Ministerie van Justitie en Veiligheid

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Directoraat-Generaal Ondermijning

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

Ons kenmerk
4270490

Bijlagen
2

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.

Datum 4 november 2022
Onderwerp Plan van aanpak drugssmokkel via mainports

Nederland is een sterk handelsland, onder meer vanwege de ligging en onze infrastructuur. Onze zee- en luchthavens zijn dan ook een spil in de wereldhandel. Omdat ook criminelen hiervan profiteren hebben we te maken met een keiharde keerzijde: ontwrichtende, dodelijke drugshandel in met name cocaïne.

In deze brief zet ik uiteen hoe ik samen met alle betrokken partners, van lokaal tot internationaal, de aanpak van drugssmokkel op mainports en andere grote logistieke knooppunten (hierna: mainports) versterk. Het doel is drugssmokkel significant terug te dringen en onze mainports zo onaantrekkelijk mogelijk te maken voor drugscriminelen. Hiervoor is langjarige en vasthoudende inzet nodig. Daarom investeer ik een structureel bedrag van 29 miljoen euro per jaar in de versterking van de aanpak. De reeks is als volgt:

2022, reeds in uitvoering	2023	2024	2025 en verdere jaren
13 mln.	**22 mln.**	**33 mln.**	**29 mln.**

De 13 miljoen euro die in 2022 voor dit onderwerp beschikbaar is, heb ik eerder dit jaar verdeeld en wordt momenteel besteed. Met deze gelden worden maatregelen genomen die reeds klaar stonden en zijn lopende programma's voortgezet. Hierover informeer ik uw Kamer gelijktijdig met deze brief in de voortgangsbrief van de ondermijningsaanpak. In de nu voorliggende brief informeer ik u over de structurele, langjarige plannen.

Problematiek
De handel in cocaïne is het dominante verdienmodel van de spelers die in Nederland actief zijn in de georganiseerde criminaliteit. Zij vergaren hun vermogen door (een deel van) de distributie van productielanden naar de consument te organiseren. Omdat grootschalige productie van cocaïne (op dit moment) plaatsvindt in Colombia, Peru en Bolivia, betekent dit dat deze criminelen drugs van Latijns-Amerika naar Europa moeten verplaatsen. Hiervoor maken ze misbruik van legale transportlijnen over zee en door de lucht. Er lopen transportlijnen direct vanuit de bronlanden naar Nederlandse zee- en luchthavens. Ondertussen maken criminelen ook zeer veel gebruik van transitlanden, zoals

Ecuador, Brazilië, Paraguay en Costa Rica: cocaïne wordt dan via de logistieke knooppunten in die landen naar Europa vervoerd. Dit gebeurt op verschillende manieren, waarbij containertransport verreweg het meest populair is. Maar ook andere werkwijzen worden gebruikt, zoals het verstoppen van drugs in losse lading en in bulkgoederen, of in (verborgen) ruimtes op of aan schepen en in vliegtuigen. De modi operandi zijn constant in ontwikkeling.

Nederlandse mainports zijn populair onder drugscriminelen. Onze mainports zijn efficiënt en beschikken over een uitstekende verbinding naar de rest van Europa. Om hiervan te kunnen profiteren, hebben criminelen hulp van binnenuit nodig. Zo moeten ze weten waar specifieke containers op de uitgestrekte haventerreinen staan, of hebben ze hulp van medewerkers nodig om drugs uit verborgen ruimtes van vliegtuigen te halen en van de luchthaven af te brengen. Om dit te bewerkstelligen kopen ze medewerkers om of intimideren zij hen. Ook bedreigingen zijn aan de orde van de dag. (Lucht)havenmedewerkers worden thuis opgezocht en er wordt gedreigd hun familieleden iets aan te doen. Naast grote persoonlijke onveiligheid leidt dit tot wijdverspreide angst onder personeel: wie is er nog te vertrouwen? Daarnaast kan er een zwijg- en wegkijkcultuur ontstaan.

