsprofessionals;
	Werkproces rondom delen van signalen;
	Koppelen best practices.
Fasering	2023 – 2025 ontwikkeling en implementatie campagne
	2025 – e.v. jaarlijks terugkerende campagne

3.5.8 Weerbaarheidstrainingen bedrijfsleven

Door het project Weerbare en Integere zeehavens is een samenhangend pakket met producten opgeleverd voor havenpersoneel en coördinatoren/leidinggevenden die werkzaam zijn op operationeel en tactisch niveau. De weerbaarheidstrainingen voor havenmedewerkers zijn zo ontwikkeld dat zij signalen van ondermijning beter herkennen en hier ook melding van (durven) maken. Naast het havenpersoneel richten de weerbaarheidstrainingen zich ook op coördinatoren/leidinggevenden. Mensen die niet direct herkenbaar zijn als medewerker in de haven maar wel in staat zouden moeten zijn om maatregelen te nemen en binnen de eigen bedrijfsvoering barrières op kunnen werpen zodat de uitvoerende medewerkers

minder kwetsbaar worden. Dit weerbaarheidspakket dient onderdeel te worden van de ‘duty of care’ van werkgevers op risicolocaties - een veilige werkomgeving te creëren voor havenmedewerkers – op elk niveau en in elke functie. Binnen het programma worden de leerinstrumenten verder doorontwikkeld en aangeboden in samenwerking met het PVO Zeehavens. Primair staat het actief trainen en onderwijzen van de doelgroepen in 2023 op de rol door onder meer de ontwikkeling van een trainingscontainer.

Het gebruik en onderhoud van het leertraject wordt geborgd binnen het PVO Zeehavens.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en bedrijfsnetwerken/branches zoals ACTIZ,VNO NCW en TLN.
Activiteiten	Doorontwikkelen van bestaande weerbaarheidspakketten;
	Het organiseren van weerbaarheidstrainingen in samenwerking met het PVO Zeehavens;
	Het ontwikkelen van een trainingscontainer (naar voorbeeld Rotterdam).
Fasering	2023 doorontwikkeling van bestaande tools
	2024 – ev. Borging in PVO Zeehavens

3.5.9 Digitale weerbaarheid i.s.m. PVO Zeehavens

In de zeehavens zijn grote hoeveelheden data over ladingen en ladingstromen beschikbaar. Deze data zijn vaak openbaar en worden beheerd door rederijen, vervoerders, terminals enz. Door deze data: 1. beter te beveiligen en enkel ter beschikking te stellen aan personen die daartoe gemachtigd zijn en 2. te koppelen aan risicoprofielen kan misbruik worden tegengegaan. Door het stimuleren van de onderstaande initiatieven wil het programma i.s.m. PVO Zeehavens een bijdrage leveren aan de digitale veiligheidsambities in de havengebieden. Het gaat hier om de volgende initiatieven:

PVO Brabant Zeeland (Cyberweerbaarheid)

Het PVO Brabant Zeeland gaat met VNO NCW Brabant Zeeland en lokale bedrijfsnetwerken, de schaalgrootte creëren en met diverse partners zoals gemeenten zorgen voor awareness van cybercrime bij de ondernemers maar ook in de eigen gemeentelijke organisatie. Binnen het PVO worden verschillende activiteiten ontplooid: PVO help hack desk, cyber talkshows, cyber ambassadeur enz.

FERM

FERM is onderdeel van het Port Cyber Resilience Programma van de mainport Rotterdam. Doel van het programma is het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven en het verhogen van het bewustzijn met betrekking tot cyberrisico's. Naast dreigingsinformatie, worden cyberweerbaarheidsscans uitgevoerd en trainingen gegeven.

Trekker	Mainport programma i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM en bedrijfsnetwerken/branches zoals ACTIZ,VNO NCW en TLN.
Activiteiten	Bij elkaar brengen van initiatieven om zo te komen tot een samenhangende aanpak. PVO als platform benutten voor cyberweerbaarheid
Fasering	2023 – verkennende fase
	2024 – ev. Borging in PVO Zeehavens

Programma Samen Veilig data delen

Met het 'Samen Veilig data delen'-programma wil Portbase de weerbaarheid in de Nederlandse havens vergroten, op basis van betrouwbare partijen en data. Het programma kent een ketenbrede aanpak en is gezamenlijk ontwikkeld met overheden, brancheorganisaties, de havenbedrijven van Rotterdam en het havenbedrijfsleven.

Het project bestaat uit 3 sporen:

- Het zeker stellen van veilige identiteiten
- Het ontwikkelen van veilige ketens
- Het investeren in een veilig platform

Helder is dat de realisatie van de drie hiervoor genoemde sporen alleen mogelijk is wanneer er sprake is van een breed draagvlak. Alleen krijgt niemand dit voor elkaar. Wat nodig is, is voldoende schaalgrootte. Portbase blijft daarom de samenwerking zoeken met stakeholders, zoals Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs, belangenorganisaties (VRC, evofenedex, Fenex, TLN, GroetenFruit Huis en CBRB), cargadoors en container-terminals. Daarnaast wordt regelmatig afstemming gezocht met overheden en autoriteiten, zoals de Havenmeester, de Douane en de Zeehavenpolitie. Het 'Samen Veilig data delen'-programma wordt deels financieel ondersteund vanuit J&V, in het kader van de uitvoeringsagenda Haven.



4

PPS (inter)n nationaal

4.1 Inleiding

Dit onderdeel richt zich op het uitbreiden van de nationale en internationale samenwerking met de andere Nederlandse Mainports én Antwerpen, Gent en Zeebrugge om zo mogelijk te komen tot een Vlaams-Nederlandse Havendelta-aanpak. Daarbij wordt aangesloten bij reeds bestaande structuren zoals het North Sea Port District. Dit samenwerkingsverband bestaat uit de drie Zeeuwse gemeenten Terneuzen, Vlissingen en Borsele, de Oost-Vlaamse gemeenten Evergem, Zelzate en Gent en de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen. Het havengebied ligt (deels) op het grondgebied van deze partners, over de Nederlands-Belgische grens heen. De samenwerking met andere zeehavens in de Vlaams-Nederlandse havendelta is noodzakelijk om gezamenlijk barrières te kunnen opwerpen tegen de import en doorvoer van drugs. Denk daarbij aan het uitwisselen van internationale strafrechtelijke informatie (modus operandi) zodat deze strafrechtelijk, bestuursrechtelijk en in PPS verband kunnen worden ingezet. Criminele organisaties en individuen worden vervolgd en gestraft binnen en buiten Europa. In deze strafprocessen wordt relevante informatie behandeld over hoe internationale smokkelnetwerken opereren binnen de Nederlandse zeehavens. Uitwisseling van deze strafrechtelijke informatie vanuit Nederland naar andere mogelijkheden en visa versa is cruciaal om op mainport- en sectoraal niveau te kunnen interveniëren en criminelen uit de mainports te weren.

4.2 Strategische samenwerking Vlaams-Nederlandse havendelta

Dit onderdeel richt zich op het bij elkaar brengen en versterken van verschillende trajecten die gericht zijn op de internationale samenwerking. De samenwerking met andere zeehavens in de Vlaams-Nederlandse havendelta is noodzakelijk om gezamenlijk barrières te kunnen opwerpen tegen de import en doorvoer van drugs en heeft tot doel:

- nationale en internationale samenwerking te faciliteren in het bijzonder met Gent (Belgisch deel NSP), Antwerpen en Rotterdam en zo mogelijk te komen tot een Vlaams-Nederlandse Havendelta-aanpak.
- het tegengaan van waterbed effecten door het creëren van een ‘level playing field’ in de Vlaams Nederlandse havendelta.

