



KLPD-Dienst IPOL

11-2

Tussen wal en schip

Lading diefstal van oliën en chemicaliën
in de binnentankvaart



Tussen wal en schip

Ladingdiefstal van oliën en chemicaliën in de binnentankvaart

Uitgave:
Dienst IPOL
Postbus 3016
2700 KX Zoetermeer

De dienst IPOL
is een onderdeel van het Korps landelijke politiediensten

Zoetermeer, juni 2011
Copyright © 2011 KLPD–IPOL Zoetermeer
IPOL nummer 6/2008

Behoudens de door de wet gestelde uitzonderingen, alsmede behoudens voorzover in deze uitgave nadrukkelijk anders is aangegeven, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het KLPD.

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden de auteur(s), redactie en het KLPD geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich gaarne aanbevolen.

Tussen wal en schip

Ladingdiefstal van oliën en chemicaliën in de binnentankvaart

Rudie Neve

Inhoud

Voorwoord	III	
Management samenvatting	V	
1	Aanleiding en vraagstelling	1
1.1	Inzichten Stroom en netwerken toepassen in een casestudy	1
1.2	De Waterpolitie en ladingdiefstal	2
1.3	Vraagstelling en bronnen.....	3
2	Context: de binnentankvaart en de controlerende instanties	7
2.1	Structuur van de binnentankvaart.....	7
2.2	De gang van zaken bij een grote oliemaatschappij	10
2.3	De KLPD dienst Waterpolitie	13
2.3.1	DWP en de operationele thema's van het KLPD	15
2.3.2	DWP-visie 2010-2015	17
2.3.3	Toezicht en opsporing	18
2.3.4	Specialismen van de DWP	21
2.3.5	Samenwerking met andere instanties	22
2.4	De Weegploeg Blauw en het OM	26
2.4.1	Eerste- en tweedelijnszaken	26
2.4.2	Welk parket voor welke zaak?	27
2.4.3	Hoe krijg je een zaak op de agenda?	28
2.5	Besluit.....	30
3	Ladingdiefstal op de binnentankvaart.....	33
3.1	Introductie: een PV van bevindingen.....	33
3.1.1	Een Belgisch parlementair onderzoek	34
3.1.2	Het onderzoek Peanut	36
3.1.3	Resultaten van controles	37
3.1.4	Bevindingen van de verbalisant	37
3.2	Een oude casus en een nieuwe brief	38
3.2.1	WODC monitor 'casus 39'.....	38
3.2.2	Een brief aan de Hoofdofficier transportcriminaliteit	39
3.3	Het transport van brandstoffen over water	40
3.3.1	Restlading nader beschouwd.....	40
3.3.2	Controles op tankers naar aanleiding van het PV.....	42
3.4	Van restlading naar verduistering en fraude	45
3.4.1	Ladingdiefstal en georganiseerde criminaliteit	47
3.5	Besluit.....	49
4	Ladingdiefstal van chemicaliën voor synthetische drugs.....	51
4.1	Het barrièremodel.....	52
4.1.1	Verwerven van overige chemicaliën	53
4.1.2	Verstoring van het criminele bedrijfsproces aan de voorkant.....	54
4.2	Chemicaliën nader beschouwd	55
4.3	Rol van bedrijven.....	56

4.4	Ladingdiefstal van chemicaliën op de binnenvaart	57
4.4.1	Aanpak van ladingdiefstal van chemietankers	59
4.4.2	Gerichte controles met de DNR en andere ideeën	60
4.5	Besluit.....	61
5	Intelligence en de DWP	63
5.1	Visie op IGP	63
5.2	Nadruk op technologie.....	66
5.3	De Basisvoorziening Handhaving	68
5.4	Informatiegestuurde controles	71
5.5	Intelligence via contacten in de branche.....	72
5.6	Tot besluit: een weg te gaan	74
6	Samenvatting en conclusie	75
6.1	Gelegenheidsstructuur voor ladingdiefstal.....	75
6.1.1	Van restlading naar verduistering van lading	75
6.1.2	Brandstoffen en chemicaliën.....	76
6.1.3	Bulkchemicaliën en synthetische drugs	77
6.2	De aanpak van ladingdiefstal op de binnentankvaart	78
6.2.1	De Weegploeg Blauw en de allocatie van researchcapaciteit.....	79
6.2.2	Ladingdiefstal op de binnentankvaart in de Weegploeg Blauw.....	79
6.3	Het opbouwen van een informatiepositie.....	81
6.4	Samenwerking met andere instanties en met bedrijven	82
6.5	Conclusie en aanbevelingen	83
7	Literatuur	85
	Bijlage 1	87

Voorwoord

door Patricia Zorko, directeur recherche KLPD

Met 'Wat ons bindt' is de aandacht gevestigd op de samenwerking tussen verschillende diensten binnen het KLPD. Het team Strategische Analyse van de Dienst IPOL heeft deze oproep opgepakt door een nieuwe richting in te slaan met onderzoek, dat er op gericht is om een opsporingsprobleem vanuit een wetenschappelijke invalshoek te belichten en daardoor handvatten aan te reiken waarmee operationele leidinggevenden bij de blauwe KLPD-diensten aan de slag kunnen. Als eerste product van deze nieuwe richting in het strategisch onderzoek verschijnt dit rapport over ladingdiefstal door opvarenden op tankers in de binnenvaart, met de toepasselijke titel Tussen wal en schip. De aanleiding voor het onderzoek was dat de Dienst Waterpolitie de ervaring heeft dat ladingdiefstal moeilijk op de agenda te krijgen is bij de strafrechtelijke aanpak en in die zin steeds 'tussen wal en schip' belandt, terwijl het toch om een ernstige vorm van criminaliteit gaat die al vele jaren de binnenvaart teistert. Bovendien blijken er aanwijzingen dat er ook chemicaliën van tankers verdwijnen om geleverd te worden aan producenten van synthetische drugs.

In dit rapport wordt naar aanleiding van de vraag van de DWP, 'hoe krijgen we dit probleem voor het voetlicht', een diepgaande analyse uitgevoerd van de stromen van olie en chemicaliën op de binnenwateren, de betrokken partijen en de gelegenheden voor criminaliteit die er in deze vervoerssector ontstaan. De samenwerking met andere (opsporings-)instanties en de interne processen op het gebied van intelligence en procesvoorbereiding zijn daarbij niet buiten schot gebleven. Een belangrijk deel van de ketens waarbinnen ladingdiefstal in de binnenvaart zich voordoet, blijken zich niet alleen op 'het schip', maar vooral ook aan de wal te bevinden. De titel slaat dus niet alleen terug op de onderzoeksvraag van de DWP, maar ook op de bevindingen van het onderzoek.

De leiding van de Waterpolitie heeft aangegeven aan de slag te gaan met de inzichten en aanbevelingen die het rapport heeft opgeleverd. Hiermee is al bereikt dat er onderzoek wordt gedaan waar een blauwe KLPD-dienst 'iets mee kan'. Het belang van dit rapport gaat verder: het is een geslaagde eerste poging strategische onderzoekers in te zetten om vanuit hun invalshoek een bijdrage te leveren aan de oplossing van concrete, specifieke opsporingsproblemen.

Management samenvatting

In dit rapport wordt verslag gedaan van een *case study*, waarin de casus 'ladingdiefstal van oliën en chemicaliën op de binnentankvaart' wordt uitgediept, in opdracht van de dienstleiding van de KLPD-dienst Waterpolitie (DWP). De onderzoeksvraag van de DWP kwam op een moment dat het team Strategische Analyse van KLPD-dienst IPOL had uitgesproken naast landelijke criminaliteitsanalyses ook studies te willen uitvoeren die ten dienste staan van de politiepraktijk. Deze studie is in die zin ook gekoppeld aan Wat ons Bindt. Zoals in de inleiding wordt uiteengezet, is het de bedoeling met dergelijke studie voort te bouwen op eerder ontwikkelde inzichten op het terrein van nodale oriëntatie (Politie in Ontwikkeling), genetwerkte opsporing (Transport Security) en het barrièremodel (onder andere in gebruik bij de DNR).

Ladingdiefstal op de binnentankvaart is al vele jaren een ergernis van medewerkers van de DWP. Punt van vertrek van deze studie is een PV van bevindingen dat door zo'n medewerker in de BVH werd gezet. Hierin wordt duidelijk dat er in het verleden in Nederland en in België opsporingsonderzoeken zijn geweest waarbij georganiseerde criminaliteit in het geding was. Uit discussies tussen schippers op het internet blijkt zonneklaar dat het alom bekend is dat er gerommeld wordt met olie uit de (rest)lading. Bij controles worden telkens weer zaken aangetroffen die dit bevestigen: diesel en benzine op plaatsen die daarvoor niet bedoeld zijn, tanks en pompen die kunnen dienen om lading te verduisteren.

Meer recent is de aandacht gevestigd op de chemiesector in de binnenvaart. In deze branche, die het afgelopen decennium sterk gegroeid is, worden in bulk enorme hoeveelheden getransporteerd van stoffen die relevant zijn voor de productie van synthetische drugs. Het betreft niet zozeer de essentiële grondstoffen zoals PMK en BMK, maar andere chemicaliën die nodig zijn bij de synthese als katalysator, oplosmiddel of anderszins. Ze worden in documenten aangeduid als 'categorie 2 en 3 precursoren' en het gaat dan om stoffen als aceton, zwavelzuur, ether en toluen. Hoeveelheden die op een tanker ruimschoots binnen de tolerantie voor uitlosverschillen (0,3%) vallen, zijn voor producenten van synthetische drugs voldoende om een groot aantal pillen te kunnen maken. Doordat het in Nederland en recentelijk ook in België moeilijker wordt om à contant chemicaliën aan te schaffen bij handelsbedrijven, moeten criminelen steeds verder op pad, zoals naar Spanje of naar Zuidoost Europa, om aan hun spullen te komen. Een handeltje met tankerschippers is dan een aantrekkelijke optie en er zijn aanwijzingen dat dit zich daadwerkelijk voordoet.

In fraude met minerale oliën gaat zeer veel geld om, zo bleek uit een groot opsporingsonderzoek met de FIOD in 2003 waarin alleen al voor miljoenen naheffing van accijns werd opgelegd. De qua modus operandi identieke diefstal van chemicaliën van binnenvaarttankers verbindt het probleem van de ladingdiefstal met een landelijke speerpunt van de politie, namelijk de productie van en handel in synthetische drugs. Hoe kan het dan dat er al jaren geen zaken van enige importantie zijn gedraaid op dit terrein?

Bij de DWP wordt aanvankelijk gesuggereerd dat het probleem is dat het probleem vooral zou zijn dat het OM niet voldoende prioriteit geeft aan deze materie. Dit idee moet echter worden gelogenstraft. In dit rapport wordt de vinger gelegd op enkele zere plekken die te maken hebben met de relatie met het OM, zoals de ongewisse beschikbaarheid van researchcapaciteit en de moeite die het kost om de juiste Officier van Justitie te vinden, doordat de Arrondissementen die daarover gaan niet vertegenwoordigd zijn in de weegploeg waar de beslissingen worden genomen. De verreweg belangrijkste oorzaak van het ontbreken van aansprekende

opsporingsonderzoeken blijkt echter betrekkelijk eenvoudig te benoemen: er worden op het terrein van ladingdiefstal geen doortimmerde projectvoorstellen bij de Weegploeg Blauw ingediend. De hand moet dus in eigen boezem: het schort aan een gedegen projectvoorbereiding bij de DWP.

Het is welhaast een open deur er op te wijzen dat goede projectvoorstellen alleen ontwikkeld kunnen worden als er gewerkt is aan een goede informatiepositie over het probleem dat aangepakt moet worden. Op grond van de bevindingen van deze studie zijn wel enkele opmerkingen te maken over de richting waarin een oplossing gezocht kan worden. Op de eerste plaats zou de vraag gesteld moeten worden of de DWP er naar zou moeten streven om zelfstandig grootschalig rechercheonderzoek aan te pakken. Bij het succesvolle opsporingsonderzoek uit het verleden had de FIOD een leidende rol en de DWP sloot daarbij aan met nautische expertise. Andere belangrijke partners zijn de Douane en de DNR. Van een uitgekristalliseerde visie op de samenwerking met deze partners en de rol van de DWP in de opsporing van georganiseerde criminaliteit is nog niet echt sprake, zo blijkt uit interviews en schriftelijk materiaal. Als er voor wordt gekozen om zelfstandig onderzoeken op het terrein van georganiseerde criminaliteit op het water te gaan draaien, of hierin een vooraanstaande rol te spelen, dan zal hiervoor ook voldoende capaciteit moeten worden vrijgemaakt. Het gegeven dat rechercheurs ook eerstelijns onderzoeken moeten uitvoeren is hierbij een hinderpaal gebleken.

Hoe het ook zij wat betreft de samenwerkingsverbanden, een belangrijk aspect zal bestaan in de basale informatiepositie van de DWP. De informatiepositie drijft tot nu toe sterk op de controles in het kader van het dagelijkse werk en speciale acties. Twee problemen kunnen in verband hiermee worden genoemd: op de eerste plaats zouden waarnemingen beter ingevoerd moeten worden in de informatiesystemen, op de eerste plaats de Basisvoorziening Handhaving (BVH), waarmee informatie via Blueview ook beschikbaar komt voor (analisten in) andere onderdelen van de politie. Denkrichtingen voor een oplossing zijn het inrichten van een backoffice ('FoBo') en het ontplooiën van initiatieven om de medewerkers te motiveren door via voorbeelden in de communicatie duidelijk te maken wat er met de mutaties gebeurt. Ook de technologie, waar bij Delta wat eenzijdig de nadruk op lijkt te liggen, zou kunnen worden ingezet door specifieke instructies mee te geven. Dat is al in ontwikkeling. Een tweede punt is dat de informatiepositie vooral aan de wal ontwikkeld zou moeten worden, door het opbouwen van een netwerk bij relevante bedrijven en wellicht ook door CIE activiteiten. De criminele handelsketen houdt nu eenmaal niet op bij de kade. Informanten runnen in de 'bovenwereld' is een vak apart, maar bij de Politieacademie is al wel expertise ontwikkeld.

De bevindingen overstijgen dus duidelijk de casus ladingdiefstal op de binnentankvaart. Wat betreft deze casus kan tot slot opgemerkt worden dat het volgens respondenten uit verschillende organisaties zeer wel mogelijk zou zijn om een opsporingsonderzoek op te zetten, ook in verband met de chemicaliëndiefstal. Het is dan op de eerste plaats zaak om daadwerkelijk capaciteit vrij te maken bij de verschillende partners, alle beschikbare informatie op een rij te zetten en het best mogelijke project voor te bereiden. Het alternatief is om alle waarnemingen op het gebied van ladingdiefstal – en uiteraard andere delicten die op het water worden gepleegd – consequent vast te leggen, informatie in te winnen bij relevante informanten en pas actie te ondernemen als er zich een aanknopingspunt aandient. Tot die tijd kan de energie dan aan andere zaken worden besteed. Of kort samengevat, pak het aan of niet maar wacht niet op anderen om een beslissing te nemen.

1 Aanleiding en vraagstelling

De blauwe diensten van het KLPD gaan zich meer dan voorheen richten op het korpsthema opsporing en vervolging van criminaliteit op de vervoersstromen. De dienst IPOL wil aan deze ontwikkeling een bijdrage leveren vanuit verschillende gezichtspunten, waaronder strategische analyse. Om deze reden is er voor gekozen om met een case study die in het kader van het project Stromen en Netwerken wordt uitgevoerd, aan te haken bij een van de blauwe KLPD diensten. In de volgende paragrafen wordt uiteengezet waarom deze case study wordt uitgevoerd en waarom gekozen is voor het onderwerp 'ladingdiefstal in de binnenvaart' dat speelt bij de Waterpolitie. Het betreft diefstal van 'restlading' van vooral brandstoffen en ook van chemicaliën die relevant zijn voor de productie van synthetische drugs. Voor de DWP is het van belang om meer inzicht te krijgen in het intelligence proces en de samenwerkingsverbanden die relevant zijn om grip te krijgen op dit probleem en de manier waarop het voor het voetlicht kan worden gebracht. Het uitdiepen van deze casus zal tevens inzicht geven in de manier waarop in de praktijk 'genetwerkt' aan opsporing gewerkt kan worden. Na deze introductie wordt ingegaan op de manier waarop het onderzoek zal worden uitgevoerd.

1.1 Inzichten Stromen en netwerken toepassen in een casestudy

Bij het team Strategische Analyse is het werkdocument Netwerken op de Stromen verschenen, waarin de nodale oriëntatie uit de visienota Politie in Ontwikkeling wordt verbonden met het barrièremodel (Neve, 2010a, 2010b)¹. Het barrièremodel behelst een nauwkeurige beschrijving van het criminele bedrijfsproces, waarbij in kaart wordt gebracht welke stappen criminelen moeten zetten om hun projecten succesvol ten einde te brengen. Elk van die stappen vormt een barrière die door criminelen moet worden genomen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de instanties binnen en buiten de politie die de criminaliteit kunnen tegenwerken. Bij de analyse van een crimineel bedrijfsproces kan onderscheid gemaakt worden tussen goederenstromen, geldstromen en informatie-uitwisseling tussen de betrokkenen binnen het criminele samenwerkingsverband, dat veelal op projectbasis wordt samengesteld uit het bredere criminele netwerk (zoals uitgewerkt in Spapens, 2006). De vier 'stromen' uit PiO (geld, goederen, mensen, informatie) zijn dus op microniveau terug te vinden in de analyse van een CSV. De mensenstroom wordt in het CSV teruggevonden in de vorm van de 'criminele arbeidsmarkt' in het bredere criminele netwerk.

Uit het oogpunt van de intelligence organisatie van de politie komen de stromen uit PiO en het barrièremodel bij elkaar bij instanties en bedrijven die transacties en verplaatsingen faciliteren op knooppunten in de infrastructuur. In de praktijk wordt al volgens deze lijn gewerkt, zoals blijkt uit de voorbeelden die worden gegeven in het rapport van de Erasmus universiteit (Bekkers et al. 2006) over de nodale oriëntatie en in het werkdocument Netwerken op de Stromen (bijvoorbeeld de systematiek van de MOT-melding en het project over asbestverwerking). Belangrijk aspect hiervan is dat er goed wordt samengewerkt met alle relevante instanties (*bright networks*) om de criminaliteit (*dark networks*) de voet dwars te zetten. Het combineren en analyseren van informatie van de verschillende politieonderdelen en van externe partners kan uiteindelijk leiden tot goede beslissingen in de opsporing (Den Hengst-Bruggeling, 2010).

Met deze benadering wordt voortgebouwd op de resultaten van het programma Transport

¹ Rapport Netwerken op de Stromen te downloaden op www.politie.nl/klpd/download. Artikel Tijdschrift voor de Politie: <http://www.websitevoordepolitie.nl/archief/stromen-en-barri%C3%A8res--nodale-orientatie-en-de-intelligenceorganisatie-935.html>

Security, waarin het KLPD praktisch aan de slag gegaan is met de nodale oriëntatie. Het programma heeft onder andere geleid tot nieuwe denkbeelden over *genetwerkt opereren*. Dit houdt onder andere in dat samenwerking wordt gezocht met relevante partijen binnen en buiten politie en justitie (Programma Transport Security, 2009). Ook binnen de politie zal meer genetwerkt geopereerd worden. Dit vereist niet alleen bepaalde vaardigheden, maar roept ook de vraag op in hoeverre de organisatiestructuur en de intelligenceprocessen hier bij aansluiten (Roobeek & Van der Helm, 2010).

Het verder implementeren van deze nodale en genetwerkte benadering in Politie Nederland in het algemeen en in het KLPD in het bijzonder vereist dat er goede aansluiting plaatsvindt bij de reeds ontstane of zich ontwikkelende praktijken. Daarom is het van belang om hier op de werkvloer onderzoek naar te doen. Voor de blauwe KLPD-diensten geldt dit eens te meer doordat ze in ontwikkeling zijn wat betreft hun opsporingsactiviteiten. Deze aansluiting kan gezocht worden door in deze fase te beginnen met één kleinschalige case study en daarna verder te kijken of en hoe dit onderzoek moet worden voortgezet. Voor dit onderzoek is gekozen voor een casus waar de Waterpolitie al langere tijd mee geconfronteerd wordt: ladingdiefstal van brandstoffen en chemicaliën door opvarenden in de binnenvaart. Dit onderwerp is gekozen omdat het enerzijds voldoende afgebakend is voor een kleinschalig onderzoek, terwijl het wel op de werkvloer als een probleem wordt ervaren waarmee wordt geworsteld.

1.2 De Waterpolitie en ladingdiefstal

Vanaf het ontstaan van de Waterpolitie is ladingdiefstal door opvarenden op de binnenvaart een *issue* geweest voor de dienst². Later verschoof de nadruk vooral naar controle en handhaving. Recentelijk, met 'Wat ons bindt' is de aandacht weer aan het verschuiven naar opsporing, waarbij ook ladingdiefstal weer in beeld komt. Het betreft nu vooral betrekkelijk kleine hoeveelheden (in verhouding tot het totale transport) die onder het mom van restlading worden 'afgevoerd'. Restlading betreft strikt genomen alleen hoeveelheden die achterblijven in leidingen en pompen, maar het is gemakkelijk om er een hoeveelheid uit de gewone lading aan toe te voegen. Dit zal voor de opdrachtgever, de eigenaar van de lading, niet gauw opvallen, doordat hoeveelheden onder invloed van bijvoorbeeld temperatuur altijd enigszins fluctueren. Het overgrote deel van ladingdiefstallen betreft brandstoffen, die uit tankers apart worden gehouden om aan de wal te worden verkocht. De hoeveelheden die worden waargenomen zijn soms aanzienlijk, zodat het niet aannemelijk is dat deze handel beperkt blijft tot directe levering van brandstoffen aan bijvoorbeeld kennissen en familie. Het is ook wel gebleken dat er soms enige vorm van organisatie achter deze handel zit.

Binnen het geheel van het fenomeen ladingdiefstal is speciale belangstelling voor ladingdiefstal van chemicaliën die gebruikt kunnen worden bij de productie van synthetische drugs zoals XTC (MDMA) en amfetamine. Het betreft niet zo zeer de essentiële precursoren maar andere stoffen die benodigd zijn bij de synthese, zoals ether en zwavelzuur³. Het lijkt er op dat deze stoffen door ladingdieven worden doorverkocht aan XTC-producenten. Gegeven dat deze stoffen in toenemende mate onder controle worden gebracht is deze vorm van aanvoer van chemicaliën mogelijk van belang voor XTC-producenten of kan dit in de toekomst worden. Een factor hierbij is dat het ook in België, waar deze chemicaliën tot voor kort relatief gemakkelijk aangeschaft konden worden, moeilijker is geworden om ongemerkt aankopen te doen bij chemiebedrijven.

² Deze paragraaf vormt de weerslag van het intakegesprek met vertegenwoordigers van de opdrachtgever.

³ Essentiële precursoren zijn onder andere PMK voor XTC, BMK voor amfetamine en (pseudo)efedrine voor methamfetamine. De andere benodigde stoffen worden ook wel aangeduid als 'categorie 2 en 3 precursoren', op grond van het Verdrag van Wenen (zie hoofdstuk 4).

Bij de Waterpolitie leeft het vermoeden dat ladingdiefstal van deze chemicaliën volgens dezelfde modus operandi verloopt als die van het bredere fenomeen van ladingdiefstal (vooral brandstofdiefstal) en dat er overlap bestaat tussen de netwerken die zich met deze handel bezighouden. Dit zou er toe leiden dat de ladingdiefstal in de binnenvaart gezien moet worden als een verschijnsel dat raakt aan een van de speerpunten in de opsporing: de bestrijding van georganiseerde criminaliteit, met name waar het gaat om synthetische drugs.

1.3 Vraagstelling en bronnen

Het voorgaande heeft geleid tot de volgende algemene vraagstellingen voor het onderzoek, die hierna per onderdeel nader worden uitgewerkt:

- Welke benadering heeft de Waterpolitie gevolgd bij de bestrijding van ladingdiefstal in het algemeen en ladingdiefstal van precursorchemicaliën in het bijzonder? Welke ontwikkelingen zijn er onder invloed van Wat ons Bindt en De kunst van het controleren?
- Hoe wordt informatie over ladingdiefstal vastgelegd en geanalyseerd? Hoe ontwikkelt de informatiepositie zich en welke inspanningen, ook op strategisch niveau, liggen hieraan ten grondslag?
- Welke capaciteit (zowel kwantitatief als kwalitatief) wordt ingezet voor de opbouw van opsporing in het algemeen en voor de ladingdiefstal in het bijzonder? Welke kennis en expertise is aanwezig, welke kan elders binnen de politie worden ingehuurd, welke wordt gemist? Focus ligt op specifieke kennis ten aanzien van de goederenstromen waar de studie op in gaat (brandstoffen, chemicaliën) en de daarbij relevante (markt)partijen.
- Met welke partijen wordt samengewerkt en hoe verloopt dat? Hierbij wordt gekeken naar zowel opsporingspartners (Douane, DNR, politieregio's, OM) als externe partijen, zowel publiek (zoals Rijkswaterstaat) als privaat (bedrijven). Welke doelen worden nagestreefd in deze contacten? Welke knelpunten bestaan er?
- Hoe heeft de Waterpolitie gewerkt met de nodale oriëntatie en wat kan hier van geleerd worden?

Het onderzoek betreft een case study waarbij één casus, ladingdiefstal op de binnentankvaart, wordt uitgediept vanuit het perspectief van Netwerken op de Stromen. De vraagstelling wordt uitgewerkt per thema, waarbij de thema's overeenkomen met de hoofdstukken die hierna volgen. Het volgende is dus tevens een leeswijzer voor het rapport als geheel.

Hoofdstuk 2: Context: de binnentankvaart en de DWP

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de context waarbinnen de casus ladingdiefstal op de binnentankvaart is gesitueerd. Na een korte omschrijving van de tankerbranche en de raffinaderijen wordt uitvoeriger ingegaan op de organisatie van de DWP en de ontwikkeling van de visie op opsporing. Tot slot wordt de relatie met het Openbaar Ministerie behandeld. Dit hoofdstuk is grotendeels gebaseerd op schriftelijke bronnen, zoals interne documenten van de DWP, en ook op interviews.

Hoofdstuk 3: Beschrijving casus ladingdiefstal binnenvaart

Allereerst zal de casus zelf in een bredere context worden beschreven. Dit houdt onder andere in dat ook de voorgeschiedenis in beeld wordt gebracht. Het hoofdstuk is voor een belangrijk deel gebaseerd op interviews (in de bijlage is een overzicht opgenomen) en op schriftelijke bronnen, die waar het ter zake doet nader worden gespecificeerd in de tekst.

Vragen die hierbij naar voren komen zijn:

- Op grond van welke informatie werd vermoed dat er behalve brandstoffen ook WVCN-chemicaliën uit de vracht worden onttrokken?
- Hoe is deze informatie binnengekomen en vastgelegd?
- Wordt deze informatie vastgelegd in een informatiesysteem?
- Welke externe partners zijn betrokken? Komt er ook informatie van bedrijven?
- Met welke partners in de opsporing is er gesproken (OM, DNR, Douane, FIOD) en wat was daarvan het resultaat?
- Wat is de rol van Rijkswaterstaat (ic hun volgsysteem voor schepen)
- Welke activiteiten van de informatieverwerkers en onderzoekers hebben er plaatsgevonden en hoe zijn die vastgelegd?

Bronnen:

interviews met DWPers op uitvoerend en management niveau

interviews met partners DWP zoals Douane, FIOD

interview(s) bedrijfsleven indien mogelijk

schriftelijk materiaal en gegevens uit informatiesysteem

Hoofdstuk 4. Chemicaliën en synthetische drugs

Het productieproces van synthetische drugs kan kort worden beschreven op basis van bestaand werk van de DNR (CBA). Bij de collega's aldaar is navraag gedaan voor wat betreft recente nieuwe ontwikkelingen.

Vervolgens zal worden ingezoomd op de specifieke goederenstroom die in de casus centraal staat: die van de precursoren die als hulpstoffen dienstdoen bij de productie van synthetische drugs. De focus gaat naar de chemicaliën, de overige aspecten (zoals hardware, glaswerk e.d.) worden slechts kort aangestipt. Welke overeenkomsten en verschillen zijn er met de goederenstroom 'brandstoffen'?

Het inkopen van chemicaliën is een belangrijke 'barrière' voor producenten van synthetische drugs en dus een interessant aanknopingspunt voor de bestrijding. Een van de manieren is om de stoffen te kopen van ladingdieven op de binnenvaart, al dan niet via tussenpersonen. Welke

andere manier bestaan er en wat valt er te zeggen over het relatieve belang van de verschillende manieren om aan deze stoffen te komen?

Welke ontwikkelingen zijn er te melden ten aanzien van de controle op deze stoffen, niet alleen in Nederland maar ook in de buurlanden?

In het hoofdstuk wordt ook ingegaan op de stromen van voor productie van synthetische drugs relevante bulkchemicaliën in de binnentankvaart.

Bronnen:

CBA en latere documenten van de DNR

interview onderzoeker DNR

interview ESDP (Expertisecentrum Synthetische Drugs en Precursoren)

interview DWPer uitvoerend niveau

Interview FIOD

Schriftelijk materiaal FIOD

Hoofdstuk 5. Het intelligence proces bij de DWP

In het Plan van Aanpak voor dit onderzoek werden de volgende deelvragen geformuleerd ten aanzien van het intelligence proces bij de DWP.

- Wordt aandacht besteed aan bepaalde opsporingsdoelen in de briefings bij de DWP? Hoe gaat dat concreet in zijn werk?
- Hoe worden signalen van criminaliteit bij de DWP verwerkt in het informatiesysteem? Wat is de rol van het DIK en het KIK?
- Komen er signalen van andere partijen en hoe worden die verwerkt? Zijn er ook externe partijen die signalen doorgeven aan de DWP of komt info vooral van binnen de politie? (Regio's, DNR?)
- Hoe worden signalen waarover de DWP beschikt verbonden met lopende opsporingsonderzoeken waarvoor ze relevant (kunnen) zijn?
- Heeft de DWP zelf zicht op bepaalde CSV's en hoe wordt de beschrijving van deze CSV's bijgewerkt? Zijn er op dit terrein recente ontwikkelingen of plannen voor de nabije toekomst?

Bronnen:

interview(s) informatieverwerkers DWP

inzien informatiesysteem in samenwerking met infoverwerker

bijwonen briefing

observatie door meevaren met een team (juni actie op Schelde-Rijn verbinding)

Hoofdstuk 6. Conclusies en discussie

Aanknopingspunten voor de opsporing.

In dit hoofdstuk worden de mogelijkheden op een rij gezet voor de opsporing om in te spelen op de situatie in de binnenvaart. Welke barrières kunnen hoger gemaakt worden en welke gelegenheden voor criminaliteit verminderd?

Daarbij zal ook naar mogelijke rollen voor andere partijen worden gekeken. Welke *bright networks* kunnen worden gestimuleerd? Welke knooppunten zijn daarbij relevant?

Verder worden alle belangwekkende en verrassende resultaten besproken uiteraard.

Het rapport wordt afgesloten met enkele aanbevelingen.

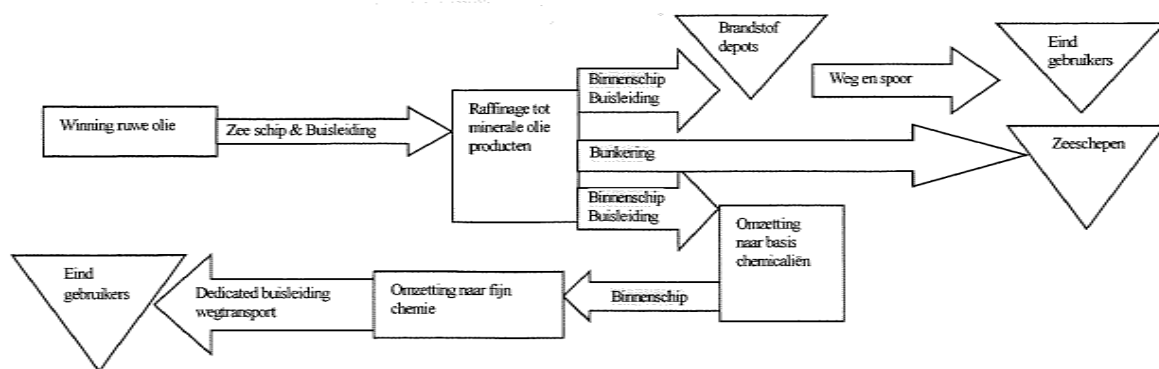
2 Context: de binnentankvaart en de controlerende instanties

In dit hoofdstuk wordt de institutionele context waarin dit onderzoek speelt uit de doeken gedaan, voor zover noodzakelijk voor het vervolg van het betoog. In paragraaf 2.1 wordt de structuur van de binnentankvaart beknopt behandeld. In paragraaf 2.2 wordt aandacht besteed aan de gang van zaken bij een grote oliemaatschappij, die optreedt als verlader in de binnentankvaart. De organisatie en visie van de DWP komt aan de orde in paragraaf 2.3. In paragraaf 2.4 staat de relatie met het OM centraal, vanuit het perspectief van de casus van dit onderzoek: ladingdiefstal op de binnentankvaart. Het hoofdstuk besluit met een korte bespreking van de belangrijkste bevindingen.

2.1 Structuur van de binnentankvaart⁴

De binnentankvaart is een van de modaliteiten binnen de logistieke keten van vloeibare (petro-) chemische producten. Er bestaan verschillende logistieke ketens afhankelijk van het soort verladers. Onder verladers wordt verstaan de 'afzender' van het product, de producent of handelaar. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vervoer van olieproducenten van raffinaderij naar verwerkende industrie; vervoer van olieproducten van raffinaderij naar handel of tussen verschillende handelaren en vervoer van chemicaliën van raffinaderij naar verwerkende industrie.

Aan de vraagkant van de vervoersmarkt zijn maar een beperkt aantal partijen actief. De producenten zijn vooral raffinaderijen in de havengebieden van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en in het Duitse achterland. Hun aantal is de laatste jaren afgenomen. De eindproducten van de raffinaderijen worden vervoerd naar eigen depots, naar de verwerkende industrie en naar handelaren in olieproducten. De vraag en het aanbod van olieproducten wordt voor een belangrijk deel bepaald door de voorraadpolitiek van grote oliemaatschappijen en



Figuur 1. Logistieke grondvorm van vloeibare (petro-) chemische producten. (Bron: Lugt et al., 2002).

⁴ Deze paragraaf is voornamelijk ontleend aan: Lugt, L.M., H.B. Roos, K.J.J.M. van Dijk, J. Vogelaar & M. van Wirdum (2002). Naar een duurzame binnentankvaart, Externe factoren in intern perspectief. Rotterdam: ERBS. Dit rapport richt zich, zoals de titel zegt, vooral op de duurzaamheid. Voor ons doel is van belang dat er een hoofdstuk is over de structuur van de sector. (H3). Waar mogelijk zijn actualiseringen ingevoegd.

handelaren. Deze wordt onder andere bepaald door de olieprijs op de wereldmarkt, de seizoensgebonden verwachte vraag van eindgebruikers en politieke ontwikkelingen.

Een ander deel van de vraag naar tankvervoer komt van de handelaren, die vooral gericht zijn op fluctuaties in vraag en aanbod op de korte termijn. Deze markt is een 'spotmarkt' waar veel contracten voor één transport voor een dagprijs worden gesloten.

Voor het doel van dit onderzoek is een derde partij aan de aanbodkant het meest relevant: de producenten van basischemicaliën betrekken hun grondstoffen van de raffinaderijen per pijpleiding of via de binnenvaart. Het eindproduct is deels vloeibaar en bestaat uit halffabricaten en eindproducten. Omvangrijke stromen in deze markt zijn alcoholen, fenolen, logen, zuren en aromaten. Factoren die voor de komende jaren van belang worden geacht door de auteurs zijn de vestiging van productiefaciliteiten in zeehavens, wat zal leiden tot een afname van vervoer van eindproduct stroomafwaarts. Daarnaast wordt de opkomst van chemische industrie in het Midden-Oosten en Azië gesignaleerd, die waarschijnlijk tot een verschuiving van export naar import zal leiden.

In de basischemicaliënindustrie zijn in 2002 slechts 5 à 6 ondernemingen actief die gebruik maken van binnentankvaartvervoer. Net als bij de olieproducten is er dus sprake van een sterke concentratie van de vraagzijde in dit deel van de binnentankvaartmarkt⁵. Tot slot wordt een belangrijke vraagpartij gevormd door het vervoer van gasolie en stookolie voor het bunkeren van zeeschepen.