Het is mede daarom van groot belang drugshandel in een zo vroeg mogelijk stadium te verstoren, tussen bronland en het moment dat het onze mainports kan verlaten. Onze knooppunten moeten onaantrekkelijk worden voor drugscriminelen, zodat de grootschalige drugssmokkel via Nederland wordt teruggedrongen. Dit plan van aanpak beschrijft de versterking die ik binnen die focus samen met alle relevante partners realiseer.

Plan van aanpak
Het plan van aanpak krijgt vorm langs twee lijnen:

1. Versterking van de aanpak op vijf grote knooppunten;
2. Overkoepelende maatregelen om de aanpak in de breedte te versterken en gedeelde knelpunten weg te nemen.

De keuze voor deze twee lijnen volgt uit de onderzoeksrapporten die zijn geschreven over bijvoorbeeld de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol.[1] Daaruit blijkt dat op knooppunten maatregelen en versterkingen nodig zijn binnen de eigen lokale en regionale context, maar dat er ook nationale en internationale actie nodig is. Daarop ga ik in de uitwerking van de beschreven lijnen nader in.

1. Versterking van de aanpak op vijf grote knooppunten

Ik investeer in de aanpak op vijf knooppunten waar de smokkelproblematiek groot is, of waar op basis van wetenschappelijk onderzoek aanzienlijke risico's bestaan voor grootschaligere drugssmokkel. Dit zijn: de haven van Rotterdam, de havens van Zeeland en West-Brabant, de havens in het Noordzeekanaalgebied, luchthaven Schiphol en de bloemenveilingen. Door op deze knooppunten het criminelen steeds lastiger te maken, wordt Nederland onaantrekkelijker als in- en doorvoerland van drugs. Deze scope is conform het advies van het Strategisch Beraad Ondermijning.

[1] Staring et al., Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen, Erasmus Universiteit 2019; Van Wijk et al., Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol, Bureau Beke 2020.

Op deze vijf knooppunten zijn publiek-private samenwerkingsverbanden actief, die al langer bezig zijn met planvorming of op mijn verzoek plannen hebben gemaakt. In deze samenwerkingsverbanden participeren gemeenten, politie, Openbaar Ministerie, Douane, Koninklijke Marechaussee, FIOD, Belastingdienst, RIEC's, (lucht)haven-/veilingbedrijven en brancheorganisaties.

Met deze samenwerkingsverbanden en de betrokken landelijke diensten is vooraf en gaandeweg nagedacht over rode lijnen die door de versterking van de aanpak op de knooppunten worden geweven. Dit zijn: barrièrevorming, versterking van de weerbaarheid van personen en processen, versterking van toezicht en handhaving en versterking van de (onderlinge) informatiepositie. Publiek-private samenwerking is hierin een uitgangspunt en voorwaarde. Hieronder ga ik kort en in de bijlage uitgebreider in op de aanpak per knooppunt.

Haven Rotterdam: €16,5 mln. structureel

De haven van Rotterdam is naast een succesvolle draaischijf van internationale handel de favoriete Nederlandse mainport van drugscriminelen. In 2021 is hier ruim 70.000 kilo cocaïne in beslag genomen. Recent beschreven Europol en het UNODC nog de groeiende spilfunctie van de Rotterdamse haven in de internationale drugshandel.[2] Diepzeeschepen uit Latijns-Amerika meren aan in Rotterdam en vervoeren niet zelden per lading ongewenst voor tientallen miljoenen euro's aan cocaïne. Een onderzoek van de Erasmus Universiteit uit 2019 vormt de basis voor de Uitvoeringsagenda Haven die de afgelopen periode met publieke en private partners is ontwikkeld.[3] Omdat de opgave in Rotterdam groot is en de innovatieve en internationaal erkende werkwijzen die in de aanpak in Rotterdam worden gehanteerd substantieel versterking verdienen, investeer ik een bedrag oplopend tot 16,5 miljoen euro per jaar in de havenaanpak in Rotterdam. Hiermee wordt een versterking (verder) vormgegeven, waarbij ingezet wordt op barrièrevorming in de haven, het intensiveren van (innovatieve) opsporing, het afpakken van crimineel vermogen en internationale samenwerking.

