



M E H L B A U M

onderzoek

# SCHIPPEREN

## VERKENNING ONDERMIJNING IN DE BINNENVAART



# COLOFON

## OPDRACHTGEVER

RIEC Rotterdam

Contactpersoon opdrachtgever: Gerrit de Waard

## AUTEURS

Shanna Mehlbaum

Kyra van den Akker

Martine Zijlstra

Uitgave Mehlbaum Onderzoek, Halfweg, 2024.

Coverbeeld: dendoktoor / Pixabay

# INHOUD

<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1. Aanleiding	4
1.2. Doelstelling	4
1.3. Onderzoeksvragen	5
1.4. Methode van onderzoek	5
1.5. reikwijdte en beperkingen	8
1.6. Leeswijzer	8
<b>2. DE BINNENVAART</b>	<b>9</b>
2.1. Binnenvaart in vogelvlucht	9
2.2. Logistiek proces binnenvaart	12
2.3. Actoren in de binnenvaart	14
2.4. Overheidsactoren	16
<b>3. DRUGSCRIMINALITEIT</b>	<b>19</b>
3.1. Open bronnenonderzoek	19
3.2. Drugssmokkel	20
3.3. Ronselen	23
3.4. Overige drugscriminaliteit	24
3.5 Samenvatting	25
<b>4. OLIECRIMINALITEIT</b>	<b>27</b>
4.1. Open bronnenonderzoek	27
4.2. Mengen van afvalstoffen in bunkerolie	28
4.3. Diefstal of verduistering van olie uit scheepsladingen	29
4.4. Ladingdiefstal door bunkerondernemingen (bunkerfraude)	31
4.5. Samenvatting	32
<b>5. ARBEIDSUITBUITING</b>	<b>34</b>
5.1. Open bronnenonderzoek	34
5.2. Arbeidsuitbuiting in de binnenvaart	35

5.3. Overige overtredingen arbeid	38
5.4. Samenvatting	40
<b>6. OVERIGE CRIMINALITEIT</b>	<b>41</b>
6.1. Open bronnen	41
6.2. Fraude met ontgassen	41
6.3 Illegale zandwinning	42
6.4. Smokkel accijnsgoederen	43
6.5. Illegaal wegwerken bluswater	43
6.6. Samenvatting	44
<b>7. CRIMINOGENE FACTOREN</b>	<b>45</b>
7.1. Lage meldingsbereidheid	45
7.2. Attitudes jegens regelovertreding	47
7.3. Lage pakkans	48
7.4. Samenvatting	51
<b>8. SAMENVATTENDE CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN</b>	<b>52</b>
8.1. Vormen van (ondermijnende) criminaliteit	52
8.2. rol in het criminele proces	53
8.3. Criminogene factoren	54
8.4. Kwetsbare functies en bedrijfsprocessen	54
8.5. Aanbevelingen	55
<b>BRONNEN</b>	<b>59</b>

# 1. INLEIDING

## 1.1. AANLEIDING

Dat de haven van Rotterdam fungeert als Europese mainport voor drugsmokkel is de afgelopen jaren steeds duidelijker geworden en er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de rol van het Rotterdamse havengebied bij drugscriminaliteit.<sup>1</sup> Ook naar de rol van andere(zee)havens in Nederland bij ondermijnende (drugs)criminaliteit zijn recent een aantal onderzoeken gedaan.<sup>2</sup> Wanneer het gaat over de distributie vanuit zeehavens naar de rest van Nederland en Europa, dan is hier minder over bekend.

De binnenvaart is één van de branches die een rol kan spelen bij de distributie van drugs vanuit Rotterdam naar het achterland in Nederland en Europa. Over de rol van de binnenvaart is echter nog weinig bekend. Om hier meer zicht op te krijgen heeft het RIEC Rotterdam opdracht gegeven voor het onderhavige verkennende onderzoek naar de rol van de binnenvaart bij ondermijnende criminaliteit. Er is voor gekozen om hierbij niet alleen de rol bij drugscriminaliteit te onderzoeken, maar ook betrokkenheid bij andere vormen van criminaliteit.

## 1.2. DOELSTELLING

Het doel van de voorgestelde verkenning is om bij te dragen aan de integrale aanpak van ondermijning, door zowel (semi-)private als overheidsactoren, vanuit de regio Rotterdam naar 'het achterland'. Het verkregen inzicht in concrete risicofactoren, kwetsbare onderdelen in het bedrijfsproces en kwetsbare sleutelposities wordt vertaald in concrete aanbevelingen ter versterking van de uitvoering. Hiermee beoogt het onderzoek een bijdrage te leveren aan zowel kennisopbouw over het fenomeen als aanknopingspunten voor de inzet van preventieve en repressieve interventies.

Het onderzoek ambieert nadrukkelijk om met het handelingsperspectief de verbinding te leggen tussen de verschillende betrokken (semi-)private en overheidsactoren, zowel op landelijk, regionaal als lokaal niveau.

---

<sup>1</sup> Zie o.a. Staring,, Bisschop, Roks,, Brein & van de Bunt, 2019.

<sup>2</sup> Zie o.a. Struiksma, Boxum, Hollenberg & Woestenburger, 2020, Van Nimwegen, Spapens & Ceulen, 2021 en Eski, Boelens, Mesic & Boetellier, 2021.

### 1.3. ONDERZOEKSVRAGEN

In het onderzoek staat de volgende hoofdvraag centraal:

*Welke rol speelt de binnenvaart bij het plegen van ondermijnende criminaliteit?*

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de volgende deelvragen opgesteld:

1. *Welke vormen van (ondermijnende) criminaliteit komen voor in de binnenvaart?*
2. *Wat is de rol van de binnenvaart in het criminele proces van deze fenomenen?*
3. *Welke criminogene factoren maken de binnenvaart kwetsbaar voor ondermijning, zowel binnen als buiten de branche?*
4. *Welke specifieke functies en bedrijfsprocessen in de binnenvaart zijn kwetsbaar voor ondermijnende criminaliteit?*

#### **Belangrijke begrippen**

##### *Binnenvaart*

Onder de binnenvaart verstaan we de sector bestaande uit niet-zeewaardige vaartuigen die met een winst oogmerk goederen vervoeren over - voornamelijk- de binnenwateren. De focus ligt op vaartuigen die natte lading (of bulk), droge lading en containers vervoeren. We richten ons in dit onderzoek niet op commerciële vaartuigen die personen vervoeren, zoals riviercruise-vaartuigen en ook niet op viskotters.

##### *Ondermijnende criminaliteit*

Onder ondermijnende criminaliteit verstaan we illegale activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van legale bedrijven en diensten. In dit onderzoek gaat het om de legale bedrijven en diensten in de binnenvaart die gebruikt worden voor illegale activiteiten.

### 1.4. METHODE VAN ONDERZOEK

Het uitgevoerde onderzoek is kwalitatief en verkennend van aard. Verschillende onderzoeksmethoden zijn gecombineerd (triangulatie) om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Hieronder zijn de gehanteerde methoden nader toegelicht.

#### **Deskresearch**

Er heeft een analyse plaatsgevonden van eerder onderzoek, beleidsdocumenten en mediaberichten. Er heeft onder andere een analyse plaatsgevonden van een recent onderzoek van het RIEC Zeeland-West Brabant en verschillende scripties over ondermijning in de binnenvaart.

#### **Interviews, gesprekken en observaties bij de binnenvaart**

In eerder onderzoek, zoals die in de vorige alinea genoemde recente onderzoeken, ligt de focus vaak op kennis die bij professionals bekend is. Om deze reden heeft een groot gedeelte van het veldwerk zich gericht op het werven van respondenten uit de binnenvaart zelf. Er is contact opgenomen met een aantal organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen en dit heeft geleid tot (slechts) één gesprek.

Daarnaast is via sociale media en het netwerk van andere respondenten en de onderzoekers zelf gepoogd om respondenten te werven onder binnenvaartschippers. Er is dan ook sprake van een *convenience sample*, waarbij er respondenten gesproken zijn tot sprake was van een verzadigingspunt van informatie en de onderzoekers geen nieuwe informatie meer ophaalden uit de interviews.

Dit heeft geleid tot 12 interviews met schippers. Daarnaast waren er ook nog een aantal respondenten onder de professionals die in het verleden in de binnenvaart hebben gewerkt.

De gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een semigestructureerd topiclijst en hebben grotendeels op locatie plaatsgevonden. Van de gesprekken is een verslag gemaakt ten bate van de analyse. Hieronder is een overzicht gegeven van de respondenten uit de binnenvaart.

Functie	Aantal respondenten
Lid Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)	1
Schipper droge lading	4
Schipper vloeibare lading	3
Schipper containers	4
Schipper meerdere typen lading	1

#### Interviews met experts binnen de overheid

Er zijn gesprekken gevoerd met 16 respondenten die werkzaam zijn als overheidsprofessional in de binnenvaart. Deze respondenten zijn geworven via het netwerk van de contactpersoon van de opdrachtgever, via eerdere respondenten en via het netwerk van de onderzoekers. Er is gestreefd naar heterogeniteit in de steekproef en het interviewen van zoveel mogelijk type professionals die betrokken zijn bij de opsporing, handhaving en toezicht op de binnenvaart.

De gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een semigestructureerd topiclijst en hebben grotendeels op locatie plaatsgevonden. Van de gesprekken is een verslag gemaakt ten bate van de analyse. Hieronder is een overzicht gegeven van de respondenten uit de binnenvaart. Naast deze interviews is door een medewerker van de Douane via mail antwoord gegeven op de onderzoeksvragen.

Functie	Organisatie	Aantal respondenten
Inspecteur	Havenbedrijf Amsterdam	2
Digitaal wijkagent	Zeehavenpolitie, eenheid Rotterdam	1
Inspecteur arbeidsmarktfraude	Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA)	1
Medewerker programma Transport Facillitated Organized Crime	TFOC, Dienst Infrastructuur, Eenheid Landelijke Expertise en Operaties	1
Operationeel specialist A nautisch	Zeehavenpolitie, eenheid Rotterdam	1
Wijkagent	Team Havens, Zeehavenpolitie, eenheid Rotterdam	1

Hoofdagent	Team Havens, Zeehavenpolitie, eenheid Rotterdam	1
Wijkagent voor ondermijning	Eenheid Rotterdam	1
Bijzondere opsporingsambtenaar	gemeente Alblasserdam	1
Strategisch Adviseur Openbare Orde en Veiligheid	gemeente Alblasserdam	1
Specialist arbeidsuitbuiting	Vaartuigenteam, Eenheid Landelijke Expertise en Operaties	1
Programmamanager/expert ondermijning	Havenbedrijf Rotterdam	2
Inspecteur Binnenvaart	ILT	1
Operationeel Specialist Transportcriminaliteit	Team TMC Proces Transportcriminaliteit, TIEC <sup>3</sup> , Landelijke Eenheid Expertise en Operaties (LX) afdeling executieve ondersteuning,	1

### Expertsessie

Op basis van een analyse van alle verzamelde informatie organiseerden we een expertsessie met betrokken professionals. Bij deze sessie zijn de bevindingen terug gekoppeld ter toetsing en is met de deelnemers gesproken over aanknopingspunten voor een integrale aanpak. Er waren dertien deelnemers aan de sessie. Van de sessie is een verslag gemaakt ten bate van de analyse.

Organisatie	Aantal deelnemers
RIEC Rotterdam	2
Team Havens, Eenheid Rotterdam	1
NLA	1
Vaartuigenteam, Eenheid Landelijke Expertise en Operaties	1
Team Transportcriminaliteit, Landelijke Expertise en Operaties	1
TFOC, Dienst Infrastructuur, Eenheid Landelijke Expertise en Operaties	2
Intelcel Transportcriminaliteit, Eenheid Landelijke Expertise en Operaties	
Douane	1
KBN	1
Programma Weerbare Zeehavens	1
ILT	1
Gemeente Alblasserdam	1

Het veldwerk van het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode medio december 2023 tot en met medio mei 2024.

<sup>3</sup> Samenwerkingsverband tussen de Landelijk Eenheid, NVWA, NLA, NIWO, ILT, Belastingdienst en Douane.



## 1.5. REIKWIJDTE EN BEPERKINGEN

### *Achterland van de Rotterdamse haven*

Het onderhavige onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het RIEC Rotterdam en richt zich om deze reden op het achterland van de Rotterdamse haven. Met achterland wordt het gebied bedoeld dat door de haven wordt bediend. Achterlandvervoer is gedefinieerd als het goederenvervoer tussen de zeehavens en distributiecentra en/of de eindgebruiker voor de importstromen en tussen zeehavens en de fabrikant voor de exportstromen<sup>4</sup>. Binnen deze goederenstroom richt dit onderzoek zich op de binnenvaart van goederen.

### *Kwalitatief en verkennend van aard*

Het onderzoek is kwalitatief en verkennend van aard op basis van interviews en open bronnen, waardoor we niet kunnen zeggen in hoeverre de bevindingen representatief zijn voor de hele branche. Het onderzoek is vooral bedoeld om een eerste beeld te geven van illegale activiteiten in de branche en aanknopingspunten om een integrale aanpak te formuleren. Om de betrouwbaarheid van de bevindingen te verhogen, is bij de interviews in de branche wel doorgegaan met het interviewen van respondenten tot er geen nieuwe informatie meer werd opgehaald (verzadigingspunt) en is geprobeerd om zoveel mogelijk verschillende type professionals met kennis over de binnenvaart te interviewen. Tevens zijn de bevindingen getoetst in de expertsessie.

## 1.6. LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk 2 volgt eerst algemene informatie over de binnenvaart en betrokken (overheids)actoren. Vervolgens komen de verschillende criminele fenomenen aan bod die uit het onderzoek zijn gekomen. In hoofdstuk 3 staat drugscriminaliteit centraal, gevolgd door oliecriminaliteit in hoofdstuk 4, arbeidsuitbuiting in hoofdstuk 5 en overige criminaliteit in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 bespreekt de criminogene factoren die illegale activiteiten in de branche bevorderen en het rapport sluit af met een concluderend hoofdstuk 8.

---

<sup>4</sup> ABN-AMRO, 2010; Visser & Franck, 2020.

## 2. DE BINNENVAART

In dit hoofdstuk geven we algemeen inzicht in de binnenvaart om de bevindingen in latere hoofdstukken in perspectief te kunnen plaatsen.

### 2.1. BINNENVAART IN VOGELVLUCHT

De Nederlandse binnenvaartvloot is de grootste van Europa<sup>5</sup>. In 2022 waren er 4866 binnenvaartschepen onder Nederlandse vlag die in Nederlandse wateren goederen vervoerden.<sup>6</sup> De meeste schepen van de binnenvaartvloot waren in 2022 motorvrachtschepen (59.2%). Dit type schepen wordt gebruikt om bulkgoederen als kolen, zand, olie en containers te vervoeren. Bulkgoederen en containers kunnen ook in duwbakken worden vervoerd, ruim 27% van de Nederlandse binnenvaartschepen zijn duwbakken. Deze duwbakken hebben geen motor en moeten door een duw- of sleepboot worden voortgestuwd.<sup>7</sup>

In 2021 vervoerde de binnenvaart in Nederland 191.8 miljoen ton droge bulk (zoals steenkool, zand, graan en ijzererts), 124.1 miljoen ton natte bulk (zoals ruwe olie, benzine, diesel en vloeibare chemicaliën) en 53.1 miljoen ton containers (CBS, 10 maart 2022). Naast bovenstaande type ladingen is er ook speciaal vervoer. Dit zijn ladingen met uitzonderlijke afmetingen.<sup>8</sup>

Wanneer we kijken naar Rotterdam, dan geeft figuur 2.1. een overzicht van het binnenvaartvervoer in de zeehaven van Rotterdam per type goederensegment. Uit deze figuur is af te lezen dat in 2020 vloeibare bulk (of lading) het meest vervoerd is, namelijk 61.7 miljoen ton. Vervolgens zijn droge lading (52.3 miljoen ton) en containers (30.7 miljoen ton) het meest vervoerd. In 2020 deden 92.552 binnenvaartschepen de haven van Rotterdam aan.<sup>9</sup>

Nederland kent een uitgebreid vaarwegennetwerk met ongeveer 7000 kilometer bevaarbare waterwegen voor beroeps-en recreatievaart (CBS.nl, z.d.a). Figuur 2.2. laat het vaarwegennetwerk in Nederland zien. De hoofdtransportassen zijn in de figuur dondergekleurd; de grote rivieren, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Rijn-Scheldeverbinding.

---

<sup>5</sup> ILT (z.d).

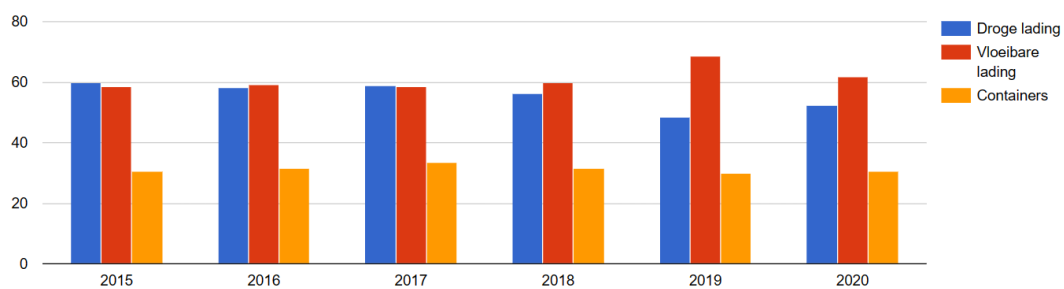
<sup>6</sup> CBS (z.d).

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Bureau Voorlichting Binnenvaart (z.d.).

<sup>9</sup> CCR (2021).

Figuur 2.1.- Binnenvaartvervoer in de zeehaven Rotterdam.

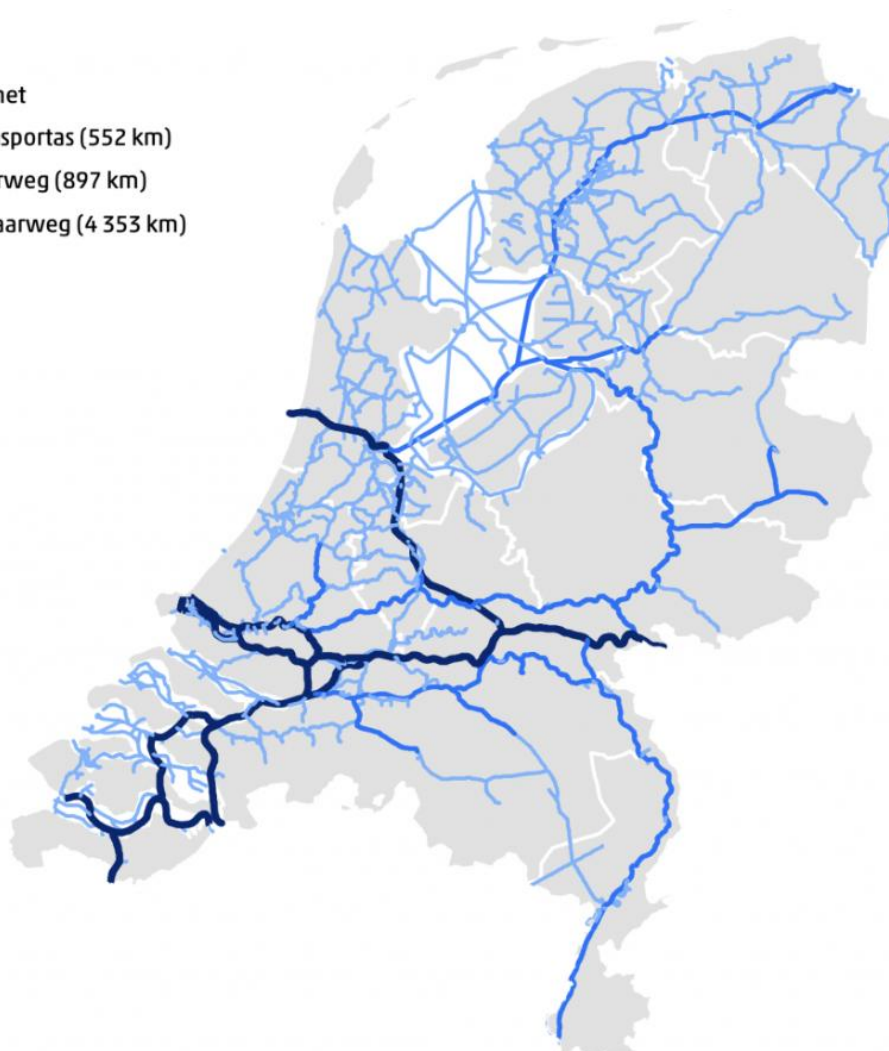


Bron: Port of Rotterdam op basis van cijfers van het CBS. In: Jaarverslag CCR (2021)

Figuur 2.2.- Vaarwegennetwerk Nederland

#### Hoofdvaarwegennet

- Hoofdtransportas (552 km)
- Hoofdvaarweg (897 km)
- Overige vaarweg (4 353 km)



Bron: CBS: In: Binnenvaartkennis.nl, 2021.

Goederen worden gelost en geladen op binnenvaartschepen op overslaglocaties. Nederland telt 389 binnenhavens.<sup>10</sup> In figuur 2.3. is een overzicht te zien van binnenhavens met bulkoverslag. Daarnaast waren er in 2020 minstens 84 terminals met containeroverslag op de binnenvaart en/of het spoor, waarvan een belangrijk deel te vinden is in de zeehavengebieden. De regio Groot-Rijnland telt 19 achterlandterminals.<sup>11</sup>

Figuur 2.3.- Overzicht bulkoverslag in binnenhavens



Bron: BVB (2015). In: Visser en Franke, 2020: 14.