Terwijl minerale olieproducten voor een belangrijk deel via spotmarkten wordt getransporteerd, wordt door de chemicaliënproducenten in 90% van de gevallen gekozen voor vaste contracten met bevrachters. De bevrachters op hun beurt schakelen binnenvaartschippers in, als ze niet zelf onderdeel uitmaken van een rederij.

Het chemiesegment in Europa beslaat ongeveer 5 % van de markt in termen van aantal schepen (80 van de 1620 in 2001, waarvan 60 in Nederland) en 10% van de tonnage, waaruit blijkt dat de chemietankers groter zijn dan het gemiddelde van de schepen in de binnentankvaart. Tweederde van de chemietankers is in handen van rederijen en rederij/bevrachters, een derde is van particuliere tankvaartondernemingen (die een of enkele schepen bezitten). Verreweg de meeste schepen in de binnentankvaart varen met minerale olieproducten. Anders dan in de chemie is het grootste deel van de schepen in handen van particuliere bedrijven en er is een trend dat grote rederijen schepen afstoten naar particulieren en ze vervolgens charteren. Een verschuiving van de risico's en aansprakelijkheid van de rederijen naar particulieren is het gevolg. Particuliere tankvaartbedrijven hebben een relatief zwakke positie ten opzichte van bevrachters en verladers.

Een belangrijke rol in de markt voor binnentankvaart wordt gespeeld door de bevrachters, die bemiddelen tussen de verladers en de vervoerders.

In 2000 werd met behulp van het IVS systeem van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV) inzicht verkregen in de stromen van olieproducten en chemicaliën. De verdeling is ruwweg 40% gasolie, 10% benzine, 20% andere minerale oliën (kerosine, stookolie, dieselolie, etc.), 5% gassen en 25% chemicaliën. Belangrijke stromen van chemicaliën zijn benzeen, methanol, xyleen, logen en zuren. Chemicaliën worden van raffinaderijen naar verwerkende industrie en tussen verwerkende industrieën onderling vervoerd. De minerale oliën

5 Er is voor dit rapport niet speciaal onderzoek gedaan op dit punt, maar volgens respondenten is daarin weinig veranderd.

worden voor een groot deel naar het Duitse achterland gevaren, waarbij leeg wordt teruggevoerd. In de chemie zijn de heen- en terugstromen meer in balans.

Voor de nabije toekomst wordt verwacht dat de markt van tankvervoer zal stagneren, waardoor de concurrentie zal toenemen en er minder ruimte zal zijn voor investeringen ten behoeve van kwaliteit, veiligheid en milieu.

De schepen in de binnentankvaart worden onderverdeeld in de typen G (gas), C (chemie), en N (minerale oliën en chemicaliën), waarbij N nog verder wordt onderverdeeld in op en gesloten en al dan niet met vlamkerend rooster en ingezette ladingtanks. Door Lugt et al wordt de verwachting uitgesproken dat er de volgende jaren een aantal grote chemietankers zullen worden bijgebouwd. Een deel van de tankschepen is niet onderverdeeld naar ADNR klassen zoals die hierboven zijn genoemd. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan schepen voor het transport van onder andere eetbare oliën.

Tabel 1 geeft een cijfermatig overzicht van de Europese binnentankvloot van de belangrijkste binnentankvaart landen, onderverdeeld naar de hoofdtypen schepen, waarbij de categorieën 'onbekend' en 'gas' zijn weggelaten. Tabel 1a is overgenomen uit Lugt et al (2002), 1b is dezelfde tabel gevuld met actuele gegevens van december 2010.

	ADNR Type N		ADNR Type C		TOTAAL	
	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage
Nederland	493	515081	64	133271	761	808909
Duitsland	241	357789	10	20734	438	507735
België	76	144304	2	3836	246	292859
Frankrijk	1	2892			106	128721
Zwitserland	26	57145	5	11758	41	88892
Luxemburg	12	24799			27	51658
Totaal	849	1102010	81	169599	1619	1878774

Tabel 1a: Vlootverdeling Europese binnentankvaart 2002 Bron: IVR, 2001 (uit: Lugt et al. 2002, tabel 3).

aantal	ADNR Type N		ADNR Type C		TOTAAL	
	tonnage	aantal	aantal	tonnage	aantal	tonnage
Nederland	506	500562	332	969463	1085	1778573
Duitsland	309	397770	81	168132	538	715967
België	130	186402	49	155176	296	437528
Frankrijk	7	15403	24	38870	113	158725
Zwitserland	21	45941	16	46745	50	120969
Luxemburg	13	28139	3	3783	23	45633
Totaal	986	1174217	505	1382169	2105	3257395

Tabel 1 b. Vlootverdeling Europese binnentankvaart 2010.

Bron: Internationale Vereniging voor het Rijnschepenregister, 17 december 2010.

Een vergelijking van de tabellen 1a en 1b laat zien dat vooral het aantal chemietankers ruimschoots verzesvoudigd is in acht jaar tijd. In Nederland is het aantal gegroeid van 64 tot 332. De verwachting van Lugt et al, die op grond van de gereserveerde werfcapaciteit een groei in het chemiesegment voorspelend, is dus ruimschoots uitgekomen. Ook in andere segmenten van de binnentankvaart is groei opgetreden, maar in geringere mate dan in de chemie.

In de binnenvaart zijn een aantal brancheorganisaties actief, die zich onder andere bezighouden met het doorgeven van kennis en informatie, belangenbehartiging en het stimuleren van vernieuwing. De lage organisatiegraad en het feit dat er meerdere organisaties naast elkaar bestaan maakt dat de invloed van de brancheorganisaties niet erg groot is.

In het rapport van Lugt et al wordt ook aandacht besteed (paragraaf 5.5.5) aan 'afgifte van scheepsafval', vanuit het perspectief van duurzaamheid van de binnentankvaart. In de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg) zijn afspraken vastgelegd in een verdrag. Het betreft met name 'restlading, overslagresten, ladingrestanten en waswater', die moeten worden afgegeven bij speciale ontvangstinrichtingen, waarvan de overheid moet zorgen dat ze in een voldoende dicht net aanwezig zijn. Deze inrichtingen moeten aangeboden afval aannemen. Volgens de auteurs zijn er nog problemen met het invoeren van deze afspraken. Er zijn nog onvoldoende faciliteiten die het afval in ontvangst nemen. Er lijkt een monopoliesituatie te ontstaan en tarieven stijgen in onredelijke mate. Verladers willen de kosten van het afvoeren van restlading en het wassen van het schip niet expliciet in de offertes en rekeningen terugzien. De auteurs waarschuwen dat dit het verleidelijk maakt voor schippers om deze regels te ontduiken. (Lugt et al, 2002, p. 53). Aan de regelgeving ten aanzien van afgifte van restlading en slops zal verder aandacht worden besteed in paragraaf 3.3 van dit rapport.

2.2 De gang van zaken bij een grote oliemaatschappij

Door mensen van de politie werd onder ander gesteld dat een probleem bij de aanpak van ladingdiefstal is dat de oliemaatschappijen, veelal de afzenders van ladingen brandstof zoals benzine en gasolie, niet bereid zijn om aangifte te doen als er ladingdiefstal wordt geconstateerd. Om die reden is geprobeerd om zicht te krijgen op de gang van zaken wat betreft het transport van olieproducten bij een van de grote oliemaatschappijen. Daar zijn twee mensen geïnterviewd en daarnaast zijn twee personen telefonisch gesproken.

Via een eerste contact kon een interview plaatsvinden bij een afdeling waar de afdracht van de indirecte belastingen wordt geregeld. Daar is goed zicht op de transporten die door het bedrijf worden uitgezet en op onregelmatigheden die zich daarbij voordoen.

Accijns is de invalshoek van de oliemaatschappij als het gaat om verschillen tussen wat in een schip geladen wordt en wat er weer uitkomt. Bij elke lading hoort een accijnsdocument, dat door de ontvanger van het goed moet worden afgetekend, waarna één exemplaar van het setje terugkomt bij de oliemaatschappij. Er is een medewerker die controleert of die formulieren terugkomen. Als een formulier niet terug komt dan is er lading verdwenen en is de oliemaatschappij accijns verschuldigd. Dit is ook het geval als er verschil is met de geladen hoeveelheid. Boven de tolerantie van 0,3 of 0,4% wordt uitgezocht wat er aan de hand is. Bij grensgevallen is het lastig, daar wordt dan niet altijd een verklaring voor gevonden. Binnen de norm is er over het algemeen altijd een verklaring voor, zoals temperatuurverschillen, meetfouten, etc.

De lading van schepen wordt nauwkeurig gemonitord door de douane. Bij de afdeling Indirecte Belastingen is het contact met de douane, wat ook gaat over zogenaamde 'uitlosverschillen', over het algemeen tekorten. Als het om wat grotere verschillen gaat, groter dan bepaalde vastgelegde toleranties, moet er een onderzoek gedaan worden. Als er lading weglekt, gaat de douane er van uit dat dit in het vrije verkeer gebracht is en moet er accijns worden afgedragen. Anders dan de reguliere accijns komen deze naheffingen voor het bedrijf direct ten nadele van de opbrengsten. De gewone accijns, tientallen miljoenen per maand, wordt immers doorberekend aan de klanten.

Behalve de accijns is er ook een commercieel reden om geïnteresseerd te zijn in de uitlosverschillen aspect: als het om grotere hoeveelheden gaat wil men weten waar dat gebleven is, het bedrijf wil niet geconfronteerd worden met concurrentie van de witte pomp die in feit de eigen benzine verkoopt.

Als een leverancier een bepaalde hoeveelheid van een goed levert aan een klant, dan is hij er verantwoordelijk voor dat de levering compleet en zonder tekortkomingen door de klant wordt ontvangen op de plaats waar de levering plaatsvindt. Uit de interviews blijkt dat in het geval van de oliemaatschappij veelal wordt afgesproken dat de leverancier zorg draagt voor het transport naar de klant. De maatschappij is er dus verantwoordelijk voor dat de uiteindelijk geloste hoeveelheid en kwaliteit overeen komt met wat besteld was door de klant. Het is uiteraard ook in het belang van de maatschappij dat zowel de hoeveelheid als de kwaliteit overeen komen met wat voor vertrek geladen is. Anders gezegd, uitlosverschillen boven een bepaalde marge moeten worden vermeden, zoals al aan de orde kwam.

Bij de oliemaatschappij wordt elke lading op vier momenten gemeten:

- Bij de waltank waar de lading vandaan komt: verschil uit wordt gemeten door medewerkers, door de stand te meten in millimeters.
- Schip beladen aan de kade gereed voor vertrek. Meting door de schipper.
- Schip aan de kade op bestemming, voor aanvang lossing. Meting door de schipper.
- In de waltank op bestemming, door de afnemer. Verschil 'in'. Meting door de klant.

Deze vier metingen komen overeen met de A, B, C en D metingen die voorgeschreven worden door de overheid. (Blom, de Jong & van Lil, 2007).

De tweede en de derde meting wordt door de schipper uitgevoerd, al dan niet in aanwezigheid van iemand van de verlader of van de klant. De lading wordt op de verschillende meetmomenten met behulp van tabellen omgerekend naar het volume bij een temperatuur van 15 graden Celsius.

Volgens een andere respondent bij de oliemaatschappij zijn er in het verleden studies geweest rond het meten van de lading op de verschillende momenten, wat er op duidt dat deze metingen serieus worden genomen. De respondent vertelt ook dat de uitlosverschillen, die altijd binnen een marge (ook wel de tolerantie genoemd) moeten blijven, periodiek geanalyseerd worden met behulp van een spreadsheet. De verwachte uitkomst is dat er een *random* variatie rond nul is. Als blijkt dat bij een bepaalde schipper het gemiddelde uitlosverschil tegen de grens van de tolerantie aan zit of deze overschrijd wordt er een nader onderzoek ingesteld.

Er kan gemakkelijk een fout optreden in de meting, bijvoorbeeld bleek op een winterdag de temperatuur van de lading bij aankomst hoger dan bij vertrek, terwijl er geen verwarmingsspiralen in het schip aanwezig waren. Conclusie moet zijn dat er een fout is gemaakt bij de meting van de temperatuur. Dat kan behoorlijk wat volume schelen. Op die manier kunnen verschillen vaak worden wegverklaard.

Als er met een boot te regelmatig uitlosverschillen worden geconstateerd wordt er een *surveillor* aan het werk gezet. Dat zijn grote bedrijven, onafhankelijk en gecertificeerd, die zich specialiseren in het doorlichten van schepen. Ze worden soms ook ingezet om een schipper te laten merken dat er naar hem gekeken wordt. Er is tot nu toe nooit ladingdiefstal geconstateerd bij dit soort controles, altijd waren er andere verklaringen om het verschil te verantwoorden, aldus de respondent.

Bij stap 4 kunnen volgens de respondent bij de oliemaatschappij vrij grote verschillen optreden door slordig omspringen met de inhoud van de (soms lange en brede) leidingen van het schip naar de waltank. Als zo'n leiding tevoren leeg was en daarna vol, ontstaat er een uitlosverschil. In het omgekeerde geval kan er een 'plus' ontstaan als er geladen wordt via een leiding die al vol zat en na het laden leeg is. Verschillen bij het uitlossen zijn ten nadele van de klant en zijn een zaak van de klant, die eventueel een klacht kan neerleggen als er een te groot verschil wordt gemeten.⁶

Mogelijkheden om te metingen gelijk te houden zijn er verschillende: als de temperatuur een graadje lager wordt geschat, of de meting een beetje wordt gesjoemeld. Daarbij moeten de aanwezigen natuurlijk wel samenwerken, maar er is niet altijd zicht op wat schippers allemaal doen op dat meetmoment. Er was ooit een bepaalde locatie in België waar steeds uitlosverschillen waren. Het bleek dat er vaak aankomsten waren op vrijdag, waarbij haastig werd gelost om het weekend te kunnen beginnen. Dat leidde tot onzorgvuldig meten en temperaturen. Het kan natuurlijk zijn dat schippers daar op gaan varen: als je weet dat er weinig controle is dan kan je er voor zorgen dat je op vrijdagmiddag aankomt. Daar kan je mee spelen. Ook is het mogelijk om goedkopere brandstof, zoals nafta, bij te mengen als er wat kubieke meters hoogwaardige benzine zijn verduisterd. Op een schip van bijvoorbeeld 2500 kuub merk je dat niet en de auto blijft er gewoon op rijden. Bij de oliemaatschappij zijn deze mogelijkheden bekend, maar er wordt hoogst zelden iets geconstateerd.

De respondent bij de oliemaatschappij stelt dat het ook voorkomt dat er echt gesjoemeld wordt. Als voorbeeld noemt hij een bekende casus uit de oude doos: die van de Julianasluis. Een aantal criminelen werkte samen met enkele schippers. Een schip werd geladen en halverwege de reis ging het onder een brug liggen waar vervolgens een tankauto langszij kwam waarin een aanzienlijke hoeveelheid brandstof werd overgepompt. Dit was nog in de tijd van de Rijkspolitie. Meer recente concrete gevallen zijn bij hem niet bekend.

Een klacht van de zijde van politiemensen is dat eigenaren van gestolen lading, als die te achterhalen zijn (wat niet altijd het geval is), vaak niet bereid zijn om aangifte te doen. De casus wordt voorgelegd die door een andere respondent is aangedragen:

'DWP mensen hadden gezien dat er werd gepompt van een tanker naar een tankauto aan de wal op een wat vreemde plek aan een rivier. Er werd niet direct ingegrepen maar er werd een camerasysteem geïnstalleerd waarmee inderdaad vastgesteld werd dat er brandstof werd overgepompt in een tankwagen. De camera was zo geprogrammeerd dat hij ging draaien op het

⁶ Het is niet gelukt om te verifiëren hoe vaak zich dit voordoet.

moment dat er zowel een binnenvaarttanker als een tankauto op de plek aanwezig was. Het bewijs was dus behoorlijk hard, maar er kwam toch geen zaak. De eigenaar van de brandstof, een grote oliemaatschappij, bleek niet bereid om aangifte te doen. Het verlies van de brandstof woog in hun ogen niet op tegen mogelijke publicitaire schade als er een zaak zou komen'. (interview 5)

Grote bedrijven zijn beducht voor negatieve publiciteit en nemen dan liever de schade van ladingdiefstal als verlies. Volgens de respondent bij de oliemaatschappij zou er in het genoemde geval zeker aangifte worden gedaan. In kader 2 (hoofdstuk 3) wordt nog een recent geval beschreven waaruit blijkt dat bedrijven inderdaad aangifte doen als het duidelijk is dat het om een substantiële hoeveelheid gaat en zij de eigenaar zijn. Wel moesten agenten van de DWP daarvoor speciaal van Terneuzen naar Rotterdam rijden om de aangifte op te nemen. De specifieke casus uit interview 5 is voor dit onderzoek niet speciaal nagelopen, maar het lijkt wel van belang de banden met het bedrijfsleven aan te halen om dergelijke aangiften gemakkelijker te laten verlopen. In het geval van grote raffinaderijen gaat het niet om een groot aantal bedrijven, dus dat zou geen beletsel moeten zijn.

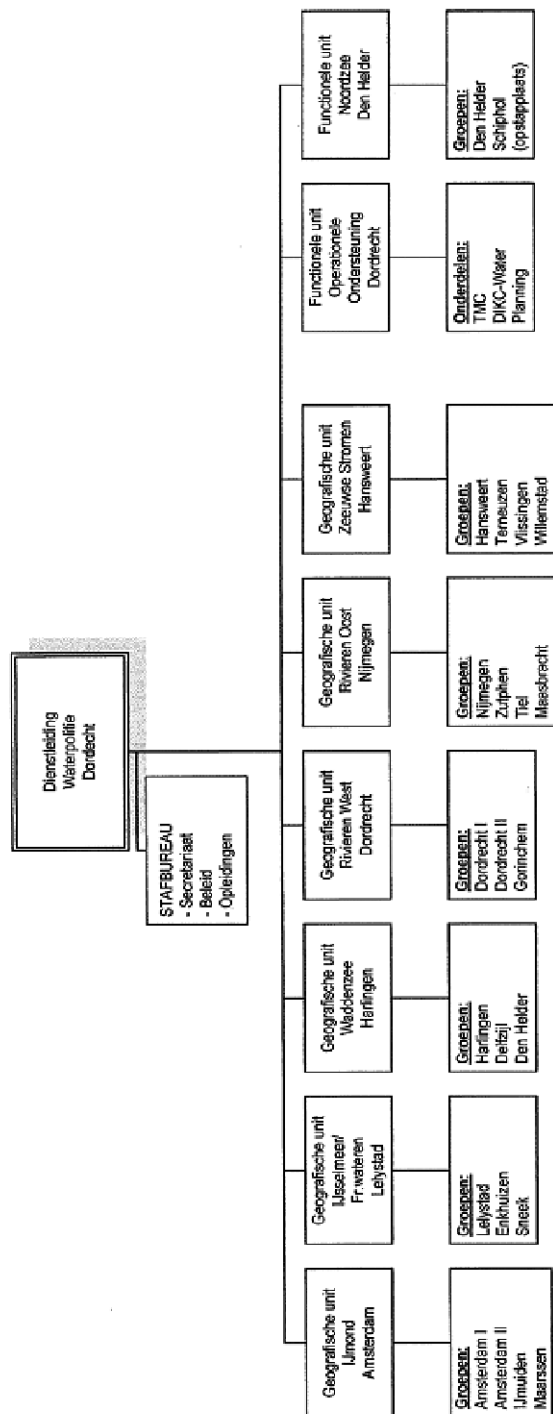
2.3 De KLPD dienst Waterpolitie

In deze paragraaf wordt een beknopt overzicht van de Dienst Waterpolitie gegeven, gebaseerd op de beschrijving die de dienst van zichzelf geeft (DWP, 2010 en interne documenten) en aangevuld met informatie uit de interviews.

De DWP is geografisch verdeeld in 6 Units (nl. Waddenzee, IJsselmond en Friese wateren, IJmond, Rivieren West, Rivieren Oost en Zeeuwse Stromen).

Behalve de zes geografische units zijn er twee functionele units, de unit Noordzee in Den Helder en de unit Operationele Ondersteuning in Dordrecht. De unit Operationele Ondersteuning omvat de volgende onderdelen: Transport- en Milieu Controle (TMC), Dienst Informatie en Kennis Centrum (DIKC-Water) en Centrale Planning.

De DWP bestaat (begin 2010) uit ongeveer 356 medewerkers, w.o. 225 executief. Er zijn 15 rechercheurs en 16 medewerkers op het gebied van informatieverwerking. 8 daarvan zijn verbonden aan het DIC en daarnaast zijn er nog 8 informatieambtenaren. De rechercheurs zijn ondergebracht bij de units en worden gecoördineerd vanuit de unit Operationele analyse.



Figuur 2. Organogram dienst Waterpolitie

2.3.1 DWP en de operationele thema's van het KLPD

'Wat ons bindt' is sinds 2008 het leidende concept in de ontwikkeling van het KLPD en ook de Dienst Waterpolitie heeft de nieuwe koers geïmplementeerd. Deze koers is er op gericht dat het KLPD zich ontwikkelt tot één concern, dat zich richt op vijf operationele thema's.

Deze vijf operationele thema's

1. Nationaal en internationaal knooppunt voor informatie en intelligence
2. Bestrijding van zware en georganiseerde criminaliteit en terrorisme
3. Toezicht⁷ en opsporing op de diverse verkeersstromen
4. Operationele ondersteuning
5. Bewaken en beveiligen

We bespreken kort de vertaling van de thema's door de DWP:

Knooppunt voor informatie en intelligence

De centrale concepten van Intelligence Gestuurd Politiewerk (IGP), zoals verzamelen en analyseren van informatie, veredelen tot handelingsgerichte intelligence en briefing-debriefing worden aan alle medewerkers geïntroduceerd in de agenda voor 2010. Bij IGP denkt de DWP ook aan internationale samenwerking in het kader van Aquapol.

Wat betreft het in kaart brengen van doelgroepen zijn DIKC water (Dienst Informatie en Kennis Centrum) en de Informatie Ambtenaren (IA's) van belang.

Voor de dienst Waterpolitie betekent de nieuwe oriëntatie onder andere dat het oude principe van de 'vaarwegbezetting' niet langer leidend is. Hiermee wordt bedoeld dat er voortdurend een zekere aanwezigheid van de waterpolitie op alle (hoofd)vaarwegen is. Het verlaten van dit principe betekent ook dat er minder controles zonder voorinformatie zullen komen. Met andere woorden: controles zullen voortaan informatiegestuurd plaatsvinden.

'Het uitgangspunt is dat de vermindering van controles niet leidt tot minder zaken (verdachten), maar dat het rendement per controle uiteindelijk duidelijk hoger zal worden. Hierbij wordt zoveel mogelijk samenwerking gezocht met andere KLPD-diensten en externe partners' (DWP 2010, p. 23).

Bestrijding georganiseerde criminaliteit

In het kader van de bestrijding van georganiseerde criminaliteit en terrorisme zijn afspraken gemaakt om in 2010 minstens 20 dienstoverschrijdende onderzoeken te starten. Hierbij wordt met name samengewerkt met de dienst Nationale Recherche, die net als de DWP onderdeel uitmaakt van het KLPD. Het hele korps, dus ook DWP, gaat informatie aandragen over de TOP-100 criminelen.

⁷ Hiervoor wordt ook wel de term 'handhaving' gebruikt. In dit rapport wordt aangenomen dat de termen 'toezicht' en 'handhaving' dezelfde betekenis hebben.

Aandachtspunten DWP in verband met georganiseerde criminaliteit en terrorisme zijn:

- **Illegaal vervoer van lading**
Dit betreft lading die in strijd is met de regelgeving dan wel lading die interessant is voor criminelen. Schepen die officieel leeg zijn kunnen soms van dergelijke lading vervoeren.
- **Georganiseerde milieucriminaliteit in de vervoersstromen**
Dit betreft illegale afvaltransporten, gericht op het zich goedkoop ontdoen daarvan. Ook de eigen afvaloliehuishouding van schepen is niet altijd in orde.
- **Ontnemen van criminele winsten**
Samen met de DNR worden lijsten gemaakt van dure (recreatie)vaartuigen. Daarvoor worden ontnemingsprocedures in gang gezet. Dit aandachtspunt is onder andere ten uitvoer gebracht door middel van de actie 'Turfschip'.
- **Drugs**
Drugs komen vooral Nederland binnen via de zee. Mogelijk gebeurt het recentelijk ook via de binnenvaart sinds de opening van het Rijn-Main-Donaukanaal. De voor 2009 geplande 15 onderzoeken werden uiteindelijk door partners gedaan. Opvallend is dat de DWP hier laat weten ook een deel van de onderzoeken voortaan zelfstandig te willen doen.

Toezicht en opsporing op de diverse verkeersstromen

Dit is een lange lijst aandachtspunten. Voor de DWP worden typische handhavings issues genoemd: vaar- en rusttijden, veiligheid passagiersvervoer, snelheidscontrole en juiste plaats in het vaarwater, alcohol, etc. Er wordt een informatiesysteem op internet gestart ten behoeve van potentiële kopers van (mogelijk gestolen) vaartuigen en onderdelen.

- **Falsificaten.** Het Transport Document Systeem Water (TDW) is nog in ontwikkeling, maar al wel operationeel in 10 EU landen. Er staan 340 documenten in. Hierdoor wordt documentvervalsing gemakkelijker getraceerd.
- **Illegale werknemers.** In de binnenvaart is sprake van uitbuiting doordat criminele organisaties goedkope Oost-Europese en bijvoorbeeld Filipijnse arbeidskrachten verhuren.
- **Afhandeling overtredingen op zeeschepen en scheepsongevallen.**
- **Vervoer gevaarlijke stoffen.** Gevaarlijke stoffen worden voor een groot deel via het water vervoerd. DWP controleert op veiligheid, correcte documenten en borden.

Operationele ondersteuning

Dit betreft allerlei specifieke inzet van DWPers ter ondersteuning van andere diensten.

“Omdat het hier niet gaat over opsporing, maar over toezicht, zal deze ondersteuning alleen plaats vinden voor zover mogelijk en op voorwaarde dat onderlinge gegevensuitwisseling, die kan leiden tot IGP-informatie, plaatsvindt. Vanuit de IGP-gedachte zullen ondersteuningsaanvragen van derden altijd probleemgericht moeten zijn.” (p. 54-55)

Met andere woorden: in samenwerking met andere instanties zal verlangd worden dat er uitwisseling van informatie plaatsvindt en dat de actie gericht is op een specifiek probleem. De samenwerking met de douane bij controle-acties (hoofdstuk 3) kan gelden als een voorbeeld.

Verder wordt ondersteund door advies en voorlichting. Zo participeert de DWP bijvoorbeeld in Veiligheidsregio's.

Bewaken en beveiligen

Hierbij wordt ondersteuning gegeven aan de DKDB. Verder heeft de DWP het landelijk meldpunt Port Security ingericht binnen het Dienst Informatie en Kennis Centrum. Het jaarlijkse verslag van het meldpunt bevat alle security meldingen en wordt ook gebruikt voor dreigingsanalyses.

Daarnaast zijn er activiteiten op het terrein van visstropen en natuurbescherming. Wat betreft visstropen is er het voornemen om wat te gaan doen aan diefstal en fraude die er mee gepaard gaat en aan ontneming van de grote winsten die hiermee worden gemaakt.

Uit dit korte exposé kan afgeleid worden dat de dienst Waterpolitie te maken heeft met een vrij gecompliceerde interne organisatie en een groot aantal taken die daarbinnen een plaats moeten krijgen. In de volgende paragrafen gaan we nog iets dieper in op toezicht (handhaving) en opsporing in de DWP, maar eerst moet nog de visie van de DWP kort worden besproken.

2.3.2 DWP-visie 2010-2015

In de visie wordt allereerst gerefereerd aan belangrijke recente documenten die voor de hele politie dan wel het hele KLPD van belang zijn, zoals Politie in Ontwikkeling en het Pact van Doorn (Wat ons bindt). Van daaruit wordt opgemerkt dat de Waterpolitie actief is in een internationaal domein, dat gekenmerkt wordt door verkeersstromen die zich van grenzen niet zo veel aantrekken. De vervoersstromen over water nemen mondiaal nog altijd in snel tempo toe. Toegevoegd wordt dat voor de politiefunctie specifieke kennis op het gebied van afval, gevaarlijke stoffen en illegale vervoersstromen over het water noodzakelijk is om een wezenlijke bijdrage aan de veiligheid in het land te leveren.

De DWP wil haar specifieke nautische capaciteit niet alleen inzetten voor de 'historische waterpolitiezaken' (binnenvaart, visserij, recreatievaart) maar '...ook ten behoeve van de hele Nederlandse politie in relatie tot ladingstromen, falsificaten, milieucriminaliteit, beveiliging van personen en objecten, terroristische activiteiten en schending van de persoonlijke identiteit in de breedste zin des woords.' Benadrukt wordt de samenwerking met andere diensten, van het KLPD, de regio's en ook internationaal.

De specifieke nautische taak van de DWP wordt samengevat als toezicht en opsporing op de belangrijkste vaarwegen en het ondersteunen van andere politiediensten en partners die verantwoordelijk zijn voor andere wateren, met name de politieregio's. Wat betreft de wijze waarop dit wordt ingevuld wordt gesteld dat de dienst 'een snelle opvolging garandeert' op signalen, zowel in preventieve zin (signaleren en adviseren) als repressief 'aan de hand van informatie, meldingen en zichtovertredingen'. Op basis van samen met anderen te ontwikkelen 'omgevingsbeelden' van de verschillende werkgebieden wordt een sterke centrale sturing nagestreefd. Tot slot wordt vermeld hoe de kwaliteitsborging is geregeld.

Het visiedocument gaat vergezeld van een 16 tal bijlagen, die geacht worden er onderdeel van te zijn. Een deel van de bijlagen worden betiteld als (onderzoeks)rapporten. Deze zullen hier niet allemaal worden besproken, maar één van deze rapporten, getiteld Opvolging, is wel van belang. In dat rapportje worden kritische noten gekraakt over de stand van zaken (september 2009) ten aanzien van opvolging. De conclusie luidt als volgt:

‘De Dienst Waterpolitie heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in nieuwe initiatieven en is in dat opzicht een koploper. Het sluit volledig aan bij de visie van de Nederlandse politie en KLPD. Ondanks deze goede ontwikkeling worden initiatieven wel uitgewerkt, opgezet en in werk gesteld, maar blijven doorgaans hangen. De dienst investeert echter wel veel in kennis en expertise, maar het ontbreekt aan de juiste sturing. Niet zozeer door onkunde, maar vooral uit onmacht. Een unithoofd of groepschef heeft naast zijn reguliere werkzaamheden, ook nevenactiviteiten. Operationele medewerkers worden echter in veranderingsprocessen onvoldoende meegenomen en gemotiveerd. Deze medewerkers voelen zich dan ook niet verantwoordelijk voor zaken die hem of haar niet direct aangaan.’ (Oudshoorn & Hoekman, 2009).

Ook wordt geconstateerd dat er weliswaar hard wordt gewerkt aan het implementeren van IGP (Informatiegestuurde Politie), maar dat er geregeld verwarring ontstaat over wat er precies bedoeld wordt met dit begrip. Er worden in het stuk verschillende onderdelen van IGP onderscheiden, nl. activiteitenplannen, weging, IGP-opdrachten, brieven en debrieven. Ten onrechte wordt het begrip IGP door bijna iedereen ook voor informatiemanagement gebruikt, terwijl het op de eerste plaats een sturingsconcept is. De auteurs tonen zich hiermee recht in de IGP-leer en volgen bijvoorbeeld de ‘Doctrine’ ten aanzien van IGP van de Politieacademie (Kop & Klerks, 2009). Behalve de briefing wordt er met de onderdelen van het IGP-concept weinig gedaan, aldus de kritische auteurs. Voorgesteld wordt uiteindelijk om een lijst met concrete voorvallen te benoemen waarvoor opvolging wordt gegarandeerd.

Ook in het onderzoek waarvan hier verslag wordt gedaan is de indruk ontstaan dat er aan de doorvoering van IGP nog veel te verbeteren valt, wat uitgebreider aan de orde zal komen in hoofdstuk 5.

2.3.3 Toezicht en opsporing

Op het KLPD-intranet wordt de rol van de DWP in toezicht en opsporing als volgt omschreven:

“Wij sporen strafbare feiten op en houden toezicht op de wet- en regelgeving, voor zover er een relatie is met de beroeps- en/of recreatievaart op de wateren die onder verantwoordelijkheid van de waterpolitie vallen. Dit zijn de doorgaande wateren en grote wateroppervlakten (dit geldt niet voor de havens en de meeste wateren in de regio Rotterdam-Rijnmond). Hetzelfde geldt voor de opsporing van andere strafbare feiten die worden begaan op of langs deze wateren.

Bij het toezicht op wet- en regelgeving valt te denken aan bedrijven, visserij- en jachtactiviteiten, woonschepen en duikactiviteiten. Wij hebben een kennispositie opgebouwd met betrekking tot deze onderwerpen. Centraal bij de opsporing van strafbare feiten en het toezicht op wet- en regelgeving staan onze kerntaken die liggen op de gebieden van criminaliteit, milieu, veiligheid en nautische ondersteuning. Tijdens surveillances houden wij zelf gericht toezicht en voeren wij gerichte controles uit. Anderen die menen een strafbaar feit te zien, kunnen ons hiervan in kennis stellen. Eventueel geven wij voorlichting en adviezen.”⁸

Uit deze uitleg (die al enkele jaren op het intranet staat) blijkt dat toezicht en opsporing in de visie van de DWP als twee afzonderlijke taken wordt gezien. De verhouding tussen toezicht (handhaving, controle) en opsporing wordt recentelijk meer gezien als een probleem dat nadere uitwerking verdient. In hoeverre kunnen activiteiten in het toezicht op de verkeersstromen juist

⁸ http://klpdwebauth.klpd.politie.local/diensten/waterpolitie/producten_en_diensten/opsporing_en_toezicht.aspx. Intranet pagina producten en dienst DWP voor de regiopolitie. Download december 2010.

ingezet worden voor de opsporing, met name wat betreft het opbouwen van een informatiepositie? In dit verband moeten twee zaken worden genoemd die voortgekomen zijn uit het programma Transport Security⁹: de kunst van het controleren en de flexibele teams.

De kunst van het controleren

Doelstelling van het project is:

‘Verhogen van het waarnemings- en handelingsvermogen van medewerkers van de zogenaamde blauwe en grijze diensten binnen het KLPD d.m.v. denk en werken met (transport-vervoer gerelateerde) indicatoren t.b.v. de opsporing’.

De controles van de blauwe diensten zijn tot voor kort vooral gericht op handhaving en op ‘safety’, dus of het gecontroleerde transport wel voldoet aan diverse veiligheidseisen. Hierbij wordt er vooral op gelet dat de benodigde documenten op dit terrein aanwezig zijn. Het is de bedoeling om de *safety* controles ook te gaan gebruiken ‘als input voor de security kant’, zoals het document het formuleert (Programma Transport security, 2008). Met andere woorden, er zal voortaan meer met ‘opsporingsogen’ gekeken worden tijdens reguliere controle- en handavingswerkzaamheden. Naast verhogen van het handelingsvermogen wordt een verbetering van de intrinsieke motivatie en zingeving aan het werk van operationele medewerkers als nevendoelelstelling genoemd. In de traditie van het programma transport security wordt de nadruk gelegd op ‘technologische en/of innovatieve toepassingen’.

In 2007 is een themadag georganiseerd waar meer dan 1100 KLPD medewerkers aanwezig waren. Belangrijk aspect daarbij is het uitleren van indicatoren aan de betreffende medewerkers. ‘Uitleren’ is het devies, bijvoorbeeld van de werkwijze IGP en de daarbij horende methodiek. In dat verband is ook sprake van een ‘wedergeboorte’ van het bewustwordingsproces bij de operationele medewerkers wat betreft de informatieuitwisseling. Een toenemende gerichtheid op de ‘informatiekolom’ van Informatie-ambtenaar naar Dienst Informatie Centrum (DIC) en vervolgens naar Korps Informatie Centrum (KIC) wordt centraal gesteld.

Als concrete eindresultaten worden genoemd:

- Op 1 maart 2010, de einddatum van het programma Transport Security, worden alle medewerkers van de blauwe en grijze diensten van het KLPD geacht zich bewust te zijn van het belang van kennis en informatie verwerven, veredelen, verwerken en met elkaar delen.
- Op 1 juli 2008 zijn door de expertisecentra van de DNR indicatoren ontwikkeld welke van belang zijn voor de oog- en oorfunctie van de medewerkers van de blauwe diensten. Op 1 maart 2010 zou het proces van het verstrekken van updates geborgd moeten zijn binnen de DNR.