Havens Zeeland en West-Brabant: €4 mln. structureel

De havens in Zeeland en West-Brabant maken onderdeel uit van de havendelta tussen Rotterdam en Antwerpen en hebben te maken met risicovolle goederenstromen. In Vlissingen arriveert bijvoorbeeld veel vers fruit uit Latijns-Amerika. Onder meer de bekende operatie Portunus heeft de afgelopen jaren veel inzicht gegeven in hoe deze fruitlijnen misbruikt worden voor grootschalige cocaïnesmokkel en welke rol corruptie onder havenmedewerkers hierin speelt.[4] De systeemanalyse die in 2019 door TNO is uitgevoerd vormt de basis voor de aanpak die de afgelopen jaren is opgezet. Focuspunten in de aanpak in het uitgestrekte gebied zijn fysieke barrières, weerbaarheid van personeel, extra uitvoeringscapaciteit en versteviging van de internationale samenwerking. Om de problematiek aan te pakken investeer ik een bedrag oplopend tot 4 miljoen euro per jaar in de samenhangende aanpak in de havens van North Sea Port (Vlissingen/Borsele en Terneuzen) en Moerdijk.

Havens Noordzeekanaalgebied: €1,5 mln. structureel

Het Noordzeekanaalgebied strekt zich uit van de monding van het Noordzeekanaal in IJmuiden tot de haven van Amsterdam. Hier arriveren veel

[2] UNODC & Europol, Cocaine Insights 1, 2021.
[3] Zie voetnoot 1.
[4] Zie bijvoorbeeld https://www.om.nl/actueel/nieuws/2021/04/02/onderzoek-portunus-zicht-op-ruim-12-miljoen-crimineel-vermogen.

bulkgoederen, zoals cacao uit Latijns-Amerika. Hoewel de concrete signalen relatief gezien nog beperkt zijn, is er wel sprake van een toename van het aantal drugsvondsten. In juli is bijvoorbeeld nog een partij van 1100 kilo cocaïne in beslag genomen. Het is belangrijk dat er op korte termijn meer zicht komt op onder meer risicolocaties en gelegenheidsstructuren, op basis waarvan een structurele aanpak kan worden opgezet. In een recent onderzoek is bovendien gewaarschuwd voor de mogelijk veranderende goederenstromen als gevolg van de nieuwe Zeesluis IJmuiden.[5] Om hier proactief op in te spelen en waterbedeffecten tegen te gaan, mede met behulp van de lessen die in Rotterdam en Vlissingen zijn geleerd, investeer ik een bedrag oplopend tot 1,5 miljoen euro per jaar in de aanpak in het Noordzeekanaalgebied.

Luchthaven Schiphol: €3,5 mln. structureel

Als grootste luchthaven van Nederland met verbindingen van en naar de hele wereld heeft Schiphol te maken met drugssmokkel. Recent nog eiste het OM jarenlange straffen voor de invoer van harddrugs met een miljoenenstraatwaarde via de bagagelijn.[6] Twaalf van de twintig verdachten waren werkzaam op Schiphol. Onderzoek vanuit Bureau Beke uit 2020 heeft de urgentie voor de aanpak versterkt en vormt de basis voor de publiek-private planvorming die de afgelopen periode is ontwikkeld. De aanpak is gericht op onder meer mogelijk kwetsbare locaties voor drugscriminaliteit, zoals de bagagekelder, en op branches, zoals de schoonmaak- en cateringbranche. Daarnaast wordt er sterk geïnvesteerd in het weerbaarder maken van medewerkers op de luchthaven, door trainingen, campagnes, gedragsinterventies en het aanbieden van informatie via het platform Sterke Luchthaven. Om deze aanpak structureel neer te zetten investeer ik een bedrag oplopend tot 3,5 miljoen euro per jaar in de aanpak op Schiphol.