Trekker	Mainport programma i.s.m. provincie Zeeland/Brabant
Partners	Gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, NSP, PoM, Provincie Zeeland en Provincie Brabant.
Activiteiten	Het ontwikkelen en opstarten van een strategisch samenwerkingsverband.
	Het aansluiten bij het ‘Hanze traject’ wat door de mainport Rotterdam wordt opgestart.
	Het ontwikkelen van gezamenlijke barrières met de mainports;
Fasering	2023 -2025



5

Preventie en repressie (intelligence als verbindende pijler)

5.1 Inleiding

Er ligt een gezamenlijke opgave om de integraliteit in de aanpak te versterken, meer focus te leggen op slimme interventies en kennis en expertise te delen om ondermijning effectief tegen te gaan en waterbede-ffecten te voorkomen. Om deze opgave waar te kunnen maken is het noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in intelligence. Een effectieve aanpak van criminele netwerken in de zeehavens is afhankelijk van een goed beeld van een crimineel fenomeen in al zijn facetten. In de afgelopen periode is er gewerkt aan het borgen van de informatiedeling binnen het HIT waarin Douane, OM, KMar, politie en gemeenten informatie uitwisselen met betrekking tot de aanpak van de georganiseerde drugscriminaliteit. Daarnaast lopen er meerdere trajecten die eveneens inzicht en concrete intelligence opleveren. Daarbij wordt samenwerking gezocht met netwerkpartners zoals het SKC (strategische ondermij-ningsbeelden) en partners die gespecialiseerd zijn in geldstromen zoals de FIOD. De FIOD staat aan de lat om crimineel vermogen te traceren en beargumenteerde rapportages te ontwikkelen op basis waarvan crimineel vermogen kan worden afgepakt.

5.2 Haven Intelligence Team (HIT)

Het HIT heeft als doel om inzicht te verkrijgen in modus operandi, criminele netwerken, faciliterende bedrijven en hoog-risico bedrijven. Dat komt ten goede aan de gezamenlijke integrale aanpak van de partners en levert input voor het verbeteren en aanpassen van werkprocessen en de interne organisatie. Analyses van HIT zouden moeten leiden tot een actueel zicht en inzicht in smokkelmethodes en -routes. Het HIT ontwikkelt zich verder door tot een team met speci-alisten en hoog gekwalificeerde medewerkers, die de crimescripts van smokkelmethoden en kopstukken, facilitators en de achterliggende geldstromen. kunnen onderzoeken Hierdoor vormen zij een belangrijke schakel in de relatie tot de andere thema's. Op basis van deze analyses kan er zowel strafrechtelijk, fiscaal als bestuurlijk worden opgetreden. Op basis van de crimescripts worden havenbedrijven aangesproken om hun bedrijfsprocessen zo nodig aan te passen.

5.3 Risicotaxatiemodel zeehavens

Uit het ondermijningsbeeld dat in 2019 middels steun vanuit J&V is opgesteld voor de zeehaven in Moerdijk blijkt dat de import van grondstoffen en de export van grondstoffen en eindproducten van de synthe-tische drugsproductie nog teveel een 'blinde vlek' is. Vanuit de incidentele mainport gelden (2022) is er een bedrag toegekend voor de ontwikkeling van een taxatiemodel op basis waarvan inspectiediensten een reële inschatting kunnen maken van het risico op deze smokkelactiviteiten.

Daarnaast worden er parameters ontwikkeld om de software die in Moerdijk is ontwikkeld (binnen het project Passant 1.0) te voorzien van anomalieën specifiek op de smokkel van synthetische drugs. Deze parameters worden ook gebruikt voor de geplande update van de huidige ruim 60 camera's in het gebied. De implementatie start in Moerdijk en wordt verbreed naar de andere zeehavens in het gebied. Het risico-taxatiemodel wordt periodiek voorzien van een update zodat het instrument aansluit bij de laatste ontwikkelingen.

Trekker	Mainport programma zeehavens
Partners	Gemeente Moerdijk, Politie Zeeland West Brabant, Douane, OM, KMar, PoM en zeehavenbedrijven.
Activiteiten	Ontwikkeling van een risicotaxatiemodel.
	Ontwikkeling van parameters om het project Passant 1.0 te voorzien van anomalieën die specifiek gericht zijn op de smokkel van synthetische drugs.
	Ontwikkeling van parameters voor de 60 camera's in het gebied.
	Verbreiding naar NSP
Fasering	2022 – doorlopend

5.4 Samenwerking verbreden

Het HIT is volop in beweging waarbij de eerste resultaten veelbelovend zijn en concrete intelligence opleveren. Gezamenlijk wordt gewerkt aan de opbouw van een betere integrale intelligence zodat barrières kunnen worden opgeworpen (preventie) en betere opsporingsonderzoeken kunnen worden gedraaid. Daarbij wordt samenwerking gezocht met andere partners gespecialiseerd in geldstromen zoals de FIOD. Zij heeft landelijk capaciteit ter beschikking gesteld voor de mainports. Deze samenwerking heeft als doel

om de ontsluiting van financiële intelligence (in- en uitvoerende havens van illegale stromen) mogelijk te maken. Intelligence wordt benut om de crimescripts te herkennen en de aanpak te verbeteren. Zoals eerder vermeld is het SKC in Vlissingen opgericht om met en voor de partners – zowel lokaal, regionaal, landelijk als internationaal – trends en ontwikkelingen van georganiseerde ondermijnende criminaliteit samen met wetenschappers te analyseren en te duiden. Ook hier ligt een mooie kans tot samenwerking te komen.

Trekker	Mainport programma zeehavens i.s.m. HIT
Partners	HIT, FIOD en SKC.
Activiteiten	Verbreding van het samenwerkingsverband dat gericht is op het verbeteren van de integrale intelligence zodat barrières kunnen worden opgeworpen (preventie) en betere opsporingsonderzoeken kunnen worden gedraaid.
Fasering	2022 – doorlopend



6 Repressie: toezicht, handhaving, opsporing en vervolging

6.1 Inleiding

De uitgestrektheid van de gebieden, de grootte van de goederenstromen en de uitgebreide takenpakketten zorgen ervoor dat de handhavings- en opsporingscapaciteit ontoereikend is in de zeehavens, waardoor er een ‘blinde vlek’ aanwezig is op het niveau van risico-transportlijnen. Daarnaast zorgt de geografische (deels internationale) ligging en uitgestrektheid van de mainport Zeeland – West Brabant voor complexiteit in de coördinatie en afstemming. Dit heeft eveneens gevolgen voor de bestaande handhavings- en opsporingscapaciteit. Men moet er met het World Drug Report 2019 van het UN Drugs and Crime Office van blijven uitgaan dat de productie en het gebruik van cocaïne, en hiermee de druk op de Zeeuwse en West Brabantse zeehavens de komende tijd niet afneemt. Om tot een gelijkwaardig ‘level playing field’ te komen met de andere (inter)nationale mainports zoals Rotterdam en Antwerpen is echter meer toezichts-, handhavings-, opsporings- en vervolgingscapaciteit nodig.