Vanuit het binnenlandse vaarwegennetwerk worden goederen vervoerd naar overslaglocaties binnen en buiten Europa. Een derde van de vervoerde lading in 2022 betrof binnenlands vervoer en heeft een Nederlandse begin- en eindbestemming. Tweederde van het binnenvaartvervoer wordt aan-, af- of doorgevoerd naar andere

<sup>10</sup> Visser & Francke, 2020.

<sup>11</sup> Idem.

landen, waarbij Duitsland een zeer belangrijke rol speelt.<sup>12</sup> Figuur 2.3. toont een overzicht van de vaarroutes van Europa en de ligging van Nederland hierin.

*Figuur 2.3.- Overzicht vaarroutes Europa*



*Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart*

Economisch gezien is de omzet in de binnenvaart sector in 2022 met 44% gestegen ten opzichte van 2021 (en 34% ten opzichte van 2012). Tevens is de toegevoegde waarde (verschil tussen marktwaarde van productie en daarvoor ingekochte grondstoffen) met 80% gestegen in 2022 ten opzicht van 2021.<sup>13</sup>

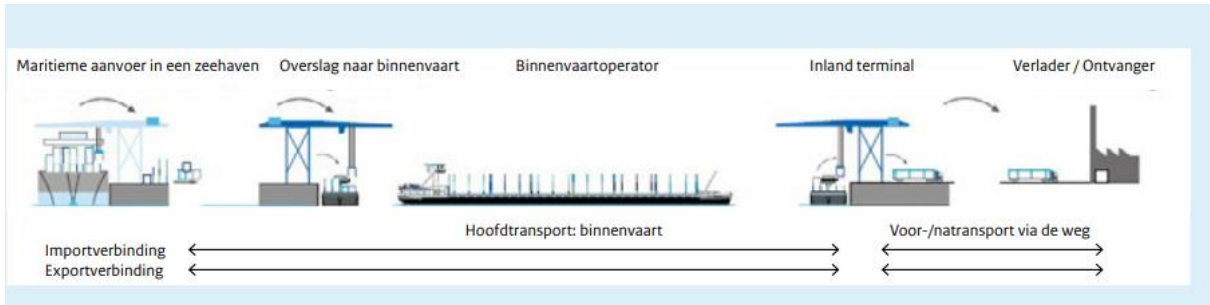
## 2.2. LOGISTIEK PROCES BINNENVAART

Binnenvaartvervoer maakt onderdeel uit van de maritieme transportketen, zie figuur 2.4. In deze keten worden goederen vanaf een overslaglocatie overgeplaatst op een binnenvaartschip en vervolgens vervoerd naar een andere overslaglocatie.

<sup>12</sup> Gebaseerd op CBS-cijfers, in: Van den Bossche, Janse, Jansen, Streng, Van der Lugt & Van Houwelingen (2023).

<sup>13</sup> Van den Bossche et al. (2023).s

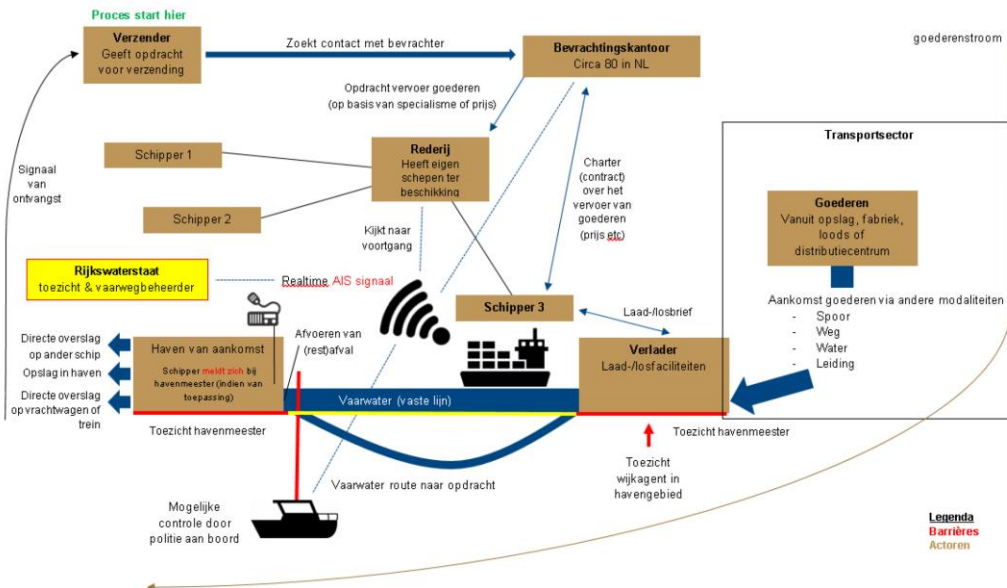
Figuur 2.4. - Binnenvaartvervoer in de maritieme transportketen



Bron: BVB (2015). In: Visser & Francke, 2020:8

Bij transport met de binnenvaart is er een administratief en een fysiek proces. Administratief wordt er een opdracht gegeven door de verzender aan een bevrachter (zie paragraaf 2.2.). Deze regelt een schipper en maakt een charter op. Een charter is een contract met de schipper en een bevrachter, waarin de details van de opdracht zijn vermeld (zoals de laad- en losdatum, locatie van laden/lossen, vrachtprijs, etc. Wanneer de vracht geladen is op het binnenvaartschip wordt een vrachtbrief afgegeven met het ingeladen gewicht. Dit is een soort ontvangstbewijs van het laden die door de ontvanger ondertekend moet worden.<sup>14</sup> Figuur 2.5. geeft een overzicht van het fysieke en administratieve proces van de binnenvaart met daarin de betrokken actoren, inclusief de toezichthoudende actoren.

Figuur 2.5. – Proces van de binnenvaart



Bron: Van der Sluijs (2019: 34)

<sup>14</sup> Van der Sluijs (2019).

## 2.3. ACTOREN IN DE BINNENVAART

Hieronder bespreken we de belangrijkste actoren in de binnenvaartsector.

### 2.3.1. BINNENVAARTONDERNEMING

De binnenvaartonderneming is een natuurlijk persoon of onderneming die goederenvervoer over de binnenwateren mogen uitoefenen. Dit is geen vrij beroep, maar hiervoor geldt toegang via een vergunning.<sup>15</sup> Aan de vergunning zijn verschillende voorwaarden verbonden. De binnenvaartonderneming is de partij die daadwerkelijk de lading vervoert. Een binnenvaartonderneming kan worden geleid door een schipper (of (getrouwde) partners die beide schipper zijn), of door een eigenaar die meerdere schepen beheert (een rederij).

De binnenvaartonderneming neemt de opdracht voor het transport aan en draagt zorg voor het vervoer tot de loslocatie. Een binnenvaartonderneming kan zelf mensen in vaste dienst hebben of werken met flexibele arbeid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een uitzendbureau. Er zijn steeds meer uitzendbureaus die zich richten op de binnenvaartsector.<sup>16</sup>

In 2022 telde de binnenvaart 8.610 directe werknemers en 8.080 indirecte werknemers.<sup>17</sup> Eind 2022 waren er 4.170 bedrijven actief in de binnenvaart, waarvan 3.050 in de vracht- en sleepvaart. De overige bedrijven waren actief in de passagiersvaart.<sup>18</sup>

De binnenvaart kenmerkt zich door het aantal kleine (familie)bedrijven. Slechts vijf bedrijven hebben 100 of meer werknemers en 1.870 ondernemingen (44.8%) kennen slechts 1 werkzaam persoon en zijn feitelijk zzp'er.<sup>19</sup> De meeste van deze zzp'ers zijn binnenvaartschippers met een eigen schip die gezien kunnen worden als een familie- of gezinsbedrijf. Bureau Voorlichting Binnenvaart schat dat dit percentage 75%. De overige binnenvaartschippers werken voor een rederij.

Van de werknemers in de binnenvaart is 27% vrouw. De meeste werknemers (68%) hebben een gemiddeld (MBO) opleidingsniveau, 20% is hoger opgeleid en 12% heeft een laag opleidingsniveau.<sup>20</sup> De binnenvaart kent hiermee het laagste percentage hoogopgeleiden medewerkers in de maritieme sector, samen met de visserij, in vergelijking met andere maritieme sectoren.

### 2.3.2. TUSSENPERSONEN (BEVRACHTERS)

Volgens Bureau Voorlichting Binnenvaart kent de Nederlandse binnenvaart zo'n 80 tussenpersonen die goederenstromen van verzenders (klanten) inplannen. Deze

---

<sup>15</sup> Zie: [Koninklijk besluit betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren \(16/01/1996\)](#)

<sup>16</sup> Van der Bossche et al. (2023)

<sup>17</sup> Van den Bossche et al. (2023).

<sup>18</sup> Gebaseerd op CBS cijfers, in: Van der Bossche et al. (2023).

<sup>19</sup> Van der Bossche et al. (2023)

<sup>20</sup> Idem.

tussenpersonen beschikken over een bestand van vervoerders (binnenvaartondernemingen) bij wie ze opdrachten kunnen plaatsen, maar ze kunnen ook zelf beschikken over schepen. In dit geval maken ze onderdeel uit van een rederij. De tussenpersonen hebben verschillende benamingen, zoals bevrachters, bevrachtingskantoren, cargodoors, scheepsmakelaar of scheepsagent. Ze kunnen zich specifiek richten op een bepaald gebied of type vervoer.

Afhankelijk van de opdracht, kan de bevrachter verschillende rollen hebben in het proces:

- *Regelen van scheeps- en vervoerszaken.*
- *Het afleveren van inkomende lading.*
- *Het in ontvangst nemen van uitgaande lading, inclusief het optreden als (douane)expediteur.*
- *Regelen van op- en overslag.*

De bevrachters zorgen ervoor dat alles administratief in orde is voor de schepen en dat ze zonder problemen de haven binnen varen.

### 2.3.3. COOPERATIES

Coöperaties zijn samenwerkingsverbanden van binnenvaartondernemers die medezeggenschap hebben in het te voeren beleid met verladers. Zij zijn vergelijkbaar met bevrachtingskantoren of rederijen, maar hebben geen winstoogmerk.<sup>21</sup>

### 2.3.4. PRIVATE ACTOREN OP LAAD- EN LOSLOCATIES

Op de laad- en loslocaties zijn verschillende actoren betrokken bij de binnenvaart. Bij (zee)havens speelt het *havenbedrijf* een belangrijke rol. Dit zijn ondernemingen die in de haven verantwoordelijk zijn voor de dienstverlening aan bedrijven, maar ook het onderhouden en beveiligen van het haventerrein. Havenbedrijven zijn vaak helemaal of deels in handen van de overheid als aandeelhouder.<sup>22</sup> Alle binnenkomende schepen worden gemeld bij het havenbedrijf. Het havenbedrijf heeft loodsen in dienst die zorgen dat schepen veilig de haven binnenkomen. Het havenbedrijf heeft ook beveiligingsbedrijven (ingehuurd) voor de bewaking van de locatie.

Andere belangrijke actoren zijn de *op- en overslagbedrijven*. Deze zijn verantwoordelijk voor het overzetten van de goederen op of van het schip naar een andere vervoersmodaliteit.<sup>23</sup> Hierbij zijn verschillende actoren betrokken, zoals chauffeurs op de kade, havenarbeiders, sjorders, radiomedewerkers en kraanmachinisten. Wanneer de goederen niet direct verder vervoerd worden door een andere vervoersmodaliteit (bijvoorbeeld een vrachtwagen), kunnen ze worden opgeslagen. Opslagbedrijven specialiseren zich vaak in het opslaan van type lading, zoals containers of natte bulk.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Bureau Voorlichting binnenvaart (z.d.)

<sup>22</sup> De Rotterdamse haven heeft bijvoorbeeld Port of Rotterdam met de gemeente Rotterdam en de Nederlandse staat als aandeelhouders.

<sup>23</sup> Staring, Bisschop, Roks, Brein & Van der Bunt (2019).

<sup>24</sup> Staring et. al., in: Van Zeijl (2023).



## 2.4. OVERHEIDSFACTOREN

Het toezicht op de binnenvaart is in handen van verschillende overheden, afhankelijk van de locatie waar het schip zich bevindt of een specifiek onderdeel van de binnenvaart.

### 2.4.1. TOEZICHT EN INSPECTIE

Binnenvaartondernemingen hebben te maken met verschillende inspectiediensten. Zo oefent de *Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)* toezicht uit op basis van object- en bedrijfsinspecties. De ILT houdt toezicht en is de handhavende instantie op de Binnenvaartwet (Bvw) en Arbeidstijdenwet (Atw).<sup>25</sup> De ILT is ook verantwoordelijk voor de technische keuring van binnenvaartschepen, maar heeft dit toezicht uitbesteed aan klassenbureaus en particuliere keuringsinstanties. Op deze bureaus en instanties oefent ILT toezicht uit.<sup>26</sup> De ILT streeft ernaar 500 tot 1000 schepen per jaar te controleren.

*Rijkswaterstaat* is aangewezen als nautische beheerder (uitvoerder van het nautische beleid) op de binnenwateren die in het beheer zijn van het rijk.<sup>27</sup> Hieronder valt het hoofdvaarwegennet. Rijkswaterstaat is ook de toezichthouder en handhavende instantie voor de Binnenvaartwet en de scheepvaart(verkeers)wet.<sup>28</sup>

De *(rijks)havenmeesters* van de zeehavens zijn aangewezen als nautisch beheerder voor de aanloopgebieden van de zeehavens. *Gemeenten en provincies* zijn nautisch beheerder van respectievelijk de gemeentelijke en provinciale waterwegen. Gemeenten en Provincies kunnen tevens controles uitvoeren op basis van de Algemene wet bestuursrecht op locaties in de binnenhavens die in hun gebied vallen. Dit wordt doorgaans uitgevoerd door medewerkers van VTH (vergunning verlenen, toezicht en handhaving). De uitvoer van milieutaken (vergunning verlenen, toezicht en handhaven) is belegd bij de *Omgevingsdiensten*. De systeemverantwoordelijkheid is belegd bij de *Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)*.<sup>29</sup>

### 2.4.2. NATIONALE POLITIE

De Nationale politie heeft een Dienst Infrastructuur, ondergebracht bij de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX). Deze dienst richt zich op het bestrijden van onveiligheid en criminaliteit op onder ander het water. De Dienst heeft formeel tot taak:

- *'het uitvoeren van de politietaak op de (hoofd)infrastructuur en het signaleren en adviseren daarover en het coördineren daarvan;*
- *het bieden en uitvoeren van specialistische ondersteuning voor de uitvoering van de politietaak op de (hoofd)infrastructuur; en*
- *het geven van luchtsteun en het uitvoeren van het luchtvaarttoezicht.*<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup> ILT (z.d.a)

<sup>26</sup> Rijksoverheid (z.d.)

<sup>27</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (24 november 2020)

<sup>28</sup> Conform het [Besluit Handhavingsbeleidsplan Rijkswaterstaat](#) 1 juli 2017.

<sup>29</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (24 november 2020)

<sup>30</sup> Ministerie van Justitie en Veiligheid (5 december 2023).

De politie is de bevoegde autoriteit voor een aantal bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, zoals controle op scheepsbescheiden (zoals het vaarbevoegdheidsbewijs) of wanneer een schip een belemmerend voorwerp verliest.

Lokaal heeft de politie soms speciale teams die zich op water richten. De Zeehavenpolitie in Rotterdam is onderdeel van de eenheid Rotterdam en richt zich op nautisch toezicht, milieuhandhaving, bestrijding van criminaliteit, grensbewaking en afhandeling van incidenten op het water. De Zeehavenpolitie kent verschillende teams en houdt zich bezig met zowel toezicht, handhaving als opsporing. Recent is in Zeeland en Moerdijk gestart met een eigen zeehavenpolitie.<sup>31</sup>

In andere gemeenten met havens of wateren valt het toezicht onder de normale politietaken van de basispolitieteams. Zo kende de eenheid Amsterdam in het verleden het Team Water & Havens voor het havengebied van Amsterdam, maar valt dit nu over het basisteam Haarlemmerweg.<sup>32</sup>

#### 2.4.3. DOUANE

De Douane is verantwoordelijk voor het controleren van goederenstromen die in- en uitgevoerd worden via de Nederlandse grens. Schepen die de Nederlandse grens passeren moeten een aankomstmelding doen bij een Douanekantoor en de Douane kan administratieve en fysieke controles uitvoeren.

#### 2.4.4. RIEC

Nederland kent 10 RIEC's en één LIEC<sup>33</sup> die overheden ondersteunen bij de aanpak van georganiseerde criminaliteit in Nederland. Dit doen zij middels:

- *vergroten van bewustwording over problematiek bij overheden en private partijen;*
- *ondersteunen van de samenwerking binnen de overheid en met private partijen;*
- *delen van kennis en expertise.*<sup>34</sup>

#### 2.4.5. SAMENWERKINGSVERBANDEN

Er zijn verschillende samenwerkingsverbanden die zich richten op het bestrijden van criminaliteit in de haven, dan wel havengebieden. De focus ligt hierbij doorgaans op de zeehavens. Er zijn ook samenwerkingsverbanden die zich primair richten op vervoersstromen. Een voorbeeld hiervan is het TIEC (Transport Informatie- en Expertisecentrum). Een respondent van het TIEC legt uit dat deze samenwerking is opgezet voor:

- Creëren van meer structuur, informatie, daadkracht en effect op de (illegale) vervoersstromen;

---

<sup>31</sup> Politie.nl (6 juli 2023)

<sup>32</sup> Van Zeijl (2023).

<sup>33</sup> Dit staat voor Regionaal Informatie en Expertise Centrum en Landelijk Informatie en Expertise Centrum.

<sup>34</sup> RIEC LIEC (2022)

- de diensten treden gezamenlijk op om alle vormen van oneerlijke concurrentie in de transportsector aan te pakken.<sup>35</sup>

Aan het TIEC nemen deel Team Transport- en Milieucontrole van de politie (TMC), NVWA, NLA, NIWO, IL&T, Belastingdienst en de Douane.

Een ander relevante samenwerking is het programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC). Dit team bestaat uit een vaste kern van vier mensen vanuit de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid van de politie die de samenwerking zoeken met andere organisaties om georganiseerde criminaliteit in de transportsector tegen te gaan, met een focus op het transport van drugs.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Bigtruck (2024)

<sup>36</sup> Rijksoverheid, 21 december 2022; Politie.nl, 19 november 2021.

# 3. DRUGSCRIMINALITEIT

In dit hoofdstuk bespreken we de bevindingen op het gebied van drugscriminaliteit. Dit hoofdstuk begint met de bevindingen uit eerder onderzoek, waarna de empirische bevindingen (resultaten uit het veldwerk) aan bod komen per criminaliteitsvorm. Het hoofdstuk sluit af met een korte samenvatting.

## 3.1. OPEN BRONNENONDERZOEK

Recent zijn er een aantal onderzoeken gedaan, waarbij gekeken is naar de betrokkenheid of rol van de binnenvaart bij drugssmokkel.<sup>37</sup> Het beeld dat uit deze onderzoeken naar voren komt is dat er weinig concrete casussen of opsporingsonderzoeken zijn geweest met een pleger uit de binnenvaartsector. In verschillende onderzoeken wordt gesproken van een blinde vlek als het gaat om de betrokkenheid van de binnenvaart bij drugssmokkel.<sup>38</sup>

Hoewel concrete casuïstiek grotendeels ontbreekt in deze onderzoeken, vertellen respondenten in eerdere onderzoeken dat er wel sprake is van betrokkenheid van de binnenvaart. Respondenten uit een onderzoek van de Landelijke Eenheid uit 2019 noemen dat cocaïne incidenteel wordt aangetroffen op binnenvaartschepen.<sup>39</sup> En ook respondenten uit een recent onderzoek van het RIEC ZWB zeggen dat sprake is van cocaïnesmokkel via binnenhavens.<sup>40</sup> In het onderzoek naar drugssmokkel in de haven van Rotterdam uit 2019 wordt genoemd dat Aquapol diverse voorbeelden heeft van verdovende middelensmokkel via de binnenvaart, maar dat dit niet voorkwam in door hen zelf onderzochte casussen.<sup>41</sup>

Bij het verzamelen van de concrete casuïstiek uit de beschikbare bronnen, zowel uit eerder onderzoek als in open bronnen, komen we uit op slechts één herleidbaar incident en deze vond plaats in België in 2019. Dit voorbeeld betreft vier schippers die zijn aangehouden, omdat zij op het binnenvaartschip sporttassen met cocaïne vervoerden die vermoedelijk afkomstig waren van een zeeschip.<sup>42</sup>

Wel blijkt uit eerder onderzoek dat de binnenvaartsector als kwetsbaar wordt gezien voor drugssmokkel. Als signaal dat duidt op cocaïnesmokkel via de binnenvaart wordt vaak ladingdiefstal genoemd, waarbij de gestolen lading in kwestie cocaïne is.<sup>43</sup> Opeengebroken containers op binnenlandse terminals is, op basis van eerder onderzoek, de meest

---

<sup>37</sup> RIEC ZWB (2023), Van Zeijl (2023), Visser (2023), Van der Sluis (2019), Staring et al. (2019), Vermeulen (2019).

<sup>38</sup> Visser (2023), Staring et al. (2019), Vermeulen (2018).

<sup>39</sup> Vermeulen (2019).

<sup>40</sup> RIEC ZWB (2023).

<sup>41</sup> Staring et al. (2019).

<sup>42</sup> Flows.be (2019), in: Van der Sluis (2019).