Bloemenveilingen: €1 mln. structureel

De sierteelt is de derde exportsector van Nederland, met een exportwaarde van 7,3 miljard euro in 2021. In Nederland geteelde of via lucht en water geïmporteerde bloemen en planten worden op de veiling verhandeld en zeer snel weer doorgevoerd. Dit gebeurt hoofdzakelijk via wegtransport; dagelijks rijden tienduizenden vrachtwagens met bloemen en planten het land uit. Vanwege de snelheid en de goede verbindingen met de rest van Europa vormt de *supply chain* van de sierteelt een goede gelegenheidsstructuur voor door- en uitvoer van drugs. In een recent rapport is dit nader onderbouwd.[7] Daarom is ook dit logistieke proces, met de bloemenveilingen als het fysieke hart, opgenomen in dit plan van aanpak. Enerzijds kan er daardoor in de sierteeltsector gericht worden geïnvesteerd in het tegengaan van drugssmokkel en anderzijds kunnen we zo binnen de aanpak de samenhang tussen zee- en luchthavens en de bloemenveilingen nader monitoren. Op die manier verbeteren we het integrale beeld over drugssmokkel via Nederland naar de rest van Europa. Ik investeer daarom een bedrag oplopend tot 1 miljoen euro per jaar in deze aanpak. Belangrijke elementen in de aanpak zijn barrièrevorming, weerbaarheid, kennis en onderzoek en integrale acties.

---

[5] Eski et al., Van verhalen naar verbalen: een verkennende studie naar de aanpak van ondermijnende drugscriminaliteit in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam, Vrije Universiteit/Verwey Jonker 2021.

[6] https://www.om.nl/actueel/nieuws/2022/09/16/om-eist-gevangenisstraffen-tot-9-jaar-voor-drugsinvoer-via-bagageafhandeling-schiphol

[7] Programma Weerbare Sierteeltsector i.s.m. Lokale Zaken en Bureau Beke, Mainport in de tweede linie: over sierteelt en ondermijning, 2021.

Met het oog op de samenhang van de plannen is er een stuurgroep geformeerd bestaande uit onder meer burgemeesters en portefeuillehouders van de betrokken landelijke diensten. Deze stuurgroep heeft als taken de integraliteit van de planvorming tussen de knooppunten doorlopend te waarborgen, de voortgang te monitoren en nieuwe ontwikkelingen - zoals waterbedeffecten - te signaleren, zodat we daarop kunnen inspelen. Criminelen beschikken immers over een groot aanpassingsvermogen. De uitvoerende diensten werken daarom al zo goed mogelijk samen om waterbedeffecten richting andere knooppunten tegen te gaan.

2. Overkoepelende maatregelen

Zoals geschreven is er ook op nationaal en internationaal niveau versterking nodig. Deze versterking krijgt vorm via overkoepelende maatregelen. Overkoepelend wil in dit geval zeggen dat de maatregelen dienend zijn aan de aanpak op de vijf genoemde én andere knooppunten. Hiervoor heb ik een structureel bedrag oplopend tot 2,5 miljoen euro per jaar gereserveerd. De volgende maatregelen, gecategoriseerd van internationaal naar nationaal, worden momenteel getroffen of uitgewerkt.[8]

Upstream disruption

De aanpak begint in de bron- en transitlanden: als we onze invloed daar weten uit te oefenen en de samenwerking optimaliseren, smoren we drugsstromen in de kiem. Daarom investeren zowel onze operationele diensten als ik in extra liaison officers die in bron- en transitlanden worden gestationeerd om de samenwerking en onze informatiepositie te verbeteren. Het gaat onder meer om liaison officers van de politie, Douane, Koninklijke Marechaussee, Defensie en Kustwacht Caribisch Gebied in Latijns-Amerika. Daarnaast investeer ik in internationale projecten, zoals het Container Control Programme (CCP) van het UNODC, in aanvulling op de inzet die de Douane in dat kader al pleegt. Het CCP is een programma waarbinnen op mondiaal niveau wordt samengewerkt om illegale smokkel via zowel lucht- als zeehavens te voorkomen, door middel van trainingen van havenpersoneel. De Douane zal trainingen gaan verzorgen en bepaalt met UNODC naar welke havens zij afreizen.