6.2 Extra capaciteit voor politie

Op dit moment schiet de opvolgingscapaciteit van politie tekort wat zorgt voor een disbalans in de gezamenlijke integrale aanpak. De politie heeft nog geen aparte haventeam zoals in Rotterdam. Het Team Water (DROS) bestaat uit slechts 11 fte, verdeeld over een uitgestrekt gebied met drie zeehavens die kwetsbaar zijn voor o.a. de smokkel van drugs en er is geen afzonderlijk basisteam of recherche voor de problematiek in de havens. Bovenop de bestaande aanpak wil de politie daarom een haventeam ontwikkelen. De ambitie vanuit de eenheidsleiding is om uiteindelijk te komen tot een haventeam wat bestaat uit 53 FTE. Dit team richt zich zowel op toezicht/ handhaving, opsporing als intelligence. Deze extra capaciteit richt zich ook op het verzamelen van informatie, het zicht krijgen en houden op de criminele werkprocessen en het bijdragen aan integrale interventies met andere partijen zoals de Douane, KMar, gemeenten enz. Naar aanleiding van de beoogde toekenning voor de mainport (€ 3,5 miljoen structureel) heeft de eenheidsleiding van Zeeland West Brabant prioritering aangebracht in de capaciteitsbehoefte. De focus komt te liggen op de opbouw van een researcheteam met 18 fte aangevuld met enkele intelligence-medewerkers. Het gaat om een structurele kostenpost van € 2,41 miljoen per jaar. Dit team wordt vanwege de huidige capaciteitsdruk stapsgewijs opgebouwd. In 2023 wordt gestart met 8 FTE (kosten € 1,07 miljoen), in 2024 wordt het team verdubbeld met 8 FTE (kosten € 810.000,-) naar in totaal 16 FTE. In 2025 worden daar nog 2 FTE aan toegevoegd (kosten € 530.000,-) zodat de totale formatie op 18 fte komt. Het beoogde researcheteam zal zijn werkzaamheden verrichten ten behoeve van de mainports.

Het researcheteam is nodig om opsporingsonderzoeken te draaien die inzicht geven in criminele werkwijzen. Naast het opsporen van daders ten behoeve van de strafrechtelijke vervolging, leveren onderzoeken dus ook ‘intelligence’ op die bruikbaar is voor het opwerpen van barrières ter voorkoming van ondermijnende (drugs)criminaliteit in de zeehavens. Met een uitbreiding van researchecapaciteit is de

6.3 Extra capaciteit voor het Openbaar Ministerie

Het mag duidelijk zijn dat de beoogde werkwijze van het mainport programma en de werkwijze van politie impact heeft op het Openbaar Ministerie. Dit nog los van de handhavings- en opsporingsactiviteiten van Douane en KMar die binnen de mainport aanpak worden geïntensiveerd. Stapsgewijs wil het OM toewerken naar een team met 11 FTE extra. Deze extra capaciteit richt zich niet enkel op vervolging, maar ook, op het verzamelen van informatie, het zicht krijgen en houden op de criminele werkprocessen en het bijdragen aan integrale interventies. Deze samenwerking richt zich nationaal zowel op verschillende opsporingsdiensten maar ook op trajecten zoals het NSOC (voormalig MIT), het combiteam van de Landelijke Eenheid (LE) en het project Fortius. Daarnaast worden internationaal stevige (coördinerende) verbanden gelegd met de Belgische collega’s in Antwerpen en Gent, het parket Rotterdam en het LP. De kosten voor het beoogde team bedragen € 970.000,- per jaar bij een volledige bezetting van het Haventeam.



6.4 Extra capaciteit voor gemeenten

Naast de inzet op opsporing en vervolging wordt steeds meer het belang ingezien van financiële en bestuursrechtelijke (sanctie-)mogelijkheden. De integratie van deze mogelijkheden in een gezamenlijke aanpak biedt een daadwerkelijke kans om ondermijning in de havens effectief te bestrijden. Zowel aan de voorkant als de achterkant van het probleem. Voor de aanpak van drugscriminaliteit/veiligheid in de haven is de ambitie van de gemeenten op een algehele investering van preventieve en repressieve (bestuursrechtelijke) mogelijkheden. De inzet van bestuursrechtelijke mogelijkheden wordt nu onvoldoende benut. De informatiepositie van de gemeentelijke toezicht & handhaving in de zeehavens is op dit moment nihil.

De gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk hebben de handen ineen geslagen om te komen tot een gemeenschappelijke aanpak gericht op de volgende speerpunten:

1. Vestigingsklimaat;
2. Bestuursrechtelijke maatregelen;
3. Lokaal toezicht en handhaving;
4. Inzet stadsmarinier.

1. Vestigingsklimaat

Het huidige fysieke veiligheidsklimaat geeft kaders aan voor bedrijven die gevestigd zijn in de haven. Deze kaders beperken zich tot algemeenheden. Er dient bijvoorbeeld sprake te zijn van deugdelijk hekwerk om insluipers tegen te gaan. Wat dit hekwerk qua eigenschappen dient te hebben, wordt niet beschreven (zoals weerstand tegen betonscharen en/of weerstand tegen ingraven). Hierdoor is sprake van een wildgroei aan fysieke veiligheidsoplossingen in de haven. Kort gezegd: de kwaliteit en kwantiteit van hekwerken, camerasystemen, (biometrische)-toegangssystemen, persoonsverificatie, digitale beveiliging etc. verschilt per bedrijf en instelling. Op basis van dit gegeven is het voorstel om samen met de havenbedrijven en partners te werken aan een strategisch vestigingsklimaat. Om deze werkwijze op te zetten, uit te voeren en te borgen is capaciteit nodig. Deze bestaat in eerste instantie uit capaciteit om de juridische en praktische mogelijkheden en onmogelijkheden hierin te onderzoeken. Vervolgens moet dit worden uitgewerkt en haar plaats krijgen in het beleid en bestaande werkwijzen. Toezichthouders zullen hierop moeten controleren.

2. Bestuursrechtelijke maatregelen

Het bestuurlijk instrumentarium wordt in het havengebied onvoldoende benut en/of in de praktijk ingezet zoals de Bibob toets, het toepassen van artikel 13B Opiumwet, Gebiedsverboden, het inzetten cameratoezicht, het opleggen van een dwangsom bij het herhaaldelijk aantreffen van een onbevoegd persoon, het uitvoeren van bestuursdwang om een onrechtmatige daad te herstellen, het intrekken van een ISPS-certificaat enz. Het ontbreekt aan een gedegen informatiepositie van de gemeenten in de haven, aan kennis en kunde op bestuursrechtelijke mogelijkheden en een proportioneel en subsidiair beleid dat in lijn staat met de (economische-) waarde van de haven. Om hiervoor een aanpak op te zetten, uit te voeren en te borgen is capaciteit nodig. Deze zal in eerste instantie bestaan uit capaciteit om de juridische en praktische mogelijkheden en onmogelijkheden hierin te onderzoeken. Vervolgens moet dit worden uitgewerkt en haar plaats krijgen in het beleid en bestaande werkwijzen. Gemeentelijke toezichthouders (milieu/bouw & woning) die kennis hebben van de mogelijkheden moeten worden ingezet in het havengebied. Dit in combinatie met andere partners. De informatiepositie van de gemeenten moet verder worden versterkt via haar partners zoals politie en Douane.

Het delen en ontvangen van informatie moet hierin worden onderzocht op basis van privacyregelgeving. Hiervoor moet ook aan huishouding van deze informatie worden gewerkt.

3. Lokaal toezicht en handhaving

Zoals hierboven aangegeven ontbreekt het gemeenten aan een gelijkwaardige informatiepositie ten opzichte van partners zoals de politie en Douane. Ook ontbreekt het haar aan een (eigen) oog- en oor functie gericht op de gemeentelijke taakstelling. Tevens is de gemeente onvoldoende betrokken bij (integrale) controles in de haven. Dit wordt mede ingegeven doordat de gemeenten onvoldoende in stelling zijn gebracht door een gebrek aan capaciteit, informatiehuishouding en kennis en kunde op haar eigen mogelijkheden. Er dient tevens eenheid en sturing te komen op deze verschillende onderdelen. Het aantrekken van extra toezicht en handhaving capaciteit is noodzakelijk. Dit in de vorm van milieutoezichthouders, bouw- en woningtoezichthouders en een havenboa. De gemeentelijke toezichthouders dienen zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande initiatieven zoals ISPS-teams en integrale controles.