Ook wordt gesteld dat het werken met indicatoren door de blauwe diensten zal moeten leiden tot een toename van het aantal aangehouden verdachten. Dit wordt door de Dienst Informatie Centra gemonitord. Op strategisch niveau gebeurt dat door het KIC en door de afdeling Strategische Organisatieontwikkeling.

⁹ Voor een beknopte beschrijving zie Neve, 2010a.

In 2010 is een evaluatie gehouden. Daaruit blijkt dat er diverse initiatieven zijn geweest om de ideeën uit 'KvhC' ingang te doen vinden, maar dat er nog veel te doen is op dit punt. De integratie van het werken met indicatoren voor opsporing in de op handhaving gerichte organisatie is nog niet echt tot op de werkvloer doorgedrongen. Op het vlak van opleiding moet de ontwikkeling nog beginnen: er is weliswaar een aanbod vanuit de Politieacademie (althans een intentieverklaring), maar dit wordt nog niet opgepakt door de diensten (p. 9). De bevindingen van het onderhavige onderzoek sluiten globaal aan bij die van de evaluatie van KvhC: er is een aanmerkelijke discrepantie tussen de ontwikkeling van op (sensing) technologie gebaseerde indicatoren op centraal niveau en de intelligence huishouding aan de basis van de DWP. Dit zal verder besproken worden in hoofdstuk 5.

Flexibele Teams

In het najaar van 2010 zijn de 'Flexteams' opgericht, waarmee een ander advies van het programma Transport Security is geïmplementeerd.

De doelstelling van het project Flexibele Teams is te komen tot een structurele voorziening binnen het korps, door kennis en informatie van de medewerkers uit de domeinen water, spoor, verkeer en lucht samen te brengen in flexibele handavings- en opsporingsteams. Hiermee wordt beoogd flexibel in te spelen op de snel wisselende omstandigheden binnen de vervoersstromen, waardoor uiteindelijk de criminaliteit in de transportsector zal afnemen. Informatie-uitwisseling met IPOL en Delta (DOS) wordt cruciaal geacht voor het goed functioneren van de teams. De Flexibele Teams moeten een bijdrage leveren aan de korpsdoelstelling "verdubbeling van het aantal gehoorde verdachten" van thema 3 "toezicht en opsporing op de diverse verkeersstromen".

Inmiddels is er een Flexibel Team operationeel, het team 1, of team 'West'. Uit de eerste verslagen (het team heeft een nieuwsbrief uitgebracht) blijkt dat er volop gecontroleerd wordt waarbij ook daadwerkelijk zaken worden aangetroffen. In verband met het issue 'versterken informatiepositie' lijkt het er inderdaad op dat er sprake is van een *awareness* in het team om alle relevante informatie op een traceerbare manier in te voeren in de informatiesystemen. Vanuit dit gezichtspunt is het belangrijk dat er in de nieuwsbrief melding wordt gemaakt van tientallen BVH-mutaties omtrent onder andere drugszaken en verdachte personen. De flexibele teams zouden mogelijk als een 'leerschool' kunnen dienen om een opsporingsgerichte houding in de handavingspraktijk te integreren.

De ontwikkeling van opsporing binnen een blauwe dienst als de DWP heeft niet alleen te maken met organisatorische zaken en opleiding van mensen, maar ook met de keuze van thema's. In een van de interviews werd hierop nader ingegaan vanuit het thema ladingdiefstal op de binnen-tankvaart. Volgens deze respondent zou het KLPD op zoek moeten gaan naar thema's die meerdere diensten raken en waardoor een natuurlijk gevoel voor samenwerking ontstaat. Thema's waardoor 'grijs en blauw' (recherche en handhaving) op een natuurlijke wijze aan elkaar worden gekoppeld. Wat betreft ladingdiefstal zit er dan meer potentieel in de diefstal van chemicaliën, die immers raakt aan de synthetische drugs, dan in de ladingdiefstal van minerale oliën.

'Ik denk veel meer in onderwerpen die over meerder diensten goed uit te voeren zijn. Hoe zorg ik dat ik grijs en blauw aan elkaar koppel. Hoe kan ik een criminaliteitsthema aanpakken waar we met z'n allen wat aan hebben. We moeten de natuurlijk verbondenheid laten zien. Chemicaliën komt daarvoor in aanmerking. Op het gebied van de minerale oliën zie ik dat nauwelijks' (interview 12).

Dit loopt wat vooruit op de komende hoofdstukken van dit rapport, maar al wel relevant om hier te noemen: dergelijke thema's die blauw en grijs met elkaar kunnen verbinden lijken vooral relevant voor de flexibele teams.

2.3.4 Specialismen van de DWP.

In de beschrijving van de dienst worden verschillende specialismen genoemd, variërend van het dregteam tot de opleiding van 'watervaste ME-pelotons' voor de politieregio's. Relevant voor het onderhavige onderzoek zijn de specialismen Recherche en Team Milieu Controle (TMC).

Recherche

Volgens de eigen beschrijving van de DWP doet een groep nautische rechercheurs doen tweedelijns recherchezorg en geven nautische ondersteuning bij recherche onderzoeken. Ook bij scheepsongevallen wordt soms een recherche onderzoek ingezet. Samenwerking is er met de diensten Speciale Interventies (DSI), Nationale Recherche (DNR) en Operationele Samenwerking (DOS, vooral het landelijk vaartuigenteam).

Belangrijk is het onderscheid tussen eerstelijns en tweedelijns rechercheonderzoek. Eerstelijns onderzoeken zijn zogenaamde '6-uurszaken', waar geen uitgebreid onderzoek met bijvoorbeeld de inzet van bijzondere opsporingsmiddelen (BOB) wordt uitgevoerd. Tweedelijns zaken worden aangestuurd door de Weegploeg Blauw, die in paragraaf 2.4 wordt besproken.

De eerstelijns recherchezorg wordt uitgevoerd door de all-round politiemedewerkers van de DWP, aldus de beschrijving. Dit lijkt in tegenspraak met wat hierna nog aan de orde zal komen rond de inzet van researchcapaciteit, die in principe aangestuurd wordt door de 'Weegploeg Blauw' onder leiding van het bevoegd gezag, het Landelijk Parket. Het blijkt dat de rechercheurs van de DWP juist veel tijd kwijt zijn met eerstelijns recherchezaken. Vanuit de weegploeg wordt gezegd dat het vaak moeilijk is om capaciteit te kunnen koppelen aan onderzoeken, doordat er veel en ongepland capaciteit gaat zitten in zaken als ongelukken en gevonden waterliken. Het onderscheid tussen eerstelijns en tweedelijns recherchezorg wordt minder scherp gemaakt in de praktijk dan in de dienstbeschrijving wordt beschreven. Er zijn geen rechercheurs die zijn vrijgesteld om tweedelijns onderzoeken te draaien en dit wordt duidelijk als een probleem ervaren (zie ook par. 2.4).

Uit de interviews ontstaat het beeld dat de wijze waarop het researchewerk bij de DWP georganiseerd is leidt tot een zekere fragmentering, wat coördinatie lastig maakt. Bij elk van de units werken twee rechercheurs, in totaal veertien. Vanuit de Unit Operationele Ondersteuning is een coördinator aangewezen door de staf. Deze coördinator maakt zelf geen deel uit van de recherche en is dus ook niet de leidinggevende van de rechercheurs, wel doet hij functionele coördinatie en spreekt geregeld met alle rechercheurs op hun eigen locatie en er is ook geregeld een overleg waar de hele recherche aanwezig is. Het is wel de bedoeling dat de recherche in de toekomst centraal zal worden aangestuurd en dat de recherche verder wordt geprofessionaliseerd. Dit wordt gezien als een belangrijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

In het kader van Wat ons Bindt is er een gezamenlijk team met de DNR opgezet, het 'Team Maritiem', ook wel 'team 5' genoemd vanuit de aanduiding van teams binnen de DNR. Aanvankelijk was de DWP met 5 mensen in dat team, wat later teruggebracht is naar één aldus een respondent. Dit team betreft vooral samenwerking rond smokkel van verdovende middelen via de zee. Het team probeert informatie te genereren en zaken aan te pakken op deze terreinen. DWP rechercheurs worden vooral ingezet vanwege hun expertise op het gebied van water. De

DNR levert het grootste deel van de capaciteit. Door een DNR-medewerker in team 5 worden successen in de samenwerking met de DWP vooral gerelateerd aan de inzet van de specifieke nautische expertise die bij de waterpolitie aanwezig is. Hierdoor kan bijvoorbeeld de koers van een schip, die voor nautische leken volstrekt onlogisch lijkt, verklaard worden uit de stromingen die ter plaatse bestaan. Nautische expertise van de DWP is ingezet bij een succesvol onderzoek tegen Somalische piraten en bij een opsporingsonderzoek waarin de Spaanse politie een grote hoeveelheid drugs op een kotter in beslag heeft genomen.

In het kader van Wat ons Bindt is afgesproken dat er 20 onderzoeken worden gedraaid door de blauwe KLPD-diensten in samenwerking met de DNR.

- TMC Team Milieu en Transport controles

De milieutaak voor het KLPD is gestoeld op het Politiemilieuplan 2008-2011, 'Milieu in ontwikkeling'. Het TMC is gespecialiseerd in controles op gevaarlijke stoffen en gevaarlijk afval. Er is expertise aanwezig op het gebied van deze stoffen en de voorzorgsmaatregelen die nodig zijn bij de controles. TMCers varen met de geografische units mee om controles te ondersteunen met specialistische kennis.

'Een belangrijke ontwikkeling zal zijn de opsporing door middel van ketenbenadering met behulp van Informatie Gestuurde Politie.' Behalve de TMCers bestaan er taakaccenthouders milieu (TAM) en gevaarlijke stoffen (TAG), de voelsprietten van de TMC op lokaal/regionaal niveau.

Volgens een lid van het TMC is het team nog sterk gericht op veiligheid en over opsporing van criminaliteit zoals ladingdiefstal wordt niet zo veel gesproken.

- Unit Noordzee.

De opsporing van strafbare feiten aan boord van Nederlandse schepen, waar ook ter wereld, valt onder de DWP. Samenwerking is er daartoe met de KLPD-diensten DSI (Dienst Speciale Interventies) en DNR en met de kustwacht (handhavingsdesk), Aquapol, overige (KMAR, douane, AID, buitenland).

2.3.5 Samenwerking met andere instanties

De samenwerking tussen de DWP en andere instanties wordt hier kort besproken voor zover relevant voor de casus ladingdiefstal op de binnentankvaart.

Nationale Recherche van het KLPD. Als er zaken aan het licht komen die gerelateerd zijn aan zware, georganiseerde criminaliteit van landelijk of internationaal kaliber, dan is de Nationale Recherche de organisatie die dit in eerste instantie oppakt onder leiding van het Landelijk Parket. Zoals als genoemd werd, is er een afspraak voor 20 opsporingsonderzoeken van de blauwe diensten in samenwerking met de DNR. In een later hoofdstuk zal nog specifiek worden ingegaan op de samenwerking tussen de DWP en de DNR op het gebied van ladingdiefstal op de binnentankvaart, zie verder paragraaf 4.4.

Douane. In 2008 is een convenant gesloten met de douane ten aanzien van samenwerking en gegevensuitwisseling. De douane is onderdeel van het Ministerie van Financiën en houdt toezicht op de goederenstromen in Nederland vanuit een fiscaal perspectief. In het geval van de markt van minerale oliën is van belang dat het daarbij gaat om een 'accijnsgoed'. Accijns is een vorm van belasting die geheven wordt (anders dan de BTW) over de hoeveelheid van een goed als het

op de markt wordt gebracht. In het geval van brandstof wordt de accijns door de consument betaald 'aan de pomp' en doorberekend door alle schakels in de handelsketen. De grote olieraffinaderijen rekenen per maand tientallen miljoenen af met de douane, zoals duidelijk werd bij een bezoek aan een olieraffinaderij dat voor dit onderzoek werd afgelegd.

De douane werkt samen met de DWP bij controle acties op de vaarwegen, zoals er een 2010 enkele geweest zijn. Er worden dan boten van de douane en de DWP ingezet waarop mensen van beide diensten aanwezig zijn. De douane controleert het schip op de aanwezigheid van accijnsgoederen, terwijl de politie zich vooral toelegt op het controleren van alle documenten die een schipper aan boord dient te hebben.

Voor de casus van dit onderzoek is de douane relevant, doordat ze in actie komt als er geconstateerd wordt dat een deel van de lading van een schip kennelijk in roulatie wordt gebracht, doordat het bijvoorbeeld in jerrycans wordt aangetroffen. In dergelijke gevallen wordt een naheffing van de accijns opgelegd. Veelal is dat ook de enige sanctie, omdat diefstal van de lading niet kan worden hardgemaakt.

De douane speurt dus vooral op het terrein van ontduiking van belastingen. Een voorbeeld hiervan dat genoemd werd in de interviews is dat gemeld wordt dat een lading bestaat uit methanol (biodiesel), doordat aan ethanol wat verontreiniging is toegevoegd. Als deze verontreiniging in feite niet is toegevoegd, kan de accijns worden ontdoken door de lading alsnog als ethanol van de hand te doen. Dit kan aanzienlijke bedragen opleveren voor de fraudeur. Meer voorbeelden komen aan de orde in hoofdstuk 3.

Bij de douane bestaat het 'taakaccent accijnzen' en er wordt een soort kenniscentrum op dit terrein opgezet. De minerale oliën zijn echter de laatste jaren wat lager op de prioriteitenlijst gekomen. De afdeling is enkele jaren geleden ingekrompen en de accenten zijn verlegd naar andere aspecten, zoals bijvoorbeeld witwassen. Dat is een belangrijk onderwerp geworden. De geldstromen worden dus meer centraal gesteld en bijgevolg is de informatiepositie rond minerale oliën verminderd. Het is op dat gebied eerder reactief geworden: naar aanleiding van meldingen wordt nog wel actie ondernomen. Daarnaast zijn er nog de speciaal met het KLPD afgesproken acties zoals in 2010 op de Schelde-Rijnverbinding. De respondent bij de FIOD zegt dat hij de enige is die daar nog verstand van heeft, ook door zijn douaneverleden (interview 22).

Zeehavenpolitie. De zeehavenpolitie wordt gezien als een van de belangrijkste gesprekspartners. In 2007 is er een convenant gesloten waarin concrete afspraken zijn gemaakt ten aanzien van het delen van informatie, het opzetten van een gezamenlijke klantenraad, gezamenlijke controleacties, en ook activiteiten op het vlak van terreur(dreiging) en opleidingen. In tussentijd zijn er afspraken bijgekomen op het gebied van gezamenlijk optrekken bij wetswijzigingen en bij de inzet bij grote evenementen. Deze afspraken zijn, op mogelijk het delen van informatie na, niet bijzonder gericht op opsporing.

FIOD¹⁰. Als het om grotere fiscale zaken gaat, komt pas de Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst in actie. Volgens een respondent is dat het geval als het om fraude gaat waarin meer dan 10.000 Euro omgaat. De dienst doet opsporingsonderzoek in geval van fraudezaken. Het bevoegd gezag van de FIOD is het Functioneel Parket, onderdeel van het Openbaar Ministerie. De FIOD werkt op basis van een jaarplan, waarbij gestreefd wordt naar

¹⁰ De FIOD is sinds 2001 samengevoegd de Economische Controle Dienst maar sinds 1 juli 2010 wordt de naam FIOD-ECD officieel niet meer gebruikt wegens de veel grotere naambekendheid van de FIOD.

optimale impact het opsporingsonderzoek. Financiële criminaliteit, zoals faillissementsfraude en witwassen, heeft hoge prioriteit.

De FIOD is ook verantwoordelijk voor de opsporing van criminaliteit rond precursoren en vanuit die invalshoek zou verwacht worden dat de dienst relevant is voor de opsporing van ladingdiefstal op tankers van chemicaliën die mogelijk geleverd worden aan de producenten van synthetische drugs. Tot op heden zijn er door de FIOD echter geen zaken aangepakt op dit terrein. Een respondent legt uit dat het wel mogelijk is dat de FIOD ook zaken rond ladingdiefstal van chemicaliën aanpakt, maar dan zou dat moeten gebeuren op grond van de aanwezigheid van witwassen in het dossier. Witwassen is een van de prioriteiten voor de FIOD (Interview 22).

In het verleden zijn enkele grote zaken op het gebied van ladingdiefstal van brandstoffen op de binnentankvaart met succes gedraaid door de FIOD in samenwerking met de DWP. De FIOD had daarbij de voortrekkersrol en de onderzoeken werden geleid door het Functioneel Parket. Deze worden wat uitgebreider besproken in hoofdstuk 3.

In de samenwerking tussen de DWP en de FIOD loopt niet altijd alles perfect. Al is de toon altijd vriendelijk, over en weer worden in de interviews wel klachten geuit over de andere partij. Zo wordt bij de FIOD gezegd dat de DWP bepaalde afspraken over het delen van informatie over vaarbewegingen niet nagekomen is. Omgekeerd wordt er bij de DWP ook wel geklaagd over de samenwerking met de FIOD. Nadat een onderzoek naar bunkerfraude werd stopgezet door de leiding van de FIOD, omdat het niet goed hard te maken was, heeft men volgens een respondent geprobeerd dit onderzoek aan de DWP te slijten (interview 17).

Door een respondent bij de FIOD wordt opgemerkt dat de aanpak van ladingdiefstal bewijstechnisch ook erg lastig is en grote investeringen vergt. Het is ook moeilijk om er CIE-matig informatie te verzamelen, doordat het zo'n specifieke wereld en kennisgebied is. (Dit aspect komt verder aan de orde in hoofdstuk 5). De FIOD heeft wel een CIE maar die is niet actief in de tankvaartwereld. Ook infiltratie, waarop de FIOD-dienstleiding wel eens heeft aangedrongen, is lastig te realiseren en vereist ook grote bevoegdheden. 'Als we er achter willen komen waar de gestolen goederen terecht komen is dat misschien wel een manier. We werken bijvoorbeeld via het internet ook wel met pseudo-koop' (interview 22).

Rijkswaterstaat. Sinds de nieuwe Binnenvaartwet is een aanzienlijk deel van de handhaving overgegaan van de DWP naar Rijkswaterstaat. De feitelijke inspectie is belegd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Het gaat dan vooral om zaken als de veiligheid aan boord en de manier waarop gevaarlijke stoffen worden behandeld. Er is dus een zeker mate van overlap met het TMC van de DWP, waar een meer strafrechtelijke benadering wordt gekozen.

Door het Frontoffice Binnenvaart & Zeehavens moet het toezicht worden vereenvoudigd. Hierin worden afspraken gemaakt om controlelast te verminderen (een uitvloeisel van de Motie Aptroot¹¹). De bedoeling is dat controles ook effectiever worden doordat instanties gebruik maken van elkaars deskundigheid en informatieuitwisseling. Partners zijn: RWS, IVW, Havendiensten, ZHP en douane.

De rol van politie en douane wordt daardoor echter wel kleiner en respondenten bij de DWP maken zich daarom zorgen ten aanzien van de informatiepositie. Om een goede informatiepositie op te bouwen '...moet je in de branche verkeren'. Handhaving van regels is eigenlijk nodig om een goede informatiepositie op te bouwen, volgens deze medewerkers. De mogelijke gevolgen van

¹¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2005-2006, 29362, nr. 77

de overgang van een belangrijk deel van de controles naar Rijkswaterstaat voor de informatiepositie van de DWP komt nog aan de orde in hoofdstuk 5.

Het Informatie Volg Systeem (IVS) is het volgsysteem dat gebruikt wordt in de binnenvaart. Het wordt op vrijwillige basis gevuld door de schippers en om die reden mag het niet gebruikt worden voor de opsporing. Het wordt bijgehouden door Rijkswaterstaat en het is het enige systeem in de binnenvaart. Het kan wel voor afzonderlijke onderzoeken bevestigd worden, op grond van een bevel van de Officier van Justitie. IVS geeft verder alleen anonieme gegevens. (Bijvoorbeeld in dit rapport tabel 2, hoofdstuk 4). Bij de rol van Rijkswaterstaat als informatieknooppunt is het netwerk belangrijk, volgens respondenten. Wat betreft de samenwerking wordt wel gesteld dat deze verschilt van persoon tot persoon.

Arbeidsinspectie. Daarmee is incidenteel samenwerking op basis van signalen van slecht arbeidsomstandigheden of uitbuiting.

Bedrijfsleven. Vanuit het perspectief van dit onderzoek komt het bedrijfsleven (behalve de binnentankvaart zelf) vooral in beeld als eigenaar van de transporten van minerale oliën en chemicaliën. Het gaat veelal om grote bedrijven zoals raffinaderijen en chemiebedrijven. Bij de DWP is een klacht dat deze bedrijven vaak niet bereid zijn om aangifte te doen als er bij controles wordt geconstateerd dat er lading in aparte tanks of jerrycans is gedaan. In dit onderzoek is niet uitvoerig informatie verzameld over de contacten tussen de DWP en het bedrijfsleven. Wel zijn er enkele interviews geweest met medewerkers van een grote oliemaatschappij (zie paragraaf 2.3).

Vanuit deze oliemaatschappij kijkt men voor de overheid eerder naar de douane dan naar het KLPD. Door de afdracht van indirecte belasting en de circuits daaromheen is er al veel contact met de douane. In één geval werd een melding gedaan bij deze oliemaatschappij dat er werd gestolen vanaf een tanker met brandstof van het bedrijf. Dit werd vanwege deze lopende contacten bij de douane gemeld, waarna die het weer doorgaf aan het KLPD om er een opsporingsonderzoek voor op te zetten. De respondent vertelde ook dat hij ooit een melding gedaan had bij de DEA¹² van een wat vreemde zending van aceton richting Zuid-Amerika. De in relatie met deze melding geuite verzuchting, 'nooit meer wat van gehoord', is ook bij de basis van de waterpolitie meerdere malen vernomen. Het issue feedback op meldingen komt nog aan de orde in hoofdstuk 5.

De respondent is te spreken over de samenwerking in het Expertise Centrum Zeehavens, maar ziet deze samenwerking wat inzakken. 'Ik noemde dat zelf altijd een grote trechter, waar wij dus allerlei informatie ingooien. Als bijvoorbeeld onze collega's van de geüniformeerde dienst¹³ verdachte dingen zien, dan wordt dit gemeld aan het ECH. Het was een soort inlichtingenhub waardoor je niet meer jezelf hoefde af te vragen bij welke instantie je moest zijn met een bepaalde melding. Dat werd daarbinnen dat op de juiste manier doorgezet.' Hij heeft het idee dat het functioneren wat minder is geworden, wat bijvoorbeeld zou blijken uit een volle mailbox. In de loop van dit onderzoek is overigens niet gebleken dat de ECH een rol speelt bij het tegengaan van ladingdiefstal op de binnentankvaart.

¹² Drug Enforcement Agency, drugsbestrijdingsorganisatie van de VS die internationaal opereert.

¹³ Bedoeld wordt de eigen beveiligingsdienst van de raffinaderij.

2.4 De Weegploeg Blauw en het OM

De opsporingsonderzoeken van de blauwe diensten, waaronder de DWP, worden gecoördineerd door de Weeg- en Stuurploeg Blauwe KLPD-diensten, in de wandelgangen aangeduid als de 'Weegploeg Blauw'. Bij het begin van deze studie was al aangegeven dat de DWP het als een probleem ervaart om zaken, met name ladingdiefstal op de binnentankvaart, op de agenda te krijgen bij het OM. Uit de interviews bleek dat hierbij drie aspecten een rol spelen. Er is niet altijd een scherp onderscheid tussen eerstelijns en tweedelijns onderzoeken en de daarop ingezette capaciteit. Hieraan gerelateerd is er een gebrek aan een centraal aanspreekpunt voor de blauwe diensten bij het OM. Een probleem van een andere orde is de nog niet altijd even sterke projectvoorbereiding bij de DWP.

2.4.1 Eerste- en tweedelijnszaken

Onder tweedelijns recherchezaken worden alle zaken verstaan die de grens te boven gaan van de eerste lijn, die bestaat uit zogeheten 'zes uurszaken'. Een typisch voorbeeld uit de wereld van de DWP is de diefstal van een buitenboordmotor. Bij tweede lijns zaken wordt de verdachte in verzekering gesteld. Veelal is sprake van een zekere mate van complexiteit en organisatiegraad aan de kant van de criminaliteit. Binnen de categorie tweedelijns recherche-onderzoeken wordt nog de categorie DNR-zaken onderscheiden: zaken met een landelijke uitstraling die door de DNR worden gedaan onder leiding van het Landelijk Parket.

Een belangrijk punt van wrijving is dat bij de blauwe diensten in termen van capaciteit geen onderscheid wordt gemaakt tussen eerstelijns zaken, tweede lijns zaken en bijdragen aan onderzoeken van die Nationale Recherche, zoals gebeurd in 'Team 5'. Dit wordt in principe allemaal door dezelfde rechercheurs gedaan.

Een respondent bij IPOL geeft aan dat het onderscheid tussen tweedelijnszaken in het algemeen en zaken die 'NR-waardig' zijn niet altijd even scherp ligt. Het was wel voorgekomen dat in een zaak, waarvoor de DNR aanvankelijk niet warm liep, grote criminelen betrokken bleken te zijn nadat de DNR-database toch geraadpleegd werd. Uit dit voorbeeld blijkt volgens deze respondent ook dat het voor dergelijke zaken noodzakelijk is dat er goed en slim opsporingsonderzoek wordt opgezet, wat wel lastig is als rechercheurs tegelijk nog vele andere dingen moeten doen.

Door enkele respondenten in de Weegploeg Blauw wordt aangegeven dat het een probleem is dat er bij de blauwe diensten altijd geschipperd moet worden met de capaciteit tussen de eerste lijns onderzoeken en de tweede lijn. De weegploeg krijgt geregeld te horen dat er geen capaciteit is voor de tweedelijns onderzoeken doordat alle capaciteit in de eerste lijn zit. De blauwe diensten wordt vanuit de weegploeg een zekere onvoorspelbaarheid of zelfs willekeur verweten bij de verdeling van capaciteit tussen de eerstelijns en de tweede lijns onderzoeken. Hier wreekt zich volgens deze respondenten het gegeven dat er geen capaciteit apart gezet wordt voor tweedelijns onderzoeken. Een deel van de tweedelijns-onderzoeken gaan ook om zaken die niet met criminaliteit te maken hebben, zoals ongelukken waar soms ook aanzienlijk capaciteit naar toe gaat. Het gaat volgens sommigen te vaak over capaciteit en niet over de inhoud van een zaak.

Daarbij komt dat de verdeling van capaciteit waarvoor de blauwe diensten kiezen soms als discutabel wordt voorgesteld. Een voorbeeld is de geregelde inzet van een lokvrachtwagen door de verkeerspolitie. Soms is niet duidelijk waarom capaciteit wel beschikbaar is voor een eerstelijns zaak (zoals de inzet van de lokvrachtauto) en niet voor een tweedelijns zaak. Zolang

er geen duidelijke scheidslijn wordt gehanteerd, blijft het schipperen, aldus de respondent bij het OM over de zeggenschap van de weegploeg over de inzet van capaciteit.

2.4.2 Welk parket voor welke zaak?

De relatie tussen de Dienst Waterpolitie en het OM als bevoegd gezag kent verschillende aanspreekpunten al naargelang het type zaken. Een respondent somde de volgende instanties op:

- De 'gewone zaken' gaan via het BVOM (Bureau Verkeershandhaving OM) naar het OM. Dat bureau fungeert dus als intermediar.
- Voor Noordzeezaken is er de Officier van Justitie inzake Noordzeezaken te Amsterdam.
- Milieu en economische delicten gaan naar het Functioneel Parket.
- Zaken van landelijk belang en die te maken hebben met georganiseerde of zware criminaliteit lopen via het Landelijk Parket te Rotterdam (interview 18).

Met deze opsomming wordt al een beeld geschetst van een probleem dat speelt bij de blauwe KLPD-diensten zoals de DWP. Het wordt als lastig ervaren om een probleem bij het OM op de agenda te krijgen. Het is immers niet altijd op voorhand duidelijk bij wie je je dient te vervoegen. Daarbij speelt dat er een onderscheid bestaat tussen onderdelen van het OM die daadwerkelijk de (zaaks)officiërs leveren en degenen die de leiding nemen in de Weegploeg Blauw, waar de prioriteiten worden gesteld voor de tweedelijns recherchezaken van het KLPD.

Bij het OM wordt strak vastgehouden aan het onderscheid tussen eerste en tweedelijns onderzoeken. Bij de 'normale' tweedelijns onderzoeken zal er dus vanuit de Weegploeg Blauw een zaaksofficier gevonden moeten worden in een van de parketten. Volgens diverse respondenten was dit in het verleden niet goed geregeld, zodat het kon gebeuren dat er een zaak in een gevorderd stadium van voorbereiding bij een parket terecht kwam waar men andere prioriteiten had en waar de zaak dus weinig aandacht kreeg.

Bij de blauwe diensten bestaat geregeld het gevoel dat het moeilijk is een probleem waar zij tegenaan lopen op de agenda te krijgen bij het OM. Een voorbeeld hiervan is de casus van het onderhavige onderzoek: ladingdiefstal op de binnentankvaart, waar hierna uitvoerig op in zal worden gegaan. Uit de interviews blijkt dat er twee aspecten zijn die hierbij een rol spelen. Enerzijds is er een gebrek aan een effectief centraal aanspreekpunt bij het OM. De andere kant van de zaak is dat vanuit de blauwe diensten nog wel eens zaken worden aangedragen die eigenlijk niet in de tweede lijn thuishoren. Deze eerste lijnszaken moeten bij een lokaal bevoegd parket worden aangebracht. De DWP loopt dan het risico dat ze bij een parket terecht komen waar ladingdiefstal op het water geen prioriteit heeft en die al de handen vol hebben aan zaken die worden aangedragen door de regiopolitie. Het LP kan geen aanwijzing geven aan een arrondissement om een zaak prioriteit te geven. De blauwe diensten krijgen daardoor te maken met telkens andere officieren; er is niet één vast aanspreekpunt. Bij het OM wordt onderkend dat dit een vervelend probleem is voor de blauwe diensten zoals de DWP.

De OvJ in de weegploeg pleit er dan ook voor dat de regeling zodanig zou moeten worden aangepast dat het LP de zaken doet en alle zaken naar Rotterdam gaan. De scope van het LP zou dus uitgebreid moeten worden van 'NR breed' naar 'KLPD breed'. Als al deze zaken onder

het LP komen te vallen zou het probleem van het ontbreken van een centraal aanspreekpunt kunnen worden opgelost. Dit wil het LP onder de aandacht brengen van het nieuwe kabinet.

Een andere probleem is dat zaken bij de blauwe diensten geregeld ‘arrondissements-overschrijdend’ zijn, waardoor het niet vanzelfsprekend is welk arrondissement een zaak zou moeten oppakken. Er moet steeds een OvJ gevonden worden in het arrondissement waar de zaak speelt, dus waar het gebeurd is of waar de verdachte woont. Dat is lastig omdat zaken toch vaak landelijk spelen. In het verleden heeft het LP wel eens zaken naar zich toe getrokken maar dat leverde problemen op bij de rechtbank in Rotterdam, die van mening was dat de zaak daar niet thuis hoort. Daarom is afgesproken dat het LP niet meer zelf zaken doet, maar dat er bij het opstarten van een zaak binnen twee weken wordt gezorgd voor een OvJ van een bevoegd parket. Dat is lastig omdat het niet altijd onmiddellijk duidelijk is welke officier er bevoegd is.

Bij een analyse van de rol van het OM dringt de vergelijking zich op van het Landelijk Parket als bevoegd gezag van de blauwe diensten en de DNR en het Functioneel Parket, dat de onderzoeken van de bijzondere opsporingsdiensten leidt. In de loop van dit onderzoek bleek dat er in het verleden succesvolle onderzoeken zijn geweest en dat daar veelal een sterke betrokkenheid bij is geweest van de FIOD. In sommige gevallen is het niet onmiddellijk uit de aard van een zaak af te leiden of hij bij de LP of bij het FP terecht zou moeten komen. Net als de DNR heeft de FIOD niet het probleem van de druk van de eerste lijn¹⁴.

Het is niet helemaal duidelijk hoe bepaald wordt of een zaak, waarin samengewerkt wordt tussen een BOD en de politie, bij het FP, het LP of een arrondissementsparket komt. Het heeft er ook mee te maken wie het initiatief neemt. De DWP reageert op signalen die bij hen binnenkomen. Als een BOD een zaak oppakt naar aanleiding van een signaal dat binnenkomt, dan gaan ze uiteraard naar hun eigen parket, zo wordt verondersteld. Die hebben hun eigen stuurploeg. Misschien kan men ook wel gaan shoppen. Als de blauwe diensten de opsporing doen komt het in principe bij het OM, via het LP (interview 19).

2.4.3 Hoe krijg je een zaak op de agenda?

Bij de blauwe diensten wordt soms geklaagd dat het lastig is een probleem op de agenda te krijgen bij het OM. Dit heeft niet alleen te maken met het gesignaleerde probleem van de ‘schaalverschillen’ tussen de politie en het OM, waardoor het moeilijk is om vlot een match te krijgen tussen een zaak en een zaaksofficier. Aan de kant van de blauwe diensten blijkt echter een ander probleem dat het moeilijk maakt om aandacht te krijgen van het OM. Het schort nog aan ervaring op het gebied van de projectvoorbereiding.

De gang van zaken in de Weegploeg Blauw wat betreft het prioriteren van ingediende projecten wordt treffend onder woorden gebracht door een respondent bij IPOL:

‘Het is een markt van vraag en aanbod. Het beste stuk fruit voor de meest acceptabele prijs gaat als eerste weg’ (interview 18).

Anders geformuleerd: een preweegdocument of projectvoorstel moet duidelijke aanknopingspunten voor opsporing bevatten en er moet een zekere mate van succeskans vanaf stralen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er al een zekere hoeveelheid analyse- en researchwerk gedaan is bij het uitwerken van het voorstel of preweegdocument. Een

¹⁴ Overigens heeft het FP vorig jaar een grote zaak bij de FIOD wegens bewijsproblemen stopgezet nadat daar aanzienlijke capaciteit in was geïnvesteerd. Ook daar is het niet eenvoudig om een ladingdiefstalzaak rond te krijgen.

respondent doet een paar suggesties: 'Wat betreft de chemicaliëntankers zou je je kunnen voorstellen dat er eens een aantal weken wordt ingeruimd om daar eens goed op te gaan controleren. Wat wordt er vervoerd, wie is er allemaal aan boord etc. Het is dan ook belangrijk om alle relevante informatie goed te noteren en in de BVH te registreren, bijvoorbeeld ook de telefoonnummers van de opvarenden. De namen van de opvarenden kunnen door de systemen gehaald worden en gecombineerd met de gegevens van de DNR. Op deze manier zou van lieverlee een informatiepositie kunnen worden opgebouwd op basis waarvan ook goede preweegdocumenten kunnen worden voorgelegd aan de Weegploeg Blauw.' (interview 17).

Vanuit het OM wordt gesteld dat de klacht van de DWP over het geringe gehoor in zoverre onterecht is, dat er geen kansrijke voorstellen zijn ingeleverd ten aanzien van ladingdiefstal. Bij de DWP wil men juist gehoor voor een begin van een idee, een enkelvoudige waarneming, zoals bijvoorbeeld een hoeveelheid jerrycans met benzine op een schip die duiden op verduistering van lading. Er moet meer zijn om een project te starten, bijvoorbeeld moet aangetoond kunnen worden wie de rechtmatige eigenaar is (en die moet idealiter ook aangifte doen) en ook zou duidelijk moeten zijn op welke manier de verduisterde lading ook daadwerkelijk illegaal in circulatie is gebracht. 'Ze doen net of ze het al jaren proberen en het nooit gelukt is. Maar er was gewoon nooit een projectvoorbereiding.' Die ontwikkeling komt zoals gezegd nog maar sinds kort van de grond. Het idee is nog een beetje dat er een heel ingewikkeld document opgesteld moet worden, terwijl ze eigenlijk gewoon aan de slag willen. En daarbij is het weer lastig dat je eerste ook nog een officier moet zien te vinden om daadwerkelijk van start te kunnen (interview 19).

Het proces van het verkrijgen van een informatiepositie en op basis daarvan keuzes maken uit het totaal van mogelijkheden is bij de Nationale Recherche ver ontwikkeld en staat bij de blauwe diensten eerder nog in de kinderschoenen. Daar is men ook eigenlijk nog maar enkele jaren met dit deel van het researchewerk bezig en er bestaat nog niet echt een goed beeld van de aanpak en bovendien is er, anders dan bij de DNR (en ook bijvoorbeeld de Bovenregionale Rechercheteams) de voortdurende druk van allerlei activiteiten in de eerste lijn die op het eerste gezicht geen uitstel dulden, zoals al eerder aan de orde kwam.