<sup>43</sup> RIEC ZWB (2023), Visser, (2023).

zichtbare aanwijzing die doet vermoeden dat sprake is van cocaïnesmokkel, volgens respondenten in eerdere onderzoeken. Hierbij is de rol van de binnenvaart dat deze de container heeft afgeleverd op de terminal. Tot slot wijzen verschillende respondenten uit eerder onderzoek op het risico van verplaatsing, waarbij uithalen niet meer plaatsvindt in Rotterdam, maar dat de container eerst verplaatst wordt naar een andere locatie via binnenvaartvervoer.<sup>44 45</sup>

## 3.2. DRUGSSMOKKEL

In deze paragraaf bespreken we de bevindingen in relatie tot drugs die via een zeehaven Nederland in gesmokkeld wordt. De bevindingen zijn gebaseerd op de interviews.

### 3.2.1. VIA CONTAINERS

Wanneer het gaat om drugssmokkel via containers uit de zeehavens, dan kan dit plaatsvinden zonder dat de schipper weet heeft van de drugs in de vervoerde containers. De schippers die hierbij betrokken kunnen zijn, zijn schippers die varen op binnenvaartschepen voor containervervoer. Smokkel in andere typen lading, zoals kolen lijkt de respondenten onwaarschijnlijk, omdat de kans op ontdekking groter is door controleurs op de kade en omdat de lading zichtbaar is voor de hele bemanning. Voor containers geldt dit niet. Respondenten vertellen dat schippers niet alle containers open (kunnen) maken om de ladingen zelf te controleren. Het onbewust vervoeren van drugs in containers is dan ook een reëel scenario. Twee schippers hierover:

"Ik denk dat veel dingen gebeuren, waar schippers zich niet bewust van zijn. Het feit dat je je er niet bewust van bent, is ook de reden dat je het niet ziet of signaleert' (respondent overheid).

'Maar je hebt voor zulke dingen wel een spin in het web nodig. Wij zijn 'domme schippers', wij vervoeren een lading van daar naar daar. Maar ik weet niet wat er in zit, ik weet niet naar welke klant het toe gaat, ik weet alleen bij welke terminal het neergezet moet worden. Daar eindigt mijn werk.' (respondent schipper)

Een schipper over het vermijden van risico's in de Rotterdamse haven:

'Ja, stop het dan in een binnenvaartschip en die brengt het verder, die vent heeft ook geen idee wat er in de container zit, dus die brengt het zonder erbij na te denken naar de volgende plaats.' (respondent schipper)

In het algemeen denken respondenten dat het uithalen van een container niet (vaak) plaatsvindt op het binnenvaartschip zelf. Dit komt, omdat de meeste containers slecht bereikbaar zijn; ze staan dicht op elkaar, zijn verzegeld en worden geplaatst op basis van gewicht. En daarbij komt dat onzekerheden in het logistieke proces maken dat een container op een ander schip terecht komt dan gepland.

---

<sup>44</sup> Van Zeijl, 2023), Staring et al. (2019).

<sup>45</sup> Een respondent wijst erop dat een container alleen nog maar in Rotterdam uitgehaald wordt, wanneer deze door de Douane scan moeten.

De gesproken schippers, maar ook de gesproken professionals, denken in het algemeen dat het voor de smokkelaar alleen extra risico oplevert om de schippers op de hoogte te stellen van drugs in hun lading, zonder dat dit voor de smokkel noodzakelijk is. Een schipper legt uit wat er nodig is in een scenario met betrokkenheid van de schipper:

'Ook als je er diep genoeg in zit dat je dat al wel weet [het containernummer], dan moet je ze op een plek stuwen aan boord zodat je er bij kan. Maar tuurlijk is er kans voor, op het moment dat je écht wil, op het moment dat een keten zo groot is, tuurlijk kan het. Maar op zich staan ze aan boord dicht bij elkaar gepakt. Ik kan niet iets uit een container pakken zonder dat bemanningsleden het weten. Dan moet je er als schip al diep in zitten. Stel dat een containernummer wijzigt, dan kan ik er ook niks mee. Op een containerterminal staan ze veel langer, daar is het toezicht veel kleiner. Stel dat ik een paar uur te laat ben, en de bevrachter geeft de container aan een ander schip mee, dan loop ik 'mijn container' al mis. (respondent schipper)

Een andere schipper:

'Stel: je hebt een container met bananen uit Colombia en die gaan naar Duitsland toe, dan weet de schipper maar 24 uur van tevoren, of nog veel korter soms, welke containers hij aan boord krijgt. Dus dat er actief van tevoren al een bepaalde schipper is die bewust een bepaalde container laadt, met een bewuste planning waar die dat ding weer lost, dat kan ik me haast niet voorstellen. Dus dat de schipper onderdeel is van het proces met plannen, lijkt me haast ondoenlijk. (respondent schipper)'

Respondenten kennen ook geen voorbeelden van uithalen op een binnenvaartschip zelf. Een binnenvaartschipper die deze kans klein acht:

'Ze [de beveiliging] houden eigenlijk alles vrij goed in de gaten. Of je moet het al zo goed weten, dan moet het hele schip er in zitten, dat je weet welke container waar staat en die precies zo op het schip zetten dat je er zelf in zou kunnen.' (schipper)

De meeste respondenten uit de binnenvaart vinden het bovenstaande scenario onwaarschijnlijk. Ook bij de expertsessie zien de deelnemers dit niet als een logische modus operandi. Schippers kunnen wel tussentijds aan meren op een plek zonder toezicht, maar de toegang tot de container blijft een probleem. Zowel de schippers als de deelnemers aan de expertsessie verwachten de het uithalen plaatsvindt op de terminals. Een schipper:

'De gelegenheid ontstaat op het moment dat de container op de terminal staat en van boord is.' (respondent schipper)

Ondanks dat de schippers, maar ook andere type respondenten, hier maar weinig voorbeelden van kennen, denken ze dat kans dat de binnenvaart misbruikt wordt voor drugssmokkel wel groot is. Een schipper vertelt:

'Als ze dan wachten [tot de container uit de zeehaven is], stoppen ze de container eerst in een binnenvaartschip en dan wachten ze tot die ergens in Duitsland staat, daar zijn de controles nihil. En sowieso denk ik dat als je uit de grote zeehavens bent, dat de controle nihil is.' (respondent schipper)

Een andere schipper vertelt over het afleveren bij een depot in Duitsland:

'Als ik op de kleine plekjes kom, zit er gewoon niemand. Je steekt je hand op en dan is het prima, soms: 'Waar kom je voor?' 'Dat schip daar', 'ok prima'. Dat is het. Ik denk dat als ze het uithalen willen omzeilen, want daar is natuurlijk veel controle op, dat je daarmee wacht.' (respondent schipper)

Vanuit het perspectief van de schippers is het vrij eenvoudig om bij de binnenlandterminals (ongezien) het terrein op te komen in vergelijking met de zeehavens.

In de gesprekken wijst een schipper ons op de mogelijkheid om drugs te vervoeren in lege containers die vervoerd worden. Hij vertelt:

'Een paar weken geleden heb ik een reisje containers gedaan van Amsterdam naar Nijmegen, ik heb geen papieren gekregen, ze zeiden dat ze leeg waren. Op 500 kilo na kunnen wij dat niet zeggen. Dus als je 100 lege containers hebt en je doet overal 5 kilo in, wij merken dat niet, niemand merkt het. En lege containers gaan zonder papieren, ik ga ze niet openmaken, dat is ook niet mijn verantwoordelijkheid om open te maken, ik wil dat niet eens. Dus met lege containers zou het vrij simpel te doen zijn.' (respondent schipper)

Een schipper vertelt dat binnenvaartschippers weleens 'vreemde' sms'jes krijgen waarin staat dat ze een bepaalde container ergens naartoe moeten brengen. Deze schipper heeft het idee dat dit een soort oplichting is, maar heeft hier zelf nog nooit op gereageerd.

### 3.2.2. DRUGSSMOKKEL VIA DE BEMANNING

Een manier van smokkelen die volgens respondenten wel goed mogelijk is, is via (sport)tassen die door de bemanning mee aan boord genomen worden, zoals in het voorbeeld uit de vorige paragraaf. Respondenten zien hier genoeg mogelijkheden voor.

Een schipper vertelt:

'Als ik in Rotterdam een paar kilo meeneem is er niemand die dat controleert. De lading wordt misschien gecontroleerd, maar de woning niet. Een kast vol drugs of alcohol, of mensen verstoppen kan, want er is niemand die binnenkomt. Het is een privéruimte. Als jij de steigerman een tasje met spullen geeft kan dat gewoon.' (respondent schipper)

Een andere schipper:

'Als we aan het laden en lossen zijn, is er nul controle. Ik kom vanaf de waterkant de kade aanvaren en daar lig ik aan, daar staat dan verder niemand. Het zijn wel afgesloten terreinen dus niet iedereen kan daar bij, maar als ik iets bij me zou hebben, of de beveiliging werkt mee, dan is het vrij eenvoudig. We lopen daar op

de kade, of ik nou een touw aan de wal zet of ik neem een pakketje mee.. niemand die het ziet'. (respondent schipper)

De ervaring van de schippers is dat er weinig tot geen controle is op bemanningsleden die op de terreinen komen of er vanaf gaan. Wanneer een binnenvaartschip in het weekend blijft liggen, dan is het vrij normaal dat de bemanning tussentijds (met de auto) van het terrein af gaat.

Respondenten vertellen dat sommige schepen ook verborgen ruimtes hebben, bijvoorbeeld tussen de machineruimte en het ladinggedeelte en dat je daar eenvoudig iets kan verbergen. Schippers wijzen ook op het gemak om via de auto te smokkelen:

'Auto's gaan op en af, stel we doen een ploegwissel; ik kom aan boord, de andere schipper gaat van boord af met zijn eigen auto. Deze man gaat van boord, gaat zich afmelden met zijn kenteken. Je kan dan dus iets meenemen in je auto. Er is zelden controle op wat je nou in je auto hebt.' (respondent schipper)

Een andere schipper:

'Als ik hier een Caddy op het roofdeck zet die vol met poeder staat, who cares? Meestal zijn er wel openbare kades, alle autosteigers zijn open kades in Nederland waar je er gewoon op en af kan gaan. Daar kun je dus wat mee, als je dat zou willen. Je zou een netwerk op kunnen bouwen, met grotere hoeveelheden. Het zou een mogelijkheid kunnen zijn, tegelijkertijd hoor je het zelden.' (respondent schipper)

Geen van de schippers die we spreken zeggen echter weet te hebben van binnenvaartschippers die weleens op deze manier drugs hebben gesmokkeld. Wel kent een respondent uit de binnenvaart een voorbeeld van de Antwerpse haven waar een container door een schipper vervoerd is van het ene haventerrein naar het andere, zodat uithalers deze makkelijker konden bereiken. Hij vertelt:

'Maar dat was verkeer binnen het havengebied zelf, waarbij het naar mijn informatie van het douaneterrein af werd gehaald en naar een terrein werd gebracht waar de uithalers er wel bij konden. En daar waren wel heel wat schakels bij betrokken, waaronder de schipper' 'Dus dan spreek je over hoge organisatie.' (respondent schipper)

### 3.3. RONSELEN

Van de schippers die we spreken, vertelt er eentje over een verzoek via Instagram om drugs of mensen mee te nemen van een onbekend persoon. Deze schipper is actief op sociale media en is mogelijk om die reden benaderd. Omdat deze schipper geen containers vervoert, gaat het hier waarschijnlijk om het smokkelen van drugs op een andere manier, zoals via tassen. Een andere schipper vertelt:

'Het is weleens gebeurd dat schippers benaderd worden om drugs aan boord mee te nemen. Dat kan bij iedereen gebeuren, ongeacht je lading.' (respondent schipper).



Ook bij bovenstaand voorbeeld gaat het om smokkelen via de bemanning en niet via containers. De meeste respondenten vertellen dat ze nog nooit benaderd zijn om drugs te smokkelen en zijn hier ook niet bang voor. Een schipper:

'Ik heb geen zwakke plekken waar ze me op kunnen pakken. Je hoort weleens dat mensen een zwakte hebben. Bijvoorbeeld dat een kind ziek is of zo.' (respondent schipper)

Meerdere respondenten uit de binnenvaart noemen de binnenvaartscholen als kwetsbare locatie. Zo vertelt een schipper dat hij heeft gehoord dat studenten op deze scholen worden geplaatst, zodat ze later uit kunnen halen op de terminals. Een andere schipper vertelt over het ronselen van jongens op binnenvaartscholen:

'Ik heb verhalen gehoord dat ze jongens op binnenvaartscholen zetten zodoende binnenvaartschepen dichter en sneller op terminals te krijgen.' (respondent schipper)

Respondenten uit de binnenvaart denken dat de jonge medewerkers ook de meest risicovolle groep zijn om betrokken te raken bij drugssmokkel. Een schipper hierover:

'Een schipper zelf heeft een goed inkomen, ik geloof niet dat die het voor het geld zullen doen, de eigenaren. Maar de laag daaronder, het dekpersoneel, de jonge jongens die zich nog op moeten werken, daar denk ik wel eens... Als je ziet wat daar soms komt, die komen van de scheepvaart en transportcollege, die zijn 16 en die komen in de havens. Daar denk ik wel dat er een zwakke schakel zit, die lopen ook de schepen op en af en doen de ploegwissels. Die verdienen ook niet zoveel. 'Als er een zwakke schakel is, denk ik dat die daar ligt.' (respondent schipper)

Een andere schipper denkt dat de bemanning een kwetsbaar punt is. Ze heeft weleens van collega schippers gehoord dat deze een 'raar gevoel' hebben bij bemanning die na drie weken ineens vertrekt. Mogelijk wilde deze bemanning alleen toegang tot de Rotterdamse haven.

### 3.4. OVERIGE DRUGSCRIMINALITEIT

Over andere vormen van drugscriminaliteit is niet veel naar voren gekomen in het veldwerk. In 2019 is er in de binnenhaven van Moerdijk een binnenvaartschip aangetroffen dat fungeerde als crystal methproductielocatie. Dit schip was echter al geruime tijd niet meer actief in de binnenvaart.

Daarnaast vertelt een respondent die in het verleden in de binnenvaart actief was over een incident op het binnenvaartschip waar hij toen op werkte als bemanningslid. Hij vertelt:

'Toen ik ergens overbrugde lagen we in Rotterdam en moesten we per se tegen een kade aan de kant liggen en dan kwam er 's nachts weer een tankauto wat dumpen bij ons, ook drugsafvalstoffen uit Brabant. Dat drugsafval werd bij de

stookolie in het schip geladen en dat kan dan weer verkocht worden als brandstof.' (respondent ex-bemanningslid)

Andere respondenten uit de binnenvaart kennen hier geen voorbeelden van en hebben hier ook nog nooit van gehoord, maar enkelen kunnen zich dit wel goed voorstellen. Een schipper:

'Er wordt veel afval gegooid in de dikkere brandstoffen voor zeeschepen. Dat scheelt in de prijs.'(respondent schipper)

In hoofdstuk 4 gaan we nader in op het wegwerken van afvalstoffen in olie en de rol van de binnenvaart.

Bij de expertsessie wijzen de deelnemers erop dat de binnenvaart tevens misbruikt kan worden om synthetische drugs uit Nederland te exporteren, bijvoorbeeld van Nederland naar Duitsland. Hoewel is opgemerkt dat er geen concrete voorbeelden van bekend zijn. De deelnemers denken dat dit eenvoudig kan via de bemanning, maar ook via droge lading.<sup>46</sup>

Tot slot is drugsgebruik in de binnenvaart aan bod gekomen. Sommige respondenten kennen voorbeelden van bemanningen die (veel) drugs gebruiken. Een schipper vertelt:

'Hij zei dat een aantal jaren geleden ze met heel veel tankers naast elkaar stonden. Ze moesten wachten om te laden en te lossen. Dan belden ze de lokale drugsdealer. Hij kwam met heel veel cocaïne en hoeren aan boord. [...]

Het werd op een gegeven moment zoveel drugs, dat de mensen van de Rotterdamse haven vroegen of ze dat konden meenemen vanuit Antwerpen. Daarop gaven ze akkoord. In ruil daarvoor kregen ze gratis drugs.' (respondent schipper)

Een ander voorbeeld dat we horen is van drugs - vermoedelijk voor eigen gebruik - die verstopt zat in houten langwerpige kisten onder de vloer in de machinekamer. De schippers die we spreken vertellen dat voor hen drugsgebruik een reden is om het betreffende bemanningslid niet meer in te huren.

### 3.5 SAMENVATTING

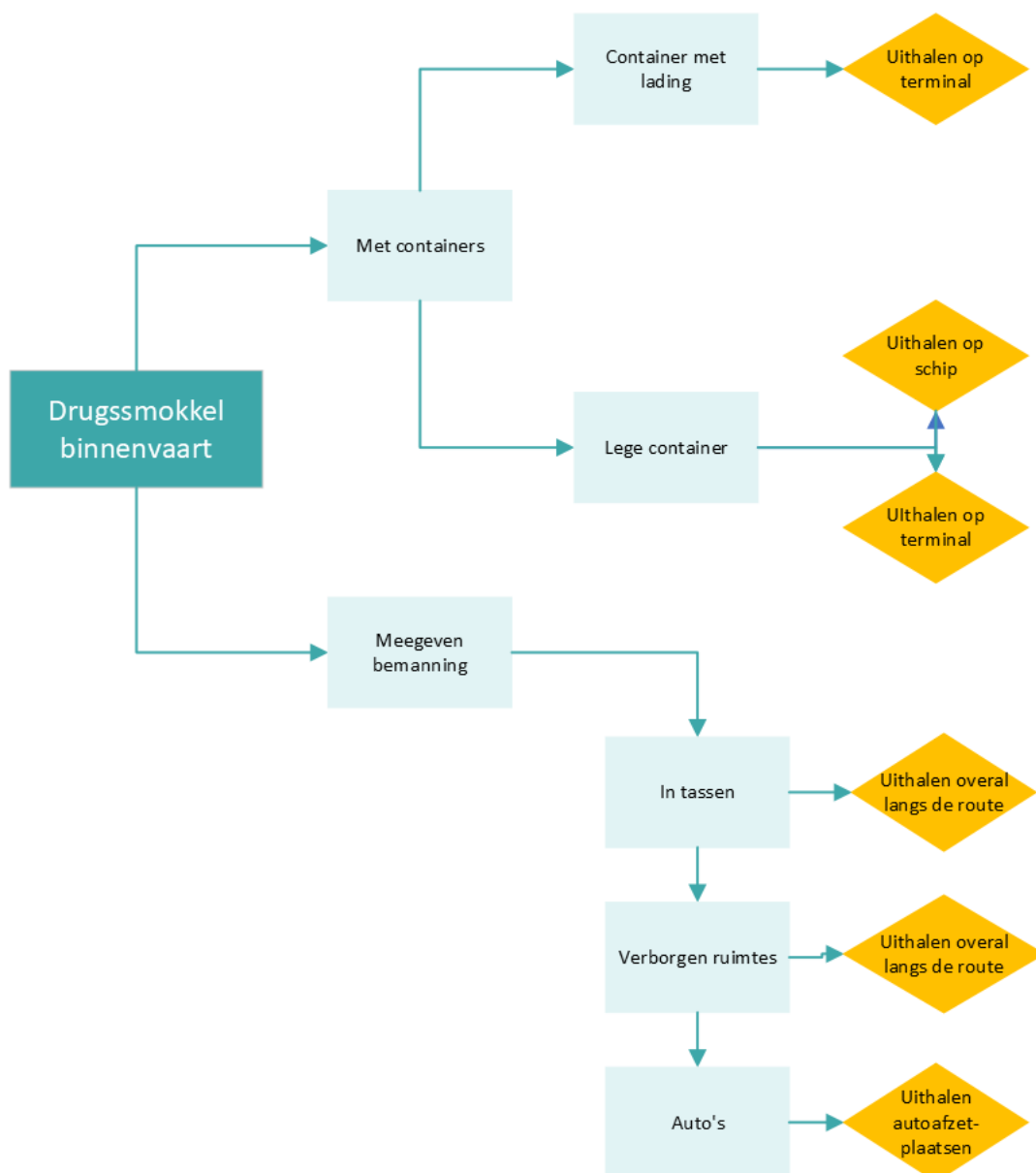
In dit hoofdstuk staan de empirische bevindingen over drugscriminaliteit centraal. Hoewel het (zeer) waarschijnlijk is dat drugs vervoerd wordt in containers vanuit de zeehavens naar het binnenland, is het sterk de vraag of de binnenvaartschippers hierbij betrokken zijn. Het betrekken van de binnenvaartschippers lijkt het criminele proces vooral te compliceren, terwijl een container met een tracker eenvoudig gevolgd kan worden tot de terminal. Ook het uithalen van een container op een binnenvaartschip is gecompliceerder dan op een binnenlandse terminal.

---

<sup>46</sup> Gedurende de onderzoeksperiode werd tevens een ontdekking gedaan van cocaïne die verstopt zat in kolenschepen. Dit betroffen wel zeeschepen (WestNieuws.be, 27 maart 2024). In 2022 werd tevens cocaïne aangetroffen in een kolenschip uit Colombia (FIOD, 7 mei 2022).

Het meegeven van drugs aan bemanning op binnenvaarschepen is daarentegen veel eenvoudiger te realiseren. Respondenten zien dat daar veel gelegenheid voor is, maar geven hier zelf geen voorbeelden van. Wel is er een open-bronnenvoorbeeld van binnenvaartbemanning uit Antwerpen die drugs aan boord had. In het onderstaande schema is op basis van deze bevindingen een crime script gemaakt. Naast drugsmokkel heeft één respondent meegemaakt dat drugsafval werd gelost op een binnenvaartschip waar hij was. Andere respondenten herkennen dit niet, maar denken wel dat hier gelegenheid voor is. Tevens is er een keer een drugsproductielocatie aangetroffen op een niet-actief binnenvaartschip die permanent voor kant lag in een binnenhaven.