Scannen van containers in Latijns-Amerika

Dit jaar zijn door burgemeester Aboutaleb (Rotterdam) en de Douane bezoeken afgelegd aan Latijns-Amerika om verdere samenwerking te zoeken in de aanpak van drugscriminaliteit in de haven. Dat heeft geleid tot het onderzoeken van een nieuwe vorm van controle: het in Nederland uitlezen en vergelijken van scanbeelden uit bron- en transitlanden. Op verschillende plekken in Latijns-Amerika worden (alle) uitgaande containers gescand, maar de beelden niet allemaal uitgelezen. Ik investeer in voorzieningen en extra capaciteit bij Douane, zodat deze scanbeelden uit Latijns-Amerika naar Nederland kunnen worden verstuurd om hier geanalyseerd en vergeleken te worden. De Douane is hierover in gesprek met een pilotland. Hierdoor kunnen verdachte containers al in bron- en transitlanden worden tegengehouden. Indien de container het land al heeft verlaten, kan op de plaats van bestemming, in Nederland of een ander land in Europa, gericht worden gecontroleerd. Ook kunnen in Nederland opnieuw scans worden gemaakt, om vervolgens de beelden te vergelijken. Deze innovatieve

[8] De maatregelen opgesomd onder 'upstream disruption', 'scannen van containers in Latijns-Amerika' en 'Europese coalitie' worden (deels) gefinancierd uit het deel van de ondermijningsgelden dat ziet op de internationale aanpak en drukken daarmee niet volledig op het budget voor het plan van aanpak uit deze brief.

maatregel is een aanvullende barrière voor de smokkel van drugs en leidt tot een verbetering van onze informatiepositie. Dit is een mooi voorbeeld van hoe we van lokaal tot mondiaal samenwerken om drugssmokkel tegen te gaan. Ook op dit thema wordt waar mogelijk verdere internationale samenwerking gezocht met landen binnen en buiten Europa.

Europese coalitie

Door op dergelijke manieren binnen Europa de handen ineen te slaan kunnen we onze gezamenlijke informatiepositie versterken en van elkaars aanpak leren. Daarom is 'weerbare logistieke knooppunten' één van de focuspunten in de internationale coalitie die in december 2021 is gestart. Tijdens de ministeriële bijeenkomst op 7 oktober jl. is afgesproken dat Nederland, België en Duitsland gezamenlijk dit focuspunt zullen gaan trekken, waarvoor onder meer een samenwerkingsplatform wordt ingericht.

Ook op operationeel niveau zijn er al initiatieven gestart. Zo loopt er op dit moment een samenwerking tussen de havens van Hamburg, Rotterdam en Antwerpen en de betrokken overheidsdiensten op het gebied van grootschalige cocaïnesmokkel. Binnen deze samenwerking worden onder meer modi operandi, goede ideeën en werkwijzen uitgewisseld. De havens van Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge, North Sea Port, Hamburg, Bremerhaven en Duinkerke hebben bovendien recent een Letter of Intent ondertekend om kennis en expertise over het gebruik van internationale regelgeving ten behoeve van de aanpak van drugssmokkel uit te wisselen.

Voor criminelen zijn de grenzen tussen Nederland en België vervaagd. Daarom is het essentieel om onze samenwerking verder te verstevigen. Zo heb ik geïnvesteerd in project Fortius; een samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische diensten gericht op het tegengaan van drugssmokkel via de Antwerpse haven met als bestemming Nederland. Het 24/7 werk van de Quick Response Unit die in dit kader is gestart heeft al geleid tot 25 aanhoudingen en cocaïnevangsten van in totaal bijna 10.000 kilogram.