Volgens verschillende respondenten zou op het front van de projectvoorbereiding veel winst te behalen zijn. Je kunt bijvoorbeeld op basis van de korpthema's gaan werken en ook de samenwerking met de DNR zou een invalshoek kunnen vormen. Door verschillende respondenten werd gesteld dat er te veel ad hoc overal op in wordt gesprongen en dat er beter geprioriteerd zou moeten worden. Een mogelijke invalshoek wordt gevormd door thema's die bij meerdere diensten spelen. Genoemd werden skimming en ladingdiefstal van chemicaliën. Met een meer gefocuste aanpak zou het ook mogelijk worden een informatiepositie op te bouwen. (Interview 12).

'Nu is het nog veel te veel dat alles wat er langs komt wordt opgepakt omdat er immers een probleem is. Er moet scherper gekozen worden.' (interview 19). Er zou meer een beeld moeten zijn van het totaal van wat er speelt en op basis daarvan keuzes maken. De min of meer toevallige beschikbaarheid van capaciteit speelt nu een te grote rol in het opstarten van projecten. Ook kan het gebeuren dat mensen minder hard willen lopen voor projecten waarvan het eventuele succes niet bij voorbaat bij de eigen dienst op het conto komt.

In de preweegdocumenten zou altijd aangegeven moeten worden hoe je een probleem kan aanpakken en waar je de informatie vandaan zou moeten halen. Als een belangrijke factor in de informatiepositie is de CIE genoemd. Je zou dus de CIE moeten aansturen om informanten te krijgen om de terreinen waar je je informatiepositie zou willen opbouwen. 'Momenteel drijft het nog te veel op het gevoel dat mensen bij de blauwe diensten heel goed in de branche zitten. Veel

mensen bij de DWP hebben een achtergrond in de binnenvaart, ze zijn zelf schipper geweest of hun ouders waren schipper'. Dit is zowel een voordeel als een nadeel. De informatiepositie in het aan de binnenvaart gerelateerde bedrijfsleven aan de wal is bijvoorbeeld veel minder. Het is ook belangrijk om te weten hoe de transporten qua opdrachtgever tot stand komen. Ook is er een gebrek aan informatie van binnen uit de sector van de verwerkers van restlading. (Dit punt komt nog terug in hoofdstuk 5, waar het intelligence proces aan de orde komt).

De respondent bij het OM stelt dat het goed zou zijn om eens een onderzoek doen naar de signalen, bijvoorbeeld door alle relevante mutaties rond een bepaalde vorm van criminaliteit eens goed op een rij te zetten. Bijvoorbeeld voor ladingdiefstal op de binnentankvaart zou dat eens kunnen gebeuren. Maar dan moet ook gekeken worden naar wat er nog meer speelt dat misschien een groter probleem is. Je zou dus een goed inzicht moeten hebben in het totaal van de problemen die op het water spelen. Daarbinnen zou je dan eens een preweegdocument kunnen maken. De vertegenwoordiger van IPOL vertelt overigens dat het aanbod om een tactische analyse te doen rond ladingdiefstal op de binnentankvaart binnen de Weegploeg Blauw werd afgeslagen.

Wat betreft ladingdiefstal op de binnentankvaart wordt ook bij het LP beaamd dat het uit oogpunt van landelijke prioriteiten een interessant thema kan zijn. Met name waar het gaat om chemicaliën die relevant zijn voor de productie van synthetische drugs. Wel zou je eerst moeten kijken of het een interessant thema is en dan moet het gewoon meedingen met de andere thema's. En dan is een goede projectvoorbereiding dus onontbeerlijk. 'Als je de signalen die er wel zijn, zoals bijvoorbeeld het aantreffen van een aanzienlijke hoeveelheid zwavelzuur in een IBC, niet uitrechercheert, dan kom je nooit ergens.' (Interview 19).

Een gerelateerd issue is dat de visie op de opsporing bij de blauwe diensten nog niet geheel uitgekristalliseerd is: wil men een rol spelen in onderzoek wat betreft de informatie of vooral zelf zaken oppakken en 'boeven vangen'. Blauwe diensten hebben hun eigen opsporingsmensen, hun rechercheurs en de vraag is hoe die het beste kunnen worden ingezet. Ook mensen in de uniformdienst worden geacht iets te doen aan opsporing, als de ogen en oren 'op straat' of op het water. In sommige interviews bleek ook wel dat bij de DWP het idee is dat 'opsporing' vooral bestaat uit het zelf draaien van wat omvangrijker onderzoeken. Daartegenover wordt bijvoorbeeld bij de DNR gezegd dat het er vooral om gaat om de informatiepositie te versterken door geduldig en zorgvuldig alles vast te leggen wat ooit relevant kan zijn voor het voorbereiden van een opsporingsonderzoek.

2.5 Besluit

In dit hoofdstuk is uitvoerig aandacht besteed aan de context waarbinnen het onderwerp van dit onderzoek zich afspeelt. De binnentankvaart blijkt een sterk groeiende bedrijfstak. Het aantal olietankers is licht gegroeid. Met name het aantal chemietankers is enorm gegroeid in het eerste decennium van de 21^{ste} eeuw. Alleen in Nederland is het aantal chemietankers ruimschoots vervijfvoudigd en het chemiesegment beslaat nu bijna een derde van het totaal aantal tankers. Gezien de zware concurrentie is het niet verrassend dat verwacht wordt dat sommigen, om het hoofd boven water te houden, hun toevlucht zullen nemen tot illegale praktijken.

Enig inzicht in de gang van zaken bij de verladers zoals raffinaderijen lijkt ook van belang voor een goed begrip van het fenomeen ladingdiefstal op de binnenvaart. Voor het segment minerale oliën is de invalshoek van de accijns belangrijk. Voor de chemie is dit minder het geval, daarop

wordt immers (uitzonderingen zoals ethanol, want alcohol) geen accijns geheven. Dit betekent tevens dat er geen vanzelfsprekende rol ligt voor de belastingdienst en de FIOD.

Hoewel waarschijnlijk nog geen compleet beeld is gegeven, is tamelijk uitvoerig stilgestaan bij de organisatie en de visie-ontwikkeling bij de DWP. Zoals in de hele politie het geval is, wordt gepoogd de organisatie aan te sturen vanuit het concept IGP (Intelligence Gestuurd Politiewerk, ook wel – niet geheel correct - aangeduid als Informatiegestuurde politie). Alleen al uit de opgediepte stukken rond de ontwikkeling van de visie 2010-2015 blijkt dat de implementatie van dit sturingsconcept niet bepaald een eenvoudige zaak is. In de volgende hoofdstukken zal vanuit de casus ladingdiefstal op de binnentankvaart ook naar de ontwikkelingen op het gebied van IGP worden gekeken.

De relatie tussen de DWP en het OM was tot op zekere hoogte de directe aanleiding voor deze studie. Immers, werd er gesteld: wij krijgen ladingdiefstal, een grote ergernis van velen op de politieboten, niet op de agenda bij het OM. Hoewel er ook aan de kant van het OM beslist oorzaken voor dit probleem aan te wijzen bleken (zoals het probleem welk parket aanspreekpunt is in een specifieke zaak) werd ook duidelijk dat er op het vlak van de projectvoorbereiding een weg te gaan is voor de DWP. In de volgende twee hoofdstukken wordt de inhoud van de casus uitgediept, waarna opnieuw het intelligence proces bij de DWP onder de loep wordt genomen.

3 Ladingdiefstal op de binnentankvaart

In dit hoofdstuk zal vooral ladingdiefstal van minerale oliën van binnenvaarttankers centraal staan. De bulk van bekende zaken speelt zich immers af in dit segment van de binnentankvaart. Bij het begin van dit onderzoek was er alleen een betrekkelijk 'blanco' onderzoeker en een Proces Verbaal van bevindingen, gemaakt door een hoofdagent van de DWP die tot op zekere hoogte ook als de aanjager van de studie beschouwd kan worden. Daarom wordt vertrokken vanuit dit proces verbaal, en van daaruit worden andere bronnen aangeboord. Zodoende wordt het fenomeen van de ladingdiefstal verder uitgewerkt, waarbij ook wordt stilgestaan bij de betrokkenheid van de georganiseerde criminaliteit.

3.1 Introductie: een PV van bevindingen

Illustratief voor de casus is een 'proces verbaal van bevindingen' dat door een medewerker van de DWP, die mede aanstichter was van deze studie naar diefstal van (rest)lading op de binnentankvaart, eind oktober 2009 werd ingevoerd in de BVH. Dit proces verbaal vormt in feite de weerslag van door de DWP in samenwerking met de Douane ondernomen controles naar aanleiding van eerdere bevindingen van de verbalisant. In het PV wordt verwezen naar eerder onderzoeken, die we hieronder iets nader zullen uitwerken om een idee te krijgen van het gevoel van urgentie dat in het PV van bevindingen wordt verwoord.

Aanleiding was dat hij tijdens een feestje, dat in het voorjaar van 2009 plaatvond, binnenvaart tankschippers over 'zwarte reizen' had horen spreken. Daar had hij nog niet van gehoord, wel van verduistering van lading. Hij ging op onderzoek uit via internet en stuitte op in zijn ogen verdachte reizen, die op het eerste gezicht niet erg rendabel konden zijn, bijvoorbeeld door met een slechts voor een klein gedeelte geladen schip een verre reis (bijvoorbeeld naar Basel) te ondernemen.

Ook trof hij op het internet een discussie uit oktober 2008 op een forum van schippers aan, waar wordt gesproken over duistere praktijken binnen de binnentankvaart, waaronder ladingdiefstal aan boord van een met name genoemd schip. Een van de deelnemers repte over een 'criminele bende', daarbij refererend aan de hele binnentankvaart, 'inclusief de bunkervaart'. Anderen verwijten hem hypocrisie en vragen zich hardop af of deze reageerder misschien gefrustreerd is omdat hij zelf duur moet bunkeren. Een blik op de plekken waar schippers met elkaar chatten is eigenlijk wel afdoende om vast te stellen dat er wel wat mis is in de sector.

Er werd navraag gedaan bij Meld Misdaad Anoniem, maar daar was men niet bekend met het fenomeen 'zwarte reizen' en ook niet met verduistering van lading. Er bleken geen meldingen over te worden gedaan.

Enkele andere bronnen die door de verbalisant werden genoemd zijn voor dit onderzoek wat nauwkeuriger bekeken. Zo vond de verbalisant wat hij omschrijft als 'een oud onderzoek van de Belgische overheid', waarin diverse vormen van fraude met oliën worden beschreven, en een oud onderzoek van de FIOD, dat bekend blijkt te zijn onder de naam Peanut.

3.1.1 Een Belgisch parlementair onderzoek

Dit betreft het verslag van een Parlementair Onderzoek naar georganiseerde criminaliteit in België (Belgische Senaat zitting 1998-1999). Dit verslag bevat een uitgebreid hoofdstuk (26 pagina's) over de 'petroleum sector' (afdeling 2). Door grote verschillen in accijnstarieven en gebrekkige controle is er grootschalige fraude ontstaan, waarmee veel geld wordt verdiend, zo concludeert het rapport. Dit probleem is gegroeid sinds 1 januari 1993, de dag waarop de EU binnengrenzen zijn opengegaan. Het betreft wat wordt genoemd '*consensuele* misdrijven' nl. misdrijven die geen directe slachtoffers veroorzaken en zeer grote winsten opleveren, zeker in vergelijking met de kleine risico's waaraan de dader zich blootstellen. Het bewijs voor de ingewikkelde fraudeconstructies is moeilijk te leveren en de straffen zijn 'belachelijk licht' (sic). Volgens de commissie gaat het veelal om werk van internationale misdaadorganisaties. De sprekers die voor de commissie zijn verschenen waren volgens het rapport doelwit van bedreiging en intimidatie, reden waarom ze niet met name worden geciteerd. Wel worden ze genoemd aan het begin van het rapport.

In het hoofdstuk over de oliesector wordt uitvoerig stilgestaan bij de verschillende manieren waarop wordt gefraudeerd met minerale oliën, met name met fiscale constructies waarmee de accijns en de btw wordt ontdoken. Sommige daarvan hebben met tankvaart te maken. Zo wordt er bijvoorbeeld geknoeid met stookolie, die identiek is aan diesel, maar waarvoor een accijnstarief geldt dat de helft lager is. Fraudeurs zorgen ervoor dat de kleurstof waarmee stookolie herkenbaar is er niet inkomt of er later uitgehaald wordt, waarna de lading verkocht kan worden als diesel. Ook zijn er schepen waar een deel van de tanks is afgeschermd van de rest, waardoor de kleurstof er niet in doordringt.¹⁵ Of er worden valse papieren gebruikt die suggereren dat export naar een land met een laag belastingtarief plaatsvindt, terwijl de lading in feite het land niet verlaat.

Uit het Belgische document wordt wel duidelijk dat er allerlei varianten van 'oliefraude' zijn gesignaleerd, waarvan een deel te karakteriseren is als diefstal en het meeste als belastingontduiking en fraude met belastingen zoals de BTW (de gebruikelijke constructie met plof-bv's is ook in België bekend). De context bestaat voornamelijk uit het rechtstelsel waarbinnen de handel in minerale oliën plaatsvindt. Er zijn vier aspecten te onderscheiden in allerlei vormen van fraude:

- verschil in accijnstarieven naar het gebruik van dezelfde brandstof
- verschil in accijnstarieven voor dezelfde brandstof tussen EU-landen
- vrij verkeer binnen de EU onder schorsing van rechten (de accijns moet aan het eind van een transporttraject worden betaald, wat niet wordt gedaan omdat er onderweg wordt gefraudeerd)
- het BTW mechanisme ('BTW carrousel').

In het rapport worden vele varianten van fraude besproken, die meestal vormen van belastingontduiking inhouden. Ook vindt er wel diefstal plaats die gepaard gaat met valsheid in geschrifte. Een voorbeeld is dat de schipper bij het laden wordt omgekocht om te tekenen voor ontvangst van een grotere hoeveelheid dan daadwerkelijk geladen is. Het verschil verdwijnt in tankwagens naar de zwarte handel. Dit is dus een vorm van diefstal vóór het laden waaraan de schipper medeplichtig is.

¹⁵ Vergelijkbaar is de rode (voor schepen, tractoren etc, met lager accijnstarief) en witte diesel die we ook in Nederland kennen.

De controle schiet ernstig tekort. Niet alleen zijn er verhoudingsgewijs zeer weinig ambtenaren voor beschikbaar, maar:

‘In het algemeen heeft de commissie herhaaldelijk haar verwondering uitgesproken over het volledig ontbreken van enige vorm van samenwerking tussen de verschillende administraties en de betrokken overheden. Het laat zich aanzien dat ieder zijn eigen doelstellingen nastreeft, wat de fiscale besturen betreft, de inning van de belasting, en wat het ministerie van Economische Zaken betreft, het toezicht op de degelijke werking van de markt en het uitblijven van concurrentievervalsing’ (paragraaf 2D).¹⁶

Over geknoei met *restlading* wordt niets vernomen in het rapport. In de latere rapportages over georganiseerde criminaliteit wordt over de oliefraude overigens niet meer gerept. Respondenten bij de Belgische Scheepvaartpolitie zijn er echter van overtuigd dat de frauduleuze praktijken in de petroleumsector nog steeds doorgaan.

Tot zover deze exegese van het Belgische parlementaire onderzoek van 1998. Terug naar het PV van bevindingen van de DWP.

De verbalisant formuleerde op basis van zijn internet-onderzoek de hypothese ‘In de tankvaart wordt lading vervoerd zonder dat deze is voorzien van de juiste documenten’. Alle partijen zouden hierin betrokken moeten zijn, nl. de afzender, de bevrachter, de ontvanger, de vervoersmaatschappij, de schipper en de bemanning. De Belgische douane (Dienst Invoer en Accijns, DIA) werd bereid gevonden om samen controles uit te voeren, die hebben plaatsgevonden op 15 en 16 juni en 5 en 6 oktober 2009.¹⁷

Tijdens de controles worden bij verschillende schepen hoeveelheden tot enkele duizenden liters benzine, gasolie en nafta aangetroffen in restladingtanks (ook wel aangeduid als *sloptanks*¹⁸). De douane legde maakte een aantal keer proces-verbaal op in verband met belastingontduiking.

In het PV van bevindingen worden ook ‘enige uitspringende zaken’ genoemd die voortkomen uit 130 processen verbaal van de Douane die opgemaakt werden naar aanleiding van 530 controles.¹⁹ De douane let vooral op de aanwezigheid van documenten die aantonen dat over de aanwezige partijen accijns is betaald. In het geval van partijen in sloptanks ontbreken die veelal en in het geval van jerrycans (bijvoorbeeld in de auto aan dek) vrijwel altijd. Ook is wel vastgesteld dat een schipper ‘op de lading vaart’, met andere woorden zijn eigen motor laat lopen op gasolie uit de lading. Meestal gaat het om benzine en diesel, maar ook komen andere zaken naar voren, met name een partij ethanol met een fiscale waarde van 11 miljoen euro zonder de juiste documenten tijdens de controles in juni 2009. Daarnaast wordt in de gegevens van de douane een partij van 20 kuub methanol aangetroffen, waarbij niet is vermeld wat er precies mee aan de hand was. Ethanol en methanol hebben de belangstelling van de douane: het betreft alcohol, dus accijnsgoed. Bovendien zijn deze stoffen relevant voor de productie van synthetische drugs.

In het PV van bevindingen wordt tot slot gerefereerd aan een groot onderzoek van de DWP waarbij een deel van de lading van tankers werd afgevoerd in tankwagens. Het bleek bij navraag

¹⁶ Pagina's in het gedownloade document zijn niet genummerd.

¹⁷ Later vonden ook nog gemeenschappelijke controles met de Belgen plaats, nl. in juni 2010, waar de onderzoeker bij aanwezig was.

¹⁸ Ook de schrijfwijze ‘sloptank’ komt voor, maar deze lijkt minder correct. Het Engelse woord ‘slop’ staat o.a. voor spoelwater.

¹⁹ Informatie over de periode waarin deze lijst verzameld is alsmede een recente versie van de lijst is niet tijdig aangekomen voor het afronden van dit rapport.

te gaan om het onderzoek Peanut, dat vaker genoemd is in interviews. Het is de moeite waard op deze casus is nader in te gaan.

3.1.2 Het onderzoek Peanut

Volgens respondenten is het onderzoek Peanut het grootste succes in de bestrijding van ladingdiefstal door de Waterpolitie en de FIOD van de laatste jaren. Het onderzoek vindt plaats in 2003. Voor de inwerkingtreding van het Scheeps Afvalstoffen Verdrag op 1 november 2009 kunnen afnemers afstand doen van de laatste resten van de lading van tankers. Dit wordt ook geregeld gedaan, omdat het relatief veel tijd kost om het laatste gedeelte van de lading uit de tanks en de leidingen te pompen. Niet zelden kregen schippers van afnemers te horen: '...wegwezen, er ligt nog een vol schip te wachten'. Hierdoor kan de schipper min of meer als eigenaar over de restlading beschikken, afgezien van de fiscale kant van de zaak, de accijns. In geval van hoogwaardige brandstoffen (benzine, diesel) werd dit vaak niet afgegeven bij een innamestation voor restlading, maar het werd verzameld in tanks en de schipper en zijn omgeving reden er hun auto mee. Tegen deze praktijken werd weinig ondernomen, er was immers geen eigenaar die zich beklagde.

In 2003 kwam er echter een melding binnen van een schipper die had gezien dat er bij een bepaalde plek aan de wal, die niet bekend stond als een afgiftepunt voor restlading, brandstoffen werden afgegeven. Naar eigen zeggen meldde de schipper dit omdat hij de gang van zaken brandgevaarlijk vond. Uit nader onderzoek bleek inderdaad dat een aantal schippers brandstoffen afgaven bij een bedrijf aan de wal, vanwaar het via de groothandel bij tankstations langs de snelweg belandde. Kortom, de overgebleven lading leverde klinkende munt op en bovendien waren er aanwijzingen dat het niet alleen meer ging om restlading, maar dat er ook uit de reguliere lading werd gepompt. De bij deze melding genoemde personen en schepen bleken overlap te vertonen met een zaak waarvoor eerder een Melding Recherche Onderzoek (MRO) gedaan door de politieregio Gelderlands Midden. In een onderzoek rond een faillissementsfraude werden valse facturen voor olie aangetroffen. De combinatie van de melding en de valse facturen leidde gaf een indicatie van de keten waarin de gestolen olie werd verhandeld.

In samenwerking met de FIOD werd een opsporingsonderzoek opgezet, waarbij het hele bedrijfsproces van deze illegale handel werd blootgelegd. De FIOD begon bij de tankstations, terwijl de DWP begon bij de schippers. Zo werkten ze naar elkaar toe en kon uiteindelijk de hele keten in beeld gebracht worden. Dit lijkt een belangrijk aspect voor het succes van dit onderzoek: als slechts één schakel uit de keten in beeld komt, blijkt het zeer moeilijk om het bewijs te leveren. Niet alleen moet worden aangetoond dat er brandstof op een niet reguliere manier van schepen verdwijnt, maar ook dat het op illegale wijze in circulatie wordt gebracht. Ook is het vaak een probleem dat zich geen eigenaar meldt die aangifte doet van diefstal van de brandstof. Dit probleem is in het onderzoek Peanut opgelost doordat de oliemaatschappijen die eigenaar zijn van de oliën weliswaar geen aangifte doen, maar wel verklaren dat de lading hun toebehoort en dat de wijze waarop deze is aangetroffen niet overeenkomt met de opdracht aan de schipper. De gedraglijn bij de oliemaatschappijen is dat er geen aangifte wordt gedaan als de uitlosverschillen binnen bepaalde marges blijven (zie paragraaf 2.2).

Door de Officier van Justitie van het Functioneel Parket werden verschillende onderdelen van het Peanut dossier afzonderlijk voor de rechter gebracht. De hoofdverdachten van het innamestation werden veroordeeld tot onvoorwaardelijke gevangenisstraffen. Aan de groothandelaren werd voor miljoenen naheffing van accijns en omzetbelasting opgelegd en er werd voor enkele tonnen contant geld in diverse valuta in beslag genomen en verbeurd verklaard. De 12 betrokken schippers kregen elk een schikkingsvoorstel van enkele duizenden Euro's.

Het onderzoek werd uitgevoerd door vier rechercheurs, twee van de FIOD /ECD en twee van de Waterpolitie, en nam 8 maanden in beslag. Op de “actiedag”, waarop aanhoudingen en doorzoeken plaatsvonden, waren 225 mensen ingezet, waarvan 100 van de Waterpolitie. Volgens respondenten zette de Waterpolitie nooit eerder zo’n actie neer. Meer dan een derde van de operationele medewerkers werkte die dag aan deze zaak.

Bij het onderzoek betrokken respondenten bij de politie en de FIOD kijken nog altijd met tevredenheid terug op deze operatie, maar zijn niet blij met de straffen die de betrokken schippers uiteindelijk kregen. De schikkingsvoorstellen zijn door de schippers naar verluidt ‘fluitend’ voldaan, en staan volgens betrokkenen in geen verhouding tot de wederrechtelijk verkregen inkomsten, waarvan een FIOD rechercheur vertelde dat die in de tonnen lopen, zoals hij zelf had vernomen van een schipper. Een veroordeling had ook kunnen leiden tot helderheid over de aanpak van ladingdiefstal, zoals een respondent bij de DWP stelt. ‘Die hadden veroordeeld moeten worden, ook al omdat je dan een duidelijke casus hebt waar je op verder kan borduren. Op dát punt zijn ze veroordeeld, daar kan je dan later in je onderzoek rekening mee houden’ (interview 17). Respondenten stellen dat sommige van de betrokkenen, waaronder schippers en chauffeurs, later verder zijn gegaan met deze praktijken, al wordt daar geen opsporingsonderzoek op ingezet. Uit deze beschrijving van het onderzoek Peanut blijkt dat er ook in Nederland wel degelijk grootschalige fraude met minerale oliën plaatsvindt, die net als de Belgische oliefraude in de negentiger jaren in de miljoenen loopt. Ook blijkt dat het mogelijk is om hierop effectieve opsporingsonderzoeken in te zetten. Wel blijkt ook dat daarmee zeer omvangrijke inzet van capaciteit gemoeid is. Na deze uitweiding over Peanut keren we terug naar het PV van bevindingen van de DWP.

3.1.3 Resultaten van controles

Naar aanleiding van de eerste signalen, zoals de gesprekken op feestjes met schippers en surfen op het internet, werden door de verbalisant vanuit de DWP enkele controle acties op touw gezet in samenwerking met de Nederlandse en Belgische douane. In het PV van bevindingen worden de resultaten vermeld van de actie van 15 en 16 juni 2009. Er werden 26 tankers gecontroleerd, waarvan er drie bij elkaar ruim 9 kuub benzine als ‘restlading’ opgaven. De douane zou een navordering doen vermeerderd met een boete. Er werd een naam met telefoonnummer genoemd van een chauffeur die restlading op komt halen en er werden doorzoeken gepland bij schippers thuis²⁰. Verder werd er ethanol met een fiscale waarde van 11 miljoen euro aangetroffen, waarvan de juiste douanedocumenten niet aanwezig waren. Op 5 en 6 oktober werd nog een controle uitgevoerd waarbij eveneens (wat geringere) hoeveelheden brandstoffen werden aangetroffen, waarover de douane een naheffing deed.

3.1.4 Bevindingen van de verbalisant

Op grond van alle genoemde bevindingen trekt de verbalisant de conclusie dat er sprake *kan* zijn van de volgende criminele activiteiten:

- vervalsen van ladingdocumenten
- omkoperij
- verkoop van slops (restlading)

²⁰ Het is niet gelukt om te achterhalen of deze zoekingen daadwerkelijk hebben plaatsgevonden en wat de resultaten waren.

- ontkleuren van gasolie
- varen op gasolie uit de lading
- verkoop van minerale olie door middel van jerrycans dan wel het gebruik hiervan voor de eigen auto
- mogelijk leveren van grondstoffen voor de fabricage van synthetische drugs
- manipuleren van meetinstrumenten dan wel kleuringsinstrumenten

‘Als het gaat zoals in België, dan hebben we het over miljoenen euro’s’, zo besluit het stuk.

Dit proces verbaal van bevindingen is te karakteriseren als een noodkreet van een individuele DWP-medewerker die al zich al jaren ergert aan het gerommel met brandstoffen op de binnentankvaart. Echt harde aanwijzingen in het PV ontbreken en een deel van de genoemde criminele activiteiten lijkt vooral ontleend aan het Belgische rapport uit de negentiger jaren en aan het zojuist besproken project Peanut. De bevindingen bij de controles zouden er op kunnen duiden dat er nog steeds het een en ander mis is in de binnentankvaart en dat niet precies alle lading op de plaats van bestemming komt.²¹ Zoals al in het vorige hoofdstuk bleek, zijn dit soort observaties niet voldoende voor de weegploeg ‘Blauw’ om opsporingscapaciteit in te zetten. Niettemin schreef de DWP een brief aan de Hoofdofficier om toch prioriteit te geven aan ladingdiefstal op de binnentankvaart. Voor we die bespreken wordt eerst nog aandacht besteed aan enkele grote zaken die logischerwijs niet worden genoemd door de verbalisant, maar wel de moeite waard zijn om op deze plaats te noemen.

3.2 Een oude casus en een nieuwe brief

3.2.1 WODC monitor ‘casus 39’

Ook in Nederland bleek er in de negentiger jaren al sprake van georganiseerde criminaliteit rond de verduistering van lading op de binnentankvaart. In de eerste WODC Monitor Georganiseerde Criminaliteit (Kleemans et al. 1998) is sprake van een crimineel samenwerkingsverband dat zich bezighoudt met oliefraude (casus 39 in het rapport). Het wordt besproken als een voorbeeld van een netwerk dat breed vertakt is, maar in de kern draait om de samenwerking tussen slechts een paar centrale personen.

‘Schippers houden door middel van verschillende fraudetrucs accijnsvrije hoeveelheden kerosine, gasolie of benzine achter en leveren deze af bij een bedrijf, dat deze olieproducten op haar beurt weer zwart doorverkoopt aan het volgende bedrijf in de keten. Uiteindelijk wordt de olie weer ‘witgewassen’ door middel van valse facturen (aangeleverd door verschillende personen en bedrijven) en wordt deze olie weer afgezet in het legale circuit. Door het grote verschil tussen de marktprijs en de verwervingsprijs kunnen vele schakels in de handelsketen meeprofiten van deze omvangrijke illegale oliestroom. Deze oliestroom zou echter niet kunnen bestaan zonder de kleine kern van personen en bedrijven, die enerzijds de gelegenheid bieden aan de vele schippers om verduisterde

²¹ Bij navraag bleek de stelling dat gestolen (rest)lading mogelijk wordt doorgeleverd aan producenten van synthetische drugs niet gebaseerd op de bevindingen uit het PV, maar op een onderzoeks idee dat nog in het volgende hoofdstuk aan de orde komt.

olieproducten te verkopen en die anderzijds deze olieproducten witwassen zodat deze weer aan de reguliere handel kunnen worden doorverkocht (casus 39)'. (Kleemans et al., 1998 p. 40).

Het betreft klaarblijkelijk een al oudere zaak (1994) die veel overeenkomsten vertoont met het eerder besproken Peanut dossier uit 2003. Belangrijk is de 'kleine wereld' van de schippers en de afnemers, waarbinnen iedereen elkaar kent en via-via van elkaars financiële situatie op de hoogte is. Mogelijkheden om gemakkelijk geld bij te verdienen worden snel bekend.

De auteurs merken op dat het bij deze ladingdiefstallen gaat om een vorm van criminaliteit die geheel ingebed is in de legale omgeving: het betreft legale transporten waaruit een stukje verduisterd wordt en aan het einde wordt het weer ogenschijnlijk 'wit' aan klanten geleverd. Tijdens het tussenliggende traject wordt gebruik gemaakt van de tolerantie (zie par. 2.2) bij de meting van uitlosverschillen en wordt door middel van valse facturen gezorgd voor een ogenschijnlijk legale herkomst.

Eind 1994 komt de FIOD op het spoor van een andere grote oliefraude, waarbij ruim dertig personen betrokken zijn. De zaak is illustratief voor de onmisbare rol van de wettige omgeving bij het produceren van illegale goederen voor bepaalde vormen van georganiseerde criminaliteit:

'In de kern komt de fraude er op neer dat schippers bij het vervoer van olieproducten (kerosine, gasolie, benzine) een klein deel van de lading tijdens het vervoer 'aftappen' en verkopen aan een persoon X, die directeur is van BV1. (Het betreft een reguliere onderneming die onder meer handelt in olieproducten en scheepsbenodigdheden.). Hetzelfde geldt voor BV2 en BV3.⁵⁶ Deze BV, een van de drie ondernemingen die de kern vormen van het frauderende samenwerkingsverband, verkoopt de olieproducten 'zwart' door aan BV2, die het op haar beurt weer (zwart) doorverkoopt aan BV3. Deze BV3, die de schakel vormt tussen het criminele netwerk en de wettige omgeving, dekt de illegaal gekochte producten af met valse inkoopfacturen en levert de olieproducten vervolgens 'wit' door aan onder meer tuinders. Voor het vervoer en het verzorgen van de valse facturen krijgt BV3 de steun van enkele wettige bedrijven uit de branche, die op deze wijze meeprofiteren van de fraude'.²²

3.2.2 Een brief aan de Hoofdofficier transportcriminaliteit

Het in paragraaf 3.1 besproken PV van bevindingen kan gezien worden als een manier om aandacht te vragen voor de problematiek van de ladingdiefstal bij het OM. Op een meer directe manier gebeurde dit ook nog door middel van een brief van het hoofd DWP aan de Hoofdofficier transportcriminaliteit. In deze brief worden twee casussen voorgelegd waarbij hoeveelheden benzine en gasolie op plaatsen op een schip worden aangetroffen (200 liter benzine in jerrycans; 5000 liter gasolie in de kofferdam²³). Het probleem bij dergelijke constatering is dat er eigenlijk geen duidelijkheid is over de vraag wie de rechtmatige eigenaar van deze brandstof is. Er wordt dan ook vrijwel nooit aangifte gedaan van de onttrekking van brandstof. Ook is de 'dader' niet onmiddellijk herkenbaar: veelal varen dergelijke schepen volcontinue met bemanningen die elkaar in ploegendienst aflossen. Er is dus een bewijsprobleem. De niet gemelde lading zou wellicht in theorie in beslag genomen kunnen worden, maar ook dat levert onmiddellijk een praktisch probleem op: er is soms een tankwagen nodig om het mee te kunnen nemen.

22 De casus komt terug in het derde rapport over de WODC-monitor (Van de Bunt & Kleemans 2007, p. 87), maar dan in de context van sociale cohesie, vertrouwen en controle. Het betreft immers een vorm van criminaliteit binnen collegiale netwerken.

23 De kofferdam is een veiligheidcompartiment tussen verschillende delen van het schip dat leeg dient te blijven, maar soms door schippers gebruikt wordt om bijvoorbeeld partijen brandstof in op te slaan.

Het OM bleek inderdaad van mening dat er geen grond is om de betreffende schippers te gaan vervolgen. Daartoe zou het noodzakelijk zijn om aan te tonen dat het bezit van de betreffende brandstof 'wederrechtelijk' is en dat is in deze gevallen moeilijk hard te maken. Anders gezegd: mogelijk hebben deze schippers gelijk als ze stellen dat de resten in de leidingen van niemand zijn en dus hen toebehoren. De schippers in de casus varen 'dedicated', hetgeen betekent dat ze steeds dezelfde lading varen. De noodzaak om de leidingen leeg te halen is hiermee in feite niet aanwezig: hetgeen in leidingen en pompen blijft zitten kan gewoon weer bij de volgende keer dat het schip wordt gelost meegenomen worden. Tussen twee vaarten in is de brandstof in het systeem echter 'van niemand' (althans niemand meldt zich) en de schipper grijpt dat kennelijk aan om zich deze brandstof toe te eigenen.

Deze brief kan in zekere zin als tekenend worden beschouwd voor de situatie waarin de DWP zich bevindt wat betreft de bestrijding van ladingdiefstal: de constatering die worden gedaan duiden op verduistering van brandstoffen, maar worden niet als zodanig erkend door het OM. Ze worden veelal ook niet verder uitgerechercheerd om te zien of er wellicht een grotere organisatie achter deze praktijken zit, zoals het geval was in het onderzoek Peanut. Door medewerkers van de DWP wordt wel verondersteld dat er in sommige van de geconstateerde gevallen wel degelijk meer organisatie achter de verduistering van lading zit. Uiteindelijk worden ze veelal afgedaan met een naheffing van de accijns dan wel een bestuurlijk boete, die beide kunnen worden opgelegd door de douane. Een onbevredigende situatie voor de mensen van de DWP.

Zoals in paragraaf 2.4 over de Weegploeg Blauw aan de orde kwam, kan een enkelvoudige waarneming van kennelijk onvreemde brandstof niet gemakkelijk leiden tot een tweedelijns onderzoek. Vóórdat hiertoe kan worden besloten zal er meer duidelijkheid moeten komen over een groter deel van de keten van verduistering en illegale handel in brandstof. Als er een zaak voorgelegd kan worden waarin bijvoorbeeld een tussenhandelaar geïdentificeerd wordt en er iets gezegd kan worden over de afzet dan zijn er pas echt aanknopingspunten voor opsporing, zoals bijvoorbeeld in het Peanut onderzoek het geval was. Dan nog vergt de aanpak een grote inzet van capaciteit.

3.3 Het transport van brandstoffen over water

In deze paragraaf besteden we aandacht aan de het transport van minerale oliën over het water, de manier waarop restlading ontstaat en de controles op restlading door de DWP en partners.

3.3.1 Restlading nader beschouwd

Uit de voorgaande paragrafen blijkt al dat 'restlading' een rekbaar begrip is. Onder restlading wordt lading verstaan die na het lossen op het schip achterblijft als gevolg van het feit dat de bij het lossen gebruikte methoden niet precies alle lading uit het schip halen. Bij tankers kan er een aanzienlijke hoeveelheid achterblijven in het leidingenstelsel van het schip zelf. In het geval van moderne tankers blijft er maar een geringe hoeveelheid over doordat er 'nalensinstallaties' aanwezig zijn waarmee de leidingen worden leeg getrokken. Bij het gebruik van dergelijke installaties blijft er maar een zeer kleine hoeveelheid achter, namelijk wat in de nalensinstallatie zelf zit. Wat aan het eind overblijft wordt beschouwd als restlading en moet in speciale tanks worden bewaard.