*Figuur 3.1. - Overzicht drugscriminaliteit in de binnenvaart*



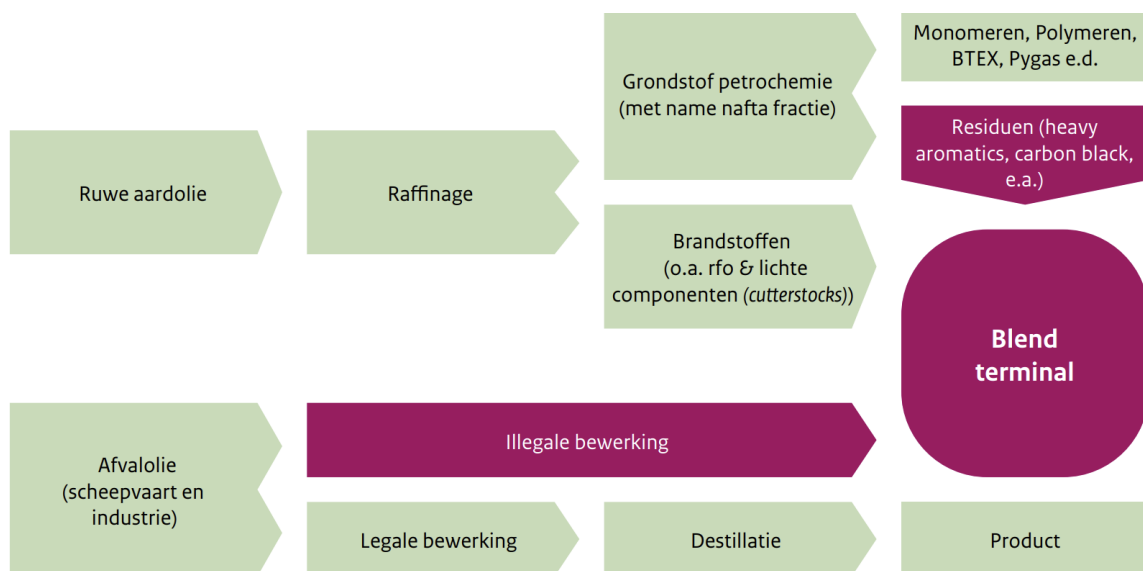
# 4. OLIECRIMINALITEIT

Dit hoofdstuk gaat over de rol van de binnenvaart bij illegale activiteiten met olie. Het hoofdstuk begint met een kort overzicht van bevindingen uit eerder onderzoeken, waarna de empirische bevindingen aan bod komen. Het hoofdstuk sluit af met een samenvatting.

## 4.1. OPEN BRONNENONDERZOEK

In eerder onderzoek is voornamelijk aandacht (geweest) voor het mengen van afvalstoffen in bunkerolie. Dit fenomeen werd in 2016 genoemd als prominente vorm van milieucriminaliteit in het Dreigingsbeeld milieu.<sup>47</sup> En het meest recente Dreigingsbeeld milieu 2021 wordt dit nog steeds gezien als een belangrijke vorm van milieucriminaliteit.<sup>48</sup> Bij dit type fraude gaat het om het mengen van niet-toegestane stoffen met ruwe aardolie om vervolgens te verkopen als stookolie aan zeeschepen.<sup>49</sup> De haven van Rotterdam is de grootste bunkerhaven van Europa en behoort tot de top drie bunkerhavens van de wereld. In de onderstaande figuur is de keten van stookolie te zien, met daarin in het paars de illegale onderdelen in het proces.

Figuur 4.1. - Keten van stookolie



Bron: Neve et al., 2016, in: Tolman (2021: 152).

<sup>47</sup> Neve, Doorn, Van Fortuin, In 't Veld, MacGillavry, Stokman & Zanden (2016).

<sup>48</sup> Neve (red. (2021)).

<sup>49</sup> Tolman (2021).

In de markt van bunkerolie zijn er tal van inzamelaars en bewerkers die zich richten op de inzameling- en verwerking van oliehoudende afvalstoffen.<sup>50</sup> Daarnaast zijn er oliehandelaren en op- en overslagbedrijven die mengen in opdracht van handelaren. De branche kent tal van criminogene risico's en het mengen kan op verschillende plekken in de keten gebeuren; mengtanks, producttanks, opslagtanks of een binnenvaarttankschip.<sup>51</sup> In het Dreigingsbeeld Milieu 2021 is te lezen dat de politie in samenwerking met het ILT meerder strafrechtelijke onderzoeken heeft gedaan naar het illegaal blenden van afvalstoffen om deze vervolgens te leveren als brandstof aan zeeschepen.<sup>52</sup> Ook in het onderzoek Vuile olie uit 2013 zijn verschillende casussen geïdentificeerd.<sup>53</sup>

## 4.2. MENGEN VAN AFVALSTOFFEN IN BUNKEROLIE

Aansluitend bij de bevindingen uit eerder onderzoek hierboven, bevestigt een respondent met veel expertise op dit thema dat het mengen van afvalstoffen in bunkerolie op grote schaal voorkomt. Binnenvaartschepen met tankopslag kunnen gebruikt worden om deze afvalstoffen in te zamelen en te vervoeren. Of er kunnen stoffen samengevoegd worden aan boord van een binnenvaartschip. Respondenten uit de binnenvaart vertellen dat het algemeen bekend is in de branche dat er illegale afvalstoffen voor bunkerolie gemengd worden. De beleving is dat je 'alles bij stookolie kunt wegmengen' en dat zeeschepen bijna alles als brandstof kunnen gebruiken. Een schipper:

'Ja, ik weet dat daar weleens stoffen in worden gegooid die daar niet in horen, qua waarden, te veel zwavel bijvoorbeeld, ik weet niet precies wat daar in hoort te zitten. Volgens mij gooien ze er soms een hoop rotzooi doorheen, wat ze weg zouden moeten werken, wordt dan verbrand door de scheepsmotoren. Daar wordt nog wel eens fraude mee gepleegd.' (respondent schipper)

Handelaren of ontdoeners besparen op deze manier de kosten van afvalverwerking en komen op een goedkope manier van hun afvalstoffen af. Uit de gesprekken horen we weinig voorbeelden van binnenvaartschippers die actief betrokken zijn bij het mengen van afvalstoffen. Respondenten uit de binnenvaart herkennen wel dat dit veel gebeurt, maar de vraag is of de schippers (altijd) weet hebben van het mengen van de illegale stoffen of het vervoeren van de illegale stoffen.

'Ja, dus dat is meer vanuit de fabrieken die al die stookolie maken, ik denk dat de tanker daar weinig invloed op kan hebben. En bij de raffinaderijen, die zullen daar waarschijnlijk ook wel mee smokkelen.' (respondent schipper)

Bij de expertsessie blijkt dat de deelnemers verwachten dat schippers zelf hier weinig bewuste betrokkenheid bij hebben.

---

<sup>50</sup> Havenaar, 2011, in Tolman (2021).

<sup>51</sup> Spapens, Bruinsma, Van Hout, De Jong (2013).

<sup>52</sup> Tolman, 2021.

<sup>53</sup> Spapens et al. (2013).

### 4.3. DIEFSTAL OF VERDUISTERING VAN MINERALE OLIEN UIT SCHEEPSLADINGEN

Wat respondenten tevens veelvuldig naar voren brengen, zijn voorbeelden van diefstal van olie. Het gaat om diefstal van minerale oliën, zoals diesel, benzine of jetfuel, die door de binnenvaartonderneming voor een andere partij wordt vervoerd. De gestolen olie kan achtergehouden worden voor eigen gebruik, of doorverkocht worden.

In het verleden waren tankers nog enkelwandig en werd de lading handmatig gemeten of er werd vertrouwd op de meters aan boord (die gemanipuleerd konden zijn). Vaak bleef er een restlading achter in het schip en moesten de schippers zelf voor de ontdoening opdraaien. Een respondent vertelt dat het in die tijd geaccepteerd was dat de schipper de restlading (vaak honderden liters) bij derden aanbod. Tegenwoordig zijn tankers dubbelwandig en zijn (los-)terminals gemoderniseerd, waardoor er nauwelijks nog restlading achterblijft na lossing. Toch is het nog mogelijk om olie te verduisteren gedurende de reis.

We horen verschillende manieren waarop dit plaatsvindt. Een respondent noemt het vergroten van de tankopslag en daar zonder te betalen extra in tanken. Een andere werkwijze is het 'spelen met de temperatuur' van de lading. Een schipper legt uit:

'Wat er dan gebeurt, en volgens mij gebeurt het vooral in de stookolie, want daar is het makkelijk, is de temperatuur op papier hoger of lager maken, waardoor je bijvoorbeeld zegt dat het 70 kuub is, maar het is 80 kuub en dan hoef je minder te geven. Dan hou je dus wat achter. Dus zo sprokkel je er een klein beetje van af, en een klein beetje van alles, is uiteindelijk best veel. Je hebt verhalen van schippers, dat ze vrachtwagens aan het volpompen waren. Dat ze zelf een tankwagen hadden besteld, en die volpompen, van alles wat je bij elkaar sjoemelt.' (respondent schipper)

Een schipper legt uit dat aan tankers die dubbelwandig zijn een extra compartiment wordt toegevoegd, waarin de gestolen brandstof wordt gepompt. Deze schipper heeft zelf ook weleens een de vraag gehad of ze diesel wilde overpompen naar een ander schip als brandstof in ruil voor contant geld. De schipper vertelt:

Dus je steelt van je klant, dus door een dubbele wand of een leiding aanleggen waardoor de contoleur nooit erachter komt. Dan liggen ze naast elkaar en pompen ze dat over midden in de nacht en daar krijgen ze contant geld voor. (respondent schipper)

Een andere respondent vertelt over diefstal door ladingresten in een sloptank te stoppen. Wanneer een tank wordt leeggezogen, dan blijft er altijd iets achter en dat komt in een sloptank terecht. Op papier mag een lading 10% afwijken, maar de ervaring van deze respondent is dat de sloptank standaard helemaal vol wordt gepompt. Hij vertelt:

'Dat is 1000 liter [in de sloptank] en die zit meestal toch helemaal vol en dat wordt gewoon gebruikt. Dit wordt continue gepleegd. Het is normaal en ze [schippers] zien het niet als diefstal.' (respondent politie)

Ook het niet leeg laten lopen van de leidingsystemen is een manier om olie achter te houden. Op deze wijzen kunnen schepen varen, zonder dat ze brandstof hoeven te kopen. Tot slot kan verduisterde lading ook verborgen worden in kofferdammen of een andere lege ruimte aan boord. Een respondent kent voorbeelden van te weinig geleverde olie die na onderzoek gevonden werd in een verborgen ruimte:

#### **Casus verduisterde lading benzine in kofferdammen**

Een ontvangende partij van een lading benzine in Duitsland doet aangifte wegens een tekort in de geleverde brandstof. Bij het verhoor vertelt de schipper van het betrokken motortankschip uit Nederland dat hij een lekkage had opgelopen en hierdoor brandstof kwijt was geraakt. Uit onderzoek van de politie blijkt dat er geen sporen zijn van een groot olielek op het water. Uiteindelijk wordt in de kofferdammen meer dan 100 kuub verduisterde benzine aangetroffen. De schipper verklaart dat hij werkt in opdracht van een criminele organisatie. Uit het ketenonderzoek dat hierop volgt (met politie, ILT en de FIOD) in Nederland blijkt dat meerdere schippers en legitieme tankstationhouders betrokken zijn.<sup>54</sup> Het onderzoek leidt tot veroordelingen voor deelname aan een crimineel samenwerkingsverband, strafrechtelijke boetes en fiscale vorderingen.

*Bron: respondent opsporing*

Een andere respondent vertelde over een schip waar hij werkte en waar 'restanten' contant werden verkocht aan een klein tankstation in een haven voor de pleziervaart. Op deze manier werd zwart geld verdiend door de schipper. Bij één respondent zijn voorbeelden bekend van criminele organisaties die schippers benaderen om olie te verduisteren, maar door andere respondenten is dit niet genoemd.

Deze respondent kent ook voorbeelden van een werf die hiervoor diensten levert. Hij vertelt:

'Dus als de reder, tevens opdrachtgever voor de bouw van een nieuwe tanker, op de werf aangeeft: "bouw mij even een extra bunker, zodat ik uit de vervoerde lading ook mijn eigen motoren kan laten draaien." Handhaving en opsporing gaan het nooit meer vinden, want het staat natuurlijk niet op de bouwtekening of in de certificaten.' (respondent opsporing)

In opsporingsonderzoeken zijn eerder manipulaties van het leidingstelsel en dubbele bodems aangetroffen die voor brandstofdiefstal waren aangelegd.

In het algemeen schatten de respondenten de pakkans laag in van het stelen van olie. Controles vinden weinig plaats en meetapparatuur is makkelijk te omzeilen of te manipuleren (bijvoorbeeld met de temperatuur). Daarbij hebben de benadeelden vaak geen weet van de diefstal of kiezen ze ervoor om geen aangifte te doen.

---

<sup>54</sup> Dit is de lege ruimte tussen ladingzone en achterschip die altijd droog en leeg moeten zijn.

#### 4.4. LADINGDIEFSTAL DOOR BUNKERONDERNEMINGEN (BUNKERFRAUDE)

Bij ladingdiefstal door bunkerondernemingen gaat het om het achterhouden van stookolie bij de levering van stookolie aan een andere partij. De stookolie is eigendom van de bunkeronderneming en deze kan de achtergehouden brandstof illegaal doorverkopen, waardoor er twee keer geld mee verdiend wordt. Deze vorm van bunkerfraude wordt doorgaans gepleegd door rederijen, waarbij het aannemelijk is dat de schipper hier wel weet van heeft. Deze is immers verantwoordelijk voor dat de lading aan de eisen van de klant voldoet.

Een respondent vertelt over het sjoemelen met de bunkerkraan, waardoor het lijkt alsof er meer aan een zeeschip wordt geleverd, dan daadwerkelijk gebeurt en er een deel wordt achtergehouden door het bunkerschip. Een respondent die bij een oliehandelaar heeft gewerkt, vertelt dat er daar op grote schaal 'gesjoemeld' werd:

'Te weinig olie geven of juist te veel met afval vermengen. Dan valt 20 ton niet op. Het jatrime zit er in om een zeeboot te weinig te geven, zonder dat het opvalt. Maar je kan ook opeens veel meer geven als er bijvoorbeeld (drugs)afval door zit. Het wordt door de stookolie gedaan en daar vaart een zeeschip op.' (respondent maritieme sector, voorheen binnenvaart)

Een andere schipper kent een voorbeeld van directe verkoop aan anderen:

'In het verleden had je bij de bunkerschepen die gasolie vervoerden, daar waren er bij [schippers] die schoten een overnachtingshaven in en die gaven honderden liters brandstof af aan iedereen die met zijn aanhangertje voorbij kwam. Overnachtingshavens waar tientallen schepen lagen, op klaarlichte dag gebeurde dat gewoon, we zagen het allemaal en zeiden: nou die vent is gek. En daar bleef het bij.' (respondent schipper)

In De Schuttevaer, een medium voor maritiem nieuws, vinden we een artikel over reders en charteraars die op grote schaal worden opgelicht door een opzettelijk veroorzaakt cappuccino-effect tijdens het bunkeren van stookolie.<sup>55</sup> Door het schuim lijkt het alsof de bunkertanks vol zitten, maar wanneer het schuim gezakt is blijken ze slechts gedeeltelijk gevuld.

Wanneer het gaat om structurele diefstal, dan zijn er gedurende een langere periode, meerdere spelers betrokken vanuit de bunkerondernemingen en de afnemers van de gestolen lading.

---

<sup>55</sup> Heynen (23 december 2024)



In het kader hieronder is een casus uitgelicht, waarbij bunkerfraude op grote schaal plaatsvond.

#### **Casus diefstal van bunkerolie**

Een scheepvaartonderneming met meerdere binnenvaartschepen voor droge lading, natte lading en containers wordt verdacht van het plegen van verschillende criminele activiteiten. Eén van deze activiteiten is het op grote schaal plegen van diefstal van bunkerolie. De onderneming levert structureel te weinig bunkerolie aan klanten en verkoopt het achtergehouden product aan een bunkerbedrijf voor de binnenvaart en bunkervloot. Dit bedrijf verkoopt de bunkerolie op de legale markt. Het vermoeden is dat de scheepvaartonderneming hiermee 1 miljoen euro per week verdient. Het bedrijf heeft een andere onderneming om het geld mee wit te wassen.

*Bron: respondent opsporing*

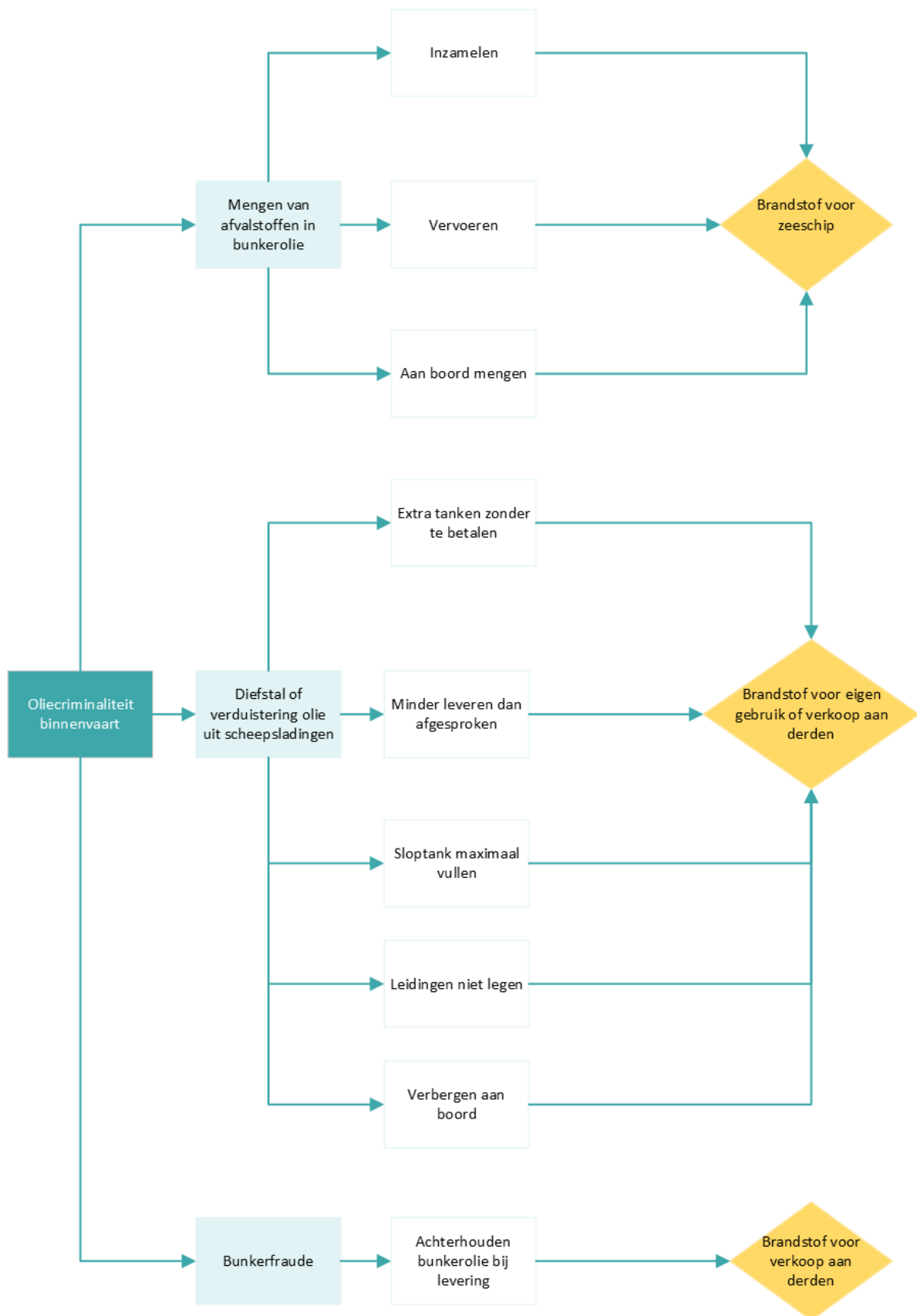
## **4.5. SAMENVATTING**

In dit hoofdstuk is gekeken naar de rol van de binnenvaart bij criminaliteit met olie. Bij het illegaal mengen van afvalstoffen in bunkerolie kan de binnenvaart een rol spelen bij het verzamelen, vervoeren of aan boord mengen. Deze vorm van fraude op basis van eerder onderzoek veel voor, maar binnenvaarschippers lijken zich hier vaak niet bewust te zijn van de fraude.

Waar volgens respondenten wel veel betrokkenheid bij is, is diefstal of verduistering van olie in scheepsladingen. Dit kan op verschillende manieren plaatsvinden, waarbij de gestolen brandstof voor eigen gebruik kan dienen of voor de verkoop aan derden. Bij de verkoop aan derden kan er sprake zijn van georganiseerde en structurele diefstal, waarbij meerdere partijen betrokken zijn. Tevens vindt bunkerfraude naar verwachting veel plaats, waarbij sprake kan zijn van structureel en georganiseerd plegen.

In de figuur hieronder zijn de verschillende vormen schematisch weergegeven.

Figuur 4.2. - Overzicht criminaliteit met olie in de binnenvaart



# 5. ARBEIDSUITBUITING

In dit hoofdstuk staat arbeidsuitbuiting in de binnenvaart centraal. Net als in de andere hoofdstukken starten we met bevindingen uit eerder onderzoek op dit thema, waarna de bevindingen uit het veldwerk aan bod komen. Het hoofdstuk sluit af met een samenvatting.