ISPS-regelgeving

De International Ship & Port Facility Security Code (ISPS) beschrijft de minimumeisen in verband met de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Mondiaal is deze vervat in een verdrag, binnen de EU is deze uitgevaardigd als Verordening en in Nederland is deze vertaald in de Havenbeveiligingswet. De minister van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt de mogelijkheden om nationaal of internationaal de eisen aan te scherpen, om zo de barrières voor drugssmokkel via terminals en rederijen te verhogen. Op die manier kunnen eenduidige verbeteringen worden afgedwongen bij alle terminals en rederijen die met drugsproblematiek te maken hebben.

Afspraken met rederijen

De schepen en containers van grote rederijen die varen tussen bron- en transitlanden en de Europese Unie worden ongewild gebruikt voor drugssmokkel. Rederijen worden hierdoor geraakt, maar hebben ook zelf een verantwoordelijkheid om dit tegen te gaan. Zo kunnen ze effectieve barrières opwerpen. Denk aan het versleutelen van informatie over containers, zoals pincodes, en het gebruikmaken van slimme zegels, die onregelmatigheden bij containers registreren en zelfstandig alarm kunnen slaan. Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat, staatssecretaris De Vries van Douane en ik gaan daarom deze maand samen met een Belgische kabinetsafvaardiging in gesprek

met de CEO's van vijf grote rederijen. We zullen met hen ingaan op de omvang van de problematiek en onze samenwerking en hen oproepen ook zelf maatregelen te nemen die misbruik van hun bedrijf tegengaan.

Gegevensdeling
Tijdens veel werkbezoeken, ook op logistieke knooppunten, hoor ik dat gegevensdeling een knelpunt vormt. Uit meerdere rapporten over drugssmokkel via knooppunten bleek dat dit in veel gevallen te maken lijkt te hebben met de complexiteit van gegevensdelingsvraagstukken. Een reactie kan dan zijn dat men uit angst regelgeving te overtreden géén gegevens deelt. Daarom heeft mijn ministerie een gespecialiseerd bureau de opdracht gegeven problematische gegevensdelingscasuïstiek op de knooppunten te verzamelen en op basis daarvan een handelingskader op te stellen.[9] Dit handelingskader wordt dit jaar opgeleverd en wordt verspreid onder de partners op de knooppunten. Het handelingskader ziet zowel op publiek-publieke als op publiek-private gegevensdeling. Mijn ministerie zal monitoren of het handelingskader tot meer en juiste gegevensdeling leidt. Daarnaast heeft het onderzoek inzicht gegeven in casuïstiek waarin gegevensdeling niet is toegestaan binnen de geldende regelgeving. Ik inventariseer op dit moment of lopende wetstrajecten daarin een oplossing bieden of dat er anderszins actie nodig is.

Wetenschappelijk onderzoek naar corruptierisico's
Om drugssmokkel via logistieke knooppunten mogelijk te maken is er vrijwel altijd hulp van binnenuit nodig. Op dit moment loopt er in opdracht van mijn departement een wetenschappelijk onderzoek naar (toekomstige) corruptierisico's in de haven van Rotterdam en op luchthaven Schiphol. Hierbij wordt tevens gekeken naar in hoeverre het huidige beleidsinstrumentarium volstaat. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het voorjaar van 2023 verwacht en moeten ons in staat stellen indien nodig proactief maatregelen te treffen.

Screening in zeehavens
Op luchthavens ondergaat iedereen die op de beschermde gebieden werkt een AIVD-screening op grond van Europese antiterreurregelgeving. Zeehavens onderscheiden zich van luchthavens, onder andere doordat havengebieden vele malen uitgestrekter en veel meer open van karakter zijn. Zo rijden vrachtwagenchauffeurs af en aan, tot dicht bij de terminals waar schepen gelost worden. Personeel onderwerpen aan een zware screening omdat ze in een bepaald *gebied* van de haven komen is daarmee praktisch onmogelijk. Wel zie ik versterkingskansen als het gaat om screening gekoppeld aan *beroepen* in de haven met toegang tot cruciale informatie of met een voor drugscriminelen interessante rol, juist omdat voor drugssmokkel vrijwel altijd hulp van binnenuit nodig is. Mijn ministerie, Dienst Justis (Verklaring Omtrent Gedrag) en de AIVD (Verklaring van Geen Bezwaar) zijn daarom aangesloten bij een project in de Rotterdamse haven waarin de mogelijkheden van screening van (hoog)risicoberoepen nader wordt onderzocht. De uitkomsten van dit project wil ik nationaal implementeren.