Het leeghalen van de leidingen van het schip is alleen noodzakelijk als er bij de volgende reis een ander soort lading wordt vervoerd die zich niet verdraagt met de vorige. In geval van 'dedicated' vaart, waarbij steeds dezelfde soort lading wordt vervoerd is er van restlading dus

geen sprake. Bij chemietankers komt dit veel voor en ook bij het vervoer van minerale oliën komt het voor, zoals bleek uit de zaken voorgelegd in de brief aan de hoofdofficier (zie paragraaf 3.2.2). Uit deze brief en de reactie erop blijkt echter dat ook in dat geval de leidingen soms worden leeggehaald door de schipper. Die redeneert dan dat lading die tussen de reizen in op het schip blijft van niemand is en dat hij daar dus over kan beschikken. Als niet duidelijk is wie wél de eigenaar is, dan volgt het OM de facto deze redenering, zo bleek.

Vaak moet er echter tussen reizen van lading worden gewisseld en dan blijft er een hoeveelheid restlading over. Ook moeten soms de tanks worden gewassen, waarbij waswater overblijft dat niet in de vaarweg geloosd mag worden. Door drukte aan de kade komt het geregeld voor dat er geen tijd is voor het volledig leegmaken (nalenzen) van de leidingen en kan de hoeveelheid restlading nog substantieel zijn. De schipper en de afnemer verklaren wel schriftelijk dat het schip leeg is vertrokken, wat in feite niet helemaal correct als de installaties op het schip niet zijn leeggemaakt. Volgens een respondent van de DWP zou een schipper het niet moet accepteren als hij niet leeg gelost wordt en toch de losverklaring moet tekenen. 'In feite zitten ze gewoon te liegen' stelt deze respondent over de schippers die voor 'leeg' tekenen terwijl de leidingen nog vol zitten.

Er dient ook een 'afvaljournaal' te worden bijgehouden, waarin wordt opgenomen welke restanten waar zijn afgegeven. Dit gebeurt vaak niet en als de afwezigheid van een afvaljournaal wordt geconstateerd dan is er sprake van een 'papieren' overtreding.

Regelgeving

Sinds 2009 bestaat het Scheepsafvalstoffenverdrag, waarvan de werking in Nederland is vastgelegd in het Scheepsafvalstoffenbesluit. Hierin zijn door een aantal EU landen (Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland) een aantal zaken vastgelegd ter bescherming van het milieu en om concurrentievervalsing door verschil in regelgeving te voorkomen. Uitgangspunt is dat de veroorzaker betaalt voor de verwijdering van afval. Voor de sector bestaat een Handboek SAV, waarop deze passage is gebaseerd (CCR, 2009).

De regelgeving wat betreft restlading houdt in dat lading die na het lossen in het systeem blijft zitten alleen in speciale tanks aanwezig mag zijn op een schip en afgegeven moet worden bij afgiftepunten. De overheid dient er voor te zorgen dat er een voldoende dicht net van afgiftepunten beschikbaar is voor de binnentankvaart. Dit moet in 2014 zijn gerealiseerd. Tot die tijd kan nog '... soepeler worden omgegaan met de losstandaarden en met de eisen om waswater of op het riool of op de vaarweg te lozen'. De 'losstandaard' houdt voor tankschepen in dat nalenzen verplicht is als er een nalensinstallatie aanwezig is (p. 15). Voor brandstoffen en chemicaliën geldt over het algemeen dat ze op een bijzondere manier moeten worden verwerkt en dus nooit in het vaarwater en ook niet op het riool geloosd mogen worden. In geval van 'eenheidstransporten' (eerder aangeduid als 'dedicated' vaart) is reiniging van ladingtanks niet nodig. Wel moet er een losverklaring aan boord zijn.

Lading dient zoveel mogelijk lading te blijven, met andere woorden voorkomen moet worden dat lading in afval veranderd. Restlading dient zoveel als mogelijk is weer bij de lading gevoegd te worden nadat het verzameld is. Dit houdt dus in dat restlading bij de ontvanger dient te blijven en niet meegenomen wordt door de schipper. Na het lossen wordt door de schipper en degene die heeft gelost een losverklaring getekend. De schipper dient vastgesteld te hebben dat inderdaad aan de losstandaard is voldaan. Als er waswater wordt afgegeven dient de ontvanger eveneens een losverklaring te tekenen. De losverklaring houdt in dat gesteld wordt dat het schip weer in de staat is gebracht zoals het was voor aanvang van het transport. Ook als andersoortig afval dan 'restlading' (waaronder 'slops') wordt afgegeven dient hiervan door de ontvanger een verklaring te worden afgegeven, waarin soort en volume van het afval is vermeld. Regels uit het verdrag gelden niet alleen voor schippers, maar voor iedereen die te maken heeft met transport van lading. Dus ook verladers, overslagbedrijven en uiteraard de 'afvalontvangstvoorzieningen'.

Respondenten in dit onderzoek waren het niet met elkaar eens over de mate waarin restlading aanwezig mag zijn op een tanker. Sommigen waren van mening dat het niet verboden is om een hoeveelheid restlading aan boord te hebben. De preciezen lijken echter gelijk te krijgen van de zojuist samengevatte regelgeving op dit punt: er dient 'zo veel mogelijk' vermeden te worden dat er restlading ontstaat, hetgeen in elk geval inhoudt dat er nagelensd moet worden als er daarvoor een installatie aanwezig is. Er staat echter niets in het handboek (en ook niet in het verdrag) over de manier waarop restlading aan boord bewaard moet worden. Restlading wordt geacht niet te bestaan, zo lijkt het. Niettemin zijn er zoals gezegd sloptanks nodig, bijvoorbeeld voor waswater en schoonmaakmiddelen.

In de inleiding van het Handboek vinden we wel een merkwaardige passage:

'Degene die het schip lost of in wiens opdracht het schip wordt gelost is volgens het Verdrag in eerste instantie verantwoordelijk voor het "schoon" opleveren van het schip volgens vastgestelde standaards en is verplicht de restlading te ontvangen. Wanneer hiermee echter veel tijd verloren gaat en de kosten oplopen, komt niet alleen de klantvriendelijkheid in het geding, maar wordt ook de kostprijs van het vervoer met binnenschepen hoger. Alle reden dus om er in goed overleg met betrokken partijen ernstig over na te denken hoe de regels zo goed en efficiënt mogelijk kunnen worden toegepast.' (CCR 2009, p. 14).

Het is niet nagevraagd of mensen in de praktijk deze passage in het achterhoofd hebben als de hand wordt gelicht met de regelgeving. Alom wordt bijvoorbeeld melding gemaakt van de praktijk van het wegsturen van schippers bij drukke kades. Doordat er nog een vol schip ligt te wachten is er geen tijd om het schip volgens de regels 'schoon' af te leveren. Zonder dat er wordt nagelensd, wordt er niettemin een losverklaring ondertekend door de schipper en degene die het schip lost, waarin wordt verklaard dat het schip 'schoon' is. De schipper zit op deze manier letterlijk 'opgescheept' met een hoeveelheid restlading. Deze wordt lang niet altijd afgegeven, omdat schippers het niet als afval beschouwen. Dit druist ook wel in tegen de realiteitszin, als duidelijk is dat bijvoorbeeld de auto en die van familieleden er op kan rijden. Het wil tot nu toe niet erg lukken om aan deze praktijken een einde te maken. Dit zou wellicht zo erg niet zijn, ware het niet dat achter het fenomeen van de restlading een donkere wereld schuilgaat.

3.3.2 Controles op tankers naar aanleiding van het PV

De dienst Waterpolitie heeft in 2010 enkele keren tweedaagse controle-acties gehouden in samenwerking met de Douane. Deze acties zijn speciaal gericht op tankers en richten zich met name ook op mogelijke verduistering van (rest-)lading brandstoffen en chemicaliën. Als er geen speciale controle-acties zijn wordt er ook regelmatig gecontroleerd op basis van signalen in de BVH, maar dan minder geconcentreerd: er moeten immers allerlei andere dingen gedaan worden. Bij een van de acties (juni 2010) is in het kader van dit onderzoek een dag meegevaren om te zien hoe de controles in zijn werk gaan.

De acties verlopen informatiegestuurd in de zin dat er in de BVH wordt gekeken of een schip eerder gecontroleerd is en of daarbij dingen geconstateerd zijn. Ook als een schip een lange periode geen controle heeft gehad is dat een indicatie om er een uit te voeren. Bij een van de acties is op een groot scherm op het bureau te zien waar schepen varen op de waterwegen en welke daarvan in aanmerking komen voor een controle. Op een controledag worden gemiddeld een tiental schepen gecontroleerd. Er moet steeds een groot aantal documenten worden gecontroleerd. Dit wordt vooral gedaan door de waterpolitie. De douane richt zich vooral op de mogelijke aanwezigheid van accijnsgoederen (zoals brandstoffen) op plaatsen waar dat niet hoort. De douaniers zijn dus vooral degenen die zich in het ketelpak hijsen en alle uithoeken van een schip gaan bekijken, maar ook de politiemensen maken een ronde over een schip en kijken

in tanks aan dek wat er zoal in zit. Jerrycans hebben de belangstelling omdat die kunnen worden gebruikt om lading van boord te halen en ergens af te leveren.

Internationale controles restlading

15 juni 2010 KLPD intranet

Op 10 en 11 juni werden bij Willemstad en Antwerpen tankschepen gecontroleerd op restlading.

Samenwerking

Aan de controles deden mee: DWP Willemstad en Hansweert, TMC Water, Informatieambtenaar Zeeuwse Stroom, Douane Rotterdam en Vlissingen, de Belgische SPN en de IOMO (Belgische Douane met specialisatie minerale oliën). Van IPOL was een collega aanwezig die voor het KLPD een case study doet over ladingdiefstal op de binnenvaart.

Resultaten

Bij de controle werd er met zowel een vaartuig van de DWP, de SPN als de Douane gevaren. Aan boord van ieder vaartuig zat een gemengde bemanning van die drie diensten. Tevens zat op elk vaartuig een deskundige van gevaarlijke stoffen. Aan boord van het politievaartuig werd de Atis catcher met bestanden van eerder gepakte overtreders ingezet. In totaal werden er 14 tankschepen gecontroleerd waarbij enkele PV's werden opgemaakt en diverse waarschuwingen werden uitgedeeld. Onder andere voor:

- 5000 liter niet vermelde en onverklaarbare gasolie in een restladingtank;
- 67 jerrycans met benzine in Antwerpen;
- varen onder invloed 1.3 promille schipper aangehouden, proces-verbaal en vaarverbod;
- Vaartijdenwet ;
- nieuwe aandachtsvestigingen voor diverse schepen i.v.m het in grote getale aan boord hebben van lege jerrycans en petflessen;
- PV van bevindingen voor het KIC i.v.m. een Mercedes van anderhalve ton op de roef;
- verkeerde classificatie gevaarlijke stoffen (verpakkingsgroep III i.p.v. II);
- waarschuwingen voor kleinere hoeveelheden illegale brandstof in jerrycans;
- 1500 liter gasolie of ethanol (analyse moet nog gedaan worden) in restlading tank en 3 jerrycans gasolie;
- 1 keer OPS 156 euro.

Poging tot omkoping?

Bij een controle op de vaartijdenwet kreeg een collega een dienstboekje in zijn handen met daarin een biljet van 20 euro. Na een blik in de richting van de schipper die boekdelen sprak, verwijderde de schipper direct het geld en bood duizenden excuses aan.

Op de debriefing werd waargenomen dat politiemensen uit notitieboekjes hun verslag deden. Zouden alle bevindingen wel worden ingevoerd in de BVH? Bij navraag bij de leider van de controle blijkt ook deze er nogal twijfels over te hebben of dat altijd en in voldoende mate gebeurt. Dat is echt een zwak punt, aldus deze respondent.

Voor bepaalde schepen is speciale belangstelling in de briefingkamer waar de scheepvaart op een scherm gevolgd kan worden. Een schip dat voorkomt in een recent PV wordt gevolgd. Er wordt ook in de systemen gekeken wie er op dat schip aan boord is. Het komt er die dag niet van om op dat schip een controle te doen. Bij het schrijven van dit rapport wordt vernomen dat er daadwerkelijk een onderzoek in voorbereiding is in samenwerking met de FIOD rond dit bedrijf, dat nog twee andere schepen heeft.

Bij een van de controles werd een openstaande boete geïnd, waarvoor de schipper bij een bunkerstation geld moest gaan pinnen omdat hij naar eigen zeggen maar een paar euro op zak had. De boete bedroeg minder dan 200 Euro in verband met papieren die bij een eerdere controle niet in orde waren. Ook werden er een aantal lege jerrycans op het schip aangetroffen waarvoor geen duidelijke reden kon worden opgegeven. Het kostte twee medewerkers geruime tijd, zeker 20 minuten, om beide zaken in de BVH te muteren.

Tijdens een van de gesprekken tijdens de controle klaagt een DWP medewerker dat het soms lastig wordt gemaakt om de BVH te gebruiken voor selectie bij controles. Hij noemt het voorbeeld van een schip waarvoor belangstelling is vanuit de DEA²⁴, maar dat verder geen Nederlandse antecedenten heeft. Dit mocht niet gebruikt worden als aanleiding voor een controle. Overigens kwam bij een ander interview ter sprake dat het niet altijd de bedoeling is dat de DWP gaat controleren: hierdoor kan immers de aandacht getrokken worden van de opvarenden, die in de gaten zouden kunnen krijgen dat er van politie- en justitiezijde belangstelling voor hen is. Bij de DNR is wel gezegd dat bepaalde zaken, zoals de voorbereiding van een bepaald opsporingsonderzoek, soms geheim gehouden worden om te voorkomen dat andere politiemensen iets gaan doen waardoor het proces wordt verstoord, zoals bijvoorbeeld een 'spontane' controle.

Een controle actie vond plaats op een maandag, wanneer het erg rustig is. De schepen worden op maandag veelal geladen of juist gelost en pas later verspreiden ze zich over het hele land. Daarom worden de controles de volgende keer niet meer op maandag gehouden. Ervaringen over patronen in drukte over de week worden zodoende meegenomen naar de volgende controle.

Bij de controle was een schip gevonden met een sloptank met enkele kubieke meters gasolie en daarnaast nog een aantal jerrycans met benzine. De respondent vermoedt dat het gaat om jerrycans voor de matrozen, terwijl de kapitein de grotere buit meepakt van de gasolie. Andere respondenten zijn van mening dat een dergelijke bevinding geregistreerd moet worden, inclusief wie er allemaal betrokken is, en zo mogelijk kan er een naheffing opgelegd worden, maar nemen wat afstand van speculaties over de mogelijke bedoelingen van de betrokkenen. Het zou immers kunnen dat het werkelijk om restlading gaat die is overgebleven in de leidingen van het schip.

Een DWP recherchemedewerker pleit er voor om niet onmiddellijk researchcapaciteit te willen inzetten als er een eenvoudige aanwijzing van ladingdiefstal wordt geconstateerd, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van (al dan niet gevulde) jerrycans of sloptanks. Je stuit dan al gauw op capaciteitsproblemen. '....dat heeft mij er toe gebracht om eens te kijken naar een

²⁴ Drug Enforcement Agency, drugsbestrijdingsorganisatie van de VS die internationaal opereert.

andere manier om het probleem aan te pakken. Als we het binnen de uniformdienst kunnen aanpakken, dan hebben we er veel meer capaciteit voor. Dan zou er wel vanuit de blauwe organisatie op gestuurd moeten worden om hierop te controleren. Ook zou er een convenant moeten zijn samen met de douane, waarin wordt vastgelegd dat je deze controles tezamen uitvoert. In sommige regio's is dat al zo. Als je dan je informatiesysteem een beetje op orde hebt, dat moet toch te doen zijn, dan kan je bijvoorbeeld eens kijken naar schippers die altijd op de zelfde route zitten, Rijn-Schelde Verbinding, ik noem maar even wat.' (Interview 17). Dit idee verschilt weinig van de acties die met de douane samen worden uitgevoerd, maar wel zou deze respondent dat meer structureel in het werk willen integreren, zodat het niet beperkt blijft tot incidentele grote acties. Het stemt ook overeen met wat in de visie van de Waterpolitie wordt gesteld: het blauw doet voornamelijk de eerstelijns onderzoeken, zoals in hoofdstuk 2 aan de orde kwam.

3.4 Van restlading naar verduistering en fraude

Door verschillende respondenten is er op gewezen dat het fenomeen van de 'restlading' een hele wereld van fraude met zich meebrengt. De schipper die, zoals in de genoemde casus in de brief aan de Hoofdofficier (par 3.2.2), tussen zijn verschillende 'eenheidstransporten' benzine uit de leidingen overpompt in jerrycans voor eigen gebruik, is ogenschijnlijk in overtreding van het Afvalstoffenverdrag, immer 'lading moet lading blijven'. Maar het aanpakken blijkt moeilijk. Er wordt bij aantreffen slechts een naheffing voor de ontdoken accijns opgelegd. Het OM stelt zich op het standpunt dat niet aangetoond kan worden dat de schipper zich de inhoud van deze jerrycans wederrechtelijk heeft toegeëigend, waarmee er geen basis is voor vervolging. Althans niet op grond van ladingdiefstal, wel op grond van overtreding van veiligheidsvoorschriften. Dit is bijvoorbeeld het geval als er lading wordt aangetroffen in de 'kofferdam' een veiligheidcompartiment tussen verschillende delen van het schip dat leeg dient te blijven, maar soms door schippers gebruikt wordt om partijen brandstof in op te slaan. Er kunnen meerdere kubieke meters in de kofferdam, een ruimte van bijvoorbeeld een halve meter over de hele dwarsdoorsnede van het schip.

Als het er inderdaad bij blijft dat de schipper zijn auto rijdt met de brandstof die hij uit de leidingen op zijn tanker haalt is er niet veel aan de hand. Dan geldt wellicht het (in vrijwel elk interview genoemde) adagium 'Wie appels vaart die appels eet'. Door een respondent bij een grote oliemaatschappij wordt inderdaad gesteld dat dit soort bedrijven zich niet druk maakt om kleine hoeveelheden brandstof die ergens op reis van een binnenvaartanker verdwijnen.

'Er is geen schipper die benzine vervoert die zelf zijn autootje vol tankt aan de pomp.'
(interview 11)

Een respondent bij de Belgische douane vertelt dat de marge van 0,3 % voor de uitlosverschillen wordt beschouwd als een soort 'vrijstelling' waarbinnen schippers hun eigen handel mogen hebben met dit gedeelte van de lading²⁵. Ook door Nederlandse respondenten zijn wel termen gebezigd in die zin, bijvoorbeeld dat het als een 'secundaire arbeidsvoorwaarde' op de binnentankvaart wordt beschouwd dat mensen er een handeltje met brandstoffen op na kunnen houden. Het is dus niet verrassend dat mensen bij de DWP en de douane verdenkingen koesteren als er op een schip bijvoorbeeld grote hoeveelheden lege jerrycans worden aangetroffen.

²⁵ Ook in het eerste rapport van de WODC-monitor wordt hier al over gesproken. De tolerantie werd door schippers aangeduid als de 'plus'. (Kleemans et al. 1998).

Schipper bunkert uit eigen lading

Het Korps landelijke politiediensten (KLPD) stelt een onderzoek in naar diefstal van gasolie nadat donderdag 13 januari op het Kanaal van Gent naar Terneuzen een schipper op heterdaad betrap werd bij het overpompen van ladingrestanten naar de bunkers van zijn duwboot.

Omstreeks 16.00 uur kreeg de Waterpolitie van het KLPD van de Douane de melding dat zij in het Kanaal bij Terneuzen aan boord zijn geweest bij een duwboot met daarvoor gekoppeld een tankduwbak. De Douane zag daar dat een slang van de tankduwbak naar vermoedelijk de bunkers van de duwboot liep.

De Waterpolitie ging ter plaatse en uit hun onderzoek bleek dat aan boord van het duwstel ongeveer 3500 liter restlading, witte gasolie, van de tankduwbak werd overgepompt naar de bunkers van de duwboot. De 52-jarige schipper werd als verdachte van diefstal van lading gehoord. Tegen de verdachte wordt proces-verbaal opgemaakt. De eigenaar van de lading doet bij de Waterpolitie aangifte van de diefstal.

De Douane is van plan een naheffing te vorderen voor de niet gemelde witte gasolie.

Enkele van de reacties op dit artikel:

15-01-2011 op 16:24

Er staat toch ook, schipper bunkert uit \"EIGEN\" lading. ik wist niet dat je van je eigen kan stelen. alleen de douane en belasting dienst missen inkomsten.

Zoals al is gezegd, voor sommige is het vullen van de bunker noodzaak geworden om de boel draaiende te houden, niemand wil falliet gaan en in deze tijden moet je toch om je eigen hachje denken. en als er nog stoom machines in stonden was het bij de kolenschippers precies het zelfde!

Jaap Aap

15-01-2011 op 13:25

(...)

tankerschipper,

Al je niets te verbergen hebt heb je niets te vrezen.

Je moet trouwens niet de schuld aan de droge lading jongens geven.

Juist de tankerjongens met de snelle auto,s en rolexen zitten in de kroeg met een slok op het hele verhaal rond te bazuinen! Als je stoute dingen doet, mondje dicht!!

gewoon

Bron: www.schuttevaer.nl download 16 januari 2011

Als de stap naar onttrekken van lading eenmaal is gemaakt dan is het nog maar een kleine stap naar de grotere hoeveelheden. Zoals de respondent in België het uitdrukte:

‘Het begint met een paar jerrycannetjes, eentje voor de eigen auto en eentje voor de sluiswachter. Het gaat van kwaad tot erger en na een tijd rijdt er een tankwagen langzij om een deel van de lading over te pompen’. (interview 23).

Zoals we zagen is dit in het verleden ook in Nederland al aangetoond, zoals in de Peanut zaak en in het geval van de Julianasluis, dat genoemd is in hoofdstuk 2. Hierbij moet bedacht worden dat een binnenvaarttanker soms zo groot is, dat 0,3 % van de lading aardig in de buurt komt van een volle tankwagen. Het is dus mogelijk om substantiële hoeveelheden brandstoffen te verduisteren zonder de toleranties te overschrijden.

Als er meer wordt gestolen dan de 0,3%-marge dan is het zaak om de gestolen lading weer aan te vullen, zodat er bij het lossen geen verschil wordt gemeten. Er zijn verschillende manieren om de lading weer aan te vullen, bijvoorbeeld door water toe te voegen, lucht in te blazen om het volume te doen toenemen of goedkope brandstof zoals nafta en benzeen toe te voegen in de plaats van de verduisterde hoogwaardige brandstof. Een andere mogelijkheid is de meetapparatuur te manipuleren of de temperatuur een graadje hoger of lager in te schatten, waardoor de omrekening naar het volume van 15 graden Celsius in de gewenste richting wordt beïnvloed.

Wat ook wel voorkomt is dat schippers bunkeren vanuit de lading, bijvoorbeeld door een leiding vanaf de ladingtank, wat ‘varen op de lading’ wordt genoemd. Tijdens het schrijven van dit rapport kwam hiervan een zaak aan het licht. Zie kader op de vorige bladzijde.²⁶

3.4.1 Ladingdiefstal en georganiseerde criminaliteit

Er is een groot verschil tussen het bunkeren van restlading zoals in het recente geval op het kanaal van Gent naar Terneuzen (kader 2) en grootschalige ladingdiefstal waarbij meerdere schippers en bedrijven aan de wal betrokken zijn. Zoals al uit het eerste rapport van de WODC monitor bleek, moet daarbij vooral gekeken worden naar de organisatoren, die aan de wal te vinden zijn. De DWP heeft echter vooral te maken met controles op schepen waarbij geregeld hoeveelheden brandstoffen worden aangetroffen in sloptanks en jerrycans. De hoeveelheden zijn weliswaar klein in verhouding tot de inhoud van een tanker en blijven binnen de marges die gelden voor uitlosverschillen. Het gaat echter wel om hoeveelheden die forse bedragen kunnen opleveren als ze worden verhandeld, zeker als dit regelmatig gebeurt.

Als de aanwezigheid van brandstoffen en chemicaliën anders dan in de ladingtanks eenmaal wordt getolereerd, dan kan het begrip ‘restlading’ gemakkelijk opgerekt worden. Het is immers zeer eenvoudig om een hoeveelheid aan de lading te onttrekken en bij aantreffen door controlerende instanties te verklaren dat het hier ging om restlading. Zoals hiervoor duidelijk werd, zal er in het algemeen geen aangifte worden gedaan van diefstal door eigenaren als er bij de verschillende metingen geen onregelmatigheden zijn geconstateerd. Als er op verschillende plaatsen geladen en gelost is dan wordt het ook zeer lastig om te achterhalen wie de eigenaar is.

De in de brief aan de hoofdofficier (par. 4.2.2) geschetste gevallen zouden opgevat kunnen worden als een stap in het continuüm van ernst van verduistering van restlading. Als de lichtste

²⁶ Op dit bericht op de site van het schippersblad Schuttevaer volgden behalve die in het kader nog vele reacties van schippers, waaruit duidelijk bleek dat het fenomeen ladingdiefstal bekend is in de branche. <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid15043-schipper-bunkert-uit-eigen-lading.html>

variant kan dan beschouwd worden dat er een beperkte hoeveelheid die daadwerkelijk is achtergebleven bij het uitlossen wordt verduisterd en voor eigen gebruik of die van kennissen wordt aangewend. Een volgende stap is dat er bewust voor wordt gekozen om een hoeveelheid lading in het schip achter te laten, bijvoorbeeld door er voor te kiezen de leidingen niet leeg te persen. In het geval van 'dedicated' vaart is het leegpersen van de leidingen in principe niet nodig, er dreigt immer geen verontreiniging van een volgende lading, maar het gebeurt soms toch dat de leiding wordt leeggehaald voor een eigen handel. De volgende stap is dat er behalve uit de leidingen ook brandstof uit de lading wordt weggehaald. Als aangetroffen hoeveelheden een bepaalde grens te boven gaan, dan moet dit wel het geval zijn, zoals in het geval van de op heterdaad betrapte schipper op het kanaal van Gent naar Terneuzen. Al deze zaken kunnen nog worden gezien als het resultaat van individueel rommelende schippers. Zodra er grotere hoeveelheden worden gestolen zullen er meerdere personen en bedrijven betrokken moeten zijn. Vele kubieke meters gasolie of benzine kunnen niet meer alleen aan burens of familie worden afgezet, laat staan opgaan aan eigen auto of bunker. Er zal dan een zekere mate van organisatie achter de ladingdiefstal moeten zitten. Respondenten bij de DWP zijn er van overtuigd dat dit daadwerkelijk het geval moet zijn.

Uit de besproken casuïstiek blijkt dat de zaken die tot nu toe naar voren gekomen zijn waarbij georganiseerde criminaliteit kon worden aangetoond niet begonnen zijn met een controle aan boord van een tanker. Veelal kwamen zaken aan het licht door een melding of een tip. Dit is bijvoorbeeld het geval in de eerder gemelde Peanut zaak, waar een schipper meldde dat er brandstof werd overgepompt op een plaats die daarvoor niet bedoeld is. Er bleek een 'hit' met een MRO melding van een faillissementsfraude waarin een link bleek met fraude met minerale oliën. In dat onderzoek werd ook lidmaatschap van een criminele organisatie ten laste gelegd. Er moet een aangrijpingspunt zijn om te onderzoeken, anders dan een individuele schipper met brandstoffen op plaatsen waar dat niet hoort. Dan kan er een opsporingsonderzoek worden opgezet gericht op de hele keten van de illegale oliehandel, met de focus op de organisatoren.

Als er grootschaliger wordt gestolen, moet er volgens de gesproken experts sprake zijn van betrokkenheid van andere personen, zoals medewerkers aan de wal van bedrijven die bij het transport betrokken zijn als opdrachtgever, controleur, verlader of afnemer. Aan de 'vraagkant' zijn bedrijven nodig die valse facturen uitschrijven, die benodigd zijn om de administratie ogenschijnlijk sluitend te maken. Ook kan het gebeuren dat er te hoge facturen worden geschreven, waarna het bedrag dat de afgesproken prijs te boven gaat contant wordt terugbetaald.

Het stelen van lading vanuit de '0.3 % marge' gebeurt overigens niet alleen op schepen, maar kan ook aan de wal gebeuren.²⁷ Het CBA Accijnsfraude minerale oliën meldt een zaak waarbij een opslagbedrijf betrokken is.

Zaak 7 (diefstal): Een groot opslagbedrijf slaat olie op voor derden. Het bedrijf roomt illegaal en op structurele wijze benzine en blanke gasolie af welke zij in opslag krijgt. Het afnemen blijft binnen de toegestane marge van 0,3%, waardoor klanten geen argwaan krijgen. De gestolen olie komt in tanks terecht die buiten de administratie worden gehouden, en wordt vervolgens weer doorverkocht. De Douane komt de fraude op het spoor doordat bij fysieke controles inslagverschillen worden geconstateerd. (Blom, Jong & Van Lil, 2007, p. 23).

²⁷ Er is ook wel gesuggereerd dat er sprake zou kunnen zijn van ladingdiefstal van oliën en chemicaliën in het wegtransport en uit tankwagens op het spoor, maar dit wordt door de kleinere volumes per transport en de nauwkeurigheid van de meetapparatuur minder waarschijnlijk geacht en er was niemand die een concreet geval heeft genoemd.

In deze casus is eerder sprake van 'organisatiecriminaliteit', waarbij in principe geen andere partijen betrokken zijn. De modus operandi komt wel ongeveer overeen met die van zaken waarbij schippers en bedrijven aan de wal betrokken zijn.

Respondenten bij de DWP en de Douane (ook in België) zijn er van overtuigd dat de meer georganiseerde vormen van ladingdiefstal nog steeds voorkomen, ook al zijn er recentelijk alleen individuele gevallen geconstateerd. Een respondent bij de Belgische douane stelde dat ladingdiefstal op de binnenvaart stelselmatig gebeurt en dat het grootste deel van de schippers er bij betrokken is. De discussie op de website van Schuttevaer naar aanleiding van het op heterdaad betrappen van een schipper die uit de lading bunkerde lijkt hem in zoverre gelijk te geven dat ook nogal wat schippers deze mening zijn toegedaan. In dezelfde discussie worden neutraliseringsmechanismen ingezet die er op kunnen duiden dat er behoorlijk wat aan de hand is in de binnentankvaart: iedereen doet het, het is van niemand, niemand merkt het, er is afstand van gedaan, en zo meer (zie kader Schipper bunkert uit eigen lading).

3.5 Besluit

Ladingdiefstal op de binnentankvaart is al zeker dertig jaar een grote ergernis voor de mensen van de Dienst Waterpolitie die het als hun taak zien er voor te zorgen dat op het water iedereen zich aan de geldende regels houdt. Het achterover drukken van minerale oliën of andere lading, al dan niet onder het mom van 'restlading', behoort daar niet toe. Juist het feit dat ze voortdurend geconfronteerd worden met signalen die duiden op ladingdiefstal, terwijl daar moeilijk iets tegen ondernomen kan worden, lijkt ten grondslag te liggen aan de aversie die sommige respondenten hebben ontwikkeld tegen het gerommel op de binnentankvaart.

Ladingdiefstal op de binnentankvaart zal niet gemakkelijk geheel uit te roeien zijn. De aanwezigheid van sloptanks op de schepen, gecombineerd met het gegeven dat er vaak lading in de leidingen achterblijft, leidt er toe dat ook schippers die te goeder trouw zijn wel eens wat brandstof aan boord kunnen hebben die niet voorkomt in de vervoersdocumenten. Hierdoor kunnen ook degenen die niet zuiver op de graat zijn zich bij controles altijd beroepen op een defecte nalensinstallatie of een afnemer waar nog een vol schip lag te wachten. Alleen als een schipper meerdere kubieke meters apart heeft gehouden of op heterdaad wordt betrap bij het overpompen in de bunker of in een tankauto aan de wal, kan er ingegrepen worden tegen schippers die ladingdiefstal plegen. In praktijk is ook gebleken, dat eigenaren in zo'n geval wel bereid zijn om aangifte te doen. Het moet dan wel onomstotelijk vast staan wie de eigenaar is. Bij controles op tankers zal de aanpak beperkt blijven tot het naheffen van de accijns voor niet aangemelde olie en het opleggen van een boete, eventueel ook voor het aanwezig hebben van minerale olie op plaatsen die daarvoor uit oogpunt van veiligheid niet geschikt zijn, zoals de kofferdam.

In het verleden zijn criminele samenwerkingsverbanden aan het licht gebracht waarbinnen grootschalig werd gehandeld in van tankers gestolen oliën. De laatste zaak die heeft gedraaid is al enige tijd geleden, maar niettemin zijn de meeste respondenten er van overtuigd dat dergelijke praktijken nog altijd voorkomen. Het is gebleken dat grootschalige handel in gestolen brandstoffen aangepakt kan worden. Dit vereist wel relatief grootschalig opsporingsonderzoek en dus de inzet van aanzienlijke capaciteit. Hoewel voor dit onderzoek geen uitvoerige dossieranalyses zijn uitgevoerd en enige bescheidenheid in de conclusies dus voor de hand ligt, is het toch wel duidelijk dat de cruciale rol in samenwerkingsverbanden die handelen in gestolen oliën niet ligt bij de schippers, maar bij degenen aan de wal die de olie innemen en verder verhandelen. Daarop zou dus de inspanning van de recherche geconcentreerd moeten zijn.

In het licht van het barrièremodel vormt het in kaart brengen van de hele keten van ladingdiefstal tot het uiteindelijk verhandelen als legale brandstof dus de uitdaging. Zoals gebleken is uit bijvoorbeeld het onderzoek Peanut is het hiervoor noodzakelijk om van een netwerk en een informatiepositie op te bouwen, niet alleen onder de schippers in de binnentankvaart, maar ook in het gerelateerde bedrijfsleven aan de wal.

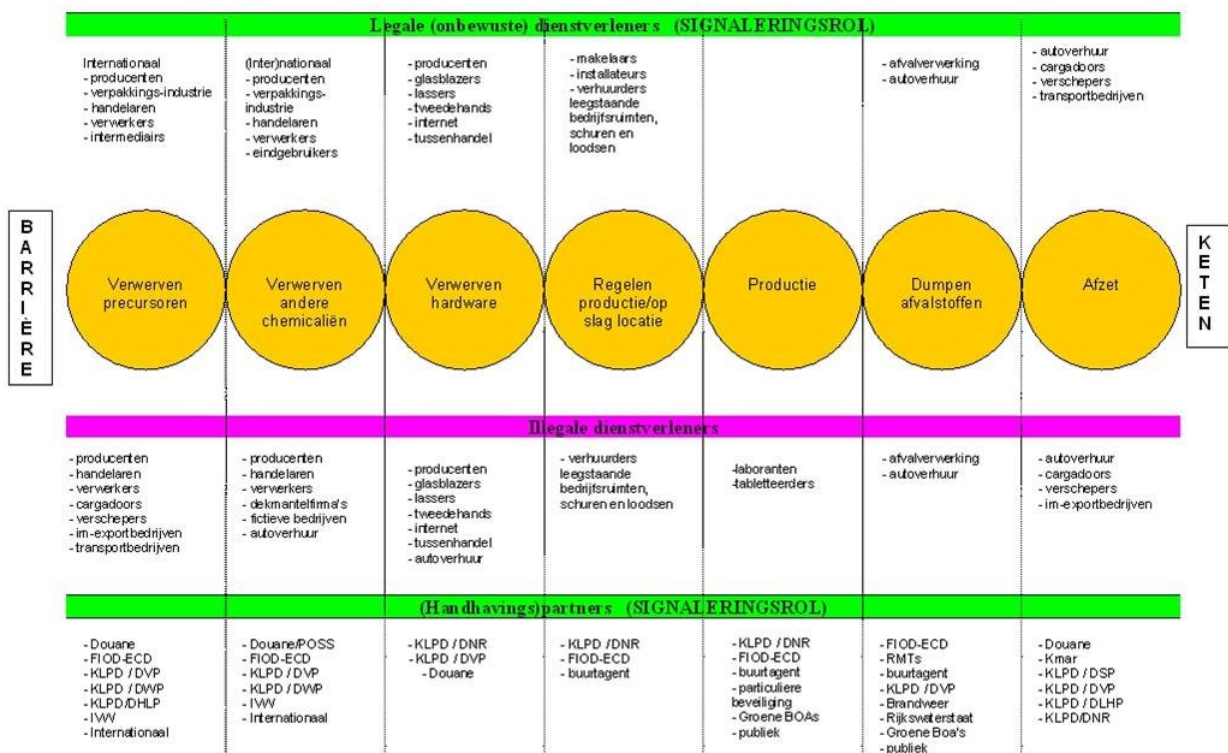
4 Ladingdiefstal van chemicaliën voor synthetische drugs

In de PV van bevindingen waarmee het vorige hoofdstuk is geopend wordt een aantal conclusies getrokken, waaronder dat er mogelijk chemicaliën werden geleverd aan de producenten van synthetische drugs. Dit is in zekere zin opmerkelijk omdat enkel de aanwezigheid van een hoeveelheid methanol op een schip niet automatisch kan leiden tot het vermoeden dat er aan de producenten van synthetische drugs wordt geleverd. Immers, in de in het PV genoemde opsporingsonderzoeken noch in het Belgische parlementaire onderzoek op het gebied van georganiseerde criminaliteit wordt gesproken over de verduistering van chemicaliën uit tankers en de levering daarvan aan producenten van synthetische drugs. Bij navraag blijkt inderdaad dat dit punt niet volgde uit de in het PV genoemde bronnen, maar uit een signaal dat van de DNR was gekomen en waarvan was afgesproken het niet te noemen. De geheimhouding van sommige zaken binnen de politie zal nog aan de orde komen in het volgende hoofdstuk.