4. Havenmarinier havens Zeeland – West Brabant

De algehele sturing kan worden verzorgd door een stadsmarinier havens Zeeland-West Brabant. De stadsmarinier is de vooruitgeschoven post namens de gemeenten die daadwerkelijk aanwezig is in de haven. Deze verbinder koppelt beleid aan uitvoering. Een hands-on ambtenaar die door het college van burgemeester en wethouders is aangesteld om de hardnekkige veiligheidsproblemen in de haven op te lossen vanuit een gemeentelijk maar ook integraal perspectief. De stadsmarinier is als een metselaar die zorgt voor het cement tussen de stenen, de noodzakelijke verbindingen. Ook spoort hij/zij 'blinde vlekken' op. Hij/zij weet hoe de havens in elkaar steken, wie de gevestigde bedrijven zijn en hoe ze werken. Deze stadsmarinier praat met iedereen, van de heftruckchauffeur op een risico lijn tot de directeur van een miljardenbedrijf.

Capaciteit (7,5 FTE totaal)

- Havenmarinier (1 FTE)
- Toezichthouder (1 FTE) op het gebied van milieu en bouw- en woningen.
- Havenboa's (3 FTE) gericht op leefbaarheid en een gezond klimaat in de haven. Zowel voor Brabant als voor Zeeland die gericht is op lokale kennis, verbinding en leefbaarheid.
- Beleidsmedewerker RO (0,5 FTE). Om het vestigingsbeleid mee op te zetten en de relatie met bedrijven en havenbedrijven aan te halen.
- Communicatiespecialist (0,5 FTE).
- (Handhavings-)jurist (1 FTE). Voor de uitvoering van de hiervoor beschreven items, het uitzoeken van privacy vraagstukken en het uitwerken van beleidskaders.
- Data-analist (0,5 FTE). Voor het opzetten van gemeentelijke informatieposities, het samenbrengen van informatiestromen en het identificeren van knelpunten en mogelijkheden op het gebied van informatie.
- Onderzoeksbureau met criminologische insteek: opstellen risicoanalyse en indeling bedrijven naar aanleiding van risicotaxatie ten behoeve van vestigingsklimaat (€ 50.000,- jaarlijks).

Structurele kosten € 1.212.821,- per jaar. Het is de bedoeling dat deze kosten voor 50% worden gefinancierd vanuit de mainport programma gelden en voor 50% uit de structurele RIEC versterkingsgelden. De toekenning van de structurele RIEC gelden verloopt via het Algemeen Bestuur van TF-RIEC. Definitieve besluitvorming volgt in september. In 2023 is eenmalig € 50.000,- nodig voor een onderzoeksbureau dat de intergemeentelijke samenwerking gaat begeleiden.

6.5 Capaciteit Douane

Om vanuit haar opdracht te voorkomen dat verdo-vende middelen en drugsprecursoren via Nederland illegaal de EU binnenkomen, is de Douane de ketenre-gisseur op de in-, door- en uitvoer van goederen. Het douanetoezicht vindt zowel generiek als risicogericht en informatie gestuurd plaats en zoveel mogelijk in samenwerking met handhavingspartners. De Douane heeft bij de bestrijding van verdo-vende middelen en drugsprecursoren in het kader van smokkel dus een stopfunctie: het tegenhouden aan de voorkant. Landelijk investeert de Douane fors in haar informa-tiepositie aan de voorkant en in nieuwe innovatieve technologieën. Samen met andere overheidsdiensten en waar mogelijk private partijen werpt de Douane barrières op en versterkt de weerbaarheid van havenbedrijven en haar medewerkers in de logistieke keten. Voorbeelden zijn de Douane Controle Loods en cameratoezicht, die de Douane uit eigen middelen financiert.

De inzet van de Douane in de zeehavens van Zeeland – West Brabant draait om de begrippen, slimmer, sneller & samen. Slimmer door de inzet van nieuwe techno-logieën, sneller door de inzet van meer controlemo-gelijkheden met minimale impact voor de logistiek en integraal samen de individuele bevoegdheden & informatie van handhavings- en opsporingsdiensten inzetten voor gezamenlijk succes:

- Slimmer:** Douane Breda onderzoekt de toepassing van nieuwe detectie & selectie technologieën om slimmer drugszendingen te ontdekken door middel van massaspectrometrie, duiker detectie sonar, GPS-tracker detectie en specialistische speur-honden. Ook kijkt Douane Breda naar slimmere inzet van bestaande detectiemiddelen.
- Slimmer:** Douane Breda heeft een meerjarig onder-zoeksfonds ontvangen om drugscriminaliteit en interventiemethoden in de zeehavens van Zeeland en West Brabant in beeld te krijgen.
- Slimmer:** Douane Breda wil in gezamenlijkheid en met gebruik making van reeds bestaande initiatieven & instanties (zoals TF-RIEC en SKC), meer en gericht onderzoek doen naar o.a. crimescripts die kunnen bijdragen aan slimmere en gericht controles.

- Sneller:** Douane Breda onderzoekt verhoging van de controledichtheid door een vaste containerscan in de haven van Vlissingen-Oost te plaatsen. De containerscan vraagt om de inzet van extra medewerkers.
- Sneller:** Douane Breda bouwt in Vlissingen-Oost een controleloods, om op een veilige wijze pallets te inspecteren.
- Sneller:** Douane Breda wil het aantal controleme-dewerkers in Moerdijk en Terneuzen uitbreiden.
- Sneller:** Douane Breda onderzoekt versnelling van de melding ongebruikelijke klanten/goederen/ plaatsen van bestemming door havenondernemers.
- Sneller:** Douane Breda intensiveert het douanet-oezicht op de naleving van douanevergunningen van havenbedrijven, zoals een AEO-vergunning, waardoor bonafide havenbedrijven weerbaarder tegen de invloed van de georganiseerde crimi-naliteit worden en criminele dekmantels worden ontmanteld.
- Samen:** Douane Breda plaats een netwerk van camera's in de haven van Vlissingen-Oost (cameraplatform haven Vlissingen-Oost), waarvan camerabeelden met aangesloten convenant-partners voor intensiever toezicht, handhaving & opsporing gedeeld worden.
- Samen:** Douane Breda streeft naar meer integrale acties met samenwerkingspartners.
- Samen:** Douane Breda gaat op operationeel niveau voor de Kanaalzone Gent Terneuzen de banden met de Belgisch douane aanhalen, om kennis & infor-matie te delen.

De bovenstaande ambitie maakt deel uit van de capaciteit de eerder is toegekend aan Douane. Deze capaciteit bedraagt in totaal 35 FTE die reeds gefinan-cierd zijn vanuit J&V. Door de Douane wordt 2FTE beschikbaar gesteld om de integrale samenwerking binnen het mainport programma vorm te geven.

6.6 Capaciteit Koninklijke Marechaussee

De KMar is belast met de bewaking van de buiten-grenzen, toezicht op de binnengrenzen en de bestrijding van mensensmokkel. In die hoedanigheid voert de KMar veelvuldig grenscontrole en toezicht uit in het havengebied, jachthavens, vliegvelden en op het water. De KMar zet haar mensen en middelen infor-matie gestuurd in en om deze reden is het van belang te investeren op een goede informatiepositie. Door informatie één op één met elkaar te delen proberen de deelnemende organisaties een beter- en geïntegreerd beeld van de problematieken in de havens te creëren en zo de operaties en deelnemende partners effectief en efficiënt in positie te brengen. Vanzelfsprekend heeft het HIT middels deze werkwijze dan ook een grote meerwaarde op de operaties van Brigade Schel-destromen (BSCH) daar er meer ogen vanuit verschil-lende taakvelden naar de problematieken in de haven kijken. Vanwege het belang van de producten die afkomstig zijn van het HIT, streeft BSCH een intensieve deelname in het HIT na middels de inzet van de Opera-tionele Intelligence (OI). BSCH wenst een dagelijkse bezetting in het HIT.