In ieder geval onderzoekt Justis op dit moment de mogelijkheden van een VOG met een specifiek screeningsprofiel voor de haven (de Haven-VOG). In de praktijk wordt beoogd dat alle personen die vanwege hun werk in de haven een VOG aan moeten gaan vragen specifiek worden gescreend op antecedenten die samenhangen met drugscriminaliteit.

[9] Dit als onderdeel van een breder onderzoek naar gegevensdeling.

Kennisdeling en innovatie
Kennisdeling is een prioriteit, zowel tussen de knooppunten die binnen de scope van de eerste lijn van dit plan van aanpak vallen, als met de knooppunten daarbuiten. Wat met de nu vormgegeven versterking wordt geleerd, moet ook op andere plekken worden benut. Vanuit de samenwerkingsverbanden rond Schiphol en de bloemenveilingen is daarom een initiatief gestart om te komen tot een dynamische monitoring, die breed toegankelijk moet zijn. Bovendien zal er in 2023 een congres voor professionals worden georganiseerd, met als doelen het delen van plannen, kennis, innovaties en *best practices* en het uitbouwen van het netwerk. Tevens speelt het Strategisch Kenniscentrum (SKC) een belangrijke rol als het gaat om de doorlopende inzichten in mondiale drugsstromen, als input voor strategische keuzes in de aanpak.

Versterking en inzet landelijke diensten
Deze plannen hebben vanzelfsprekend hun weerslag op de uitvoerende diensten. Investeringen in extra capaciteit bij politie en OM zijn dan ook onderdeel van de versterkingsplannen voor de vijf knooppunten. Daarnaast wordt er met de ondermijningsgelden geïnvesteerd in Douane, KMar, FIOD en Belastingdienst; vanuit die gelden bekostigen deze diensten ook hun extra inzet voor de aanpak van drugssmokkel op logistieke knooppunten. Hiermee wordt bijvoorbeeld extra capaciteit geworven om opvolging te kunnen geven aan de intensiveringen op de knooppunten, maar worden ook extra maatregelen genomen. Zo investeert de Douane in extra cameranetwerken in de haven van Amsterdam en in het compartimenteren van containers in Rotterdam. Dat houdt in dat containers die geselecteerd zijn voor Douanecontrole in samenwerking met terminals direct vanaf het schip op een bewaakt terrein worden geplaatst. Op die manier krijgen uithalers geen kans om in de periode tussen het lossen en het controleren van containers drugs uit te halen. Daarnaast zet de KMar vanuit Schiphol een nauwere samenwerking op met politiediensten op luchthavens in Latijns-Amerika. De eerste verkennende gesprekken vinden momenteel plaats.

Aanpak in een oogopslag
Met de beschreven aanpak nemen we maatregelen op cruciale plekken in het logistieke proces, vanaf bronland tot doorvoer vanaf een Nederlands knooppunt. In bijgevoegde infographic is dit op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt.

Samenhang met andere ondermijningsthema's
Dit onderdeel van de brede ondermijningsaanpak staat niet op zichzelf. Meest recent in de voortgangsbrief ondermijning informeerde ik uw Kamer over de stand van zaken op verschillende pijlers in de ondermijningsaanpak. Met verschillende van deze pijlers is een sterke link; ik licht er een paar uit.

Jongeren uit kwetsbare stadswijken worden vaak ingezet als uithaler in de haven. In de uitvraag aan gemeenten voor het indienen van plannen in het kader van de pijler 'voorkomen van jonge aanwas' is hier aandacht voor gevraagd. Op die manier werken we aan aansluiting tussen preventie gericht op potentiële uithalers en de maatregelen die in en rond de havens zelf genomen worden.