Door deskundigen van de DNR op het gebied van chemicaliën wordt wel bevestigd dat methanol, waarvan bij de controles door de douane 20 kuub werd aangetroffen in een sloptank, een belangrijk product is voor de productie van synthetische drugs. Het behoort beter gezegd tot de categorie basischemicaliën die voor vele chemische processen gebruikt worden als hulpstof of oplosmiddel, waaronder de illegale productie van synthetische drugs.

Zoals in het vorige hoofdstuk aan de orde kwam, kan uit de eenvoudige aanwezigheid van een hoeveelheid restlading niets worden afgeleid over de manier waarop de schipper zich ontdoet

Barrièremodel fysieke stromen bij de aanpak van synthetische drugs en precursoren



Figuur 3 Barrièremodel synthetische drugs en precursoren (Bron: Vijlbrief, 2009).

van dit restant. Het kan later weer bij de reguliere lading worden gevoegd, het kan afgegeven worden bij een daarvoor aangewezen afgiftepunt (wat wel kosten met zich mee brengt) en het kan afgegeven worden bij minder betrouwbare handelaren, die het wellicht ook aan criminelen doorleveren. Anders dan bij de minerale oliën is het bij chemicaliën immers minder goed voorstelbaar dat ze weer opnieuw in de legale handel worden gebracht.

Volgens diverse respondenten ligt het min of meer voor de hand dat de binnenvaart een aantrekkelijke bron is voor chemicaliën die nodig zijn voor de productie van MDMA en amfetamine. Om een idee te krijgen van het belang van bepaalde chemicaliën is het van belang enig inzicht te krijgen in het bedrijfsproces van de productie van synthetische drugs, wat bij de Nationale Recherche wordt aangeduid als het barrièremodel.

4.1 Het barrièremodel

Het barrièremodel voor synthetische drugs is weergegeven in figuur 3. Er zijn zeven stappen aan te wijzen in het productieproces van synthetische drugs, namelijk:

1. Verwerven van precursoren
2. Verwerven van andere chemicaliën
3. Verwerven van hardware
4. Regelen van productielocaties
5. Productie
6. Dumpen van afvalstoffen
7. Afzet.

Ze worden hier kort besproken, gebaseerd op het CBA Synthetische drugs (Vijlbrief, 2009), waarna dieper ingegaan wordt op de tweede stap, het verwerven van 'overige chemicaliën'.

De term 'precursoren' wordt door de DNR alleen gebruikt voor stoffen als BMK, PMK en efedrine, waaruit respectievelijk amfetamine, MDMA en methamfetamine wordt gemaakt. BMK wordt meest binnengesmokkeld door Litouwse criminele groeperingen, PMK door Chinezen en efedrine wordt uit diverse landen gehaald, waarbij een voorkeur bestaat voor landen met een instabiele overheid, waar weinig controle te duchten is. Recentelijk worden stoffen aangetroffen die niet op lijsten van verboden chemicaliën voorkomen, maar waaruit via een relatief eenvoudig proces essentiële precursoren verkregen kunnen worden.

Behalve de essentiële precursoren zijn andere chemische stoffen nodig om de synthese van MDMA of Amfetamine te kunnen volbrengen. Deze worden in overheidsdocumenten, bijvoorbeeld het Verdrag van Wenen, ook wel aangeduid als 'categorie 2 en 3 precursoren' (Belastingdienst, z.j.). Ze komen vooral uit België; in de volgende paragraaf wordt hier uitgebreider op in gegaan.

Bij de benodigde hardware gaat het vooral om destillatieketels voor het eigenlijke productieproces en om tabletteermachines. In de afgelopen periodes zijn wel tabletteermachines aangetroffen, maar er is weinig bekend geworden over de herkomst. Ketels worden door bepaalde specialisten gemaakt voor verschillende criminele groeperingen. Ook worden soms

bonafide metaalbewerkingsbedrijven ingeschakeld bij de productie van ketels, die dan contant worden afgerekend. Er is ook glaswerk nodig, waarvoor in Nederland maar weinig producenten zijn. Als gevolg van een actie van de DNR leveren de betreffende glasblazerijen niet langer à contant aan mensen die met een onduidelijk verhaal een bestelling plaatsen voor bepaalde kolven.

Loodsen en schuren waarin laboratoria worden geïnstalleerd worden veelal via het sociaal netwerk van de betrokkenen geregeld. Er bestaat een voorkeur voor afgelegen locaties zoals vervallen boerderijen, maar ook wordt soms een laboratorium in een schuurtje achter een woonhuis ingericht. Criminelen werken gewoonlijk met stromannen en katvangers, maar het komt ook voor dat criminelen zo achteloos zijn om een ruimte op een bedrijventerrein te huren op hun eigen naam, bij de politie welbekend. Ook werd er soms een schuur achter de eigen woning gebruikt. Anderzijds is het ook voorgekomen dat productielocaties goed beveiligd waren, bijvoorbeeld door het gebruik van GSM-jammers, waardoor het onmogelijk wordt gemaakt om telefoons af te luisteren en peilbakens uit te lezen. Het productieproces als zodanig is over het algemeen niet erg ingewikkeld en wordt via een eenvoudig briefje met een recept voor de synthese overgedragen aan vrienden en bekenden die het ook willen proberen. Niettemin komt het voor dat er ongelukken gebeuren, bijvoorbeeld dat laboranten brandwonden oplopen door het werken met chemicaliën zonder beschermende kleding. In zo'n geval gaat het om onervaren laboranten die vanaf een receptbriefje werken. Er zijn echter ook zeer ervaren laboranten die al jaren meedraaien en in verschillende opsporingsonderzoeken voorkomen als *facilitator*. Afscherming gebeurt onder andere door verschillende onderdelen van het productieproces op verschillende locaties plaats te laten vinden, waardoor het risico op ontdekking en inbeslagname wordt verminderd. Ook wordt gebruik gemaakt van mobiele locaties.

Afvalstoffen werden vroeger veelal simpelweg in het bos gedumpt. Hierdoor kon milieuschade ontstaan, maar soms heeft het ook geholpen bij de opsporing, bijvoorbeeld doordat de herkomst van een bepaalde verpakking gelinkt kon worden aan een crimineel samenwerkingsverband. Afval wordt recentelijk vaker in grotere hoeveelheden verzameld, bijvoorbeeld in bulkvaten die op sommige plaatsen zijn aangetroffen. Ook wordt melding gemaakt van speciale mensen die afval ophalen bij productielocaties. Door respondenten is geopperd dat een mogelijke verklaring voor het geringe aantal vondsten van afval vergeleken met eerdere jaren zou kunnen zijn dat afval van de productie van synthetische drugs wordt gemengd met stookolie en zo wordt verbrand in (grote) schepen.²⁸

MDMA, amfetamine en andere synthetische drugs worden uiteraard in Nederland gebruikt, maar het grootste deel van de productie gaat naar het buitenland. Landen waar naar wordt geëxporteerd zijn Groot-Brittannië, Scandinavische landen, Australië, Hongkong. Er zijn partijen aangetroffen in die landen die aan Nederland gelinkt waren en er zijn in Nederland partijen in beslag genomen die onderweg waren (Vijlbrief, 2010).

4.1.1 Verwerven van overige chemicaliën

Bij de productie van synthetische drugs zijn naast essentiële precursoren, zoals PMK, BMK en (pseudo-)efedrine, andere stoffen nodig om het chemische proces te kunnen uitvoeren. Voorbeelden hiervan zijn mierenzuur, aceton, methanol, formamide, zwavelzuur en zoutzuur. Door verbetering van de controle is het steeds moeilijker geworden om deze stoffen langs legale weg in Nederland te verkrijgen. Al sinds 1991 bestaat het Meldpunt verdachte transacties chemicaliën (MVTC). Aanvankelijk werd gemeld op basis van vrijwilligheid. Sinds 1995 zijn chemiebedrijven verplicht om verdachte transacties op het gebied van chemicaliën te melden op

²⁸ Deze werkwijze, waarbij ook andere soorten chemisch afval vermoedelijk illegaal worden verwerkt, staat recentelijk onder de belangstelling in het kader van de bestrijding van milieucriminaliteit.

grond van de WVMC.²⁹ Criminelen zijn daarom uitgeweken naar het buitenland, voornamelijk België. Als regel wordt direct bij een klein aantal Belgische chemiebedrijven ingekocht. De Cel Precursoren van de Federale Politie uit België heeft echter goede contacten opgebouwd met deze bedrijven, en zij blijken zeer coöperatief en melden geregeld verdachte transacties. Langs deze weg komen er ook meldingen binnen bij het Meldpunt verbonden aan het Expertisecentrum Synthetische Drugs en Precursoren (ESDP) van de DNR in Son.

De CBA-monitor wijst op '...mogelijke hinder van de toenemende risico's bij het verwerven van chemicaliën uit België.' Met 'hinder' wordt uiteraard gerefereerd aan de hoger geworden 'barrière' die door criminelen genomen moet worden om hun bedrijfsproces uit te kunnen voeren. Doordat het lastiger wordt om chemicaliën in België te halen, wordt wel gesignaleerd dat criminelen hun spullen betrekken in verder weg gelegen land. Genoemd worden onder andere Polen en Spanje, vanwaar etiketten werden aangetroffen bij een productielocatie (Vijlbrief, 2010).

Voor het aankopen van chemicaliën wordt gebruik gemaakt van legale, fictieve en dekmantelbedrijven. Soms wordt de naam van een bonafide bedrijf gebruikt, maar ook komt het voor dat er speciaal een bedrijfje wordt opgericht in België. Als voorbeeld werd een onderzoek genoemd, waarin een handelsbedrijf is opgericht speciaal om zonder op te vallen de inkoop van chemicaliën te kunnen regelen. Bestellingen worden op korte termijn geplaatst, veelal telefonisch. De bestelling wordt persoonlijk opgehaald met een gehuurd busje, niet zelden vergezeld door een personenwagen, die mogelijk wordt ingezet voor contra-observatie. Er wordt altijd contant afgerekend.

4.1.2 Verstoring van het criminele bedrijfsproces aan de voorkant

Het Nederlandse beleid om de productie van en handel in synthetische drugs terug te dringen heeft al sinds langere tijd het uitgangspunt dat de beste mogelijkheden voor het verstoren van het criminele bedrijfsproces aan het begin van de keten liggen, dat wil zeggen bij het verwerven van precursoren, overige chemicaliën en hardware (zie o.a. Neve et al. 2007). Zonder deze zaken is het niet mogelijk om synthetische drugs te produceren.³⁰ Ten gevolge van dit beleid bestaat bij de DNR het Expertisecentrum Synthetische Drugs en Precursoren (ESDP), recentelijk ook aangeduid als FIET (Flexibel Intelligence en Expertise Team). Binnen het ESDP bestaat het Quick Response Team dat speciaal gericht is op het vlot opvolgen van meldingen. Behalve op de 'voorkant' gerichte opsporingsonderzoeken wordt het vooral ook van belang geacht om maatregelen te nemen op het vlak van de preventie. Dit gebeurt onder andere vanuit het ESDP/FIET. Een voorbeeld is het project Athena, waarin contact is gelegd met de glassector. Het is daardoor vrijwel onmogelijk geworden voor criminelen om in Nederland nog glaswerk voor productielocaties te kopen. Criminelen moeten nu ver reizen voor dergelijke kolven. Ook worden er maatregelen genomen gericht op legale bedrijven die zich inlaten met de productie van ketels voor drugsproducenten. Als ze hadden kunnen weten dat hun producten voor drugsproductie ingezet worden dan kunnen er straffen geëist worden, bijvoorbeeld geldboetes, in de hoop dat dit een preventieve werking heeft in de sector als het bekend wordt via bijvoorbeeld bedrijfstakken. Het verstoren van het bedrijfsproces kan ook leiden tot incidenten in het criminele samenwerkingsverband, waardoor organisatoren zomaar in beeld kunnen komen via de tap of het OT.

²⁹ Wet Voorkoming Misbruik Chemicaliën. De verplichting is later opgenomen in Art. 8 lid 1 van Verordening (EG) 273/2004 en artikel 9 lid 1 van Verordening III/2005 (Bron: Belastingdienst, z.j.).

³⁰ Binnen de opsporingsdiensten was het al eerder gesteld dat het zaak is om te verhinderen dat criminelen de beschikking krijgen over chemicaliën. Immers, geen harddrugs zonder chemicaliën, zoals de titel van de scriptie van een KLDP'er luidt (De Bruin, 1990).

In Nederland is een meldingsplicht die door het bedrijfsleven tamelijk nauwkeurig wordt nageleefd. Ook hangt art 10a Opiumwet boven het hoofd van betrokken bedrijven: als ze willens en wetens materialen leveren aan criminelen zijn ze betrokken bij voorbereidingshandelingen. In België bestaat zo'n artikel niet. Niettemin komen de meeste meldingen bij het Quick Response Team vanuit België binnen tegenwoordig, omdat criminelen het niet meer riskeren om bij Nederlandse chemiebedrijven te gaan inkopen.

Als na een melding gecontroleerd wordt en spullen worden in beslag genomen, dan moet de handelaar een andere leverancier gaan zoeken, waarvan hij moet hopen dat die niet gaat melden. Verschillende bedrijven in België melden in principe alles, behalve als het om vaste klanten gaat die in hun ogen zeker bonafide zijn.

4.2 Chemicaliën nader beschouwd

Behalve dat er meldingen binnenkomen bij het ESDP, waardoor soms producenten getraceerd kunnen worden, wordt bij de DNR veel gedaan aan *back tracking* van verpakkingen e.d. van chemicaliën die worden aangetroffen in productieplaatsen. De nummers die daarop vermeld zijn kunnen leiden naar een leverancier en die kan soms ook informatie hebben over de koper, al wordt niet altijd geregistreerd door wie een product is afgenomen. Bij criminelen is het bekend dat de politie in de gegevens op verpakkingen geïnteresseerd is, reden waarom vaak de etiketten worden verwijderd.

Een goede manier om backtracking moeilijk, zo niet onmogelijk te maken zou ook zijn om chemicaliën van schepen te halen. Deze worden in bulk vervoerd en er komen uiteraard geen verpakkingen of etiketten bij te pas. Het ligt dus wel voor de hand dat bij politiemensen het vermoeden is gerezen dat synthetische drugscriminelen op zoek zijn naar alternatieve manieren om aan de chemicaliën te komen die ze voor hun productieproces nodig hebben. Bovendien zijn er banden geconstateerd tussen de wereld van de synthetische drugs en die van de verwerking van scheepsafval. Zo kwam in de interviews ter sprake dat een bij de DNR bekende leverancier van chemicaliën aan producenten van synthetische drugs een familieband heeft met de eigenaar van een bedrijf in dat te maken heeft met afvalverwerking uit de binnenvaart.

Uit interviews bij de DWP doemt een beeld op van actieve handelaren in chemicaliën. De verwerving van chemicaliën wordt soms verricht door gespecialiseerde leden van criminele samenwerkingsverbanden of door mensen die voor verschillende CSV's werken. Het gaat om activiteiten aan de 'onderkant' van de XTC-branche. Het komt volgens respondenten voor dat handelaren letterlijk lopen te leuren met hoeveelheden chemicaliën die ze aan de branche willen verkopen. Uit opsporingsonderzoek is gebleken dat er een beperkt aantal *key-players* is en dat er top-down wordt gewerkt in deze wereld (int 1, check). Aan de andere kant zijn de afzonderlijke producenten altijd op zoek naar chemicaliën. Criminelen geven elkaar door hoe je aan chemicaliën kan komen. Iemand vertelde aan een onderzoeker dat hij altijd een notitieboekje bij de hand had om interessante dingen die hij hoorde meteen op te schrijven (int 14).

Gegeven dat de controle op de handel in chemicaliën steeds strakker wordt aangehaald en dat producenten belang hebben bij een moeilijk traceerbare herkomst van chemicaliën, lijkt het aantrekkelijk voor hen om te proberen schippers te benaderen om chemicaliën uit de (rest)lading aan het te leveren. Een deel van de chemicaliën die relevant zijn voor de productie van synthetische drugs wordt immers in bulk vervoerd op de binnenvaart, dit betreft met name stoffen in 'categorie 3' (Belastingdienst, z.j.), zoals aceton, toluen en zwavelzuur.

Tabel 2: omvang van de vervoersstroom binnenvaart in 2009 op 4 meetpunten

Stof (categorie)	UN nr	Sambeek / Maas	Lobith / Waal	Beatrixsluis / A'dam-Rijn	Volkeraksluis Schelde-Rijn
Piperidine (2)	2401	-	1	-	-
Kaliumpermanganaat(2)	1490	-	-	-	0,3
Azijnzuuranhydride (2)	1715	-	3	-	11
Zoutzuur (3)	1789	1	32	4	4
Methylethylketon (3)	1193	-	118	5	37
Tolueen (3)	1294	-	780	92	76
Zwavelzuur 51+% (3)	1830	347	969	90	354
Aceton (3)	1090	-	780	5	1.000
Ethylether (3)	1155	-	8	5	1.333
Ethanol	1170	93	1.988	397	1.051
Methanol	1230	7	7.354	488	2.669
Kerosine	1223	6	222	578	682
Benzeen	1114	1.441	5.248	71	5.939
Gasolie	1202	4.894	71.940	29.104	64.192
Benzine	1203	1.433	13.860	15.385	15.271

Lading in 2009 in **1000 ton**, afgerond, bij 4 meetpunten (bron: Rijkswaterstaat, IVS). Dubbeltellingen zijn niet uit te sluiten, daarom is er geen kolom 'totaal'. Gearceerde benamingen: categorie 2 en 3 precursoren.

Fenylazijnzuur en Antranilzuur (categorie 2) hebben geen UN nummers (categorisering gevaarlijke stoffen) en worden bijgevolg niet geteld door het IVS.

Om een idee te krijgen van de omvang van de stromen zijn bij Rijkswaterstaat de gegevens opgevraagd over de omvang van het transport van deze stoffen. Deze zijn weergegeven in tabel 2. Uit deze tabel blijkt dat van de stoffen die vanwege het verdrag van Wenen als precursoren categorie 2 en 3 zijn aangeduid, vooral zwavelzuur, aceton en ether in zeer grote hoeveelheden worden vervoerd op tankers. Zoutzuur werd in de interviews wel geregeld genoemd, maar wordt relatief weinig vervoerd. Het wordt vooral op de Schelde-Rijn Verbinding aangetroffen. Tolueen is een uitschieter op de Waal, waar de vervoersstromen in het algemeen groter zijn dan op andere vaarwegen. Ook methanol en ethanol, waarvan vooral methanol voorkomt als hulpstof en oplosmiddel bij de productie van synthetische drugs, wordt in flinke hoeveelheden vervoerd op tankers.

Ter vergelijking zijn ook de meest gangbare minerale oliën opgenomen in de tabel. De hoeveelheid brandstoffen, met name gasolie (w.o diesel) is nog altijd een veelvoud van de stroom chemicaliën.

4.3 Rol van bedrijven

Bij een grote oliemaatschappij is gesproken met twee personen die werkzaam zijn op de afdeling die zich bezighoudt met het uitbesteden van het transport van chemicaliën. Het gevaar dat schippers op chemietankers in de verleiding komen om partijtjes te leveren aan producenten van synthetische drugs wordt ook door deze respondenten onderkend. Evenals bij de minerale oliën wordt er gewerkt met een marge waar uitlosverschillen binnen dienen te blijven (zie ook paragraaf 2.2). Deze is over het algemeen 0,5 %, dus hoger dan de gangbare 0,3 bij de gasolie en benzine. Als deze marge wordt overschreden, wat zich enkele keren per jaar voordoet, wordt er een onderzoek ingesteld door een *surveillor* (zie 2.2), waarbij tot nu toe nooit kwade opzet van de schipper werd geconstateerd. Het gaat meestal om oorzaken in de sfeer van meetfouten of

niet goed verrekende verschillen in densiteit door schommelingen in de temperatuur. Dat hiermee kan worden gesjoemeld weten de respondenten ook, maar er is volgens hen nooit iets vastgesteld. Als er substantiële afwijkingen worden geconstateerd, dan zou er aangifte worden gedaan, aldus deze respondenten.

Bij de maatschappij wordt benadrukt dat er uitsluitend wordt gewerkt met rederijen van goede reputatie, die periodiek geaudit worden wat betreft het management van de transporten. De respondent bevestigt dat hierbij ook aan de orde komt of de transporteurs zich aan de regels houden wat betreft het omgaan met restlading en de kwantiteitsverantwoording in het algemeen.

Voor dit rapport is beperkt onderzoek gedaan bij het bedrijfsleven. Wel kan worden geconstateerd dat er een discrepantie bestaat tussen de uitspraken van medewerkers bij deze ene oliemaatschappij en de verhalen die te beluisteren zijn bij de DWP en de DNR: daar wordt gesteld dat grote verladers liever wat lading missen dan het risico lopen op negatieve publiciteit door genoemd te worden in verband met ladingdiefstal van chemicaliën.

4.4 Ladingdiefstal van chemicaliën op de binnenvaart

Door verschillende respondenten werd gesteld dat de modus operandi voor ladingdiefstal van chemicaliën overeen komt met die in de minerale oliën. Het gaat om het verduisteren van al dan niet moedwillig overgehouden restlading en mogelijk wordt er ook direct uit de lading overgepompt. Toch wordt ook wel gezegd dat het 'een heel andere wereld' is vergeleken bij de brandstoftankvaart, waarvan veelal verondersteld wordt dat ladingdiefstal er een structureel probleem is. Deze respondenten impliceren dus dat dit bij de chemietankvaart in mindere mate het geval is.

Het vermoeden dat het voorkomt dat er lading verdwijnt van chemicaliëntankers bestaat al lange tijd. Een respondent bij de DWP herinnert zich een pilot-onderzoek dat in de negentiger jaren moet hebben gespeeld. Helaas was niet meer te achterhalen om welke zaak het precies ging, en dus kon er ook geen dossier worden achterhaald. Ook andere respondenten vertellen dat het al lange tijd voorkomt dat er abnormale hoeveelheden chemicaliën op verkeerde plaatsen in schepen wordt aangetroffen.

Een voorbeeld uit de praktijk: Op een chemicaliën tanker wordt in een tank aan dek 400 liter zwavelzuur aangetroffen. Het bewuste schip beschikt over een nalensinstallatie waarmee de lading volledig gelost kan worden, er zou slecht één liter overblijven. De aanwezigheid van deze hoeveelheid zuur wordt door de schipper verklaard door een slecht werkende persleiding, waarmee normaal gesproken het leidingstelsel van de tanker wordt leeggemaakt. De schipper verklaarde dat hij het restant terug bij de lading zou doen zodra er weer zwavelzuur geladen zou worden. Op de bewuste tank stond aan de buitenkant het UN nummer van zwavelzuur vermeld zodat het er niet op leek dat de schipper stiekem wat zwavelzuur apart wilde houden. 400 liter zwavelzuur is uit het oogpunt van het transport een volkomen verwaarloosbare hoeveelheid, maar voor synthetische drugs producenten is het een hoeveelheid waar ze behoorlijk wat mee kunnen produceren, volgens een respondent bij de DNR.

Respondenten zijn het niet eens over de mate waarin de aanwezigheid van dergelijke hoeveelheden chemicaliën in restladingtanks als acceptabel beschouwd moet worden. De een stelt dat hier tegen opgetreden zou moeten worden, al zou het best kunnen dat het verhaal dat de schipper uit de casus vertelde in dit geval waar is. Probleem is volgens respondenten dat je geen controle meer hebt op het moment dat het acceptabel is dat er hoeveelheden chemicaliën buiten de normale ladingtanks aan boord mogen zijn. Anderen stellen dat het gewoon mogelijk is

dat een schipper een hoeveelheid zuur op zijn schip heeft staan in een aparte tank en dat het pas zaak is een onderzoek in te stellen als ergens uit blijkt dat de bewuste schipper daadwerkelijk handelt in de ladingrestanten die hij overhoudt. Per slot van rekening kan het gebeuren dat een nalensinstallatie niet helemaal goed werkt en ook in de chemietankvaart geldt bij het lossen dat er tempo gemaakt moet worden. Als er een vol schip ligt te wachten dan is er soms geen tijd om de leidingen ter plekke leeg te maken en bij de rest van de geloste lading te voegen. De enkele uren die daarmee gemoeid zijn worden soms als een te grote investering beschouwd. De schipper krijgt dan, net zoals bij de minerale oliën, een getekende losverklaring waaruit blijkt dat het schip geheel is gelost, terwijl dat in feite dus niet het geval is. De schipper moet zelf zorgen dat hij van de restanten op zijn schip afkomt op een of andere manier. Zo komen er soms hoeveelheden chemicaliën terecht in jerrycans, sloptanks of in de laadruimte in de punt van het schip. Pas als het om hoeveelheden van meerdere kubieke meters gaat wordt het minder geloofwaardig dat dit nog alleen uit de leidingen afkomstig is, aldus respondenten. De aanwezigheid van restlading wordt dus door velen op zich wel als acceptabel beschouwd. Toch zegt een respondent bij de Nationale Recherche ook wel dat een melding van 500 liter aceton, een hoeveelheid die verwaarloosbaar is op een tanker van 300 kuub (minder dan 0,2 %) alle alarmbellen zou doen rinkelen. De precieze omstandigheden waaronder deze hoeveelheid wordt aangetroffen speelt daarbij wel een belangrijke rol. Er moeten nog andere verdachte omstandigheden zijn voordat er een nader onderzoek zou moeten worden ingesteld.

De aanwezigheid van restladingtanks wordt als zodanig ter discussie gesteld door sommige respondenten. Terwijl er tegenwoordig alom nalensinstallaties aanwezig zijn waarmee schepen tot bijna de laatste druppel kunnen worden gelost, worden er toch steeds weer nieuwe schepen gebouwd met grote tanks voor slops en restlading. Het komt voor dat deze tanks op lastig waar te nemen plaatsen zitten en er zijn respondenten die menen dat er bij de bouw van schepen al bewust rekening wordt gehouden met de mogelijkheid tot ladingdiefstal.³¹ Anderen wijzen echter op de realiteit aan de wal, waarbij geen tijd is voor het leegmaken van de leidingen, en op het gegeven dat schepen met wisselende lading varen, waardoor het noodzakelijk is om de ladingtanks te wassen. Het waswater dat hierbij overblijft mag niet overboord, maar moet aan de wal afgegeven worden. Wel dient er een nauwkeurige administratie aanwezig te zijn van afgegeven restanten, wat veelal niet of slecht gebeurt. Als er dus chemicaliën of brandstoffen worden aangetroffen die door de schipper als restlading aangemerkt worden, dan zou er later gecontroleerd kunnen en moeten worden of dit ook daadwerkelijk op een daarvoor bestemd punt is afgegeven. Bij de schipper uit de casus van de 400 liter zwavelzuur wordt dit moeilijk: deze gaf immers aan het later weer bij de lading te doen, wat ook wel als geloofwaardig werd beschouwd. Kortom, de aanwezigheid van restladingtanks wordt ook bij chemietankers door velen als een noodzaak beschouwd maar geeft ook aanleiding tot malversaties en criminaliteit in de binnentankvaart.

Een ander argument dat gehanteerd wordt om de aanwezigheid van chemicaliën in jerrycans te verantwoorden, is dat het in gebruik is als schoonmaakmiddel. Ook dit kan soms waar zijn en soms ook niet, maar is tamelijk lastig door te prikken. Door een respondent is het voorbeeld genoemd van een hoeveelheid tolueen die bij een handelaar werd aangetroffen en die verklaarde dat dit een schoonmaakmiddel was. Er moest een specialist aan te pas komen om duidelijkheid te verkrijgen over deze verklaring. Het bleek uiteindelijk dat de aangetroffen vloeistof niet bruikbaar is als schoonmaakmiddel. Dit is uiteraard verdacht, maar toont nog niet aan dat de betreffende handelaar de stof op illegale wijze aangekocht heeft of deze mogelijk door zou leveren aan criminelen.

³¹ Het lijkt mogelijk dit te verifiëren bijvoorbeeld bij scheepswerven of constructeurs, maar dit is voor zover bekend niet gebeurd.

Uit dit voorbeeld blijkt dat het in geval van chemicaliën lastig is voor medewerkers van bijvoorbeeld de DWP om zekerheid te verkrijgen over met welke stoffen ze te maken hebben en wat daar de functies van zijn. Ook is niet altijd duidelijkheid over de gevaren die aan bepaalde stoffen verbonden zijn. De kennis over chemicaliën is over het algemeen niet heel groot bij medewerkers aan de basis, zoals door verschillende respondenten is gesteld.

4.4.1 Aanpak van ladingdiefstal van chemietankers

Bij controles worden behalve tankers met minerale oliën ook tankers met chemicaliën gecontroleerd, al zijn dat er naar verhouding veel minder, zoals blijkt uit tabel 2 (en uit tabel 1 in hoofdstuk 2). Hierbij wordt soms lading aangetroffen buiten de reguliere ladingtanks, hetgeen bij politiemensen aanleiding geeft te vermoeden dat er ladingdiefstal in het spel kan zijn. Net als bij de minerale oliën biedt de mogelijkheid om hoeveelheden lading apart te hebben als 'restlading' immers mogelijkheden tot 'gerommel', hoewel de kans op kleinschalige handeltjes zoals met benzine minder groot lijkt. Tolueen en zwavelzuur zijn nu eenmaal geen stoffen die eenvoudig te verhandelen zijn onder familie en kennissen. Een verschil met de minerale oliën is dat het afstraffen via een naheffing van accijns en een boete wegens ontduiken van accijns bij chemicaliën niet mogelijk is. Het gaat immers, met uitzondering van (m)ethanol, niet om accijnsgoederen.

Uit gesprekken met DWP medewerkers blijkt verder niet dat de diefstal van chemicaliën van tankers veel aandacht heeft. Verschillende medewerkers veronderstelden in feite dat het waarschijnlijk niet veel voorkomt, maar gaven tegelijk toe dat ze het eigenlijk niet weten. Een typerende uitspraak:

'Zelf heb ik niet het idee dat er veel gebeurt met chemicaliën. TMC is veel meer gefocust op afvalstromen. Als je de chemicaliënstromen goed wil controleren zou je daar behoorlijk wat capaciteit voor moeten reserveren.' (interview 17)

Niettemin wordt de mogelijkheid, zei het theoretisch, alom onderkend. Uit de interviews blijkt echter een afwachtende houding. Zo vertelde een betrokkene bij de recherche dat ze wel aan de slag gaan als er een preweeg komt, maar dat er recentelijk geen activiteiten zijn op het terrein van chemicaliën.

Indicaties die er zijn, zoals bijvoorbeeld de familieband van de eigenaar van de afvalstation met iemand uit de synthetische drugs, zijn geen aanleiding geweest om verder onderzoek te doen. Er zijn eigenlijk zeer weinig concrete aanknopingspunten. Een zeldzame concrete aanwijzing kwam als restinformatie naar voren uit een onderzoek bij de DNR: de Kubrick zaak (de naam is hier voor de gelegenheid gefingeerd).

De Kubrick casus

Deze zaak kwam ter sprake bij de allereerste besprekingen over dit onderzoek. Er zou een PV van de Nationale Recherche komen over een geval van ladingdiefstal van chemicaliën voor de productie van synthetische drugs, waarmee de DWP aan de slag zou gaan. Het is instructief om na te lopen hoe het met deze zaak vergaan is.

De bron bleek een informatieverwerker bij de DNR. Deze respondent vertelde dat hij bij toeval een passage heeft aangetroffen in een tapverslag, waarin een bekende crimineel uit het synthetische drugs milieu spreekt met een onbekend persoon, die vertelt dat hij aan chemicaliën kan komen via een schipper die hij kent. Het bedrijf waar de reis heen gaat wordt genoemd. Het betreft informatie die niet direct man en paard noemt, maar wel informatie bevat waardoor de 'doelgroep' volgens hem tot nog maar een klein aantal schepen wordt beperkt. De respondent bij de DNR vertelt dat hij deze informatie had doorgegeven aan een bepaald persoon bij de DWP, een informatieambtenaar die valt onder de unit Operationele Ondersteuning. Hij noemt de mogelijkheden om de informatiepositie in de zaak verder te versterken.

Later informeerde de onderzoeker bij OO hoe het stond met deze zaak. Het verrassende antwoord was dat niemand wist waar het over ging. Na het plegen van een telefoontje wordt gemeld dat het alleen maar om een melding ging, niet echt om een zaak. Bij navraag bij de informatieambtenaar vertelt deze niet veel met het materiaal aan te kunnen vangen: er zitten geen duidelijke aanknopingspunten in volgens hem. Later is er nog overleg tussen de beide informatiemensen van de DNR en de DWP om over de zaak te praten. Weer enkele maanden later wordt bij navraag bij de info-ambtenaar van de DWP bevestigd dat hij inderdaad nog met de DNR-collega gesproken heeft. Hij is er echter nog niet aan toe gekomen om er iets aan te doen, omdat hij nog diverse andere zaken had liggen.

Kortom: de als belangrijk aangekondigde Kubrick casus is inderdaad zoals verwacht aangeleverd door de DNR, maar de DWP heeft er een half jaar later niets mee gedaan. Deze zaak is op hoog niveau in de DWP als belangrijk bestempeld, zoals bleek uit gesprekken aan het begin van dit onderzoek. Het ging immers om een van de zeer weinige concrete aanwijzingen voor een probleem dat voornamelijk in de sfeer van de vermoedens blijft steken: ladingdiefstal van chemicaliën om te leveren aan producenten van synthetische drugs.

Het is op deze plaats uiteraard niet aan de orde of de Kubrick zaak had kunnen leiden tot een succesvol opsporingsonderzoek. Wel rijst naar aanleiding van deze zaak de vraag in hoeverre er sprake is van adequate sturing binnen de informatieorganisatie van de DWP, waardoor de capaciteit wordt ingezet voor de door de leiding van de dienst bepaalde prioriteiten.

4.4.2 Gerichte controles met de DNR en andere ideeën

Bij het begin van dit onderzoek was sprake van een gemeenschappelijke controle door de DNR en de DWP om zicht te krijgen op de gang van zaken op chemietankers. Medewerkers van de DNR hadden in interviews wel ideeën over hoe een dergelijke controle opgezet zou kunnen worden, waardoor ook de informatiepositie van de DWP zou kunnen verbeteren. Het idee was bijvoorbeeld om stelselmatig na te gaan wie er aan boord zijn en of ze wellicht antecedenten hebben, al dan niet in relatie tot synthetische drugs. Zo zouden er mensen in beeld kunnen

komen. Bij navraag bij het einde van het onderzoek blijkt er echter nog geen controle actie geweest te zijn. Bij de DWP wist men ook niets af van deze controles, dus het lijkt bij een idee van de DNR te zijn gebleven.

In interviews worden wel vaker allerlei ideeën geuit, waarvan het op het eerste gezicht wel plausibel is dat ze zouden kunnen bijdragen aan het boven water krijgen en de bestrijding van ladingdiefstal. Zo is bijvoorbeeld gesuggereerd om voor de stoffen die relevant zijn voor precursoren een lijst te maken van de schepen die ze vervoeren en daarvan alle opvarenden eens nauwkeurig te bekijken. Ook is voorgesteld om de I-trechter en de Atis-catcher in te zetten, waardoor controles nog meer informatiegestuurd zouden kunnen worden. Bij chemicaliën is er veelal ook een melding met vaarschema, waardoor het mogelijk is vrij precies bepalen waar en wanneer je moet controleren. Het is mogelijk een soort Waakzaam actie te houden op het gebied van chemicaliën.