## 5.1. OPEN BRONNENONDERZOEK

Bij arbeidsuitbuiting gaat het om gedwongen of verplichte arbeid of dienstverlening zonder seksuele component. Bij 'gedwongen arbeid' gaat het om een formele werkgever-werknemersrelatie en vindt de uitbuiting plaats in een georganiseerde sector, zoals onder andere de tuinbouwsector of de binnenvaart.<sup>56</sup> Arbeidsuitbuiting is een vorm van mensenhandel.<sup>57</sup> Van de bij CoMensha gemelde slachtoffers van arbeidsuitbuiting (in totaal 1.247) in de periode 2016-2020 kwamen er 78 uit de sector Vervoer en opslag, waaronder ook de binnenvaart valt. Hoeveel er enkel in de binnenvaart bekend zijn is niet bekend.<sup>58</sup>

Wel is bekend dat in 2021 een uitzendbureau vervolgd is voor arbeidsuitbuiting van Filipijnse matrozen in de binnenlandse passagiersvaart. Hoewel dit buiten de scope van het onderzoek valt, hebben we deze ter illustratie toch in het onderstaande kader toegelicht. Dit omdat dezelfde werkwijze in de goederenvaart kan plaatsvinden.

### Casus opsporingsonderzoek Cornwall

De zaak Cornwall draait om uitzendbureau voor de binnenvaart Gyron Crew en meerdere Filipijnse matrozen die via hen te werk waren gesteld in de Nederlandse binnenvaart. Toen het uitzendbureau in 2012 werd binnengevallen door meerdere overheidsinstanties, werden er 190 Filipijnse matrozen via hen werkzaam in de Nederlandse passagiersbinnenvaart.

De matrozen moesten hun paspoort inleveren en werken lange dagen voor minder dan het minimumloon. Arbeidscontracten werden valselijk opgemaakt en gebruikt voor het aanvragen van verblijf- en werkvergunningen. Veel matrozen waren analfabeet en konden niet of nauwelijks Nederlands of Engels spreken. De directieleden van het uitzendbureau zijn in 2021 veroordeeld tot celstraffen.

*Bron: Nationaal Rapporteur Mensenhandel en Seksueel geweld tegen kinderen, 2021, Bakker/Cerberus, 28 september 2021, Van der Meer, 1 mei 2017.*

<sup>56</sup> Nationaal Rapporteur Mensenhandel en Seksueel geweld tegen kinderen, 2021: 6

<sup>57</sup> Idem.

<sup>58</sup> Idem, op basis van CoMensha-databestanden.

Aquapol, een Europese samenwerking van politieorganisaties die zich bezighouden met veiligheid en handhaving op het water en hierin samenwerken en informatie-uitwisseling<sup>59</sup>, heeft in 2021 een controleweek gehouden gericht op arbeidsuitbuiting in de binnenlandse passagiersvaart. Vanuit Nederland waren de Landelijke Eenheid, de Zeehavenpolitie Rotterdam, Inspectie SZW en ILT betrokken. De focus van deze controles lag op passagiersschepen die riviercruises aanbieden. Bij de controles werden meerdere misstanden en overtredingen aangetroffen.<sup>60</sup>

Over arbeidsuitbuiting in de binnenvaart met goederen (containers, droge of natte lading) is minder bekend op basis van het openbronnenonderzoek.

## 5.2. ARBEIDSUITBUITING IN DE BINNENVAART

### 5.2.1. ARBEIDSUITBUITING VAN BUITENLANDSE BEMANNINGSLEDEN

Respondenten vertellen dat er in de binnenvaart een groot tekort is aan personeel en dat dit voor een deel wordt opgevuld door arbeidsmigranten. Hoewel uit de gesprekken blijkt dat veel schippers liever met een Nederlandse bemanning werken, omdat ze hiermee beter kunnen communiceren aan boord, maakt het personeelstekort dat er ook veel buitenlandse bemanningsleden worden ingehuurd.

Een respondent van de overheid denkt dat in zeker de helft van de controlegevallen er derdelanders aan boord werken bij goederenschepen. Filipijnse arbeidsmigranten zijn gewild in de binnenvaart, omdat ze bekend staan als harde werkers die weinig klagen. Daarnaast zijn er ook bemanningsleden die uit Polen of andere Oost-Europese landen komen. Een respondent uit de binnenvaart denkt dat uitbuiting meer gebeurt bij ondernemingen met Oost-Europese bemanning dan bij Filipijnen die bij familiebedrijven werken.

De respondenten die we hierover spreken hebben niet het idee dat de buitenlandse arbeiders allemaal uitgebuit worden. Binnenvaartschippers huren de werknemers doorgaans in via uitzend- en detachingsbureaus en hebben het idee dat ze hier voldoende voor betalen. Meerdere schippers vertellen dat Filipijnse werknemers er zelf voor kiezen om meer uren te maken, dan ze op papier mogen maken. Een respondent die Filipijnse bemanning inhuurt:

'Ik heb een offerte liggen voor een Filipijn, dat liegt er niet om. Die hangen aan een CAO voor 3000/4000 euro bruto, dat gaan die gasten per maand kosten. Die mensen zitten hier niet omdat ze 's avonds graag niets willen doen, die zitten hier om poen te verdienen. In 9 maanden zoveel mogelijk geld verdienen zodat ze daarna weer met een dikke portemonnee naar huis kunnen. Hebben die mensen dan iets aan een 8 urige werkdag waarbij ze 16 uur niks mogen doen. Is dat dan uitbuiting? Of is dat een stukje realiteit waar we mee te maken hebben.'

(respondent binnenvaartschipper)

---

<sup>59</sup> Thesaurus Politieacademie, Politie.nl, 29 oktober 2021.

<sup>60</sup> Politie.nl, 29 oktober 2021,

Een aantal respondenten vertellen dat ze wel mogelijk wel te weinig betaald krijgen, maar dat ze hier zelf blij mee zijn en dat ze dit niet als uitbuiting zien. Deelnemers aan de expertsessie herkennen dit en denken dat onderbetaling veel voorkomt. Een respondent van de arbeidsinspectie vertelt dan dat er wel signalen zijn van arbeidsuitbuiting bij binnenvaartschepen die goederen vervoeren. De respondent vertelt:

'Maar we krijgen ook signalen dat mensen 80 uur per week werken en bijvoorbeeld maar loon krijgen van €1500,- per maand. Daarvan weet ik op voorhand: dat is niet goed. Dus het wisselt.' (respondent NLA)

Een binnenvaartschipper hoort weleens van onderbetaling:

'Ik heb verhalen gehoord dat mensen ergens aan het werk zijn onder het minimumloon, is dat gelijk uitbuiting? Het is niet netjes wat die man doet, alleen ja... ik snap ook wel dat een jongen van 16 misschien niet weet wat het minimumloon is, maar daar ben je zelf ook een beetje bij natuurlijk.' (respondent binnenvaartschipper)

Aan de andere kant komt het ook voor dat arbeidsmigranten wel veel uren werken, maar hier wel naar behoren voor betaald krijgen. Er is dus zeker niet in alle gevallen sprake van arbeidsuitbuiting bij de inzet van arbeidsmigranten.

### 5.2.2. ROL UITZENDBUREAUS

Binnenvaartondernemingen die gebruik maken van buitenlandse arbeidskrachten huren deze zoals gezegd doorgaans in via uitzendbureaus die hier in gespecialiseerd zijn. Een respondent van de NLA vertelt dat deze op papier vaak gevestigd zijn in Cyprus<sup>61</sup> of Duitsland en erop gericht zijn om zo goedkoop mogelijk personeel in te zetten. De respondent:

'Je ziet vaak dat die bedrijven die in het buitenland gevestigd zijn, als je dat helemaal terug gaat rechercheren, dat je regelmatig een Nederlander of een Duitser tegenkomt die erachter zit. Dus die heeft die hele boom opgericht met ondernemingen en dergelijke, maar in de praktijk is het gewoon een mannetje die hier in de buurt zit en die het gewoon uitgevogeld heeft.' (respondent NLA)

De vraag is in hoeverre de schippers zich bewust schuldig maken aan arbeidsuitbuiting. Respondenten denken dat schippers die arbeidskrachten inhuren via uitzend- of detachingsbureaus hier naar behoren voor betalen en niet weten hoeveel de arbeidskrachten daarvan terugzien via het uitzendbureau. Een schipper is een keer per toeval erachter gekomen, dat een door hem ingehuurd Filipijnse werknemer te weinig betaald kreeg. Hij vertelt:

'Mijn moeder deed vroeger de administratie bij ons, dan zei ik: "hij [ingehuurd Filipijnse arbeidskracht] verdiende dit of dat". En dan deed mijn moeder dat in de computer en zei ze: "Nou dat kan ook niet, want dan verdiende hij minder dan het

---

<sup>61</sup> In Cyprus hoeft je geen loonheffing te betalen, waardoor het waarschijnlijk fiscaal aantrekkelijk is voor deze bedrijven om zich hier te vestigen.

minimumloon". Dan kreeg hij bij ons wel waar hij recht op had. Maar of die man waarbij hij werkte hem echt wou uitbuiten of dat dat per ongeluk ging, daar heb ik geen idee van.' (respondent binnenvaartschipper)

Een andere binnenvaartschipper weet dat hij genoeg betaald, maar niet hoeveel daarvan bij zijn ingehuurde bemanning terecht komt:

'Je hebt ook mensen, die werken met Filipijnse mensen, dat gaat wel allemaal via bureautjes. Dat wordt allemaal wel netjes betaald [door hemzelf], maar ik heb geen idee wat ze [de uitzendbureaus] met zo'n Filipijnse man doen.' (respondent binnenvaartschipper)

Omdat het vaak lastig communiceren is met deze arbeidskrachten, is het ook niet eenvoudig om hier achter te komen voor een schipper. Een respondent:

'Dat weten ze vaak niet. Ze betalen echt serieus geld en gaan er dus maar gewoon vanuit dat het gewoon goed is, alleen je zit ook met communicatiedingetjes natuurlijk.' (respondent NLA)

Daarbij komt dat de ervaring is dat deze arbeidskrachten liever niet willen praten over wat ze verdienen, omdat ze blij zijn met wat ze verdienen en graag hun baan willen houden. Een respondent over Oost-Europese bemanningleden die ingehuurd worden via een uitzendbureau: 'Maar ze willen niet over salaris en werk praten. Ze klappen helemaal dicht.' Een andere respondent:

'Het zijn allemaal volwassen mensen, ze hebben allemaal Whatsapp-groepen onderling. Als ze het idee hebben dat ze ergens een oor aangenaaid worden, dan zijn ze heel rap weg. Er is toch schaarste in de binnenvaart dus er is werk genoeg voor ze. Als huisvesting en andere zaken gewoon op orde zijn, hoe strak wil je dan bij die bemanning de rusttijden handhaven?' (respondent binnenvaartschipper)

Vanuit het perspectief van deze schipper zijn het juist de Filipijnse bemanningsleden die meer willen werken dan mag volgens de Nederlandse wetgeving en lopen ze het risico dat de bemanning anders vertrekt naar een voor hen meer voordelige werkplek.

De overheidsactoren die we spreken hebben weinig zicht op arbeidsuitbuiting in bij het goederenvervoer in de binnenvaart. Er is wel bekend dat er veel arbeidsmigranten werkzaam zijn, maar ze kennen weinig tot geen voorbeelden waarbij arbeidsuitbuiting daadwerkelijk is geconstateerd. Sommige binnenvaartschippers denken dat arbeidsuitbuiting bij het goederenvervoer niet veel voorkomt, omdat er zo'n grote vraag naar personeel is en er veel regels zijn voor de inzet van personeel. Andere binnenvaartschippers denken er wel gelegenheid voor is. Een schipper:

'Ik denk wel dat het gebeurt. Ik denk dat het niet zozeer een probleem is met slavernij-achtige praktijken, maar het kan best dat sommige werkgevers het maximale uit medewerkers proberen te halen. Ik denk dat er wel kantoren en collega's zijn die Filipijnse mensen echt op het randje van legaal betalen. Er is toezicht op de werkuren via het vaartijdenboek, maar wordt er echt zoveel

gewerkt? Hou je dat goed bij? Wie gaat dat controleren?' (respondent binnenvaartschipper)

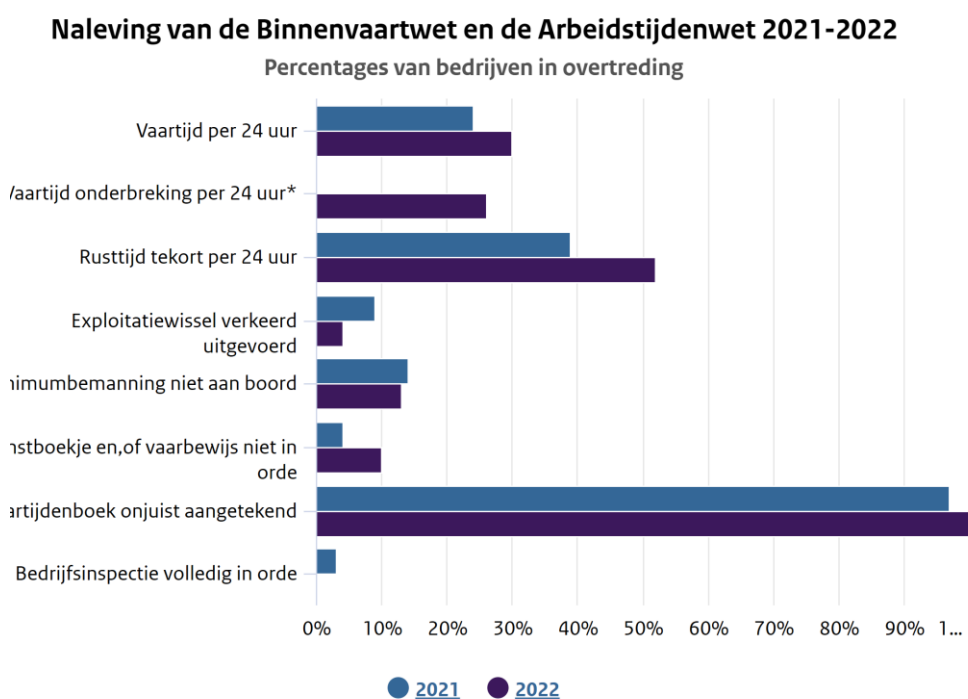
Wel lijkt het erop dat uitzendbureaus van buitenlandse bemanningsleden goed op de hoogte zijn van wet- en regelgeving en hier gebruik van maken. Al eerder noemden we het voorbeeld van vestiging in Cyprus, vanwege fiscaal voordeel. Andere voorbeelden zijn het in Nederland werken met een Duitse verblijfsvergunning of het niet-verzekeren van werknemers (iets wat in Nederland gebruikelijk is). Ook geldt dat het achterhalen van het te betalen minimumloon tijdrovend is, omdat dit afhankelijk is van het land waarin men vaart. Tijdens één trip door meerdere landen gelden dus verschillende minimumloontarieven.

### 5.3. OVERIGE OVERTREDINGEN ARBEID

In de gesprekken horen we ook over overtredingen van de arbeidswetgeving, waarbij geen sprake is van arbeidsuitbuiting. Zo zijn er schippers die zelf veel te veel uren maken. Ook horen we voorbeelden van bemanningsleden onder de 18 jaar die weleens 's nachts ingezet worden of bemanningsleden die ingezet worden voor taken waar ze niet voor opgeleid zijn of die met te weinig bemanning varen.

Iets wat in de branche veel voorkomt zijn overtredingen met vaar- en rusttijden. Volgens een schipper 'doet iedereen dit', omdat het lastig is om aan personeel te komen. In 2021 en 2022 controleerde de ILT bedrijven die motorvrachtschepen, motortankschepen en duw- en sleepboten in de binnenvaart exploiteren op naleving van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet. Figuur 5.1. laat zien dat bij een aanzienlijk deel van de bedrijven sprake was van een overtreding.

Figuur 5.1. - Uitkomst controle ILT 2021-2022



Bron: Factsheet Veiligheid binnenvaart 2021-2022 (ILT, 15 december 2023)

Schippers die we spreken vinden de uitkomsten van het onderzoek stigmatiseren. Eén van hen:

'We zijn hardwerkende mensen en er wordt veel verdiend maar we worden weer in een negatief daglicht gezet.' (binnenvaartschipper)

Een andere respondent heeft het idee dat het vaartijdenboek niet past bij de praktijk van de binnenvaart en alleen maar ingevuld wordt om op papier aan de regels te voldoen. Ook is het volgens sommige schippers soms niet mogelijk om aan de regelgeving omtrent vaar- en rusttijden te voldoen, zonder andere wetgeving te overtreden. Een voorbeeld:

'Wij zaten over de vaartijd heen dus moesten ergens gaan liggen dus wij hadden gevraagd aan Port of wij mochten liggen daar. Er werd aangeklopt dat wij een proces verbaal kregen. Het is een dilemma, en krom. De meeste regelgeving is tegenstrijdig en tegen de schipper. Rijkswaterstaat zorgt niet voor sluizen, waterwegen en aanlegplaatsen. Daardoor moet de schipper zonder wachtplaats 8 of 9 uur drijven. Dan moet je ook nog doorvaren. Dat is heel heftig. Dan komt die politie met een boete die heel hoog is.' (respondent schipper)

Een andere schipper:

'Qua ligplaatsen gaat het ook helemaal niet werken, er is niet genoeg plek voor alle schepen als ze allemaal hun rust pakken.' (respondent binnenvaart)

Het gebrek aan voldoende veilige ligplaatsen wordt door meerdere schippers naar voren gebracht. Zo vertelt een schipper dat er nog maar weinig schepen aan durven te leggen bij Kanaleneiland, omdat daar vaak wordt ingebroken en er geen toezicht is. Het alternatief is dan om door te varen.

Personeelstekort wordt tevens vaak genoemd in de interviews als reden voor het overtreden van de vaar- en rusttijdenwet, maar ook economische drijfveren kunnen een rol spelen. Het missen van een afspraak kan een bedrijf veel geld kosten, maar er zijn veel onverwachte factoren die hier invloed op kunnen hebben, zoals vertraging bij het laden of storingen bij sluizen. Twee schippers:

'Bij heel veel schepen zit er een eigen bedrijf achter, als je dan te laat voor een afspraak komt, loop je soms wel duizenden euro's mis. Het is vrij moeilijk, er worden wel regels overtreden, vooral met de vaartijd en mensen varen met minder bemanning dan nodig is, dat spaart veel geld uit.' (respondent schipper)

'Sluizen gaan kapot, je moet je afspraak toch halen, dan ga je misschien toch over je tijd heen. Het heeft met heel veel factoren te maken.' (respondent schipper)

Er zijn ook meerdere schippers die vinden dat de rust- en vaartijden wet niet meer past bij de huidige praktijk, omdat het werk makkelijker is geworden door technologie. Een voorbeeld:

'Dit schip is bijvoorbeeld uitgerust met trackpiloten, ik denk ondertussen 40% van de binnenvaart die dat heeft. Dat betekent dat echt fysiek sturen, het



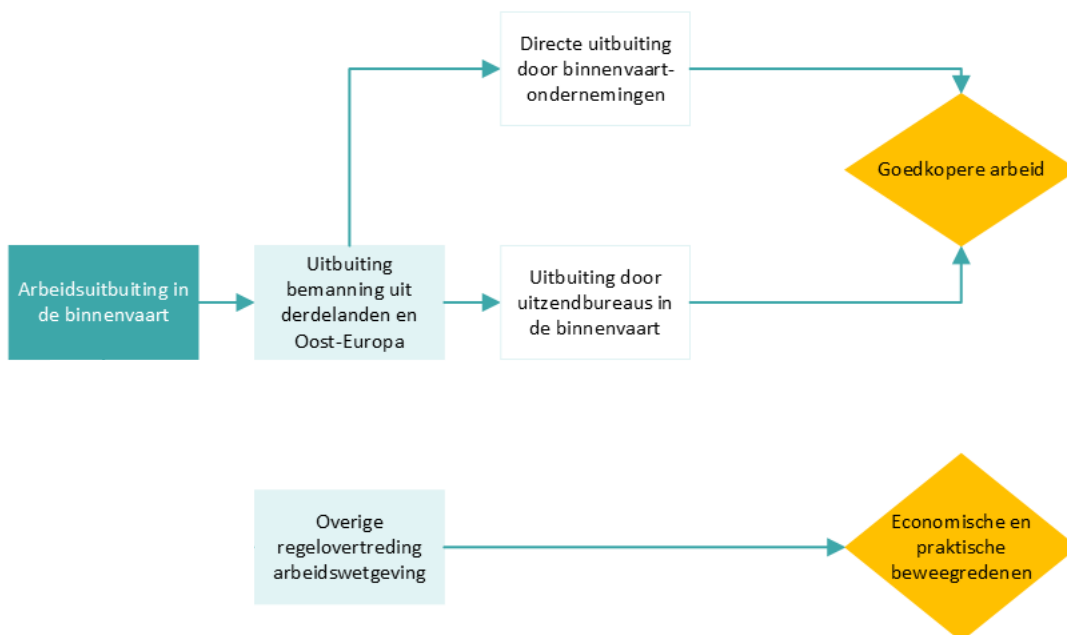
manoeuvreren is een proces dat ik met mijn hand doe, en sommige bochten en kunstwerken passeren, maar bijna 80% van het sturen doet mijn track piloot. Dan hoef ik niets anders te doen dan het in de gaten te houden. Dus, er is zoveel techniek aan boord tegenwoordig dat het ook veel minder spannend is.'  
(respondent binnenvaartschipper)

Meerdere schippers dragen aan dat het werk minder zwaar is geworden, maar dat de wetgeving hier nog op achterloopt.