Vanwege beperkte OI capaciteit is dit in de praktijk (momenteel) niet haalbaar waardoor BSCH op slechts drie dagen fysiek deelneemt aan het HIT. De deelname van BSCH is op dit moment te gering. De ambitie van BSCH is om de HIT bezetting te kunnen borgen. BSCH heeft extra capaciteit aangevraagd om een vaste HIT medewerker aan te stellen (1 FTE) in de rang van wachtmeester(1)) (WMR1) die zich bezig houdt met het versterken van de integrale samenwerking tussen de diensten. Daarnaast zijn de dossiers waar de overleggen op gestoeld zijn van een dermate grote omvang dat BSCH behoefte heeft zien ontstaan aan een projectofficier. BSCH wenst extra capaciteit om een vaste projectofficier (1 FTE) in de rang van minimaal tweede luitenant (TLNT) die zich bezig houdt met het nemen van actieve zitting in de verschillende project-groepen en overlegfora. Beide functionarissen zijn in de eigen financieringslijn aangevraagd.

De huidige werkzaamheden van de KMar bestaat uit mensenwerk en is hierdoor arbeidsintensief. Met een beperkte personele capaciteit en andere wettelijk opgedragen taken ontkomt BSCH er niet aan dat vanwege verschillende omstandigheden keuzes gemaakt moeten worden om werkzaamheden uit te voeren ten koste van een andere taak. Dit gaat ten koste van het situationeel beeld en het reactiever-mogen van de brigade in het bewakingsgebied. De bovenstaande capaciteitsbehoefte maakt deel uit van een claim die al vanuit de KMar is ingediend via haar eigen landelijke financieringslijn. Het huidige team van de KMar (de brigade Scheldestromen) bestaat uit 120 FTE. Het huidige team van de KMAR (de brigade Zuid Holland) bestaat uit 260 FTE. Hiervan wordt een deel ingezet in de haven van Moerdijk.

6.7 Haven Intelligence Team (HIT)

Op dit moment is de bezetting van het HIT een aandachtspunt. Het HIT kan een belangrijke bijdrage leveren aan de gezamenlijke integrale aanpak van de partners, maar hiervoor is wel voldoende capaciteit nodig. Op dit moment ontbreken twee FTE, waarvan één deelnemer vanuit de KMar en één van politie (DRIO, Politie Zeeland West Brabant). De inzet vanuit de Douane organisatie is reeds op orde.

6.8 Onderzoek versterken integrale uitvoeringskracht

Het is evident dat de huidige krapte op de arbeidsmarkt langdurige gevolgen heeft voor de uitvoeringskracht van de verschillende partners. Door slimmer samen te werken binnen, maar ook buiten de mainports kan de bestaande uitvoeringskracht worden geoptimaliseerd waardoor de effectiviteit van de interventies zal toenemen.

De integrale samenwerking is een punt van aandacht. Er zijn allerlei vormen van samenwerking, zoals via TF-RIEC, via Symbiose en in de Havendriehoek. Veel afstemming tussen betrokken organisaties als politie, OM, Douane, KMar en gemeenten wordt echter door deelnemers als te vrijblijvend gezien.

Symbiose is een informeel samenwerkingsverband, waarbinnen wel actiedagen worden ingericht. Afstemming over bijvoorbeeld actiedagen is zeer afhankelijk van individuele prioriteiten van deelnemende organisaties.

Voor elk van die partijen geldt dat de bestrijding van georganiseerde drugscriminaliteit maar één van de (vele) hoofdtaken is. Het zijn ook allemaal partijen die niet primair zijn ingericht op het samen uitvoeren van taken. Het versterken van de integrale uitvoeringskracht richt zich in eerste instantie op de gemeenschappelijke acties in de zeehavens, maar anderzijds ook duurzame inzet met meerdere partners via de TFRIEC structuur. Voor de aanpak van kwetsbare logistieke knooppunten in de mainports biedt de Bottleneck strategie een aantal belangrijke uitgangspunten. De Bottleneckstrategie kent zowel een lokale, nationale als internationale aanpak. Naast de integrale toezicht, handhaving en opsporing worden er in PPS verband barrières opgeworpen in de mainports.

Onderdeel van de strategie zijn de projecten Transport Facilitated Organized Crime (TFOC) en Fortius. Ondanks dat de Bottleneck strategie zich primair richt op de aanpak van de import van drugs in de zeehavens, krijgt de zeehaven van Moerdijk (die vanwege de containerlijndiensten naar het Verenigd Koninkrijk in trek is voor de export van synthetische drugs) een plaats in de integrale aanpak zoals dit nu ook al bij TFOC plaatsvindt. Vanuit het mainport programma wordt nadrukkelijk de aansluiting gezocht bij integrale initiatieven zoals TFOC, Fortius en acties die vanuit het actiecentrum worden georganiseerd. Het programma ziet met name een rol voor zich weggelegd bij het ondersteunen van de preventieve weerbaarheidsmaatregelen. Zo wordt preventie gekoppeld aan actie in het veld. Hiervoor is eenmalig onderzoeksbudget gereserveerd (€ 80.000,-) waarbij een ontkleurd projectleider/onderzoeker de opdracht krijgt om dit in beeld te brengen en hiervoor aanbevelingen te doen.

6.9 TFOC

De afgelopen jaren is in toenemende mate het belang gebleken van de regio Brabant – Zeeland in de cocaïne distributieketen. De haven van Vlissingen is steeds vaker bestemming van risicolijnen vanuit Zuid-Amerika. Bovendien is de regio strategisch gelegen tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam, waar de grootste hoeveelheden cocaïne aankomen. In loodsen op Brabantse bedrijventerreinen worden regelmatig grote partijen cocaïne aangetroffen. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren met frequentie cocaïne gerelateerde ‘laboratoria’ aangetroffen. Ook de aangetroffen ‘martelcontainers’ in Wouwse Plantage (2020) houden verband met het extreem geweld, wat bij de handel in cocaïne niet wordt geschuwd. Om dit tegen te gaan is er onder de vlag van het project TFOC (Transport Facilitated Organized Crime) speciale aandacht voor het bestrijden en voorkomen van georganiseerde criminaliteit in de transportsector.

TFOC kent de volgende doelstellingen:

- zicht krijgen en houden op criminele modus operandi bij cocaïne smokkel;
- inventarisatie van logistieke hotspots in de regio Zeeland - West Brabant met de hieraan gerelateerde risico’s op smokkel;
- inventarisatie van praktische indicatoren die verband houden met de smokkel van cocaïne.

Samen met de branche werken politie, OM, Douane, Belastingdienst, KMar en gemeenten aan het weerbaar maken van chauffeurs, ondernemers en andere spelers in de logistieke sector tegen criminele inmenging. Uit onderzoek van Bervoets e.a. blijkt dat transportondernemers een nijpend handhavingstekort ervaren en behoefte hebben aan (meer) wederkerigheid in het uitwisselen van indicatoren, zodat de sector zelf ook adequate preventie-maatregelen kan nemen. Op deze behoeften speelt het project TFOC in met een geheel aan op elkaar afgestemde maatregelen van preventie en voorlichting tot controle. De aanpak van criminele inmenging in de logistieke sector vergt een lange adem en staat nog in de kinderschoenen. De afgelopen jaren liet TFOC positieve resultaten zien in een meer op elkaar afgestemde preventieve aanpak in de verschillende actieweken die de afgelopen jaren zijn georganiseerd. TFOC is gefinancierd vanuit de additionele gelden (2021 – 2022) en heeft een looptijd tot 1 januari 2023. Het project wordt (voor het repressieve deel) geborgd binnen de politie Zeeland West Brabant. Voor het preventieve deel speelt het programma i.s.m. het PVO Zeehavens een rol om de TFOC acties te kunnen blijven ondersteunen.