Intussen gebeurt er feitelijk niet echt iets op het gebied van ladingdiefstal van chemicaliën. Bij de FIOD is navraag gedaan maar daar hebben geen onderzoeken gelopen rond de 'overige' chemicaliën. Een respondent, oude rot in de precursoren, vertelt dat dit probleem wel bekend is maar als een 'heel moeilijk zaak' wordt beschouwd, waar de bewijsproblemen niet eenvoudig opgelost kunnen worden.

In verschillende interviews wordt benadrukt dat er een duidelijke keuze gemaakt zou moeten worden wat betreft de problemen die door de DWP aangepakt gaan worden. Aan elke keuze en aan elke activiteit zou goede informatie ten grondslag moeten liggen. Op dit punt aangekomen sluipt een zekere moedeloosheid binnen in de interviews: informatie ontbreekt op dit moment op alle fronten. 'We hebben gewoon totaal geen informatie. We hebben wel eens geprobeerd de CIE in te schakelen, maar dan krijg je reactie terug in de trant van '... dat is wel een breed scala waar jullie informatie over willen hebben'. Kortom, er wordt in brede kring geklaagd over het gebrek aan informatie, maar er worden geen initiatieven ontplooid om aan deze situaties het hoofd te bieden. Toch blijft het idee dat er ladingdiefstal op de binnentankvaart plaats vindt boven de markt zweven: er wordt ook niet besloten om het maar niet aan te pakken omdat er eigenlijk weinig aanwijzingen voor zijn.

4.5 Besluit

In dit hoofdstuk is kort aandacht besteed aan het barrièremodel synthetische drugs, zoals ontwikkeld door de Dienst Nationale Recherche. Hierbij is *ingezoomd* op de tweede stap in de productieketen, het verwerven van 'overige' chemicaliën, die behalve de eigenlijke precursoren nodig zijn voor de productie. Onder andere door activiteiten van de politie wordt het voor criminelen steeds lastiger om deze stoffen aan te kopen op een manier die niet door de politie te traceren is. Sommige van deze chemicaliën, zoals aceton, zwavelzuur en toluen, worden in zeer grote hoeveelheden in bulk vervoerd op de binnentankvaart. Er zijn enige aanwijzingen voor contacten tussen chemicaliën-tussenhandelaren uit het criminele milieu en personen die een rol spelen in de verwerking van slops en restlading in de wereld van de binnentankvaart. Al met al reden om te vermoeden dat er wel eens chemicaliën aan de producenten van producenten van synthetische drugs geleverd zouden kunnen worden die uiteindelijk afkomstig zijn van chemietankers in de binnenvaart.

Deze vorm van ladingdiefstal, anders dan de verduistering van minerale oliën, raakt aan een van de landelijke speerpunten bij de bestrijding van georganiseerde criminaliteit, namelijk de bestrijding van productie van en handel in synthetische drugs. Via de ladingdiefstal van

chemicaliën zou het bredere probleem van ladingdiefstal op de binnentankvaart, al vele jaren een *issue* bij de Waterpolitie, effectief onder de aandacht gebracht kunnen worden van het OM. Vanuit dit perspectief is het wel verrassend dat er in feite geen concrete activiteiten ondernomen worden om dit probleem aan te pakken, behalve dat er aandacht voor is bij controle-acties die overigens voornamelijk op olietankers gericht zijn. Steeds wordt gezegd dat daarvoor eerst een 'informatiepositie' ontwikkeld moet worden. Op de ontwikkeling van de informatie en intelligence huishouding van de DWP wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan.

5 Intelligence en de DWP

In dit hoofdstuk wordt het intelligence proces bij de DWP besproken vanuit het perspectief van de casus die hier centraal staat: ladingdiefstal in de binnentankvaart. Onvermijdelijk zal de bespreking soms breder gaan dan de casus. Allereerst is bekeken welke visie de DWP zelf ontvouwt op het gebied van intelligence gestuurd politiewerk (IGP, ook nog wel aangeduid als Informatie Gestuurde Politie). Daarnaast is gesproken met verschillende medewerkers die zich expliciet met IGP bezighouden. De ideeën die zo zijn geïnventariseerd, worden geconfronteerd met de praktijk zoals die zich in de casus van ladingdiefstal op de binnenvaart heeft voorgedaan.

5.1 Visie op IGP

In 2009 is een notitie neergelegd door een werkgroep die later in verkorte vorm als bijlage is toegevoegd aan de visie 2010-2015, getiteld 'Opsporing en intelligence, de te nemen stappen naar een procesorganisatie'. In het stuk worden vele aspecten van intelligence gestuurd politiewerk aangeraakt en er wordt geprobeerd deze te relateren aan het functioneren van de DWP in samenhang met de andere blauwe KLPD-diensten. Benadrukt wordt het belang van samenwerking met andere instanties in de keten. De positie van het Dienst Informatie en Kennis Centrum (DIKC) in het geheel wordt benadrukt (Van Druten, Catakli, Cuperus & Van Esch, 2010).

Bij de bespreking van het begrip Intelligence wordt direct het verband gelegd met de digitale revolutie en veranderingen die deze in de organisatie teweeg brengt. Hierbij wordt in het stuk een tegenstelling gecreëerd tussen IGP en de politieprofessie. 'Momenteel wordt het politiewerk vaak verricht vanuit professie, dat zal veranderen in de toekomst zal intelligence het werk gaan sturen, Intelligencegestuurd politiewerk'.

Benadrukt wordt dat bij controles voortaan veel meer de nadruk zal gaan liggen op bepaalde 'stukjes informatie om het totale plaatje aan te vullen'. Ook de opvolging van signalen zal anders georganiseerd moeten worden, namelijk door 'processturing'. Een eerste stap hierin is het proces Verkrijgen Verwerken van Veiligheidsinformatie (VVV).

De auteurs merken op 'We dienen ons er terdege bewust te zijn van het feit dat we een stuk DWP werk (opsporing en intelligence) als een horizontaal proces gaan inrichten binnen een indicent gestuurde organisatie. Dat vraagt heel veel waarborgen en compromissen.'

In het stuk wordt gekoerst op een eigen rol van de DWP als dienst in de opsporing. Er wordt gerefereerd aan 'grotere langdurige zaken' die door DWP rechercheurs gedraaid zouden worden in de tweede lijn. In één adem wordt echter gerefereerd aan de VVC (Veel Voorkomende Criminaliteit) gedachte, waarmee niet direct aan de tweede lijn gerefereerd lijkt te worden. Er wordt echter zeker ook gedacht aan de opvolging van zaken die voortvloeien uit het project Noordzee. Dat betreft afspraken tussen instanties die de Noordzee als domein hebben om dubbel werk (of juist zaken die helemaal niet aangepakt worden) te voorkomen. Een belangrijke rol wordt gespeeld door het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) waar de verschillende diensten in participeren.

In het stuk wordt een meer theoretische visie op Intelligence ontwikkeld die sterk lijkt op die bijvoorbeeld die in de 'Doctrine' van de Politieacademie (Kop & Klerks, 2009, zie ook Ratcliffe 2008). Hierin speelt het DIKI continuüm een belangrijke rol (figuur 4).

Figuur 4. DIKI continuüm



Bron: Kop en Klerks 2009 (ook overgenomen in Van Druten e.a.)

Wat betreft het intelligenceproces wordt de volgende visie ontvouwd:

‘Het intelligence proces gaat aan de voorkant zaken inzichtelijk maken en daarbij worden de digitale bronnen geraadpleegd. Vervolgens worden vanuit dat proces opdrachten uitgezet om stukjes ontbrekende informatie aan te vullen. De opdrachten worden uitgezet (via de lijn) aan de leden bootbemanning of in geval van recherche onderzoeken aan (... recherche) teams. De regie en sturing berust bij de intelligence-organisatie.’

Er wordt kritiek geleverd op de huidige manier van werken wat betreft het prioriteren van onderzoeken. Een probleem is dat lang niet alle projectvoorstellen goed worden afgeprocédéerd binnen de DWP, met name de managementteams van de Units en de dienst worden soms gepasseerd. ‘Gezamenlijke besluitvorming over prioritering en inzet van capaciteit komt daardoor niet tot stand vanuit een samenhangende visie en aanpak’.

De in de voorstellen verwerkte informatie is vooral afkomstig van de surveillance dan wel lopend onderzoek en van externe partners. De unit die een voorstel indient neemt als regel ook de uitvoering op zich. De voorstellen worden dan ook toegesneden op de door de units ingeschatte onderzoekswaardigheid en de daar aanwezige capaciteit. De beschikbaarheid van ‘dieptespecialisten’ (bijvoorbeeld op het gebied van milieu, ontneming, etc). van buiten de Unit wordt minder in de overweging betrokken. Doordat er tussen de units verschillen bestaan in bij dit proces gehanteerde doelstellingen, ontstaat het beeld dat er binnen de dienst ‘weinig eenduidigheid in de besluitvorming’ bestaat.

Om op het vlak van de sturing en besluitvorming tot verbetering te komen worden enkele voorstellen geformuleerd wat betreft de bedrijfsvoering van de dienst, met name centrale en samenhangende regie op de units, verbeteren van de informatiepositie en het invoeren van een ‘procesgeoriënteerde wijze van opsporen’.

Door middel van onder andere het systeem Delta kunnen gegevens gegenereerd worden die ook gebruikt kunnen worden voor analyses waarmee ‘aan de voorkant van het probleem’ gekomen kan worden, zoals de auteurs het formuleren. Bedoeld wordt dat inzicht ontstaat in de achtergrond van een probleem en van het grotere geheel (keten) waarin een waarneming een rol speelt. Delta komt in de volgende paragraaf aan de orde.

Relevant uit oogpunt van IGP is dat gesignaleerd wordt dat de activiteiten niet altijd netjes gepland plaats kunnen vinden:

‘... VVC (veel voorkomend criminaliteit) veroorzaakt regelmatig verstoring van de reguliere werkzaamheden cq in de planning van de uniformdienst. Daarnaast is het volstrekt afhankelijk van de individuele unit (of chef van dienst) of een VVC-zaak wordt opgepakt of niet.’

Zoals in paragraaf 2.4 aan de orde kwam, is een bekende klacht binnen de stuur- en Weegploeg Blauw diensten dat er moeilijk staat te maken is op de beschikbare researchcapaciteit bij de DWP, doordat dezelfde mensen ook allerlei incidenten die behoren tot de eerste lijn moeten afhandelen. Dit wordt hier duidelijk bevestigd. Als remedie wordt voorgesteld dat er speciale teams worden opgericht voor VVC. Dit lijkt op het eerste gezicht een logische reactie die het probleem daadwerkelijk uit de wereld helpt: koppel VVC los van de IGP gestuurde activiteiten en de verstoring is weg. Volgens de meest recente informatie uit de Unit Operationele Ondersteuning wordt inderdaad in enkele units een VVC team opgericht.

Wat betreft de centrale informatiepositie (p. 12) wordt een driedeling geschetst:

- Naast delen van informatie via de ‘NIM lijn’ (BVH en via dik, kik, nik) wordt er ook een infostroom gesignaleerd die direct van de Informatieambtenaren naar regio’s en regionale samenwerkingsverbanden (bv Samenwerking Overeenkomst Zeeland).
- Informatie van de Unit Noordzee wat betreft strafrechtelijke onderzoeken wordt nog niet ingevoerd in de BVH/BVO ofwel NIM lijn maar direct gecommuniceerd (zoals samenwerking met de DNR).
- Informatie van rechercheonderzoeken wordt gedeeltelijk ingevoerd in BVH/BVO. Op het niveau van het OUMT en ODMT is er geen overzicht en monitoring.

Het stuk constateert dat er 3 stromen zijn: NIM, IA-regio’s en DWP-NR en anderen in directe samenwerking. Doordat niet alles via de NIM stroom loopt kunnen er belangrijke zaken aan de aandacht ontsnappen en dat moet veranderen, concluderen de auteurs. Voorgesteld wordt om de unit Operationele Ondersteuning een centrale rol te geven bij de implementatie. Bij de medewerkers dient een *awareness* te worden gestimuleerd om waarnemingen ook echt te beschouwen als potentiële signalen en ze in de BVH vast te leggen. Door de informatie centraal te beleggen bij het DIKC kan ook de monitoring vanuit het management daadwerkelijk gestalte krijgen, zo wordt gesteld.

Wat betreft milieu wordt voorgesteld om rechercheurs op het gebied van milieu (TMC) samen te voegen met de algemene recherche. Door tmc-specialisten op te laten trekken met rechercheurs kunnen ze hun ervaringen delen. Hierdoor kan worden bereikt dat er op termijn milieu-onderzoeken van niveau 2 en wellicht 3 worden gedraaid. Er wordt in dit verband ook gesproken van een ‘ombuiging’ van TMC naar Transport Recherche (TR). Inmiddels hebben de TMCers een cursus recherchematig werken in milieuzaken gehad. Een voordeel is dat ze dan recherchematige en milieukundige expertise kunnen uitwisselen.

In dit soort passage ademt het visie-stuk over Opsporing en Intelligence weer sterk het idee dat opsporing vooral bestaat uit grootschalige onderzoeken waarin belangrijke criminelen worden ingerekend. Opvallend is ook dat sterk de nadruk ligt op milieuzaken, en bijvoorbeeld niet op ladingdiefstal en andere vormen van criminaliteit op het water.

5.2 Nadruk op technologie

In het zojuist besproken document 'Opsporing en intelligence' wordt de informatiepositie van de DWP behandeld onder het kopje 'technologische factoren'. Daar wordt vooral gesproken over mogelijkheden om door middel van geavanceerde technologische hulpmiddelen criminaliteit te signaleren op de verkeersstromen. Bij acties op de weg, zoals Waakzaam, is deze techniek al met succes ingezet.

De I-trechter is voortgekomen uit het programma Transport Security en wordt gezien als een product waarmee het KLPD zichzelf als intelligence organisatie op de kaart kan zetten. De I-trechter behelst het combineren van externe bronnen met politie-informatie met als doel om in samenwerking met ketenpartners de informatiepositie te verbeteren. Automatic Number Plate Recognition (ANPR) en soortgelijke detectietechnieken voor bijvoorbeeld containers (ACCR, Automatic Container Code Recognition) spelen een belangrijke rol bij deze manier van werken met informatie.

Een gerelateerd project is Delta. Hierbij worden de hits van de I-trechter direct doorgelinkt naar de inzet van blauwe of grijze eenheden om subjecten uit de stromen te halen. Tot nu worden de hits veelal gevormd doordat een signaal (zoals een kenteken) gerelateerd kan worden aan een bekende crimineel (bijvoorbeeld iemand die gezocht wordt). Het is de bedoeling om in de toekomst meer te gaan werken met *sensing*. Hierbij wordt gebruik gemaakt van profielen, beschrijvingen van criminele gedragingen, die in combinatie met waarnemingen een 'hit' kunnen opleveren. Deze kan dan gebruikt worden als aanleiding om bijvoorbeeld een controle te houden, waarbij het betreffende voertuig of schip wordt aangehouden. Bij sensing gaat het dus om het ontwikkelen van mogelijkheden om criminaliteit waar te nemen zonder dat een bekende persoon of voertuig als ingang wordt gebruikt. Op de weg heeft dit al 'hits' opgeleverd. Hierbij wordt niet alleen gespeurd naar bekende criminelen, maar ook naar signalen voor criminele gedragingen. Het is daarvoor niet nodig dat een voertuig of de bestuurder gesignaleerd staat. Een eenvoudig voorbeeld dat genoemd wordt in de interviews is dat een jonge bestuurder met een erg dure auto op een bepaalde locatie in aanmerking komt voor een controle.

Delta wordt gezien als een belangrijke ontwikkeling binnen de DWP op weg naar intelligence gestuurd opsporingswerk. Het concept Delta behelst het koppelen van de informatiesystemen aan zowel de operaties als de analyses in de meldkamer. De meldkamer kan specifieke vragen en opdrachten bij teams neerleggen via een *Control Command en Decision* systeem. Vragen en opdrachten gaan vergezeld van relevante informatie voor de teams die controles uitvoeren. Hierbij speelt het 'tomtom principe' een rol, waarmee wordt bedoeld dat een hit vergezeld gaat van specifieke aanwijzingen voor de mensen op de werkvloer. Behalve een gewone 'standaard' controle kunnen indicaties meegegeven worden voor specifieke manieren van behandeling van het betreffende subject. Voorbeelden zijn dat er speciale aandacht gegeven moet worden of dat het om een subject uit een top-X gaat. Hierbij kunnen nog specifieke aanwijzingen meegegeven worden, zoals een oproep om de namen van alle inzittenden van een voertuig vast te leggen, of om juist niet te uitvoerig te controleren om te vermijden dat de betreffende personen te weten komen dat ze in de gaten worden gehouden. De verantwoordelijkheid voor de aanwijzingen die via Delta bij de blauwe diensten komen ligt bij de opsporingsteams.

In interviews met mensen bij DOS wordt gesteld dat de technologische ontwikkelingen veelbelovend zijn. Ook wordt onderkend dat voor de daadwerkelijk *branding* van de KLPD activiteiten als een 'sterk merk' eerst de informatiepoot van de blauwe diensten versterkt moet worden.

Delta gebruikt vaste camera's

10 feb 2011

Eindelijk was het dan zover! Met de vaste camera's op de A28 bij Zwolle kon vanuit DELTA live worden uitgekeken. Op deze toegangsweg richting het noorden zijn de camera's een uitgelezen middel om voertuigen te selecteren middels ANPR. Een ideale manier om zicht te krijgen op de verkeersstromen.

De camera's zijn in het beheer van IJsselland, maar er bestaat een link naar Driebergen. Hierdoor was het mogelijk dat DELTA met behulp van Sherpa de dienstvoertuigen van DVP Unit Assen direct aanstuurde op ANPR-hits. De Belastingdienst ondersteunde deze actie en was aanwezig om de belastinghits over te nemen en direct af te handelen. Delta medewerkers controleerden de actuele status van de hit, terwijl de KIK-medewerker dieptebevraging uitvoerde in de recherche-systemen. Alle relevante informatie werd in BVH geplaatst. Vanuit DELTA werd er zodoende een compleet pakket aan informatie beschikbaar.

Pilot

December 2010 vond een pilot plaats waarbij gebruik gemaakt werd van een mobiele ANPR en aansturing via DELTA. De mobiele ANPR bleek beperkt in het opvangen van alle hits op de 3 rijstroken. De vaste camera's boven de A28 scannen alle rijstroken, zowel richting het noorden als het zuiden

bron: KLPD intranet

In een van de interviews kwam naar voren dat als een potentieel probleem bij het doorvoeren van Delta wordt gezien dat de meldkamer niet door alle executieve medewerkers even serieus wordt genomen. Daar werken immers vooral burgers, waarvan verondersteld wordt dat ze eigenlijk niet zo veel van politiewerk begrijpen. Hoewel de betreffende respondent niet mee wil gaan in deze kijk op de meldkamer, is het wel een issue bij de invoering van Delta. Het zou immers tot weerstand kunnen leiden (interview 5)³².

Er wordt geprobeerd van de I-trechter een brand, een merk te maken, waarmee het KLPD ook anderen, zoals de regio's vooruit kan helpen. Er is vanuit de korpsen ook wel belangstelling, en er is over geschreven in de politiemedia, maar de organisatie rond de I-trechter en met name de eigenlijke informatiepoot is nog niet sterk genoeg ontwikkeld om er op die manier mee de boer op te gaan (interview 12).

³² De frictie tussen burgers en executieven is een onderzoeksterrein op zich in de *policing studies*. Soortgelijke observaties, maar dan ten aanzien van de verhouding tussen analisten en executieven zijn bijvoorbeeld te vinden in Cope, 2004.

Ten tijde van de interviews was er sprake van dat er specifieke toepassingen van de I-trechter en Delta voor de waterpolitie ontwikkeld zouden worden, maar dat is nog niet uitgevoerd. Wel wordt vanuit de DWP aangegeven dat bij de dienst techniek wordt ontwikkeld die aansluit bij Delta / I-trechter, die aansluit bij scheepsidentificatiesystemen. Dit komt nog terug in de paragraaf over informatiegestuurde controles.

Uit deze paragraaf kan de conclusie worden getrokken dat er hard gewerkt wordt aan geavanceerde technologie, waarmee het handelen van politiemensen aan de basis kan worden aangestuurd, waarbij mag worden aangetekend dat het vooral gaat om politiemensen op de weg. Een van de uitgangspunten van deze geavanceerde benaderingen is dat politiemensen die bepaalde waarnemingen doen, al dan niet gestuurd door instructies vanuit Delta, deze waarnemingen ook adequaat invoeren in de informatiesystemen, op de eerste plaats de BVH.

5.3 De Basisvoorziening Handhaving

Met de basale informatiepositie ten aanzien van criminaliteit op het water is het intussen niet al te best gesteld. Dit heeft volgens respondenten binnen en buiten de DWP (met name bij de DNR) vooral te maken met het niet vastleggen van waarnemingen. Dit probleem is al lange tijd bekend.

Al enige jaren geleden is er onderzoek gedaan naar de gebrekkige respons op 'inwinplannen' bij de blauwe diensten (Overes-van Elferen, 2006). Bij de analyse van de interviews heeft de auteur gebruik gemaakt van de volgende categorieën van factoren die een rol kunnen spelen: cultuur, technologie, structuur, management en individu. De resultaten worden kernachtig samengevat en vergeleken met de bevindingen in dit onderzoek.

Cultuur. Hierbij speelt een rol dat niet altijd duidelijk is wat er met informatie die zou worden ingevoerd gebeurt. Ook de taakopvatting en werkhouding van politiemensen speelt een rol, het zijn vooral doeners en ook speelt het idee dat eigen initiatief, zoals het zelf vaststellen dat een bepaald stuk informatie relevant kan zijn, niet altijd wordt gewaardeerd. Uiteraard was er ten tijde van het onderzoek nog geen sprake van BVH en BVO, wat de vraag oproept in hoeverre op dit punt enige verbetering opgetreden is.

Technologie. De bedrijfsprocessensystemen worden gezien als zeer bewerkelijk, ineffectief en inefficiënt. Dit leidt tot het gebruik van eigen zakboekjes of Word op de computer, waarbij de gegevens niet overgeheveld worden naar het bps. Ook bij het veldwerk voor het onderhavige rapport werd geconstateerd dat agenten bij een debriefing uit hun zakboekje voorlezen. Ook is waargenomen dat mensen veel moeite hadden met het invoeren van ogenschijnlijk eenvoudige mutaties in de BVH en daarmee lange tijd bezig waren.

Structuur. Hier wordt gesignaleerd dat er nogal wat afstand is tussen de leiding en de basis. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat het voor medewerkers niet echt duidelijk welk soort informatie er wel en welke niet ingevoerd zou moeten worden. Er worden te weinig specifieke vragen gesteld. Ook werd vaak genoemd dat je er nooit meer iets van hoort als je de moeite neemt om een bepaald stukje informatie te rapporteren. Sommigen missen de dagrapporten die bestonden voordat de bedrijfsprocessensystemen werden ingevoerd, aldus de auteur.

Deze dagrapporten zijn inmiddels al lange tijd verdwenen, zodat deze nostalgie waarschijnlijk wel verdwenen zal zijn. Wel werd door verschillende respondenten geklaagd dat ze nooit meer iets terughoren als ze iets – in hun ogen - substantieel in de BVH invoeren of anderszins doorgeven. Het komt bijvoorbeeld ook voor dat er een telefoontje wordt gepleegd naar (een bekende bij) de DNR. Door andere respondenten werd wel onderkend dat het niet doenlijk is om bij elk gebruik

van informatie in de BVH de melder hiervan in kennis te stellen. De manier waarop feedback gegeven wordt op het invoeren van gegevens lijkt wel een belangrijk aspect bij het bevorderen van de motivatie van medewerkers. Dit komt nog terug in het slothoofdstuk.

Management. Respondenten bleken van mening dat er bij het management een angst bestond voor vervuiling van de systemen met allerlei minder relevante informatie. Tegelijk is het niet echt duidelijk wat de leiding dan wél wil weten. Er bestaat geen gehandhaafde verplichting om informatie binnen te halen. Het veranderde beleid leidt tot minder mogelijkheden om met allerlei mensen te praten, waardoor er ook minder informanten zijn. De functie van informatieambtenaar wordt ondergewaardeerd, zodat geschikte mensen daar niet op solliciteren. Het punt van de verwachtingen van het management is minder expliciet aan de orde geweest in de eigen gegevensverzameling. Het punt van de verandering in het beleid, waardoor de contacten van de mensen op de boten veranderen, is wel aan de orde geweest. Bijvoorbeeld in verband met het overhevelen van controletaken naar Rijkswaterstaat wordt door sommige respondenten gezegd dat ze verwachten hierdoor minder gemakkelijk met schippers in contact te komen om in informele gesprekken allerlei wetenswaardigs te vernemen.

Individu. Verder zijn er nog allerlei aan individuen gebonden redenen waarom er matig wordt ingevoerd. Bij de DWP werd door de auteur signaleerd dat het voorkomt dat mensen schroom hebben om een signaal in te voeren dat gaat over het gedrag van bekenden. Het water is een kleine wereld waar loyaliteitsconflicten gemakkelijk kunnen optreden. Ook werd in het onderzoek van Overes opgemerkt dat medewerkers onzeker zijn over de juiste aanpak van (gevaarlijke) criminelen en daardoor niet goed kunnen besluiten wat ze wel en niet invoeren. In hoeverre deze zaken nog spelen is nu niet nagegaan.

De auteur komt al met al tot de conclusie dat er vier samenhangende factoren aangewezen kunnen worden die er toe leiden dat veel gegevens en waarnemingen niet ingevoerd worden in het informatiesysteem

- De onduidelijkheid bij medewerkers over het beleid
- De geringe intentie en vaardigheid van medewerkers wat betreft de gedateerde systemen
- Gebrek aan sturing waaronder terugkoppeling en beloning
- Beperkte technologische mogelijkheden (Overes-van Elferen, 2006).

Deze factoren lijken nog niet volledig weggenomen na de invoering van de BVH. Een belangrijk deel van de waarnemingen van Overes-van Elteren vinden we ook terug in de bevindingen van dit onderzoek.

Een stukje van de oplossing kan wellicht gevonden worden bij de techniek. Het is wel denkbaar dat er mede wat aan gedaan kan worden door juist ook de technologie in te zetten, door bijvoorbeeld aan te geven welke informatie t.a.v. een bepaald schip of een bepaalde persoon nagevraagd zou moeten worden en welke (controle-)acties wel of juist niet ingezet zouden moeten worden. Door enkele respondenten is opgemerkt dat de cultuur zodanig zou moeten veranderen, dat er energie wordt besteed aan dingen die niet onmiddellijk 'meetbaar' resultaat opleveren, maar op langere termijn van nut kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld het volledig en in detail invoeren van waarnemingen die niet onmiddellijk raken aan een eigen lopende activiteit.

Terwijl enerzijds sterk wordt benadrukt dat agenten op de schepen aangestuurd kunnen worden om waarnemingen in te voeren op aanwijzing van rechteerteams, is in interviews ook naar voren gekomen dat bepaalde zaken geheel en al weggehouden worden bij de mensen op het water. Een voorbeeld hiervan is de Kubrick zaak (zie kader in hoofdstuk 4) die in het vorige hoofdstuk aan de orde kwam. Hierover werd zeer geheimzinnig gedaan en er was duidelijk sprake van angst dat de zaak verprutst zou worden als de mensen aan de basis, op de boten van de DWP, hier van af zouden weten. Het zou bijvoorbeeld zomaar kunnen dat ze pardoos een controle zouden gaan doen bij een aan de zaak gerelateerd schip, waardoor de betrokkenen kunnen merken dat ze 'in beeld' zijn. De vraag rijst hoe een dergelijke neiging om dingen geheim te houden voor politiemensen zich verhoudt tot de ontwikkeling van geavanceerde systemen waarin specifieke instructies worden gegenereerd voor het (al dan niet en op een bepaalde manier) verzamelen en vastleggen van informatie. Het genoemde 'tom-tom principe' zou een antwoord kunnen zijn, waarbij aangetekend moet worden dat het ontbreken van context zou kunnen leiden tot demotivatie bij de medewerkers om de informatievraag op te volgen. Een verschil met de tom-tom in iemands eigen auto is immers dat de bestuurder zelf zijn of haar reis heeft gepland en gekozen heeft uit alternatieve routes. Het tom-tom principe in de IGP van de blauwe diensten geeft alleen aan welke weg genomen moet worden op de volgende kruising, zonder dat het einddoel van de reis bij de 'bestuurder' in beeld is. Dit is iets om naar te kijken in evaluaties als de informatiepoot rond Delta verder wordt geïmplementeerd, wat nu in feite nog niet het geval is, zoals in de vorige paragraaf bleek.

Een respondent bij de DNR stelt graag de praktijk in de eigen organisatie ten voorbeeld voor het personeel van de DWP. Voor deze respondent spreekt het voor zich dat alles wat waargenomen wordt, ingevoerd wordt in het systeem. Als bijvoorbeeld vanuit een opsporingsonderzoek belangstelling is voor een bepaalde categorie schepen, zoals bijvoorbeeld bepaalde chemietankers vanwege de relatie tussen ladingdiefstal en synthetische drugs, dan zou niet alleen ingevoerd moeten worden dat er een controle is geweest van het schip en of daarbij onregelmatigheden zijn geconstateerd (jerrycans, lading in IPC of sloptank, etc), maar ook wie er precies aan boord is.

'Bijvoorbeeld van een boot worden alle opvarenden meegenomen, met de keno sleutel.³³ Als de mutaties niet op orde hebt kan je niet beginnen met een informatiepositie op te bouwen. Matrozen zijn vaak niet helemaal zuiver op de graad, er waren in het verleden geregeld gebruikers onder de Hollandse matrozen. Tegenwoordig komen ze vaak uit Tsjechië. Het kan dan gebeuren dat ze kennis opdoen en dan als loopjongen in een criminele organisatie terecht komen. Kleine jongens worden groot. Dat is overigens niet geconstateerd, maar het zou heel goed kunnen. Duidelijk is wel dat er contacten zijn tussen de wereld van de synthetische drugs en de binnenvaart. Als die contacten op een gegeven moment in beeld komen moet dat geregistreerd worden, anders zul je het nooit kunnen inzetten bij het opbouwen van een informatiepositie.' (interview 10).

Door verschillende respondenten is benadrukt dat het niet meevalt om mutaties in te voeren in de BVH: het systeem staat niet direct te boek als gebruiksvriendelijk. Bij het observeren van een controledag gericht op tankers viel het op dat twee mensen lange tijd bezig waren om in het systeem in te voeren dat een openstaande boete contant was geïnd bij een schipper. Daarnaast waren er een aantal lege jerrycans aangetroffen. Dit probleem blijft spelen en lijkt toch vooral een

33 Een combinatie bestaande uit een aantal letters van voor- en achternaam van een subject en het geboortjaar. De sleutel wordt gebruikt om een verwijzingsindex te creëren met behulp waarvan naar gegevens betreffende dezelfde persoon in ongelijksoortige databestanden met een verschillende structuur kan worden verwezen. (Faber & van Nunen, 2004).

manco van het systeem, hoewel er door respondenten ook wel op gewezen wordt dat hier een generatieprobleem aan het werk is: bij jongere medewerkers, meer gewend aan de digitale wereld, lijkt het probleem in mindere mate te spelen.

Specifieke zaken in relatie tot het werken met de BVH die nog aan de orde kwamen in de interviews zijn dat mutaties pas zichtbaar zijn in Blueview als er een 'formutra' is aangemaakt, wat slechts enkele muisklikken vereist, maar niettemin geregeld wordt vergeten. Hierdoor worden volgens een geïnterviewde IA dingen gemist bij het zoeken in blueview. Een andere klacht was dat niet alle aangetroffen informatie gebruikt mag worden als aanleiding voor controles. Een voorbeeld was dat er voor een schip belangstelling was vanuit de Amerikaanse DEA. Kennelijk is het niet voor iedereen duidelijk onder welke condities controles gedaan kunnen worden. Bij het voorbeeld kan ook opgemerkt worden dat het een kans zou zijn om specifieke informatiebehoeften aan te geven voor de teams op het water.

5.4 Informatiegestuurde controles

In het kader van dit onderzoek zijn bij twee gelegenheden observaties uitgevoerd bij controles door de DWP en de Douane op de binnentankvaart. In juni 2010 is een dag meegevaren bij controles op de Schelde-Rijnverbinding, waarbij ook samengewerkt werd met de Belgische douane, en in oktober 2010 is een bezoek gebracht aan de briefingkamer in Dordrecht tijdens een actie gericht op restlading in de regio Rotterdam-Dordrecht en daarbij is ook de debriefing bijgewoond.

Bij de actie in juni werd een briefing gehouden waarin onder andere aandacht werd besteed aan de chemicaliën die van belang zijn bij de productie van synthetische drugs. De schepen die werden gecontroleerd voeren overigens alle met minerale oliën. De selectie van te controleren schepen gebeurt op basis van de BVH, en komt er in het kort op neer dat schepen waarmee eerder iets aan de hand is geweest in aanmerking komen voor een controle.³⁴

Bij de actie in Dordrecht is de IGP meer geavanceerd aangepakt. In de briefingkamer wordt op een groot scherm het hele havengebied geprojecteerd, waarop alle schepen zichtbaar zijn gemaakt. Een deel van de schepen is gemarkeerd met een signaal, wat aangeeft dat er aanleiding is om het betreffende schip te controleren. Ook deze signalen zijn gebaseerd op de BVH en Tracopol. Daarnaast is gebruik gemaakt van een lijst met gecontroleerde schepen van de Douane. Volgens een aanwezige medewerker is het ook mogelijk om het systeem te koppelen aan lijsten met schepen die gerelateerd zijn aan strategische goederen. In relatie hiermee bestaat een internationale lijst van 2300 *bad ships*. Het type data waaraan het systeem gekoppeld wordt kan dus aangepast worden aan de specifieke behoefte van de actie die op dat moment plaats vindt.

Een andere controle actie die tijdens de looptijd van het onderzoek plaats heeft gehad, heeft betrekking op de 'zwarte oliestroom'. Dit betreft zware stookolie voor zeeschepen, waar in sommige gevallen chemisch afval doorheen wordt gemengd, een vorm van illegale afvalverwerking. Ook hiervoor was een IGP gestuurde actie opgezet op het Schelde-Rijn kanaal nabij Bergen op Zoom (Kreekraksluis).

³⁴ Door Peter Gill (2000) is deze vorm van IGP wel aangeduid als 'Rounding up the usual suspects', met een verwijzing naar de film Casablanca, waarin een politiecommissaris deze opdracht aan zijn mensen geeft naar aanleiding van het neerschieten van een van de hoofdpersonen,

De koppeling van schepen met de gegevens over eerdere incidenten of controles gebeurt via de AIS en de ATIS catcher. Het Automatic Identification System (AIS) is werkt met *transponders* die automatisch op regelmatige tussenpozen een signaal uitzenden met informatie over het schip, zoals de positie, snelheid en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens.³⁵ 'Helaas' zegt een respondent, bevat het geen gegevens over de lading. Het systeem is al enige tijd verplicht voor zeeschepen en wordt ingevoerd voor de binnenvaart en voor plezierjachten die langer zijn dan 20 meter. ATIS staat voor *Automatic Transmitter Identification System*. Het is een systeem voor automatische identificatie van radiozenders op schepen (kust- en binnenvaart). De ATIS catcher werkt via de marifoon die op alle schepen aanwezig is en waarmee ze met elkaar kunnen communiceren. De ATIS code is gekoppeld aan een bepaald schip, zodat instanties aan de wal en bijvoorbeeld de DWP kunnen zien met wie ze te maken hebben. Anders dan AIS geeft de ATIS geen nauwkeurige positie aan maar zegt slechts dat het schip binnen een bepaalde straal te vinden is. Bij het houden van controles moet er dus nog visueel 'gezocht' worden als de catcher een bepaald schip als aanwijst voor een controle.