## 5.4. SAMENVATTING

In dit hoofdstuk stond arbeidsuitbuiting in de binnenvaart centraal. Op basis van open bronnen en de interviews, blijkt dat er voornamelijk een risico op arbeidsuitbuiting is met bemanningsleden uit het buitenland. In het bijzonder zijn bemanningsleden uit de Filipijnen en Oost-Europa veel genoemd. Daarnaast zijn er ook overtredingen van de arbeidswetgeving, zonder dat sprake is van arbeidsuitbuiting. Figuur 5.2. geeft een schematisch overzicht.

*Figuur 5.2. - Overzicht criminaliteit in de binnenvaart met arbeid*



# 6. OVERIGE CRIMINALITEIT

In dit hoofdstuk komen nog niet besproken vormen van criminaliteit aan bod. Van deze vormen is relatief weinig informatie uit het onderzoek of open bronnen gekomen.

## 6.1. OPEN BRONNENONDERZOEK

Uit eerder onderzoek naar onder andere ondermijning in de binnenvaart in de provincies Zeeland en Noord-Brabant blijkt uit een analyse van politieregistraties in BVH dat er geen registraties over georganiseerde of ondermijnende criminaliteit zijn aangetroffen.<sup>62</sup> De onderzoekers noemen wel ontgassen op plaatsen waar dit niet is toegestaan en milieucriminaliteit als illegale activiteiten die zich aan boord voor kunnen doen. Een zoekslag op strafrechtelijke zaken die door de rechtbank zijn behandeld op Rechtspraak.nl levert vooral voorbeelden van ongelukken en botsingen op, waarbij sprake is van - volgens het Openbaar Ministerie- verwijtbaar gedrag.

## 6.2. FRAUDE MET ONTGASSEN

Fraude met ontgassen is meermaals aan bod gekomen in de interviews. Bij het lossen kunnen restanten van stoffen achterblijven in de tanks van binnenvaartschepen. Voor sommige van deze stoffen geldt dat deze niet in de buitenlucht ontgast mogen worden, vanwege de vervuilende aard van de stoffen. Dit geldt bijvoorbeeld voor benzine en benzeen.<sup>63</sup> Voor niet-gevaarlijke stoffen geldt dat het ontgassen aan voorwaarden is verbonden en dit is niet overal is toegestaan. Het overtreden van de toepasbare regelgeving op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart geldt als een economisch delict, waarbij ILT de handhavende instantie is. In de media zijn verschillende voorbeelden gevonden van schippers die een proces-verbaal hebben gekregen voor fraude met ontgassen. Respondenten leggen uit dat fraude met ontgassen plaatsvindt, omdat dit de schippers tijd bespaart. Een schipper legt uit:

'Ontgassen moet gebeuren en dat kan wel 5 tot 12 uur duren. Dan denk ik weleens: "wat maakt het nou uit of ik aan die kant vaar of aan deze kant?" Of dat ik heel langzaam vaar of heel snel. Heel langzaam varen mag dan wel, maar stilstaand weer niet.' (respondent binnenvaartschipper)

De respondenten leggen uit dat er maar weinig plekken zijn waar het toegestaan is om te ontgassen en dat die vaak bezet zijn of niet op de route. Verschillen in regelgeving tussen

---

<sup>62</sup> Van Nimwegen et al. (2021).

<sup>63</sup> Zie ILT (z.d.b)

landen maakt het ook meer complex: wat in het ene land wel is toegestaan, maar in het andere land niet en vice versa. De inschatting van respondenten is dat fraude met ontgassen geen uitzondering is. De meeste respondenten uit de binnenvaart zijn voorstander van een algeheel verbod. Dit is duidelijker voor zowel de schippers als de klanten. Een schipper:

'Geen enkele ondernemer gaat heel veel geld betalen voor een ontgasinstallatie als schepen het zelf nog de lucht in mogen blazen. Dan moet er eerst een verbod komen.' (respondent binnenvaartschipper)

Tot slot is het 'omkatten' van een lading witwassen door een respondent genoemd. Hierbij wordt afval op papier weer een product door administratieve fraude, zodat er tijdens de reis ontgast kan worden.

### 6.3 ILLEGALE ZANDWINNING

In één gesprek komt diefstal van zand met een binnenvaartschip ter sprake, waarbij schone grond door een binnenvaartschip werd afgegraven uit een natuurgebied en vervolgens verkocht. In open bronnen zijn twee voorbeelden gevonden van diefstal en fraude met zand, die in onderstaande kaders zijn beschreven.

#### **Casus 1 illegale zandwinning**

Op 15 september 2021 veroordeelt de rechtbank Rotterdam een bedrijfsleider van een baggerbedrijf en twee eigenaren van een beunschip<sup>64</sup> voor fraude met zand. Over een periode van 11 jaar betaalde de bedrijfsleider van het baggerbedrijf contant geld aan de eigenaren van het beunschip om buiten de boeken om zand te laden. Het zand was afkomstig uit de Frisopot in de Eemshaven in Amsterdam en per lading diende een vergoeding afgedragen te worden aan het Havenbedrijf.

In de periode waarin de fraude plaatsvond zijn in totaal 745 zandtransporten verricht zonder transportdocumenten, waarvoor geen vergoeding is afgedragen aan het Havenbedrijf. Het Havenbedrijf is hiermee 1.051.573,84 euro, exclusief BTW misgelopen. *Bron: Rechtspraak.nl, 15 september 2021, Oosterveld, 24 september 2021.*

<sup>64</sup> Dit is een binnenvaartschip met een beun. Een beun is een laadruim dat gebruikt wordt voor het vervoer van zand, grind en stenen.

### Casus 2 illegale zandwinning

Naar aanleiding van een anonieme tip op 29 januari 2018 start de politie een onderzoek naar illegale zandwinning door twee broers met een beunschip. De twee broers worden op heterdaad betrapt op het Haringvliet ter hoogte van Tiengemeten, wanneer zij illegaal zand aan het opzuigen zijn. Het schip droeg op dat moment geen navigatieverlichting en er was geen AIS<sup>65</sup> signaal.

De eigenaren van het beunschip hadden afspraken met een overslag bedrijf en vervalsten documenten om de werkelijke herkomst van het zand te verhullen en losten het zand bij diverse zand- en grondbedrijven. Uit het onderzoek van de politie blijkt dat het om 130 reizen met 37.000 kuub illegaal gewonnen zand uit Haringvliet ging. Het weghalen van het zand heeft negatieve gevolgen voor de flora en fauna in het Natura 2000-gebied Haringvliet.

*Bron: Zeehavenpolitie Rotterdam, 26 maart 2021, respondent.*

## 6.4. SMOKKEL ACCIJNSGOEDEREN

Een enkele respondent uit de binnenvaart vertelt in het verleden weleens sigaretten te hebben meegenomen voor eigen gebruik, zonder hiervoor accijns te betalen. Een schipper vertelt dat hij in het verleden weleens sigaretten meesmokkelde, maar dat ook andere dingen makkelijk te verbergen zijn aan boord:

'Mijn moeder rookte en ik kon die sigaretten wel onder de mais doen. Ik ben wel eens naar mijn eigen pakje aan het zoeken geweest in het graan. Dat kan dus ook met drugs of Kalasjnikovs. Je kan dat echt makkelijk doen.' (respondent binnenvaartschipper)

In de interviews met professionals, vertelt een respondent dat er veel gelegenheid aan boord is om (tassen met) illegale sigaretten te verbergen en een andere respondent vertelt dat de politie hier ook weleens signalen van krijgt.

## 6.5. ILLEGAAL WEGWERKEN BLUSWATER

Een respondent noemt een voorbeeld van het illegaal wegwerken van een grote lading bluswater, afkomstig van een grote brand op het havengebied Moerdijk:

'Dat is van hot naar her gesleept door Nederland, op een gegeven moment is dat gewoon 'opgelost' en niemand weet waar gebleven is. Dat blijkt dus dat het best wel lucratief is om spul van A naar B te sjouwen en overal verlies je wat, op een gegeven moment is het dan opgelost en niemand weet precies hoe het zit' (respondent binnenvaartschipper)

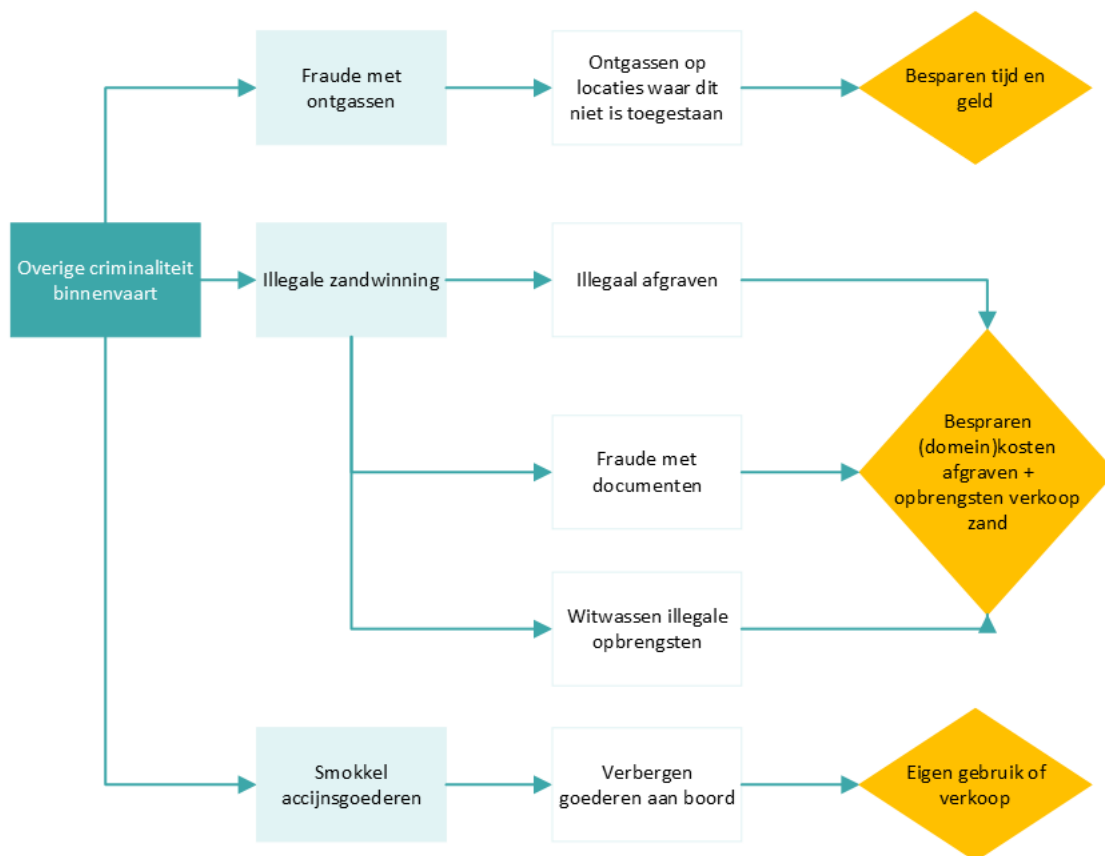
---

<sup>65</sup> AIS staat voor Automatic Identification System en hiermee zijn schepen wereldwijd te identificeren en te volgen. Voor de beroepsvaart is het gebruiken van AIS verplicht.

## 6.6. SAMENVATTING

In dit hoofdstuk zijn drie overige vormen van criminaliteit beschreven die, vergeleken met de verschijningsvormen in de andere hoofdstukken, in mindere mate uit de interviews naar voren zijn gekomen. Figuur 6.1. geeft een schematisch overzicht.

Figuur 6.1. - Overzicht overige criminaliteit in de binnenvaart



# 7. CRIMINOGENE FACTOREN

In dit hoofdstuk komen criminogene factoren aan bod die ondermijning in de binnenvaart bevorderen. De focus ligt daarbij op niet-statische factoren die beïnvloedbaar zijn door overheids- of private actoren en niet op statische factoren, zoals geografie.

Op basis van de interviews, open bronnen en de expertsessie zijn drie factoren geïdentificeerd: de lage meldingsbereidheid in de binnenvaartsector, attitudes ten opzicht van criminaliteit en/of regelovertreding, en de lage pakkans bij overtredingen en/of criminaliteit.

## 7.1. LAGE MELDINGSBEREIDHEID

De eerste factor is lage meldingsbereidheid. Met meldingsbereidheid wordt het percentage (vermoedelijke) misdrijven aangeduid waarvan door slachtoffers of anderen melding wordt gedaan.<sup>66</sup>

In het onderzoek van het RIEC ZWB (2023) wordt de binnenvaartgemeenschap getypeerd als een kleine gemeenschap met een hoge sociale controle en sociale cohesie. Volgens de auteurs zorgt dit ervoor dat men elkaar niet verraadt, waardoor de meldingsbereidheid laag is in de binnenvaartgemeenschap.

### 7.1.1. ANGST VOOR REPERCUSSIES

De interviews die voor dit onderzoek zijn uitgevoerd bevestigen de lage meldingsbereidheid in de binnenvaartgemeenschap. Respondenten van de overheid vertellen dat ze nauwelijks meldingen van misstanden binnenkrijgen van binnenvaartschippers of bemanningsleden. Omdat meldingen of aangiften voor politie en andere toezichthouders en handhavers doorgaans het startpunt zijn van nader onderzoek, is de verwachting bij de overheidsrespondenten dat veel criminaliteit en overtredingen buiten het zicht van de overheid blijven.

Uit de gesprekken met binnenvaartschippers blijkt dat angst voor repercussies uit het criminele milieu de belangrijkste factor is om geen melding te doen, wanneer het gaat om (vermoedens van) drugsmokkel. Twee binnenvaartschippers lichten toe:

‘Zelf zie ik het [uithalen] nooit. Maar ook als ik het zou zien, zou ik het ‘niet zien’ en niet melden. Die mannen weten je echt wel te vinden. Ik zou de andere kant opkijken. Dat is voor mijn eigen veiligheid. Overal zitten oortjes, ook bij de

---

<sup>66</sup> Gebaseerd op Van de Weijer & Bernasco (2016).

Douane en politie zitten boefjes. Ik geef het niet aan zolang ze mij er niet mee lastigvallen'. (respondent binnenvaart)

'Ik kan zeggen dat ik van niks weet of ik kan het melden. Je weet het natuurlijk nooit, criminaliteit gebeurt ook veel hogerop in de keten. Vind ik dat risico het dat waard? Nee. Je hebt ook mensen die daarvoor zijn. Ik hoef er niks van te weten, en als iemand zou vragen of ik mee wil werken, zeg ik: nee dank je'  
(respondent binnenvaart)

De schippers van bovenstaande citaten benoemen de angst dat een melding bij de overheid in corrupte handen kan vallen, wat voor hen een belemmerende factor is. Binnenvaartschippers houden zich dan ook liever afzijdig van het melden van criminele activiteiten uit angst voor de criminele netwerken die hierbij betrokken zijn. Meerdere schippers noemen hierbij de AES tracker, waardoor anderen kunnen zien waar een schip zich bevindt, waardoor een melding mogelijk herleidbaar is. Er is tevens een schipper die vertelt dat hij geen containers meer vervoert, vanwege het risico om in contact te komen met uithalers. Dit nadat een collega schipper een opgejaagde uithaler aan boord kreeg die zich probeerde te verstoppen, vanwege een achtervolging in de haven. De schippers zien dus grote risico's bij het melden van (signalen of vermoedens) van drugsmokkel, wat maakt dat ze dit niet snel bij de overheid zouden melden. Een enkeling zou misschien iets zeggen tegen de eigenaar van een terminal, maar alleen bij vertrouwen dat zijn naam erbuiten blijft.

#### 7.1.2. NIET ERNSTIG GENOEG

Wanneer het gaat om andere vormen van regelovertreding speelt het een grotere rol dat de cultuur in sector is dat schippers zich niet teveel met elkaar bemoeien. Angst voor repercussies lijkt hierbij geen rol te spelen. Sommige misdrijven of overtredingen, zoals diefstal van diesel of fraude met ontgassen, worden door (veel) schippers niet als ernstig gezien waardoor ze hier ook niet snel een melding van zouden maken.

#### 7.1.3. ONZEKERHEID/ONBEKENDHEID OVER WAAR JE VEILIG KAN MELDEN

Zoals hierboven beschreven, is de angst voor de gevolgen van een melding maken de belangrijkste reden om dit niet te doen (in geval van drugsmokkel of uithalers). De schippers hebben het idee dat het niet mogelijk is om een veilige melding te maken, omdat de melding bij een corrupte ambtenaar van de Douane of politie terecht kan komen.

Geen van de binnenvaartschippers noemt Meld Misdaad Anoniem als optie voor het maken van een melding. Een schipper vertelt dat initiatieven om de meldingsbereidheid voor drugscriminaliteit te vergroten, dan ook niet zo kansrijk zijn:

'Met een campagne bijvoorbeeld, leuk hoor zo'n flyer, maar je denkt toch aan je eigen bedrijf en je eigen gezin'. (respondent binnenvaart)

Er is weinig vertrouwen in de sector dat een melding echt anoniem gedaan kan worden.<sup>67</sup>

#### 7.1.4. ANGST VERSTOREN RELATIES

Wanneer het gaat om fraude met bunkerolie, dan benoemen meerdere schippers dat ze de relatie met hun opdrachtgevers niet willen verstoren. Vooral voor de kleinere (familie)bedrijven is dit belangrijk om geen werk te verliezen. Een schipper vertelt hierover:

'Zodra op enige manier toch uit komt dat er bepaalde dingen gebeuren of er gekletst wordt dan raken zij werk kwijt of hoeven niet meer voor een partij vracht te vervoeren. Dat wil men absoluut voorkomen.' (respondent binnenvaart)

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het mengen van afvalstoffen in bunkerolie, wanneer de opdrachtgevers van de schippers de daadwerkelijke plegers zijn. Maar ook bij ladingdiefstal door bunkerondernemingen.

## 7.2. ATTITUDES JEGENS REGELOVERTREDING

Zowel bij het zelf plegen van criminele activiteiten als bij het melden van ( een vermoeden) criminaliteit, spelen attitudes jegens regelovertrading een rol.

### 7.2.1. ATTITUDE JEGENS DRUGSSMOKKEL

In het onderzoek van het RIEC ZWB (2023) wordt de binnenvaartgemeenschap getypeerd als een kleine gemeenschap met een hoge sociale controle en sociale cohesie. Het gebrek aan controle van de overheid in combinatie met verschillende vormen van regelovertrading in de binnenvaart zorgt volgens de auteurs voor risico op betrokkenheid bij cocaïnesmokkel.

Wanneer het om drugssmokkel gaat, dan is de vorige paragraaf reeds aan bod gekomen dat binnenvaartschippers hier liever buiten blijven. Voornamelijk het criminele circuit en de dreiging die hiermee samenhangt zijn factoren die hier op van invloed zijn.

De binnenvaartschippers zien echter wel een risico voor betrokkenheid onder bemanningsleden. Ze vertellen dat deze minder verdienen dan een schipper en zich mogelijk meer aangetrokken voelen tot snel geld verdienen. Bij binnenvaartondernemingen speelt ook nog mee dat ontdekking van betrokkenheid het einde van het (familie)bedrijf kan betekenen door verlies van opdrachtgevers in tegenstelling tot bij individuele bemanningsleden.

Tevens is in enkele gesprekken het drugsgebruik onder binnenvaartschippers aan bod gekomen, dat soms buitensporige vormen aanneemt. Al eerder is het voorbeeld beschreven van een schip waarbij iedereen veel drugs gebruikte (aan boord) en die in ruil daarvoor bereid waren om drugs mee te nemen vanuit Antwerpen.

---

<sup>67</sup> Bij eerder onderzoek van de auteurs onder vissers bleek dit ook; Veel vissers hadden er geen vertrouwen in dat anoniem melden echt anoniem is.



## 7.2.2. ATTITUDE JEGENS ANDERE VORMEN VAN REGELOVERTREDING

Bij overige vormen van regelovertrading speelt de angst voor (gewelddadige) repercussies nauwelijks een rol. Veel vormen van regelovertrading lijken genormaliseerd in de sector, zoals het achterhouden van brandstof voor eigen gebruik of overtradingen van vaar- en rusttijden. Bij het achterhouden van brandstof is de algemene opvatting dat het een slachtofferloos delict is, waar de benadeelden weinig schade van ondervinden.

## 7.3. LAGE PAKKANS

De laatste factor in dit hoofdstuk is de ervaren lage pakkans van criminaliteit en overtradingen in de binnenvaart. In recente onderzoeken naar ondermijning in de binnenvaart worden verschillende factoren genoemd die maken dat de kans dat criminaliteit en overtradingen ontdekt worden, laag is.<sup>68</sup> Het gaat zowel om fysieke factoren, zoals anonieme aanmeerlocaties en beperkte beveiligingsmaatregelen op binnenhavens, als om het gebrek aan toezicht en kennis door en bij overheidsactoren. Voor smokkel met containers geldt dat (douane)controles voornamelijk plaatsvinden in de zeehavens en wanneer een container op een binnenvaartschip geplaatst is, geldt dat de kans op controle laag is en deze zich vrij door Europa kunnen begeven.<sup>69</sup> De bevindingen uit eerder onderzoek sluiten grotendeels aan bij de empirische bevindingen uit het onderhavige onderzoek die we hieronder toelichten.