6.10 Fortius

Fortius is een project van het Federaal Parket, Federale Gerechtelijke Politie Antwerpen, de Landelijke eenheid en Landelijk Parket. Het project richt zich op de aanpak van criminele samenwerkingsverbanden (CSV's) die betrokken zijn bij de internationale invoer van cocaïne via de Antwerpse haven richting Nederland en het doorbreken van deze logistieke lijn. Doel: interne en juridische belemmeringen wegnemen in de internationale aanpak, werkafspraken maken, interventiemethodes ontwikkelen, internationale informatie uitwisseling versnellen en verbeteren. Fortius kent een systeemaanpak die zich richt op de volgende onderdelen:

1. criminele organisaties in disbalans brengen, schade toebrengen en met het ultieme doel deze organisaties te ontmantelen;
2. toestroom van cocaïne doorbreken, het downsizen van de cashflow (beschikking hebben van contant geld om de criminele organisatie te laten draaien), criminele geldstromen aanpakken en de sleutelfiguren in de organisatie;
3. het ontwikkelen van internationale allianties;
4. preventie.⁶

Partners in dit project zijn de eenheid Zeeland - West Brabant, de FIOD, Douane en de Belastingdienst. Fortius kent een looptijd tot en met 2023 en wordt gefinancierd vanuit de EU. In samenwerking met het projectteam van Fortius wordt bekeken hoe het mainport programma kan worden gekoppeld aan het project zodat hier gezamenlijk in kan worden opgetrokken.

6.11 Actiecentrum Zeeland – West Brabant

Door het actiecentrum wordt ingezet op het thema transport en logistiek. Hiervoor is een aparte project-leider aangesteld die interventies en acties op (nieuwe) fenomenen in Zeeland en Noord-Brabant gaat aanjagen in samenwerking met TF-RIEC partners. Deze interventies worden opgebouwd vanuit de lokale opgaven en vanuit de verschillende integrale programma's in de regio. Bestaande analyses worden betrokken en waar nodig worden nieuwe analyses uitgevoerd. De focus van de functie ligt primair op het transport over spoor, weg, water en lucht in Brabant en Zeeland. Het ligt voor de hand om de (analyse) capaciteit die hiervoor wordt vrijgemaakt te koppelen aan de projecten en acties die onderdeel uitmaken van de Bottleneckstrategie.

Trekker	Mainport programma zeehavens i.s.m. PVO Zeehavens
Partners	Politie, OM, Douane, Belastingdienst, KMar, Actiecentrum Zeeland - West Brabant en gemeenten
Activiteiten	Ontwikkeling van weerbaarheidsmaatregelen (koppeling met bestaande initiatieven die vanuit TF-RIEC zijn ontwikkeld voor onder meer TFOC.
	Koppeling van preventieve maatregelen aan TFOC, Fortius en actiedagen die vanuit het Actiecentrum Zeeland West Brabant worden georganiseerd.
	Organiseren van bijeenkomsten met het netwerk.
	Communicatie
Fasering	2022 – doorlopend



⁶ The Fortius Corridor, presentatie Landelijke eenheid 2021

7

Governance, beheer en uitvoeringsorganisatie

7.1 Inleiding

Het mainport programma is gekoppeld aan de huidige structuren van de Havendriehoek:

- Ambtelijk (voor) Overleg;
- Bestuurlijke Havendriehoek;
- Communicatieoverleg;
- Project overleggen t.b.v. verschillende projecten die lopen vanuit programma;
- “Weerbare- en Integere Zeeuws/West-Brabantse Zeehavens” (looptijd t/m december 2022).

Het mainportprogramma wordt zodanig ingericht dat de aanpak van het programma ‘Weerbare- en Integere Zeeuws/West Brabantse Zeehavens’ kan worden bestendigd. Met andere woorden: de twee programma’s vormen uiteindelijk één geheel wat geborgd is in een vaste programmastructuur.

De mainport gelden bieden een uitstekende kans om te komen tot een duurzame aanpak voor de komende jaren die zichtbaar gaat bijdragen aan de weerbaarheid van de Zeeuwse en West-Brabantse zeehaven(s). Het gaat er met name om dat we als Havendriehoek nu in momentum zijn aanbeland om de komende jaren echt het verschil te maken . Dit betekent ook wat voor de positie van de Havendriehoek zelf. Daarnaast ligt er een opgave om de driehoek beter te laten aansluiten op de bestuurlijke overleggen in het netwerk. Zoals in het programmaplan valt terug te lezen, wordt nadrukkelijk de verbinding gelegd met de netwerkorganisatie TF-RIEC. Onderzocht moet worden hoe de Havendriehoek als gremium beter kan worden aangesloten op de (bestuurlijke) netwerkstructuur van TF-RIEC. Om het vraagstuk beter op de kaart te zetten, wordt onderzocht hoe leden die zowel zitting nemen in de Havendriehoek als in TF-RIEC overleggen, hierin een verbindende rol kunnen spelen.

7.2 Beheer

De regie op de mainport gelden en het daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma ligt bij de Havendriehoek. Door J&V is de eis gesteld dat de mainport gelden op een centrale plek worden belegd en dat vanuit deze plek verantwoording plaatsvindt. De besteding van de mainport gelden gebeurt dus administratief via één van de partners. Gemeente Borsele heeft het beheer van deze gelden (zowel structureel als incidenteel) op zich genomen. Het beheer wordt integraal ingericht met aandacht voor de disciplines als risicomanagement, planning en financiën. Door de middelen bij de gemeente onder te brengen worden er geen middelen onnodig uitgegeven aan een nieuwe beheersorganisatie.

7.3 Evaluatie

Dit meerjaren programma 2023 – 2030 behelst maar liefst 7 jaar. De structurele aanpak van ondermijnende criminaliteit en de bestrijding van internationale drugsmokkel vraagt om een wendbare benaderingswijze. De criminele organisaties waar wij als gezamenlijke overheid tegen strijden hebben bewezen zeer fluïde te werk te gaan en altijd op zoek te gaan naar de zwakke plekken in de logistieke keten. De aanpak en de programma onderdelen worden daarom jaarlijks, voor sommige onderdelen iedere twee jaar, geëvalueerd en waar nodig aangepast/aangescherpt. De focus voor nu ligt op de periode 2023 – 2025. Dit stelt het programma in staat om wendbaar te blijven en zo effectief mogelijk de gezamenlijke aanpak vorm te geven.

7.4 Uitvoeringsorganisatie

Het programmateam heeft de volgende taken:

- Uitvoeren, aanjagen, ondersteunen, faciliteren en voortgangsbewaking;
- Jaarplan en activiteitenplanning maken met bijbehorende programma begroting;
- Voortgang en doelbereik bewaken en rapporteren aan de Havendriehoek;
- Interne samenwerking binnen de mainport aanpak initiëren, versterken, onderhouden en faciliteren;
- Externe samenwerking met de andere (inter)nationale mainports initiëren, versterken, onderhouden en faciliteren;
- Kennis en informatie-uitwisseling in samenwerking met partners zoals het SKC en het PVO zeehavens;
- Preventieve acties en barrières ontwikkelen en coördineren op samenhang tussen partijen;
- Monitoren opzet en werking preventieve acties en barrières uit het programma (continue evaluatie);
- Het opzetten van public affairs (lobby), waarbij wordt gekeken naar de momenten waarop de Havendriehoek invloed kunt uitoefenen, wie daarvoor moet worden benaderd en hoe het belang het beste kan worden gepositioneerd in Den Haag;
- De Havendriehoek, Ambtelijke overleggen en andere overlegvormen plannen, voorbereiden en faciliteren;
- Woordvoering en communicatie gebeurt vanuit de staande organisaties. Het programmateam speelt daarin een adviserende, ondersteunende, faciliterende en coördinerende rol;
- Het verkennen van alternatieve financieringsmogelijkheden om de ambitie van het programma te kunnen waarmaken (Interreg gelden, structurele RIEC gelden, J&V/PVO gelden etc.) die een bijdrage zouden kunnen leveren op de verschillende thema’s;
- Planning en control/begroting/verantwoording aan Havendriehoek en ministerie van J&V.