Deze samenhang is er ook met de pijler 'regionale versterkingen'. Knooppunten die niet binnen de scope van het nu beschreven plan van aanpak vallen, kunnen onder die pijler versterkt worden in de aanpak. Het delen van kennis en het leren van elkaar over de pijlers heen is vervolgens van groot belang. Hier ging ik onder het kopje 'kennisdeling' al nader op in.

In dit kader noem ik ook de NSOC-labs, waar in een experimentele omgeving gewerkt wordt aan oplossingen voor specifieke problemen. Verschillende van deze labs zijn gefocust op problemen die samenhangen met zee- en luchthavens. Ook daar speelt wederzijdse kennisdeling en profiteren van elkaars lessen een belangrijke rol.

Tot slot ten aanzien van dit punt stuurt ook het Strategisch Beraad Ondermijning op de samenhang in de gehele aanpak. Zo werken we van lokaal tot (inter)nationaal aan een steeds meer integrale, elkaar versterkende aanpak.

Uitvoering moties en coalitieakkoord
Met dit plan van aanpak geef ik uitvoering aan een viertal moties. Op volgorde van indiening zijn dit:

- De motie Van Toorenburg – Yeşilgöz-Zegerius, die verzoekt om een integraal plan voor de versterking van de beveiliging van toegangspoorten (november 2020). Deze gehele brief ziet op dit plan.
- De motie Bikker - Kuik, die verzoekt om een structurele (internationale) Noordzeehavenaanpak met België en Duitsland (mei 2021). Op verschillende plekken in deze brief, maar in het bijzonder onder het kopje 'Europese coalitie', heb ik uiteen gezet hoe we in samenwerking met andere landen en havens de aanpak versterken. Ik verwijs in het bijzonder naar het Europese havenplatform dat Nederland, België en Duitsland gezamenlijk zullen gaan trekken.
- De motie Bisschop, die verzoekt om een plan van aanpak om te voorkomen dat havens zoals Vlissingen als gevolg van het waterbedeffect meer overlast ervaren van drugssmokkel en ondermijnende criminaliteit (juli 2021). Door expliciet de havens van Zeeland – West-Brabant en het Noordzeekanaalgebied in het plan te betrekken ga ik waterbedeffecten tegen, daar waar de risico's het grootst zijn.
- De motie Mutluer, die verzoekt om na te gaan wat de mogelijkheden zijn en effectiviteit is van het scannen van alle fruitcontainers en in het mainportsplan versterking van de opsporing mee te nemen (september 2022). Met het uitlezen van scanbeelden uit bronlanden vindt er op bepaalde goederenstromen de facto 100%-controle plaats. 100% scannen van één goederen*soort*, zoals fruit, is niet effectief, vanwege de huidige spreiding van cocaïne in verschillende goederensoorten en vanwege het adaptieve vermogen van de georganiseerde criminaliteit. Versterking van de opsporing is onderdeel van de plannen op de knooppunten; eveneens gaan er zoals beschreven middelen naar de betrokken landelijke diensten.

Met dit plan wordt bovendien uitvoering gegeven aan de volgende passage uit het coalitieakkoord: 'We verscherpen de controles om fraude en corruptie bij logistieke knooppunten aan te pakken'.

Tot slot
Met de in deze brief beschreven versterkingen zetten we belangrijke volgende stappen in de aanpak van drugscriminaliteit. Door gericht te investeren in de aanpak op vijf grote knooppunten en daarnaast nationaal en internationaal maatregelen te treffen verstoren we het criminele logistieke proces, maken we onze mainports minder aantrekkelijk voor de smokkel van drugs en werken we aan weerbare medewerkers op veilige mainports. Ik zal uw Kamer periodiek informeren over de voortgang.

De Minister van Justitie en Veiligheid,

D. Yeşilgöz-Zegerius

Directoraat-Generaal Ondermijning

Datum
4 november 2022

Ons kenmerk
4270490

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.