### 7.3.1. VERSNIPPERING TOEZICHT

In paragraaf 2.4 zijn reeds verschillende overheidsactoren genoemd die een rol spelen toezicht en handhaving in de binnenvaart in het algemeen en bij verschillende vormen van regelovertradingen en criminaliteit. Vanwege de verschillende taken en bevoegdheden van deze overheidsactoren is kennis vaak versnipperd en hebben controles een beperkte focus. Ook binnen organisaties kan er sprake zijn van versnippering. Zo hebben bij de politie lokale teams een rol bij incidenten in binnenhavens, maar zijn er ook specialistische en intelligence teams bij de Landelijke Eenheid (LX) en de Zeehavenpolitie voor de zeehavens.

Overigens merken we op dat er wel integrale initiatieven zijn, waarbij verschillende overheidsactoren samenwerken op de binnenwateren. In paragraaf 2.4.5. zijn reeds het TIEC en TFOC genoemd als voorbeelden hiervan. Vanuit deze samenwerkingsverbanden worden integrale controles georganiseerd. Ook zijn er verschillende initiatieven, zoals e-learning en toolkits ontwikkeld door overheidsactoren om de kennis misstanden in de binnenvaart te bevorderen.

### 7.3.2. BEPERKTE (FYSIEKE) CONTROLES

Zowel binnenvaartschippers als respondenten van de overheid noemen dat er nog maar weinig fysieke controles plaatsvinden in de binnenvaart. Als er controles zijn, dan vinden deze voornamelijk plaats bij de havengebieden en niet op de binnenwateren zelf. Ook

---

<sup>68</sup> Staring et al. 2019, Van der Sluis; 2019; 2023; RIEC ZWB, 2023; De Visser, 2023

<sup>69</sup> Van Zeil, 2023.

noemen meerdere respondenten dat er informatiegestuurd gewerkt wordt; schepen waar misstanden worden aangetroffen hebben een grotere kans om nog een keer gecontroleerd te worden.

Gebrek aan capaciteit bij verschillende instanties lijkt de voornaamste reden voor de beperkte controles.<sup>70</sup> Een respondent met tientallen jaren ervaring in de binnenvaart:

'Wat je kan zeggen is de laatste jaren is er behoorlijk bezuinigd door de overheidskant en er is nu minder waterpolitie.'(respondent binnenvaart)

Daarnaast wijzen respondenten erop dat wanneer er wel een fysieke controle is, deze zich vaak beperkt tot het controleren van de vaartijden en het personeel en dat vaak niet naar de lading wordt gekeken. Een politierespondent met ervaring in de binnenvaart:

'Ik heb zelf in al die jaren toen ik ging varen, één keer politie en één keer Rijkswaterstaat aan boord gehad, verder niks. Dus er is zo weinig zicht op dat het heel makkelijk is geworden om ongezien, via dat personeel, spullen over te brengen aan andere havens.' (respondent politie)

Schippers ervaren dat controles vaak uitgevoerd worden door inspecteurs of handhavers die weinig kennis hebben van de binnenvaart. Een binnenvaartschipper:

'Maar dan heb je tegenwoordig de ILT, dat zijn mensen die op hun kantoor zitten, die bellen je op dat ze een controle willen doen en dan moet je alles doormailen. Maar die hebben nog nooit een schip gezien.'(respondent binnenvaart).

Sommige overheidsrespondenten erkennen dat dit inderdaad het geval is, waardoor een controles beperkt zijn.

### 7.3.3. MINDER BEVEILIGINGS BINNENHAVENS

Voor havens met een ISPS-certificering<sup>71</sup> geldt dat ze extra beveiligingsmaatregelen moeten treffen, maar dit is niet van toepassing op binnenlandse havens waar geen internationale schepen aanmeren. In overeenstemming met eerder onderzoek, ervaren veel respondenten dat binnenhavens minder beveiligd zijn, dan de zeehavens. Een binnenvaartschipper:

'Je hebt op de inland terminals ook gewoon beveiliging, maar dat is per terminal anders. De ene moet ik een boekwerk aan documenten invullen voordat ik daarop mag, de andere loop je gewoon door. De Rotterdamse haven is al één van de veiligste havens die ik me kan bedenken, overal waar je volle containers hebt, staat beveiliging.' (respondent binnenvaart)

Binnenvaartschippers zien dan ook meer gelegenheid voor uithalen of andere criminele activiteiten op binnenhavens. Drie binnenvaartschippers:

---

<sup>70</sup> Meerdere respondenten trekken de vergelijking met Duitsland, waar ze ervaren dat fysieke controles (door de politie) veel vaker plaatsvinden.

<sup>71</sup> Dit staat voor International Ship & Port facility Security en is van toepassing op havens die internationaal scheepsverkeer behandelen.

'Het wordt steeds lastiger als binnenvaartondernemer om de terminals bij de zeehaven op te komen'. De andere binnenland terminals in Nederland zijn makkelijker, daar staat het hek gewoon open omdat er veel vervoer op en af gaat, bijvoorbeeld vrachtwagens die de lading verder mee nemen, meestal is er geen sprake van paspoortcontrole en het is voor personeel makkelijk om daar aan boord te komen.' (respondent binnenvaart)

'Er wordt alleen op de camerabeelden gekeken als er iets gebeurd is. Als de terminal draait, lopen er ook gewoon vrachtwagenchauffeurs, trek een hesje aan en het lijkt of je ook op het terrein werkt'. (respondent binnenvaart).

'Ik vind die terminals zelf prettiger, dan heb ik een stuk minder stress. Daar denk ik; 'het komt wel goed', je kunt je daar ook makkelijker uit praten. Ze laten je wel sneller gaan. Bijvoorbeeld; 'Ik kom alleen even de boodschappen brengen', nou gaan maar dan.' (respondent binnenvaart)

Respondenten noemen meerdere voorbeelden van terreinen waar makkelijk toegang verkregen kan worden en waar weinig zicht is op wie zich op de haventerreinen bevindt.

### 7.3.3. GEBREK AAN DIRECT SLACHTOFFER OF AANGIFTE

Tot slot merken we op dat veel vormen van (ondermijnende) criminaliteit in de binnenvaart te typeren is als haalcriminaliteit. Dit zijn vormen van criminaliteit, waarvan (doorgaans) geen aangifte wordt gedaan en waarvoor (overheids)inspanning nodig om deze te ontdekken. Dit geldt voor betrokkenheid van drugsmokkel via de bemanning, maar ook voor de verschillende vormen van fraude met olie. Zo merkt een binnenvaartschipper op over het stelen van brandstof:

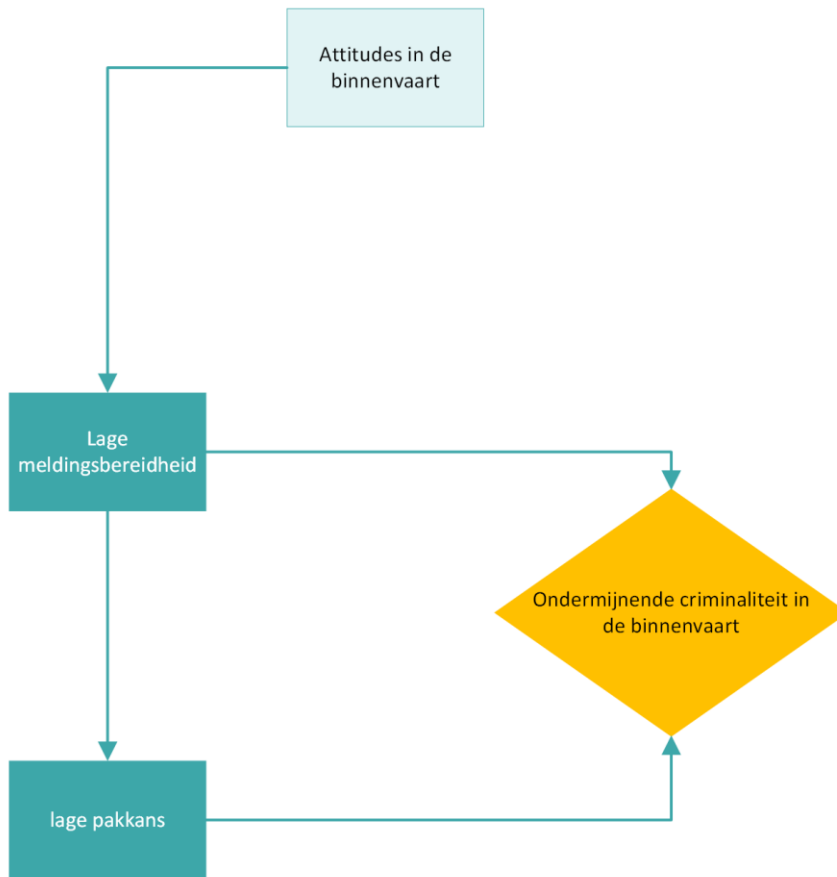
'Overall zit wel een slachtoffer natuurlijk, maar het is hetzelfde als dat iemand van de AH steelt. Tuurlijk maakt het uit, maar een liter benzine, diesel of stookolie, dat kost geen drol. Alles wat jij betaalt aan die pomp zijn accijns en transportkosten. Van diefstal merken ze [brandstofhandelaren] helemaal niks van' (respondent binnenvaart)

Aangiften van brandstofdiefstal door binnenvaarschippers komt inderdaad niet vaak voor en respondenten denken dat bedrijven die incalculeren in de kosten. Ook voor arbeidsuitbuiting, een delict waar wel een direct slachtoffer te identificeren is, geldt dat de slachtoffers zich vaak geen slachtoffer voelen. Vaak zijn deze werknemers blij met wat ze verdienen, ook wanneer dit onder het minimumloon is en er sprake is van overschrijding van de arbeidstijdenwet. Mede hierdoor blijft arbeidsuitbuiting in de sector vaak onder de radar.

## 7.4. SAMENVATTING

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste criminogene factoren besproken die de binnenvaart kwetsbaar maken voor (ondermijnende criminaliteit). In de onderstaande figuur zijn de factoren en onderlinge samenhang samengevat.

*Figuur 7.1. - Overzicht belangrijkste criminogene factoren*



# 8. SAMENVATTENDE CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

In dit laatste hoofdstuk beantwoorden we de onderzoeksvragen en formuleren we een aantal aanbevelingen.

De centrale onderzoeksvraag van dit rapport is:

*Welke rol speelt de binnenvaart bij het plegen van (onderdelen van) ondermijnende criminaliteit?*

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de volgende deelvragen opgesteld:

1. *Welke vormen van (ondermijnende) criminaliteit komen voor in de binnenvaart?*
2. *Wat is de rol van de binnenvaart in het criminele proces van deze fenomenen?*
3. *Welke criminogene factoren maken de binnenvaart kwetsbaar voor ondermijning, zowel binnen als buiten de branche?*
4. *Welke specifieke functies en bedrijfsprocessen in de binnenvaart zijn kwetsbaar voor ondermijnende criminaliteit?*

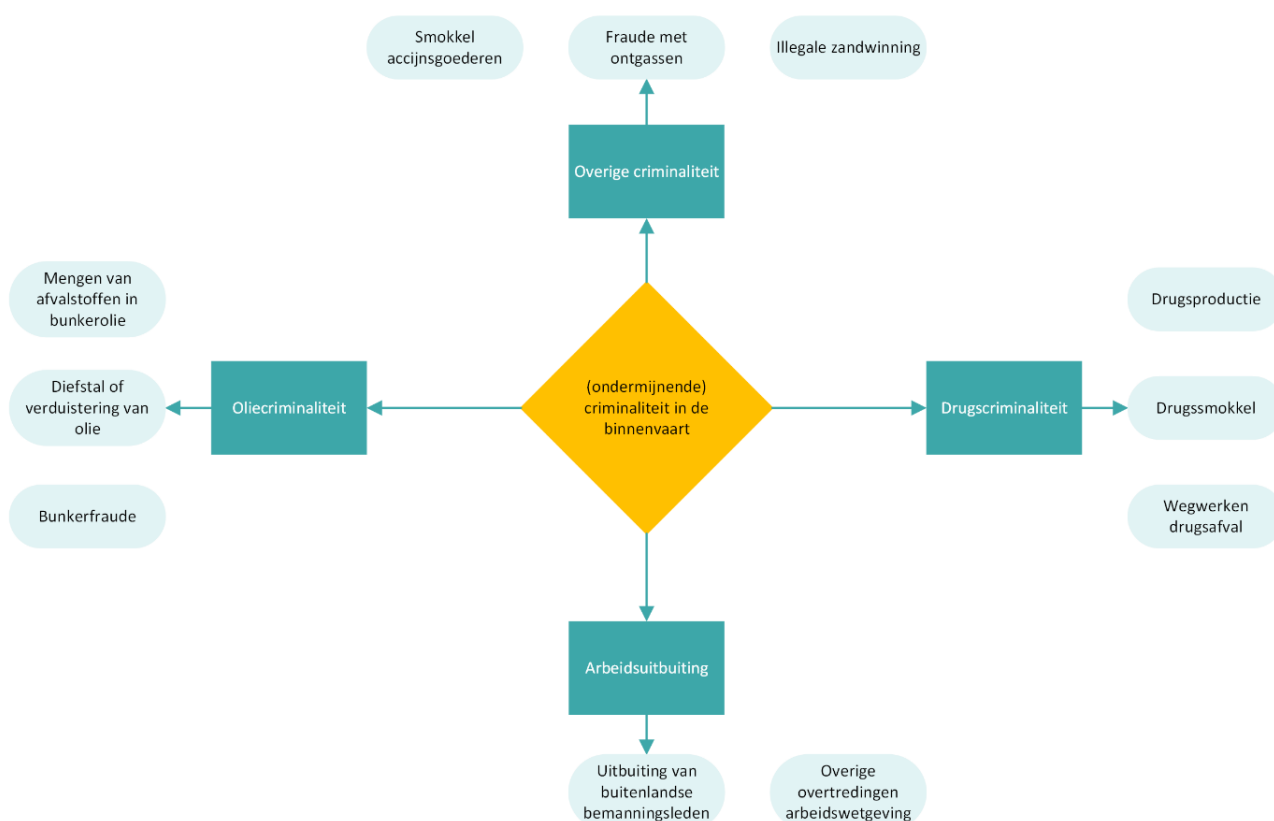
Het uitgevoerde onderzoek is kwalitatief en verkennend van aard. Hiervoor zijn open bronnen geanalyseerd, interviews afgenomen bij binnenvaart- en overheidsprofessionals en is een expertsessie georganiseerd. Hieronder zijn de deelvragen overkoepelend beantwoord.

## 8.1. VORMEN VAN (ONDERMIJNENDE) CRIMINALITEIT

Allereerst merken we op dat er weinig bekende incidenten zijn van bewuste criminele betrokkenheid van binnenvaartschippers en/of bemanningsleden en dat algemene opinie van de deelnemers aan de expertsessie is dat de meeste binnenvaartschippers legitiem zijn.

Dat gezegd hebbende, zijn in het onderzoek verschillende vormen van (ondermijnende) criminaliteit geïdentificeerd. Naast mogelijke betrokkenheid bij drugssmokkel, zijn ook andere fenomenen naar voren gekomen, zoals bunkerfraude, diefstal van olie in scheepsladingen, arbeidsuitbuiting en illegale zandwinning. In de onderstaande figuur zijn deze schematisch weergegeven.

Figuur 8.1. - Vormen van (ondermijnende) criminaliteit in de binnenvaart



Omdat het in dit onderzoek gaat om een kwalitatieve verkenning, kan niet uitgesloten worden dat de binnenvaart ook betrokken kan zijn bij andere vormen van criminaliteit, echter is dit in deze verkenning niet naar voren gekomen.

## 8.2. ROL IN HET CRIMINELE PROCES

Uit de bevindingen blijkt dat de binnenvaart verschillende rollen kan spelen in het criminele proces van de geïdentificeerde fenomenen. Binnenvaartschippers en -bemanningsleden kunnen zowel bewust als onbewust betrokken zijn bij ondermijnende criminaliteit.

Wanneer het gaat om drugssmokkel, dan blijkt dat bij smokkel met containers er weinig aanwijzingen zijn dat de binnenvaart hier bewust bij betrokken is. Containers met drugs kunnen zonder medeweten van de binnenvaartschippers op een schip geplaatst worden voor verder transport en het betrekken van de binnenvaartschipper bij de smokkel levert enkel meer risico op voor de opdrachtgevers van het transport. Van bewuste betrokkenheid is wel sprake, wanneer er drugs in tassen gesmokkeld wordt door bemanning van het binnenvaartschip. Deze tassen kunnen verborgen worden in de privéruimtes- en verborgen ruimtes op het schip of in de auto's.

Ook bij arbeidsuitbuiting kan sprake zijn van bewuste en onbewuste betrokkenheid. Het meeste risico op arbeidsuitbuiting lopen buitenlandse bemanningsleden, vaak afkomstig

uit de Filipijnen en Oost-Europa. Deze bemanningsleden worden vaak niet direct ingehuurd door de binnenvaartonderneming, maar via uitzendbureaus. In deze gevallen kan het voorkomen dat de binnenvaartschippers een normale prijs betalen voor de arbeid, maar dat het uitzendbureau te weinig betalen aan de ingehuurde bemanning. Bij oliediefstal in scheepsladingen geldt dat binnenvaartschippers juist wel vaak een bewuste pleger zijn van diefstal van brandstof, maar vaak niet voor het wegmengen van afvalstoffen in bunkerolie. Ook wanneer het gaat om illegale zandwinning, fraude met ontgassen of smokkel van accijnsgoederen is sprake van bewuste betrokkenheid.

### 8.3. CRIMINOGENE FACTOREN

De belangrijkste criminogene factoren zijn een lage meldingsbereidheid in combinatie met een lage pakkans. Attitudes in de binnenvaart ten opzichte van criminaliteit en regelovertreding hebben indirect invloed op de meldingsbereidheid. Ook hier zijn verschillen te zien per criminaliteitsvorm.

Bij meldingsbereidheid speelt angst voor repercussies vanuit het criminele circuit een belangrijke rol als het gaat om het melden van (signalen van) drugscriminaliteit. De mogelijkheid dat een melding terechtkomt bij een corrupte ambtenaar in combinatie met de veronderstelde gewelddadigheid van drugscriminelen, maakt dat de meeste respondenten uit de binnenvaart ervoor kiezen om niet te melden. Tevens is er nog onbekendheid over anoniem melden en hoe er met een dergelijke melding wordt omgegaan.

Wanneer het gaat om fraude met bunkerolie, dan speelt het een rol dat de binnenvaartschippers de relatie met opdrachtgevers niet wil verstoren en daarom niet snel zou melden dat zij frauderen. Voor andere vormen, zoals diefstal van brandstof of fraude met ontgassen speelt het een rol dat veel binnenvaartschippers dit niet zien als 'echte' criminaliteit of dat zij dit niet als ernstig ervaren.

In algemene zin geldt dat de pakkans laag is voor criminaliteit in de binnenvaart.

Versnippering van toezicht, gebrek aan kennis en gebrek aan capaciteit bij toezichthouders maken dat delicten niet snel opgemerkt worden. Omdat veel delicten te typeren zijn als zogenaamde haaldelicten raken deze zonder extra inspanningen van publieke en/of private actoren ook niet snel bekend. Binnenvaartschippers ervaren vooral gelegenheid voor smokkel bij binnenlandse terminals, omdat hier minder beveiligingsmaatregelen en controle zijn, in vergelijking met zeehavens.

### 8.4. KWETSBARE FUNCTIES EN BEDRIJFSPROCESSEN

Wanneer het gaat om kwetsbare functies en bedrijfsprocessen, dan geldt het proces van transport in de binnenvaart in algemene zin als kwetsbaar voor de geïdentificeerde fenomenen. Binnenvaartschepen die olie, dan wel brandstof vervoeren zijn het meest kwetsbaar om betrokken te raken bij fraude met bunkerolie (vaak onbewust) of diefstal van brandstof (vaak bewust). In dit laatste geval is de binnenvaartschipper een kwetsbare functie.

Bewuste drugssmokkel via tassen kan plaatsvinden met alle type binnenvaartschepen. Dit

kan ook plaatsvinden door bemanningsleden, zonder dat de binnenvaartschipper hiervan af weet. Bij arbeidsuitbuiting zijn vooral de uitzendbureaus interessant die buitenlands personeel verhuren, omdat zij degene zijn die het meest betrokken lijken in geval van arbeidstuitbuiting.

Tot slot noemen de binnenvaartschippers zelf het Scheepvaart- en transportcollege als kwetsbare locatie, omdat hier bewust jongeren geplaatst (kunnen) worden voor toegang tot havengebieden, of als locatie waar jongeren geworven kunnen worden voor drugscriminaliteit.

## 8.5. AANBEVELINGEN

De tussentijdse bevindingen van het onderzoek zijn gepresenteerd aan experts van onder andere het RIEC, ILT, Douane, Zeehavenpolitie, Landelijke eenheid, gemeente en Koninklijke Binnenvaart Nederland. Het doel van deze sessie was om de bevindingen te toetsten, en om met professionals uit het werkveld aanbevelingen te formuleren. Op basis van de bevindingen en de opbrengsten van de sessie zijn onderstaande aanbevelingen geformuleerd.

### 8.5.1. INTEGRALE FOCUS

De voorliggende verkenning biedt verschillende aanknopingspunten voor integrale verdieping en samenwerking. De eerste aanbeveling is dat betrokken ketenpartners *gezamenlijk bepalen* waar zij kansen zien om integraal op te treden. Aanvullend is het raadzaam om vervolgens te kijken in hoeverre er vervolgens nog *aanvullende informatie of intelligence* nodig is over het criminele fenomeen of proces waar de integrale focus op komt te liggen. Een voorbeeld is het opstellen van een meer gedetailleerd crime script of barrièremodel van het betreffende criminele of logistieke proces. Het RIEC Rotterdam heeft naar aanleiding van deze verkenning het voornemen om een sessie met betrokken professionals te organiseren met partners om gezamenlijk tot vervolgacties te komen.