Om de noodzakelijke activiteiten uit te kunnen voeren om de doelen van de aanpak te realiseren is budget nodig voor een programmateam. Deze capaciteit kan niet geleverd worden vanuit de deelnemende organisaties. Derhalve wordt voor de financiering van het programma een beroep gedaan op de mainport gelden. Uiteraard wordt met terughoudendheid budget aangevraagd. Alleen voor die onderdelen die cruciaal zijn voor de aanpak en die niet geleverd kunnen worden vanuit de staande organisaties. Het programmateam haakt aan op de huidige werkgroepen structuur die er in het kader van het project Weerbare en Integere Zeehavens is opgericht.

Het programmateam bestaat uit: 3,5 fte

- 1 fte programma manager,
- 0,8 fte projectleider,
- 0,7 fte communicatie specialist,
- 0,2 fte controller
- 0,8 fte secretaris

Het aantal FTE is op basis van een 40-urige werkweek. De totale investering bedraagt € 675.000,- (inclusief BTW). Nader dient te worden onderzocht of de gemeente Borsele (als beheersorganisatie) gebruik kan maken van het BTW compensatie fonds. In samenwerking met het PVO wordt onderzocht of co-financiering voor de functies van secretaris en de communicatie specialist mogelijk is.

8

Communicatiestrategie

8.1 Inleiding

Het speelveld binnen de zeehavenproblematiek is complex. Alle partijen die bemoeienis hebben met de problematiek in de zeehavens werken vanuit een gemeenschappelijk doel samen om de problematiek aan te pakken. Het mainport programma bouwt voort op de integrale communicatiestrategie die eerder is vastgesteld.⁷ Communicatie is een belangrijk overkoepelend aspect in de programmatische aanpak. Daarnaast zorgt communicatie voor de positionering van de aanpak naar buiten toe en de versterking van de verschillende programmalijnen hierbinnen. Een eenduidige en gezamenlijke communicatie zorgt voor samenhang tussen de programmalijnen en een gezamenlijk geluid vanuit de betrokken partners.

8.2 Voortbouwen op bestaande communicatiestructuur

Er is een integrale werkgroep communicatie zeehavens waarin alle communicatieadviseurs vanuit de partnerorganisaties vertegenwoordigd zijn. De communicatieadviseurs van de samenwerkende partners adviseren en ondersteunen de Havendriehoek en het programma bij de communicatie over beleid, strategie en aanverwante vraagstukken. De communicatieadviseurs werken als één specialistisch team onderling nauw samen bij de aanpak van communicatievraagstukken. Zij werken hierbij vanuit hun competenties, specialismen, expertise, ervaring en kennis. De communicatieadviseurs sturen gevraagd en ongevraagd op reputatie, imago, diplomatie en interne - en externe belangen. Op deze wijze ontstaat er verbinding tussen beleid en communicatie over de uitvoering. Dit resulteert in een gezamenlijk en eenduidig beeld naar buiten. Bij mediavragen over het beleid positioneert de voorzitter namens de Havendriehoek zich als regisseur namens de samenwerkende partners. Vanuit het mainport programma worden strategische keuzes gemaakt om te communiceren over de uitvoering. De samenwerkende partners kunnen hierin, na onderlinge afstemming, zichzelf ook afzonderlijk profileren.

⁷ Programma Weerbare en Integere Zeehavens 2018 - 2022

8.3 Communicatiestrategie

Het mainport programma continueert de communicatiestrategie die eerder is ontwikkeld voor het programma Weerbare en Integere zeehavens. De communicatiestrategie richt zich op de volgende aspecten:

- samenhang realiseren tussen communicatie (en beleid) van de samenwerkende partners;
- positioneren en profileren burgemeester Borsele als boegbeeld Havendriehoek en de Havendriehoek als bestuursorgaan;
- kanaliseren persvragen richting boegbeeld om eenduidig te kunnen antwoorden;
- brede context blijven schetsen bij ogenschijnlijke losstaande ‘incidenten’;
- eenduidige lijnen en besluiten proactief communiceren;
- draagvlak creëren door faciliteren van dialoog en interactie;
- vieren van successen en delen van tegenslagen (transparantie);
- flexibel en vraaggericht inspelen op mijlpalen en behoeften.

Doelgroep(en)

Intern:

- Ambtelijk apparaat/ambtenaren vier haven-gemeenten ZWB.
- RUD, gemeentelijke en provinciale handhavers die in zeehavens actief zijn.
- politie basisteams Walcheren (in verband met Sloe-zeehaven/deel Vlissingen), Oosterschelde-bekken (in verband met Sloe-zeehaven/deel Borsele), Zeeuws-Vlaanderen (in verband met Kanaalzone zeehaven/Terneuzen) en Roosendaal (in verband met haven Moerdijk);
- Douane, KMar, OM, TF-RIEC.
- Medewerkers havenschappen Moerdijk North Sea Port.
- Veiligheidsregio Zeeland
- Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost

Extern:

- Medewerkers van bedrijven die op zeehavens actief zijn:
 - bedrijven die daar gevestigd zijn;
 - bedrijven die er niet gevestigd zijn, maar wel logistieke ondersteuning geven aan bedrijvigheid op zeehavens.
- Politiek:
 - lokale/gemeentelijke politiek;
 - provinciale politiek;
 - landelijke politiek.
- Inwoners van vier zeehaven gemeenten;
- Lokale en landelijke pers/media als intermediair naar inwoners.

8.4 Communicatieboodschap

Kernboodschap:
In Zeeland en Brabant zijn integere en weerbare zeehavens, die geen criminele activiteiten en faciliteiten faciliteren. We doen dit samen met verschillende overheidspartners en de publiek private sector. We spelen allemaal een eigen rol in de aanpak.

Deelboodschappen:
De zeehavens van Moerdijk en North Sea Port (in Vlissingen en Terneuzen) zijn vitale economische schakels voor Nederland. De veiligheid van deze havens, zowel op het water als op het land, is daarom van groot belang. Verschillende overheden werken samen met de publiek private sector om onze havens integer te houden. Onder andere door barrières op te werpen zodat criminelen moeilijker hun slag kunnen slaan.

North Sea Port (met de Zeeuwse havens) en de haven van Moerdijk zijn een aantrekkelijke plekken om te ondernemen en te werken. Iedereen is gebaat bij integere en veilige havens. Veiligheid staat voorop en bewustwording van integriteit draagt daar aan bij. Daartoe werken publieke en private organisaties samen.

North Sea Port (met de Zeeuwse havens) en de haven van Moerdijk zijn aantrekkelijke plekken om te ondernemen en te werken. Ondernemers en werknemers zijn gebaat bij veilige en integere havens. Criminele organisaties maken echter misbruik van de goede faciliteiten die de havens bieden. Publieke en private organisaties gaan hiertegen samen de strijd aan.