### 8.5.1. ORGANISEREN VAN STRUCTURELE EN INTENSIEVERE SAMENWERKING

Versnippering en organisatorische beperkingen van toezicht en handhaving benadrukken het belang van meer integrale samenwerking. Ondanks dat we in het onderzoek reeds een aantal samenwerkingsverbanden tegen zijn gekomen, zoals het TIEC en TFOC, benadrukken de deelnemers dat het versterken van de ketensamenwerking noodzakelijk is om (ondermijnende) criminaliteit en regelovertreding effectiever tegen te gaan. Een eerste aanbeveling die hieruit volgt is het *verkennen van het instellen een vast, integraal (opsporings)team* dat zowel een expertisefunctie als een operationeel karakter heeft. Idealiter heeft dit team een eigen mandaat en gezamenlijke doelstelling. De expertisefunctie is belangrijk, omdat kennis over misstanden in de binnenvaart specialistisch is en niet alle toezichthouders en handhavers deze zelf hebben. Dit geldt ook voor de basisteams met een (binnen)haven. Voor hen is het belangrijk dat ze weten waar ze terecht kunnen als ze bijvoorbeeld een controle gaan doen of vragen over een casus hebben. Daarnaast kan het instellen van een vast, integraal team zorgen voor het beter benutten van elkaars bevoegdheden en mogelijkheden bij controles. Tot slot is



succesvolle ketensamenwerking gestoeld op vertrouwen en vertrouwen wordt sneller opgebouwd, wanneer personen vaker en meer samenwerken.

Tevens zijn er verschillende professionals die reeds samenwerken op een bepaald thema, zoals olie of arbeidsuitbuiting, maar die kennis en expertise hebben die relevant kan zijn voor andere professionals die zich met de binnenvaart bezighouden of dit willen gaan doen. Op korte termijn kan er winst gehaald worden door deze *professionals en reeds bestaande samenwerkingen te inventariseren en deze met contactgegevens beschikbaar te stellen aan andere professionals van verschillende overheidsorganisaties*. Dit kan tevens een impuls geven aan samenwerking (bij acties) op lokaal niveau.

Ten tweede is nog winst te halen bij het *versterken van de samenwerking met (publiek-)private partners*. Hieronder valt de samenwerking tussen lokale toezichthouders en het havenbedrijf, maar ook met het park- en terminalmanagement van aanpalende bedrijventerreinen en beveiligingsbedrijven. Vaste aanspreekpunten en het delen van kennis (bijvoorbeeld over signalen van misstanden) kunnen bijdragen een betere samenwerking.

#### 8.5.2. VERSTERKEN INTEGRALE INFORMATIEPOSITIE

Tijdens de expertsessie bleek dat het delen van informatie tussen overheidspartners als een belangrijke belemmering wordt ervaren voor integrale samenwerking. Tevens ervaren veel professionals dat er steeds minder specialistische nautische kennis is bij de overheid. Professionals willen graag meer informatie delen met partners, dat ze nu als mogelijk ervaren. Op korte termijn is er winst te behalen door voor ketenpartners *inzichtelijk te maken wat er reeds mogelijk is* op basis van wetgeving en jurisprudentie. Daarnaast kan het helpen voor professionals om *te weten welke samenwerkingsverbanden met een convenant er zijn, waar signalen van misstanden gedeeld kunnen worden om casussen op te schalen*. Zo kunnen signalen van arbeidsuitbuiting, drugscriminaliteit of financieel-economische fraude mogelijk binnen het RIEC integraal opgepakt worden en signalen van fraude of criminaliteit met olie binnen het TIEC. Verder strekt het tot de aanbeveling om meer *inzichtelijk te maken welke informatie nu niet gedeeld kan worden, terwijl dit wel wenselijk is*. Op basis hiervan kan vervolgens verkend worden of een aanvullend convenant zinvol en mogelijk is.

Tevens is er winst te halen door *(publiek)private partijen beter te benutten*. Deels gaat het hier om de partijen die in de vorige paragraaf genoemd worden en die in potentie 'ogen en oren' zijn om misstanden te signaleren, zoals havenbedrijven, beveiligingsbedrijven, park- en terminalmanagement en andere bedrijven in havengebieden. Daarnaast gaat het om partijen die specifiek kennis hebben over de binnenvaart, zoals de Koninklijke Binnenvaart Nederland. Deze branchepartijen hebben veel kennis over ontwikkelingen in de sector, wat een aanvulling kan zijn op de reeds aanwezige kennis bij overheidsprofessionals.

Ook is het raadzaam om te kijken naar *digitale mogelijkheden* om de informatiepositie te versterken. Hierbij kan het gaan om trackingstool<sup>72</sup>, maar ook om het signaleren van online trends en ontwikkelingen.

---

<sup>72</sup> Zo wijst een deelnemer uit de sessie op het bestaan van een tool om scheepsbewegingen op basis van AIS-trackers te anonimiseren.

Tot slot kan een beter inzicht in de betrokkenheid van de binnenvaart verkregen worden *met een verdiepende integrale analyse op basis van (opsporings)informatie uit de systemen van onder andere de politie, ILT, douane en de NLA*. Dit levert een meer volledig en integraal informatiebeeld op van zowel de verschillende fenomenen, als van actoren in de binnenvaart die het meest voorkomen in relatie tot criminaliteit en regelovertreding. Op basis van de uitkomsten hiervan kan ook gekeken worden naar de mogelijkheid om *Team Criminele Inlichtingen (TCI) van de politie of bijzondere opsporingsdiensten (zoals de ILT) te activeren* om meer criminele informatie van binnenuit te krijgen.

### 8.5.3. VERHOGEN MELDINGSBEREIDHEID BINNENVAART

Het verhogen van de meldingsbereidheid is belangrijk, omdat de gevonden vormen (ondermijnende) criminaliteit te typeren zijn als haaldelicten. Tegelijkertijd is er terughoudendheid bij actoren uit de binnenvaart om te melden. Er valt nog winst te halen door *binnenvaartactoren meer en beter te informeren over de mogelijkheden om anoniem te melden*. Dit kan in samenwerking met Meld Misdaad Anoniem die ervaring heeft met campagnes die zich richten op (besloten) branches.

Tevens kan de *laagdrempeligheid om te melden bevorderd worden* via benaderbare overheidsprofessionals. Een voorbeeld is een pilot die in de expertsessie is genoemd, waarbij binnenvaartactoren via WhatsApp een melding kunnen doen bij de digitale wijkagent. Ook het beschikbaar stellen van *een laagdrempelig (anoniem) meldpunt* voor de branche of voor (binnen)havens.

Ook het activeren van sleutelfiguren in de binnenvaart door hen meer informatie te geven over de mogelijkheden om (anoniem) te melden kan bijdragen aan een hogere meldingsbereidheid. Hierbij is het zinvol om *brancheverenigingen te benutten* die veel in contact staan met binnenvaartactoren. Hierbij kan gedacht worden aan een samenwerking met de Schuttevaer, een blad dat veel gelezen wordt in de binnenvaart, of de Koninklijke Binnenvaart Nederland. Ook *influencers* in de binnenvaart kunnen een interessant kanaal zijn om mee samen te werken in het kader van het verhogen van de meldingsbereidheid.

Belangrijk voor de overheid is hierbij om ook oog te hebben voor zaken die voor de binnenvaartactoren relevant zijn en om niet alleen maar de eigen boodschap 'zenden'.

## 8.5.4. OVERZICHT AANBEVELINGEN

Hieronder zijn de verschillende aanbevelingen samengevat.

### Integrale focus

- *Gezamenlijk bepalen focus vervolgacties.*
- *Verdiepend inzicht op fenomenen verkrijgen, bijv. met een crime script of barrièremodel.*

### Structurele en intensievere samenwerking

- *Verkennen van het instellen een vast, integraal (opsporings)team.*
- *professionals en reeds bestaande samenwerkingen te inventariseren en deze met contactgegevens beschikbaar te stellen aan andere professionals van verschillende overheidsorganisaties.*
- *Versterken van de samenwerking met (publiek-)private partners.*

### Structurele en intensievere samenwerking

- *Inzichtelijk te maken wat er reeds mogelijk is op basis van wetgeving en jurisprudentie.*
- *In kaart brengen welke samenwerkingsverbanden met een convenant er zijn en/of waar signalen van misstanden gedeeld kunnen worden om casussen op te schalen.*
- *Inzichtelijk te maken welke informatie nu niet gedeeld kan worden, terwijl dit wel wenselijk om te bepalen waar aanvullende convenanten nodig zijn.*
- *Beter benutten (publiek)private partijen.*
- *Verkennen en benutten digitale mogelijkheden.*
- *Uitvoeren van een verdiepende integrale analyse op basis van (opsporings)informatie uit de systemen van onder andere de politie, ILT, douane en de NLA.*
- *Mogelijkheid verkennen om Team Criminele Inlichtingen (TCI) van de politie of bijzondere opsporingsdiensten (zoals de ILT) te activeren.*

### Structurele en intensievere samenwerking

- *Binnenvaartactoren meer en beter te informeren over de mogelijkheden om anoniem te melden.*
- *Laagdrempeligheid om te melden bevorderen via benaderbare overheidsprofessionals.*
- *Brancheverenigingen (meer) benutten.*

# BRONNEN

- Bakker, N. & Cerberus. (2021, 28 september). *OM wil alsnog negen ton van directeuren Gyron Crew Werkendam voor inzet Filipijnse matrozen*. Geraadpleegd, van: [https://www.ad.nl/rivierenland/om-wil-alsnog-negen-ton-van-directeuren-gyron-crew-werkendam-voor-inzet-filipijnse-matrozen~a64320fd/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F?cb=8b8830be-4c4d-40db-a335-b34b40653217&auth\\_rd=1](https://www.ad.nl/rivierenland/om-wil-alsnog-negen-ton-van-directeuren-gyron-crew-werkendam-voor-inzet-filipijnse-matrozen~a64320fd/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F?cb=8b8830be-4c4d-40db-a335-b34b40653217&auth_rd=1)
- Bigtruck (2016, 5 December). Inspectie legt transportbedrijf stil. *Bigtruck*. Geraadpleegd, van: <https://bigtruck.nl/nieuws/inspectie-legt-transportbedrijf-stil>
- Binnenvaartkennis.nl (2021). *Vaarwegenoverzicht Nederland – Binnenvaart Kennis*. Geraadpleegd, van: <https://www.binnenvaartkennis.nl/2021/02/vaarwegenoverzicht-nederland/>
- Bossche, M. van den, O. de Jong, R. Janse & C. Lucas (2021). *Maritieme arbeidsmarktmonitor 2021*. Geraadpleegd, van: <https://maritiemland.nl/wp-content/uploads/2022/06/Maritieme-Arbeidsmarkt-Monitor-2021-v.3.1.pdf>
- Bossche, M. van den., R. Janse, L. Jansen, M. Streng, L. van der Lugt & R. van Houwelingen (2023). *Volledige Maritieme monitor 2023*. Geraadpleegd, van: <https://maritiemland.nl/maritieme-monitor-2023/>
- Bureau Voorlichting Binnenvaart. (z.d.) *Marktstructuur - Bureau Voorlichting Binnenvaart*. Geraadpleegd, van: <https://bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/vervoer/logistieke-keten/marktstructuur/>
- CBS (2022, 10 maart). *Binnenvaart vervoerde nooit zoveel als in 2021*. Geraadpleegd, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/10/binnenvaart-vervoerde-nooit-zoveel-als-in-2021>
- CBS. (z.d.). *Hoeveel binnenvaartschepen zijn er in Nederland?* Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen#:~:text=Het%20aantal%20binnenvaartschepen%20met%20Nederlandse,bijna%20ieder%20jaar%20licht%20af.>
- CBS. (z.d.a). *Hoeveel vaarwegen zijn er in Nederland?* Geraadpleegd, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/vaarwegen>

- Centrale Commissie voor de Rijnvaart. (2021). *Jaarverslag 2021 Europese binnenvaart marktobservatie*. Geraadpleegd, van: [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/09/CCNR\\_annual\\_report\\_NL\\_2021\\_WEB.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/09/CCNR_annual_report_NL_2021_WEB.pdf)
- FIOD. (2022, 7 februari). *260 kg cocaïne gevonden op schip in IJmuiden*. Geraadpleegd. Van: <https://www.fiod.nl/260-kg-cocaine-gevonden-op-schip-in-ijmuiden/>
- Havenaar, A. (2011). *Een Viscose Onderneming: een onderzoek naar de gelegenheden tot regelovertreding binnen de stookolieketen*. Amsterdam: Vrije Universiteit
- Heynen, H. (2024, 23 december). *Cappuccino-bunkerfraude*. Geraadpleegd, van: <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/zeevaart/2014/12/23/cappuccino-bunkerfraude/#:~:text=Reders%20en%20charteraars%20worden%20met,geblazen%2C%20die%20daardoor%20sterk%20opschuimt.>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (2023). *Factsheet Veiligheid binnenvaart 2021-2022*. Geraadpleegd van: <https://www.ilent.nl/documenten/transport/binnenvaart/inspecties-binnenvaart/factsheets/veiligheid-binnenvaart-in-2022>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (z.d.). *De Nederlandse vloot is de grootste van Europa*. Geraadpleegd, van: <https://www.ilent.nl/onderwerpen/themas/binnenvaart>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (z.d.a.). *Inspectie leefomgeving en transport (ILT) voert verschillende typen inspecties uit in de binnenvaart*. Geraadpleegd, van: [https://www.ilent.nl/onderwerpen/inspecties-binnenvaart#:~:text=Inspectie%20Leefomgeving%20en%20Transport%20\(ILT\)%20voert%20verschillende%20typen%20inspecties%20uit,en%20de%20Arbeidstijdenwet%20\(Atw\).](https://www.ilent.nl/onderwerpen/inspecties-binnenvaart#:~:text=Inspectie%20Leefomgeving%20en%20Transport%20(ILT)%20voert%20verschillende%20typen%20inspecties%20uit,en%20de%20Arbeidstijdenwet%20(Atw).)
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (z.d.b.). *Binnenvaartankschepen ontgassen*. Geraadpleegd, van: <https://www.ilent.nl/onderwerpen/gevaarlijke-stoffen-binnenvaart/ontgassen-binnenvaarttankschepen>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (24 november 2020). *Beleidskader 'In volle vaart vooruit'*. Geraadpleegd, van: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-560a8640-b48a-4a71-ad08-ea101997919a/pdf>
- Ministerie van Justitie en Veiligheid. (5 december 2023). *Besluit van 4 december 2023, houdende wijziging van het Besluit beheer politie en enkele andere besluiten in verband met de splitsing van de Landelijke eenheid in de Eenheid landelijke expertise en operaties en de Eenheid landelijke opsporing en interventies (splitsing Landelijke eenheid politie)*. Staatsblad 2023, 442. Geraadpleegd, van: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2023-442.html>
- Nationaal Rapporteur Mensenhandel en Seksueel Geweld tegen Kinderen (2021). *Arbeidsuitbuiting*. Nationaal Rapporteur

- Neve, R., Doorn, M. v., Fortuin, B., In 't Veld, M., Mac Gillavry, D., Stokman, A., & Zanden, N. v. (2016). Dreigingsbeeld milieucriminaliteit 2016. Geraadpleegd, van: <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/milieu/dreigingsbeeld-milieucriminaliteit-2016.pdf>
- Nimwegen, S. van, T. Spapens & R. Ceulen. (2021). *Ondermijning langs de zijpaden. Een verkennend onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van ondermijnende criminaliteit in relatie tot kleine havens en luchthavens, railtransport en binnenvaart in Noord-Brabant en Zeeland*. Geraadpleegd, van: <https://www.politieenwetenschap.nl/publicatie/politiekunde/2021/ondermijning-langs-zijpaden-362/>
- Oosterveld, B. (2021, 24 september). *Zandfraudeurs gaan jarenlang hun gang*. Schuttevaer. *Schuttevaer*. Geraadpleegd, van: <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/09/24/zandfraudeurs-gaan-jarenlang-hun-gang/>
- Politie.nl. (2021, 19 november). *Een weerbare transportsector tegen georganiseerde criminaliteit*. Politie. Geraadpleegd, van: <https://www.politie.nl/nieuws/2021/november/19/08-een-weerbare-transportsector-tegen-georganiseerde-criminaliteit.html>
- Politie.nl. (29 oktober 2021). *Aanhouding en boetes bij controle riviercruises*. Politie. Geraadpleegd, van: <https://www.politie.nl/nieuws/2021/oktober/29/11-aanhouding-en-boetes-bij-controle-riviercruises.html>
- Politie.nl. (6 juli 2023). *Zeehavenpolitie gestart in Zeeland en Moerdijk*. Politie. Geraadpleegd, van: <https://www.politie.nl/nieuws/2023/juli/6/08-zeehavenpolitie-zwb.html>
- Rechtbank Rotterdam (2021, 15 september). *ECLI:NL:RBROT:2021:8999*. Geraadpleegd, van: <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBROT:2021:8999>
- RIEC LIEC (2022). *Jaarverslag RIEC LIEC 2022*. Geraadpleegd, van: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/07/05/tk-bijlage-jaarverslag-riec-liec-2022>
- RIEC Zeeland-West-Brabant (2023). *Fenomeenbeeld Binnenvaart*. Noord-Brabant en Zeeland.
- Rijksoverheid (2022, 21 december). *TFOC moet mee in de snelheid van drugscriminelen binnen de transportsector*. Nederland tegen georganiseerde misdaad. Geraadpleegd, van: <https://www.nederlandtegengeorganiseerdemisdaad.nl/actueel/verhalen-uit-de-praktijk/weblog/2022/tfoc-moet-mee-in-de-snelheid-van-drugscriminelen-binnen-de-transportsector>

- Rijksoverheid. (z.d.). *Veiligheid binnen de zeevaart*. Geraadpleegd, van: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/scheepvaart-en-havens/veiligheid-binnenvaart-en-zeevaart>
- Spapens, T., M. Bruinsma, L. van Hout, J. de Jong. (2013). *Studie Vuile olie*. Geraadpleegd, van: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2013D39591&did=2013D39591>
- Staring, R., L. Bisschop, R. Roks, E. Brein & H. van de Bunt. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: Aard en aanpak van het fenomeen*. Erasmus Universiteit: Rotterdam
- Struiksmā, N., C. Boxum, S.J. Hollenberg & N.O.W. Woestenburg (2020). *Onderwereld boven water? Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens*. Apeldoorn: Politie en Wetenschap. Geraadpleegd, van: <https://www.politieenwetenschap.nl/publicatie/politiekunde/2020/onderwereld-boven-water-358>
- Tolman Y. (2021). 'Blenden van scheepsbrandstof. "Afval gaat de lucht in"'. In: Neve (red). *Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021*. Gedownload van, <https://www.om.nl/onderwerpen/milieucriminaliteit/documenten/publicaties/milieucriminaliteit/2021/07/dbmc>
- Vermaas, P. (2017). Barrières tegen uitbuiting opwerpen. *Oppertuun* (3). Geraadpleegd, van: <https://magazines.openbaarministerie.nl/opportuun/2017/03/mensenhandel2>
- Vermeulen, I., W. Van der Leest & V. Dirksen. (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland: Distributielijnen en doorvoermethoden*. Dienst Landelijke informatieorganisatie. Geraadpleegd op 6 april 2022, van <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/drugs/rapporten-overdrugs/doorvoer-van-cocaine-via-nederland-07-2018-dlio.pdf>
- Visser, J. & Francke, J. (2020). *KiM-onderzoek: benutting multimodale achterlandknooppunten*. Geraadpleegd, van: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/02/19/kim-onderzoek-benutting-multimodale-achterlandknooppunten>
- Weijer, S. van der & W. Bernasco. (2016). *Aangifte- en meldingsbereidheid. Trends en determinanten*. NSCR. WODC. Geraadpleegd, van: <http://hdl.handle.net/20.500.12832/2248>
- WestNieuws.be. (27 maart 2024). *Cocaïne zat in zwarte verpakking tussen de zwarte steenkool met een magneet bevestigd aan de binnenwand van het schip*. WestNieuws. Geraadpleegd, van: <https://www.westnieuws.be/cocaine-zat-in-zwarte-verpakking-tussen-de-zwarte-steenkool-met-een-magneet-bevestigd-aan-de-binnenwand-van-het-schip/#:~:text=Internationaal%20Nieuws%20Politie-,Cocaïne%20zat%20in%20zwart>

e%20verpakking%20tussen%20de%20zwarte%20steen%20kool%20met%20de%20strijd%20tegen%20internationale%20drugssmokkel.

Eski, Y, M. Boelens, A. Mesic & H. Boutellier (2021). *Van verhalen naar verballen*. Een verkennende studie naar de aanpak van ondermijnende drugscriminaliteit in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam (NZKG). Apeldoorn: Politie en Wetenschap. Geraadpleegd, van:  
<https://www.politieenwetenschap.nl/publicatie/politiekunde/2021/van-verhalen-naar-verballen-365>

Zeehavenpolitie Rotterdam. (2021, 26 maart). *446.400 kruiwagens illegaal gewonnen zand*. Facebook. Geraadpleegd, van:  
<https://www.facebook.com/zeehavenpolitie/posts/2766228836835306>

Zeijl, M. van. (2023). *Smokkel in de binnenvaart. Een verkennend onderzoek*. Masterscriptie Criminologie. Vrije Universiteit Amsterdam.





**M E H L B A U M**

ONDERZOEK

[www.mehlbaumonderzoek.nl](http://www.mehlbaumonderzoek.nl)  
[info@mehlbaumonderzoek.nl](mailto:info@mehlbaumonderzoek.nl)