9

Begroting

9.1 Inleiding

De begroting is samengesteld op basis van alle programma onderdelen zoals omschreven in de voorgaande hoofdstukken. Deze begroting is tot stand gekomen met input van alle partners. In de huidige begroting zijn mogelijke cofinancieringen vanuit bijvoorbeeld de structurele RIEC versterkingsgelden nog niet meegenomen meegenomen.

De komende periode zal hierover meer duidelijk worden. Het programma is daarnaast in gesprek met het PVO om eveneens tot een co-financiering te komen vanuit de regionale PVO gelden voor de functies van secretaris en communicatiespecialist.

9.2 Besluit Havendriehoek

Op 5 juli heeft de Havendriehoek ingestemd met het meerjarenprogramma. In de vergadering is besloten om 70% van het budget te besteden aan de eerste 3 pijlers: onderzoek, kennis en informatiedeling, weerbaarheid (fysiek, sociaal en digitaal) en PPS (inter) nationaal en 30% aan capaciteit behorende bij pijler 4: Toezicht, handhaving, opsporing en vervolging.

Concreet houdt dit in:

- Voor 2023 krijgt het programma eenmalig €3.000.000 van J&V toegekend, waarvan volgens bovenstaand voorstel €2.100.000 is bestemd voor de eerste 3 pijlers en €900.000 voor de 4e pijler (capaciteit).
- Vanaf 2024 gaat het om een bedrag van €3.500.000 per jaar (structureel) vanuit J&V, waarvan conform bovenstaand voorstel dan €2.450.000 beschikbaar is voor de eerste 3 pijlers en €1.050.000 voor de 4e pijler (capaciteit).
- Het resterende (variabele) bedrag wat overblijft voor 2023 komt uit op €130.000.
- Het resterende (variabele) bedrag wat overblijft vanaf 2024 komt uit op €885.000.

Afhankelijk van mogelijke cofinanciering voor alle onderdelen die deel uitmaken van de eerste 3 pijlers (inclusief het programmabureau) kan dit bedrag mogelijk nog naar boven worden bijgesteld. In de komende maanden zal hier meer duidelijkheid over komen.

Het uiteindelijk resterende bedrag is bedoeld voor de versterking van alle 4 de pijlers. Het zou als buffer kunnen worden ingezet voor de inzet van bijvoorbeeld tijdelijke capaciteit, inhuur van expertise, innovaties, onvoorziene kosten enzovoorts. Zo blijft het programma weerbaar, wendbaar en flexibel. Om die reden is het van belang om de plannen jaarlijks bij te stellen, waarbij een herijking van de bovenstaande 70%/30%-verdeling (indien de situatie daarom vraagt) niet op voorhand wordt uitgesloten.



Mainportprogramma Zeeland - West Brabant Maatregelen matrix

Preventie: onderzoek, kennis & informatiedeling	Hoofdstuk 2	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Information sharing centers	2.2	€ 5.000,00	€ 5.000,00	Programmateam
Samenwerking SKC	2.3	€ -	€ -	Programmateam
(Inter)nationaal kennisplatform	2.4	€ 150.000,00	€ 120.000,00	Programmateam/Externe projectleider
Platform Veilig Ondernemen Zeehavens	2.5	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Totaal		€ 155.000,00	€ 125.000,00	

Fysieke weerbaarheid	Hoofdstuk 3	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Beveiliging zeehaventerreinen	3.2	€ 150.000,00	€ 75.000,00	Programmateam/Externe projectleider
Veilig vastgoed zeehavens	3.3	€ 120.000,00	€ 30.000,00	Programmateam/Externe projectleider
Innovatie ism partnerorganisaties	3.4	€ 200.000,00	€ 200.000,00	Programmateam
Totaal		€ 470.000,00	€ 305.000,00	

Sociale weerbaarheid	Hoofdstuk 3	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
PVO Zeehavens	3.5.1	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Toekomst bestendig partnernetwerk	3.5.2	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Gatekeeper	3.5.3	€ -	€ -	Programmateam/Mainports
Integriteitsmonitor "ken je klant"	3.5.4	€ 65.000,00	€ 20.000,00	Programmateam/Gemeenten
Optimaliseren screeningsmogelijkheden	3.5.5	€ -	€ -	Programmateam/Mainports
Meldingsbereidheid mainports	3.5.6	€ 60.000,00	€ 60.000,00	Programmateam
Onderwijs	3.5.7	€ 120.000,00	€ 60.000,00	Programmateam/Externe projectleider
Weerbaarheidstrainingen bedrijfsleven	3.5.8	€ 130.000,00	€ 130.000,00	Programmateam/Externe projectleider
Totaal		€ 375.000,00	€ 270.000,00	

Digitale weerbaarheid	Hoofdstuk 3	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Digitale weerbaarheid ZeBra	3.5.9	€ 30.000,00	€ 30.000,00	Programmateam/PVO
Totaal		€ 30.000,00	€ 30.000,00	

Preventie: PPS internationaal	Hoofdstuk 4	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Havendelta samenwerking (strategisch)	4.2	€ 35.000,00	€ 35.000,00	Programmateam/PVO
Totaal		€ 35.000,00	€ 35.000,00	

Preventie & Repressie: intelligence	Hoofdstuk 5	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Haven Intelligence Team	5.2	€ -	€ -	HIT
Risico taxatiemodel zeehavens	5.3	€ 50.000,00	€ 25.000,00	Programmateam/PVO
Samenwerking verbreden	5.4	€ -	€ -	Alle relevante partners
Totaal		€ 50.000,00	€ 25.000,00	

Repressie: toezicht, handhaving, opsporing, vervolging	Hoofdstuk 6	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Extra capaciteit voor politie	6.2	€ 1.073.335,00	€ 2.410.000,00	politie
Extra capaciteit voor het Openbaar Ministerie	6.3	€ 369.700,00	€ 970.000,00	OM
Extra toezichtscapaciteit voor gemeenten	6.4	€ 1.212.821,00	€ 1.212.821,00	gemeenten
Capaciteit Douane	6.5	€ -	€ -	douane
Capaciteit KMar	6.6	€ -	€ -	Kmar
Haven Intelligence Team (HIT)	6.7	€ -	€ -	HIT
Onderzoekbudget integrale uitvoeringskracht (pijler 4)	6.8	€ 80.000,00	€ -	Programmateam
Transport Facilitated Organized Crime (TFOC)	6.9	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Fortius	6.10	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Actiecentrum Zeeland – West Brabant/Taskforce – RIEC	6.11	€ -	€ -	Programmateam/PVO
Totaal		€ 2.735.856,00	€ 4.592.821,00	

Mainport programma	Hoofdstuk 7	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Programma organisatie		€ 675.000,00	€ 675.000,00	Programmateam/PVO
Totaal		€ 675.000,00	€ 675.000,00	

Communicatie	Hoofdstuk 8	2023	2024 en verder (per jaar)	Uitvoering door:
Congres/Website/Middelen		€ 100.000,00	€ 100.000,00	Programmateam
Totaal		€ 100.000,00	€ 100.000,00	

Mainportprogramma	Totaal	€ 4.625.856,00	€ 6.157.821,00
	Beschikbaar	€ 3.000.000,00	€ 3.500.000,00
	Tekort budget	€ 1.625.856,00	€ 2.657.821,00
Toegekend aan pijler 1 tm 3 obv besluit haven driehoek (70/30)		€ 2.100.000,00	€ 2.450.000,00
Toegekend aan pijler 4 obv besluit haven driehoek (70/30)		€ 900.000,00	€ 1.050.000,00
Nog in te vullen pijler 1 tm 3 obv besluit		€ 130.000,00	€ 885.000,00
Te bespreken tekort in pijler 4 (politie/OM/gemeenten)		€ 1.755.856,00	€ 3.542.821,00

Contact

Mailadres

Havendriehoek@BrabantZeeland.nl