Door verschillende respondenten is gezegd dat het goed mogelijk zou zijn om een controle actie op touw te zetten, specifiek gericht op mogelijke ladingdiefstal van chemicaliëntankers in de binnenvaart. De acties die hebben plaatsgevonden zijn gericht op ladingdiefstal in het algemeen en verreweg de meeste gecontroleerde schepen varen met minerale oliën, zoals gasolie en benzine. Bij het begin van dit onderzoek is sprake geweest van een controle actie met de DNR, maar die heeft niet plaatsgevonden, zoals al in hoofdstuk 4 aan de orde kwam. In de controle-acties die er wel zijn geweest waren steeds andere prioriteiten aan de orde, zoals minerale oliën en de 'zwarte' stroom. Om een informatiepositie te verwerven lijkt het wel van belang om ook controles te houden en daarbij alle informatie over lading, bemanning en bevindingen goed vast te leggen in het informatiesysteem. Respondenten bij Delta hebben gezegd dat dit systeem aan een dergelijke actie zou kunnen bijdragen. Vanuit de ervaring op met de actiedagen kan nog opgemerkt worden dat het misschien minder handig is om deze controles te combineren met controles op olietankers. Bij de actiedagen werden immers maar heel weinig chemietankers bezocht.

5.5 Intelligence via contacten in de branche

Medewerkers van de Dienst Waterpolitie kunnen veel van wat er speelt in de binnenvaart te weten komen door de directe contacten met schippers en andere betrokkenen. Als op een schip wordt overgestapt voor een controle, wat over het algemeen enige tijd in beslag neemt, wordt er een praatje gemaakt met de schipper en soms ook met andere opvarenden. Matrozen op de binnenvaart komen recentelijk vaak uit Oost-Europa waardoor er wel een taalbarrière optreedt. Schippers doen dan uitspraken over zaken waar ze zich over verbazen of waar ze zich aan storen. Een schipper vertelde bijvoorbeeld aan een DWP agent dat hij het zelf raar vond dat hij leeg ergens heen werd gestuurd om een – gezien de omvang van zijn schip - heel klein partijtje op te halen. De DWP-medewerker die dit hoort redeneert dat het wel verdacht is: als de schipper het zelf al een vreemde reis vindt, dan zal er wel wat aan de hand zijn. Het betrof ook een schip van een rederij die niet helemaal goed bekend staat volgens de respondent. Ook komt het wel voor dat schippers zich uitlaten over anderen of over de branche in het algemeen. Die doen dan uitspraken in de trant van 'wij doen zoiets niet', waarmee ze dus impliceren dat anderen het wel doen, bijvoorbeeld restlading verduisteren en dergelijke. Als goed wordt doorgevraagd dan zouden dergelijke contacten in principe belangwekkende informatie op kunnen leveren. In hoofdstuk drie kwamen ook al discussies tussen schippers op het internet aan de orde, waaruit

³⁵ Wikipedia bevat een uitvoerige beschrijving van het AIS systeem. Zie: http://nl.wikipedia.org/wiki/Automatic_Identification_System.

blijkt dat er gemakkelijk onderling wordt gesproken over illegale praktijken. Een andere respondent benadrukt overigens dat lang niet alle verhalen die rond gaan even serieus genomen hoeven te worden, omdat mensen gemakkelijk overdrijven en sterke verhalen vertellen: ‘..daar moet de kam door en dan moet het nog eens door de zeef’ (interview 12).

DWP mensen op de boten zijn van mening dat het direct contact met schippers, zoals in het kader van controles en surveillance, broodnodig is om informatie te kunnen verzamelen op het water. De nieuwe Binnenvaartwet, die op 1 januari 2010 in werking getreden is, zal er toe gaan leiden dat de controles voor een belangrijk deel worden overgenomen door Rijkswaterstaat. Overtredingen zullen voortaan bestuursrechtelijk worden afgehandeld en zijn daarmee geen politietaak meer. Overigens is begin 2011 de Binnenvaartwet nog altijd niet volledig geïmplementeerd wat betreft de taakverdeling tussen de DWP en de IVW.³⁶ De nieuwe Binnenvaartwet wordt niet door iedereen met enthousiasme begroet: sommigen vrezen dat de nieuwe opzet van de controles ten koste zal gaan van de informatiepositie van de DWP, doordat het contact met schippers er door verminderd. Het is de vraag of de IVW relevante informatie zal vastleggen en delen met de DWP. Door anderen wordt er wel op gewezen dat het overstappen op een schip voor een controle geen voorwaarde is om op gezette tijden vragen te kunnen stellen aan schippers. Het mogelijk is mogelijk om een netwerk te onderhouden los van de reguliere controles op veiligheid, belading en dergelijke. Je kan bijvoorbeeld af en toe gewoon bij schippers langsgaan, zonder dat daar een specifieke controle de aanleiding voor hoeft te zijn. Bovendien blijven de strafrechtelijke geïoriënteerde controles gewoon bij de DWP. De veranderingen in de contacten met schippers en andere betrokkenen in de binnenvaart zouden wel een punt van overweging moeten zijn bij de implementatie van de Binnenvaartwet en de eventuele evaluatie daarvan³⁷.

Wat betreft het verzamelen van informatie over ladingdiefstal op de binnentankvaart speelt ook een rol dat er geen Criminele Inlichtingen Eenheid actief is op dit terrein. Er zijn wel enkele mensen bij de DWP, die veelal ingeschakeld worden voor DNR onderzoeken. Voor de onderzoeken van de Nationale Recherche is de CIE juist een van de belangrijkste bronnen. Voor CIE werk zoals bij de DNR wordt vooral geïnvesteerd in contacten met criminelen. Om de illegale stromen van minerale oliën en wellicht chemicaliën in beeld te krijgen, zou juist geïnvesteerd moeten worden in contacten met het bedrijfsleven, met de binnenvaartbranche zelf en met verladers, reders en chemische industrie. ‘In de binnenvaart heb je gewoon niet zo veel criminelen die je iets kunnen vertellen’, aldus een respondent bij de DNR. Maar het runnen van informanten in de bovenwereld is een aparte tak van sport, waar de CIE nog niet erg in thuis is. Bij de politieacademie is enkele jaren geleden onderzoek gedaan en een boek verschenen over runnen in de bovenwereld (Kop e.a., 2007). De benadering daar lijkt sterk geïoriënteerd op de financiële wereld (vandaar ‘runnen op de golfcourse’, zoals een artikel in Blauw getiteld was, zie Kruyer en Kaasjager, 2008). Niettemin ligt daar een aanknopingspunt voor het opbouwen van een informatiepositie via het opbouwen van contacten in de bovenwereld rond de binnenvaart.

Mocht er informatie ingewonnen gaan worden in het bedrijfsleven rond de binnentankvaart, dan het is wel zaak behoedzaam te opereren, zo blijkt uit de interviews. Veel van de grotere bedrijven zijn panisch voor de politie in verband met de kans op negatieve publiciteit en het schaden van het imago. In het specifieke geval van ladingdiefstal op de binnentankvaart ligt de relatie tussen verschillende bedrijven erg gevoelig.

³⁶ Stand van zaken handhaving Binnenvaartwet, KLDP Intranet 8 februari 2011.

³⁷ Uit een recent intern stuk blijkt dat het met de implementatie van de nieuwe binnenvaartwet niet erg vlot, waardoor door de politie gesignaleerde overtredingen niet worden opgevolgd. Zie notitie van Paul Hoekman: Stand van zaken binnenvaartwet van 8 februari 2011 op KLDP intranet.

‘Je moet omzichtig informatie inwinnen, want er kan gemakkelijk een grote schadeclaim komen als naar buiten komt dat er met bepaalde bedrijven wat aan de hand is zonder dat dit onomstotelijk kan worden bewezen. Het gaat vrijwel altijd om gerenommeerde rederijen. Als de maatschappijen die het laat vervoeren hoort dat er lading van hen via die rederij naar de synthetische drugswereld gaat, dan weet ik zeker dat ze een uur later niet meer varen voor die maatschappij’ (interview 10).

5.6 Tot besluit: een weg te gaan

In dit hoofdstuk is aandacht besteed aan het intelligence-proces binnen de DWP. Hierbij moet wel aangetekend dat de onderzoeksvraag van deze studie gericht is op een bepaald probleem waar de DWP mee te maken heeft: ladingdiefstal van minerale oliën en chemicaliën op de binnentankvaart. Bij de gegevensverzameling middels schriftelijk materiaal en interviews is daar vooral op gefocust en er kan dus geen sprake zijn van een diepgaande en volledige analyse van alle processen die te maken hebben met de invoering van Intelligence Gestuurd Politiewerk (IGP) in de DWP. Van omvattende aanbevelingen op dit terrein kan dan ook geen sprake zijn. Vanuit de casus ladingdiefstal is echter wel een indruk gekregen van het proces op het gebied van intelligence. Wat vooral opvalt is dat er een grote afstand is tussen de ontwikkelingen op centraal niveau bij de blauwe KLPD-diensten en de situatie op de werkvloer, bijvoorbeeld op de boten van de DWP. Terwijl aan de ene kant zeer geavanceerde systemen worden ontwikkeld, waarbij in moderne sensing technieken camera's crimineel gedrag kunnen waarnemen zonder dat sprake is van een bekende dader. Het werk bij deze organen staat in het teken van het traceren van nog onbekend crimineel gedrag op de verkeersstromen. Anderzijds kon de onderzoeker met eigen ogen constateren dat op een debriefing door medewerkers wordt voorgedragen uit de roemruchte notitieboekjes, zonder dat het heel zeker is of de daar verzameld waarnemingen ook worden toevertrouwd aan het informatiesysteem, in casu de BVH.

Wel is duidelijk dat er bij controle-acties informatiegestuurd wordt gewerkt. Toeval of niet: bij de tweede controle die werd bezocht werd hierbij al meer geavanceerd tewerk gegaan dan bij de eerste. Wat wel opviel is dat het onderwerp van deze studie, waarbij de aandacht toch vooral naar de chemicaliën zou moeten gaan in verband met de relatie met synthetische drugs, niet echt centraal werd gesteld bij de controles. Als de Waterpolitie een informatiepositie wil opbouwen in de wereld van de chemicaliën die gebruikt worden bij de productie van synthetische drugs, dan zal er ook wel specifiek in die wereld gecontroleerd moeten worden. In het vorige hoofdstuk werden door respondenten diverse suggesties gedaan, die opgevolgd zouden kunnen worden. Voor het effectief aansturen van dergelijke controles zou het ook van belang zijn een informatiepositie op te bouwen in de specifieke ‘bovenwereld’, het bedrijfsleven rond de binnentankvaart.

6 Samenvatting en conclusie

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen van het onderzoek naar ladingdiefstal op de binnentankvaart samengevat. Het onderzoek heeft ten doel om de DWP te voorzien van inzichten die toegepast kunnen worden bij het versterken van de opsporing. De casus is mede gekozen omdat deze bij de DWP als een reëel probleem wordt ervaren, dat echter maar moeilijk op de agenda te krijgen is bij het OM, zodat er al met al maar weinig zaken van de grond komen. De studie is oorspronkelijk ontwikkeld vanuit het perspectief vanuit de nodale oriëntatie en het barrièremodel, zoals in de inleiding uiteen is gezet. Daarbij ligt de nadruk op samenwerking met partners aan de hand van een analyse van het criminele bedrijfsproces (zie bijvoorbeeld figuur 3, p. 50). Het bleek onvermijdelijk om ook tamelijk diep op de meer interne processen in te gaan, die immers in minstens zo sterke mate een noodzakelijke voorwaarde zijn voor het succesvol bestrijden van criminaliteit.

6.1 Gelegenheidsstructuur voor ladingdiefstal

Op binnenvaarttankers bestaat het fenomeen van de 'restlading', dat normaal ontstaat doordat schepen van lading moeten wisselen en daarom zoveel mogelijk de vorige lading uit de systemen moeten verwijderen om de nieuwe lading niet te contamineren. Hierbij ontstaan 'slops' die kunnen bestaan uit waswater (afval), maar ook uit niet verontreinigde ladingrestanten. Deze dienen te worden afgegeven bij een daartoe aangewezen afgiftepunt, veelal een bedrijf dat het afval verwerkt.

Tegenwoordig hebben bijna alle tankers en zeker chemietankers een 'nalensinstallatie', waarmee ook de inhoud van de leidingen vrijwel geheel gelost kan worden samen met de overige lading. Bij het lossen aan de kade van de afnemer hoeft dus maar een zeer kleine hoeveelheid (enkele liters) achter te blijven in het schip. Dit wordt ook door recente regelgeving voorgeschreven. De afnemer dient samen met de schipper een verklaring te tekenen dat het schip geheel gelost en dus leeg is. Het komt geregeld voor dat deze verklaring wordt getekend zonder dat er daadwerkelijk nagelensd is. Dit kost tijd en dus geld, met name als er nog een vol schip ligt te wachten. Als er op deze manier lading in tanks overblijft, is dit in feite illegaal en de douane zal bij constatering een naheffing van accijns en een boete opleggen, omdat de betreffende lading kennelijk in circulatie wordt gebracht. In geval van chemicaliën is dit niet aan de orde doordat het meestal geen accijnsgoederen zijn (behalve ethanol en methanol).

Politie mensen van de DWP zien het fenomeen van de ladingrestanten in sloptanks, jerrycans en andere plaatsen waar geen lading thuishoort echter meer in termen van ladingdiefstal. Van oudsher is dit fenomeen, zolang het kleinschalig blijft, min of meer getolereerd, onder het motto 'Wie appels vaart, die appels eet': het gaat om naar verhouding verwaarloosbare hoeveelheden en niemand mist het. Uit bijvoorbeeld discussies onder schippers op internet blijkt dat dit fenomeen in de tankvaart alom bekend is.

6.1.1 Van restlading naar verduistering van lading

'Restlading' is een rekbaar begrip: een schipper kan bijvoorbeeld moedwillig de leidingen vol laten zitten en die later legen voor eigen 'gebruik'. Bovendien is het zeer eenvoudig om restlading te creëren door simpelweg een klein gedeelte van de reguliere lading over te pompen naar restladingtanks. Hierbij moet bedacht worden dat er een marge van 0,3% wordt gehanteerd voor

het 'uitlosverschil', het verschil tussen de geloste hoeveelheid en hetgeen er volgens de meting bij het laden in het schip is gepompt. Een tanker is vaak 110 meter lang en kan in totaal tot 3000 kubieke meter lading bevatten. 0,3% van de lading komt dus al gauw in de orde van 10 kubieke meter. Als deze 'marge' in een tankwagen die langsrij komt wordt gepompt, dan wordt de stap van de verhulling via de 'restlading' overgeslagen en is er sprake van regelrechte diefstal.

Als de verduistering van lading een grotere omvang heeft, kan er ook gegrepen worden naar vervalsing van metingen om de verschillen te verhullen of er kan andere, goedkopere lading worden toegevoegd om de gestolen lading aan te vullen. Nafta is genoemd, maar ook water kan hiervoor worden gebruikt en er kan lucht in de lading worden gespoten om het volume te doen toenemen. Tot slot kan er gefraudeerd worden met de temperatuurmeting: als de temperatuur een graad lager wordt geschat dan deze in werkelijkheid is, dan wordt het aantal kubieke meters hoger na omrekening met de dichtheid bij een temperatuur van 15 graden Celsius.

Uit eerdere casuïstiek, in Nederland en ook in België, blijkt dat het in het verleden is voorgekomen dat de diefstal van ('rest')lading op een georganiseerde wijze heeft plaatsgevonden. Hierbij is dat sprake van een tussenhandelaar die de brandstof afneemt van schippers en deze (al dan niet nog via tussenschakels) op de markt brengt, bijvoorbeeld bij tankstations of bij transportbedrijven die een eigen brandstofvoorziening hebben. In dergelijke gevallen lopen de wederrechtelijk verkregen inkomsten in de miljoenen. Het gaat bij dit soort zaken om georganiseerde criminaliteit in termen van de manier van werken en de aangerichte schade. In de negentiger jaren zijn in België zaken geconstateerd waarbij ook andere fenomenen waarmee georganiseerde criminaliteit gepaard pleegt te gaan aan de orde waren, zoals het corrumperen van ambtenaren en intimidatie van getuigen.

Als er illegale lading op een schip wordt aangetroffen in tanks, jerrycans of in bufferruimtes die leeg dienen te blijven (zoals de 'kofferdam') dan zou dit kunnen duiden op betrokkenheid van schippers bij georganiseerde criminele praktijken. Het kan ook zijn dat de schipper een eigen kleinschalig handeltje drijft. Tot slot is het uiteraard ook nog mogelijk dat een schipper van plan is om het ladingrestant via de reguliere afgiftepunten kwijt te raken of terug bij de lading te voegen als er een gelijksoortige vracht wordt gevaren. Wel dient er dan een correcte administratie van ladingrestanten aanwezig te zijn.

De constatering dat er (rest-)lading aanwezig is op een schip, ook als die niet in daarvoor bestemde tanks zit, vormt dus op geen enkele manier het bewijs dat er sprake is van ladingdiefstal. Om aan te tonen dat er sprake is van meer georganiseerde vormen van ladingdiefstal dient er dus zicht te zijn op de hele keten, die zich voor een belangrijk deel aan de wal afspeelt.

6.1.2 Brandstoffen en chemicaliën

Brandstoffen zoals benzine en gasolie (diesel) worden in zeer grote hoeveelheden in bulk vervoerd op de binnentankvaart en zijn vaak gemakkelijk te verhandelen, met name als het gaat om eindproduct dat geschikt is voor auto's en vrachtwagens. Ook komt het voor dat er door schippers wordt 'gebunkerd uit de lading', dus dat de eigen brandstoftanks worden bijgevuld met gasolie vanuit de lading. De meeste respondenten zijn er van overtuigd dat verduistering van lading van tankers een structureel fenomeen is in deze transportsector.

Behalve brandstoffen (en plantaardige oliën) wordt er op tankers gevaren met chemicaliën. Er zijn overeenkomsten en verschillen met het transport van minerale oliën. Deze sector binnen de tankvaart is aanmerkelijk kleiner en ook meer gespecialiseerd. Zo is het transport van zuren geconcentreerd bij enkele bedrijven. Er wordt in verhouding veel vaker *dedicated* gevaren, waarbij steeds dezelfde stof wordt vervoerd. Hierbij zou in principe geen restlading moeten ontstaan: hetgeen eventueel in de leidingen achterblijft, kan immers bij een volgende reis weer bij de lading worden gevoegd en hoeft niet te worden afgevoerd. Er wordt echter ook wel van lading gewisseld, zodat sloptanks voor waswater en ladingresten ook op chemietankers aanwezig zijn. Ook op deze tankers wordt geregeld een hoeveelheid lading buiten de reguliere tanks aangetroffen, waarbij de schipper verklaart dat het gaat om restlading, bijvoorbeeld omdat de nalensinstallatie om een of andere reden niet functioneerde of omdat er geen tijd was om deze te gebruiken bij het lossen.

Anders dan bij de brandstoffen speelt de douane bij de chemie in mindere mate een rol doordat het veelal niet gaat om accijnsgoederen. Van de chemicaliën zijn alleen alcoholen (ethanol en methanol) accijnsgoed.

6.1.3 Bulkchemicaliën en synthetische drugs

Een deel van de chemicaliën die in bulk op de binnentankvaart worden vervoerd zijn van belang voor de productie van synthetische drugs. De productie van synthetische drugs kent zeven stappen:

1. Verwerven van precursoren
2. Verwerven van andere chemicaliën
3. Verwerven van hardware
4. Regelen van productielocaties
5. Productie
6. Dumpen van afvalstoffen
7. Afzet

De tweede stap betreft het verwerven van chemicaliën die nodig zijn voor de synthese van MDMA uit PMK, amfetamine uit BMK of methamfetamine uit (pseudo-)efedrine. De genoemde PMK, BMK en efedrine zijn de 'essentiële precursoren', de grondstoffen voor synthetische drugs. De 'overige chemicaliën' uit de tweede stap worden ook wel 'categorie 2 en 3 precursoren' genoemd, zoals ze zijn aangeduid in het Verdrag van Wenen van 1988. Enkele van deze stoffen worden in bulk vervoerd op de binnentankvaart. Stoffen die in aanzienlijke volumes worden vervoerd zijn bijvoorbeeld aceton, zwavelzuur, zoutzuur en methanol.

Het verwerven van deze 'overige' chemicaliën bij legale bedrijven is in Nederland lastiger geworden, doordat handelsbedrijven in chemicaliën een meldingsplicht hebben als ze constateren dat mogelijk malafide personen chemicaliën willen kopen, waarvan ze weten dat die relevant zijn voor de productie van synthetische drugs. Dit kan bijvoorbeeld blijken uit bestellingen op zeer korte termijn die afgehaald worden met een gehuurd busje, waarbij contant wordt afgerekend. Ook in België hebben de opsporingsdiensten contact gelegd met de chemiehandel branche, zodat het ook daar wat moeilijker wordt om chemicaliën te gaan halen, hoewel verondersteld wordt dat een aanzienlijk deel toch nog bij de zuiderburen wordt gekocht. Een nadeel van chemicaliën uit de reguliere handel is dat de herkomst door de politie getraceerd kan worden aan de hand van etiketten en dergelijke.

Als criminelen via schippers (al dan niet via tussenhandelaren) aan deze basischemicaliën kunnen komen, dan vormt dat voor hen een interessant alternatief voor het ophalen bij bedrijven in België (of recentelijk veel verder weg, er zijn verpakkingen aangetroffen uit Spanje en Bulgarije). De modus operandi kan in principe hetzelfde zijn als bij de verduistering van lading op tankers met minerale oliën.

Door medewerkers van politie en douane, en ook door respondenten uit het bedrijfsleven, wordt onderkend dat het risico van levering van in de binnenvaart verduisterde chemicaliën aan drugscriminelen een reëel risico is. Behalve dat er vraag is naar deze stoffen, wordt er op gewezen dat veel schippers gegeven de situatie in de markt moeite hebben om een goed inkomen te realiseren. Hierbij moet ook bedacht worden dat het aantal tankers, met name in de chemie, zeer hard gegroeid is in het afgelopen decennium.

Indicaties dat het inderdaad voor zou kunnen komen dat er chemicaliën naar de synthetische drugs wereld gaan zijn er wel. Zo is geconstateerd dat er een familieband bestaat tussen de eigenaar van een afgiftestation voor ladingrestanten, die niet goed bekend staat bij de DWP, en een bij de Nationale Recherche bekende leverancier van chemicaliën voor de productie van synthetisch drugs. Ook is er een stukje 'restinformatie' uit een XTC-zaak, waarin een crimineel in een tapgesprek aangaf dat hij op deze manier aan chemicaliën zou kunnen komen.

Aanwijzingen dat ladingdiefstal van chemicaliën om als precursor te dienen zich voordoet zijn belangrijk voor de DWP. Dit zou het fenomeen van de ladingdiefstal op de binnentankvaart als geheel hoger op de agenda plaatsen, bijvoorbeeld bij het OM. Synthetische drugs criminaliteit is immers een van de landelijke speerpunten in het opsporingsonderzoek. Een gefocuste aanpak zou dan ook worden verwacht.

6.2 De aanpak van ladingdiefstal op de binnentankvaart

De aanleiding voor dit onderzoek lag mede in het door de DWP ervaren probleem dat bij het OM weinig gehoor wordt gevonden, waardoor het fenomeen van de ladingdiefstal te weinig prioriteit krijgt in de aanpak en er weinig zaken voor de rechter gebracht worden.

In het verleden zijn er grote opsporingsonderzoeken geweest op het gebied van ladingdiefstal op de binnentankvaart. Er wordt een dergelijke zaak genoemd in het eerste rapport van de monitor georganiseerde criminaliteit van het WODC, die sterke gelijkenis vertoont met een zaak die in 2003 heeft gedraaid. Beide zaken betreffen minerale oliën en zijn gedraaid door de FIOD onder leiding van het Functioneel Parket, waarbij in elk geval in het onderzoek van 2003 is samengewerkt met de Waterpolitie. Een schipper meldt dat hij heeft gezien dat er van tankers in tankwagens wordt gelost op een plaats die daarvoor niet bedoeld is. Na observatie blijkt dat een aantal schippers levert bij een bedrijf aan de wal dat normaal niet in brandstoffen handelt. Vandaar wordt de benzine en diesel via een tussenhandelaar doorverkocht aan enkele tankstations langs de snelweg. De afnemers betalen uiteraard een lage prijs en bovendien wordt in het geheel geen accijns afgedragen. Hoewel respondenten ontevreden zijn over de opgelegde straffen, heeft deze zaak in elk geval tot veroordelingen geleid. Met name het bedrijf waaraan de brandstof direct geleverd is heeft een grote boete moeten betalen en de eigenaar is veroordeeld tot gevangenisstraf. De tussenhandelaar is door gebrek aan bewijs niet veroordeeld en de schippers hebben een naheffing gekregen. Deze zaak heeft zeer veel capaciteit gekost, maar is uiteindelijk wel een succes geworden. Hierbij wordt op twee aspecten gewezen door respondenten. Ten eerste is er al gauw zicht op meer dan alleen schippers met 'rest'-lading aan boord. In de zaak van 2003 werd bijvoorbeeld een melding van een schipper via een MRO-melding in het politiesysteem gekoppeld

aan een bedrijf waarvan valse facturen waren aangetroffen bij een tankstation. Ten tweede kan de FIOD daadwerkelijk researchcapaciteit vrijmaken voor een dergelijke zaak en kan deze door de eigen weegploeg worden gealloceerd. De DWP kan hier bij aansluiten.

Deze casus roept de vraag op: hoe zijn deze beide zaken geregeld bij het KLPD in verband met ladingdiefstal op de binnentankvaart?

6.2.1 De Weegploeg Blauw en de allocatie van researchcapaciteit

De research bij de DWP is als volgt georganiseerd: bij elk van de zeven districten zijn twee rechercheurs aangesteld. Vanuit de unit Operationele Ondersteuning (OO) vindt er coördinatie plaats, maar de rechercheurs leggen verantwoording af aan hun eigen unitleiding. Daarnaast beschikt OO over een aantal informatieambtenaren, die zich bezighouden met de voorbereiding van rechercheonderzoeken, maar ook met allerlei andere zaken. De rechercheurs doen zowel eerstelijns als tweedelijns rechercheonderzoek. Onder eerstelijns onderzoeken worden de onderzoeken verstaan waarbij niet verder wordt gegaan dan het 6 uur vasthouden van een verdachte (vandaar ook wel ‘zes uren zaken’). Als er voorlopige hechtenis wordt opgelegd, er verdachten en getuigen gehoord moeten worden, zaken in beslag genomen worden of bijzondere opsporingsbevoegdheden ingezet worden, dan is er sprake van tweedelijns-recherchezaken.

Over de inzet van tweedelijns researchcapaciteit wordt beslist door de Weeg- en Stuurploeg Blauwe Diensten, veelal kortweg aangeduid als ‘Weegploeg Blauw’. Een eerste probleem dat naar voren komt in interviews met betrokkenen in de weegploeg is dat het moeilijk te voorzien is of er researchcapaciteit voor een zaak beschikbaar is. Rechercheurs moeten vaak ingezet worden voor per definitie onvoorzienbare eerstelijns zaken. Bijvoorbeeld zelfmoorden en waterliken dulden geen uitstel en dan zijn er nog de gestolen buitenboordmotoren. Een meer centrale aansturing van de rechercheurs en de reservering van researchcapaciteit voor tweedelijns zaken zou dit probleem kunnen verhelpen. Recentelijk is hiermee een begin gemaakt door de vorming van teams voor Veel Voorkomende Criminaliteit (VVC) bij enkele units, die zich vooral op eerstelijns zaken zullen richten. Doordat deze team voor een deel worden gevuld vanuit het ‘blauw’, zou capaciteit moeten ontstaan die zich voornamelijk op de tweedelijns opsporingsonderzoeken gaat richten.

Een tweede probleem is dat de Weegploeg Blauw weliswaar geleid wordt door het Landelijk Parket, immers het bevoegd gezag over het KLPD, maar dat de zaaksofficieren door arrondissementsparketten geleverd moeten worden. Het is in het verleden wel voorgekomen dat zaken vastgelopen zijn: een aardig voorbereide zaak wordt goedgekeurd door de weegploeg en komt vervolgens terecht bij een arrondissementsparket waar men andere prioriteiten heeft. Recentelijk wordt geprobeerd in een vroeg stadium een officier te zoeken bij het geëigende parket. Soms is het lastig om dit aan te wijzen, omdat zaken bij de blauwe diensten de neiging hebben om arrondisementsgrenzen te overschrijden.

Al met al is het dus niet zo gemakkelijk om een zaak goedgekeurd krijgen in de Weegploeg Blauw, alleen al om de twee genoemde redenen. Voor de casus ladingdiefstal op de binnentankvaart ligt er nog een ander probleem dat het ontbreken van zaken kan verklaren: de gebrekkige projectvoorbereiding.

6.2.2 Ladingdiefstal op de binnentankvaart in de Weegploeg Blauw

Vanuit de leiding van de waterpolitie is een klacht dat het OM weinig belangstelling aan de dag legt voor het probleem van de ladingdiefstal op de binnentankvaart. Hieruit zou wellicht de indruk

kunnen ontstaan dat de weegploeg geregeld doortimmerde preweegdocumenten ontvangt waarin wordt voorgesteld om bepaalde criminele sleutelfiguren uit de wereld van de verduistering op de binnenvaart aan te pakken. Bij navraag binnen de DWP aan het begin van dit onderzoek bleken dergelijke documenten echter niet te verkrijgen.

Er zijn twee gesprekken gevoerd met mensen van de Weegploeg Blauw, een officier van Justitie en een vertegenwoordiger van IPOL. Verder is telefonisch gesproken met twee personen die vanuit het KLPD betrokken zijn bij de weegploeg. Uit deze gesprekken blijkt dat er in feite geen zaken op het gebied van ladingdiefstal op de binnentankvaart zijn aangedragen die enige kans maken om door de weegploeg te worden goedgekeurd als een tweedelijns rechercheonderzoek. Er komen telkens weer gevallen van aangetroffen brandstof of chemicaliën in sloptanks of jerrycans waarvan de schipper beweert dat het restlading betreft terwijl dit (als regel met goede reden) niet wordt geloofd door de verbalisant. In deze zaken wordt veelal geen aangifte van diefstal gedaan, al was het maar omdat lastig na te gaan is wie de eigenaar is. Tekenend is een brief die gedurende de looptijd van dit onderzoek door het hoofd Waterpolitie aan de Hoofdofficier transportcriminaliteit werd gestuurd en die werd besproken in de Weegploeg Blauw. In deze brief wordt aandacht gevraagd voor het probleem, waarbij twee gevallen worden genoemd van lading in sloptanks van schepen die *dedicated* varen, en dus normaliter geen restlading overhouden. Het OM stelde in de weegploeg dat in deze gevallen moeilijk aangetoond kon worden dat de schipper onrechtmatig over deze lading beschikte. Temeer omdat niemand aangifte had gedaan³⁸.

De hiervoor genoemde zaak van de FIOD wijst de weg naar welke zaken wel kansrijk zijn. Om tot een zaak te komen moet er meer zijn dan enkelvoudige waarnemingen van lading in de verkeerde tanks. Een groter deel van de keten en de belangrijkste spelers moeten in beeld zijn om een preweegdocument succesvol in te kunnen brengen. Daarvoor zal een informatiepositie opgebouwd moeten worden. Bij de waterpolitie lijkt, gechargeerd gezegd, het idee te leven dat zaken als het ware kant en klaar uit de informatiesystemen (of van elders, zoals de DNR) dienen te komen en dan zonder meer aangepakt kunnen worden met een kort en bondig onderzoek gevolgd door arrestaties.

De Kubrick casus (de naam is gefingeerd, zie gelijknamig kader in hoofdstuk 4) is een zaak die bij het begin van dit onderzoek met enig aplomp is aangekondigd als een belangrijk aankomend opsporingsonderzoek op basis van informatie van de Nationale Recherche. De informatie was aangeleverd door de DNR, maar er is een half jaar later nog niets mee gebeurd. Het blijkt dat een zaak die op hoog niveau in de DWP als belangrijk wordt gezien simpelweg door een informatieambtenaar aan de kant wordt gelegd, terwijl diens leidinggevenden niet helemaal op de hoogte leken te zijn van de gang van zaken. Hierbij moet bedacht worden dat het hier gaat om een van de zeer weinige concrete aanwijzingen voor een probleem dat voornamelijk in de sfeer van de vermoedens blijft steken: ladingdiefstal van chemicaliën om te leveren aan producenten van synthetische drugs. Naar aanleiding van de Kubrick zaak rijst de vraag in hoeverre er sprake is van adequate sturing binnen de informatieorganisatie van de DWP, en in hoeverre de capaciteit wordt ingezet voor de door de leiding van de dienst bepaalde prioriteiten.

38 Overigens is er recentelijk een schipper op heterdaad betrap bij het bunkeren uit de lading en daarvan heeft de eigenaar ook aangifte gedaan. Dit is dan weer een zaak die zonder nader onderzoek voor de rechter gebracht kan worden, immers de schipper werd op heterdaad betrap en het ging om een hoeveelheid die de normale restlading verre overtreft. Zie het kader Schipper bunkert uit eigen lading in hoofdstuk 3.

6.3 Het opbouwen van een informatiepositie

In de wereld van de veiligheidsdiensten wordt wel onderscheid gemaakt tussen *humint* en *sigint*. Bij signal intelligence wordt gedacht aan informatie die wordt ontleend aan geavanceerde apparatuur, terwijl human intelligence refereert aan informatie die gegenereerd wordt door middel van agenten en informanten. Ook bij de DWP kan dit onderscheid grofweg worden aangetroffen in de informatieorganisatie, waarbij met name op centraal niveau een groot vertrouwen heerst in de technologie, terwijl de basis van de intelligence tot op zekere hoogte wordt verwaarloosd.

Zo wordt door respondenten bij Dienst Operationele Samenwerking (DOS), sterk de nadruk gelegd op zaken als ANPR, Atis-catcher, en een Tomtom-benadering binnen de informatiehuishouding. Door middel van geavanceerde *sensing* apparatuur kan bijvoorbeeld crimineel gedrag worden waargenomen, zonder dat er tevoren namen of kentekens van criminelen bekend zijn. In de Waakzaam acties langs de snelwegen zijn dergelijke technische mogelijkheden al gebruikt. Er is ook al een water-casus genoemd waarbij met geavanceerde camera's gedrag kon worden vastgelegd. Het betrof zelfs een geval van ladingdiefstal in de binnenvaart. De eigenaar deed overigens geen aangifte, zodat er verder geen zaak uit gegroeid is. De technische mogelijkheden moeten uiteraard op hun merites worden bekeken. De mogelijkheden om bijvoorbeeld concrete opdrachten mee te geven voor controles bij het aantreffen van bepaalde personen, voertuigen of schepen bieden zeker interessante mogelijkheden om in de toekomst de informatiepositie mee verder te brengen.

Op de werkvloer is het beeld van de opbouw van de informatiepositie echter heel anders. Bij de deelname aan een controledag werd waargenomen dat twee medewerkers op een politieboot lange tijd bezig waren om een tamelijk eenvoudige mutatie door te voeren in de Basisvoorziening Handhaving (BVH). Er was een openstaande boete contant geïnd en op dezelfde tanker waren lege jerrycans aangetroffen. Bij een andere actie werd op de *debriefing* waargenomen dat agenten uit hun notitieboekje verslag deden van hun bevindingen. Bij navraag bij de leider van deze controle sprak die de vrees uit dat een groot deel van deze informatie uiteindelijk niet in de BVH zou belanden.

In het algemeen wordt door respondenten bevestigd dat het invoeren van waarnemingen in de informatiesystemen een zwak punt is bij de DWP (en bij de blauwe diensten meer in het algemeen). Het is duidelijk dat het invoeren van waarnemingen een *sine qua non* is voor het opbouwen van een informatiepositie. Het lijkt een goed idee om daar de komende tijd energie in te steken bij het verder ontwikkelen van de intelligence organisatie van de DWP.

Naast het invoeren van geavanceerde systemen waarmee een medewerker volgens het Tomtom-principe kan zien wat er moet gebeuren bij de controle van een bepaald schip, zou er ook aandacht besteed moeten worden aan de *awareness* van het belang van het delen van alle waarnemingen. Door enkele respondenten is genoemd dat politiemensen graag een concreet beeld hebben van wat er met een bepaalde waarneming gebeurt. Ook zouden ze vaak graag enige feedback hebben of zelfs betrokken zijn bij het vervolg op een waarneming. Degene die een melding heeft gedaan of een (in zijn of haar ogen belangwekkende) mutatie heeft ingevoerd, ziet zich toch een beetje als de eigenaar van de betreffende informatie. Vanuit de DNR wordt juist gehamerd op het belang van het vastleggen van alles wat je ziet en hoort, terwijl het onvoorspelbaar of er iets mee gebeurt in de toekomst.

Door deze bevindingen wordt het belang benadrukt van feedback in de richting van degenen waar de informatiehuishouding uiteindelijk van afhankelijk is, de mensen aan de basis van de politieorganisatie.

Een aspect van de informatiepositie dat ook is genoemd is het contact met de schippers. Dit zal volgens sommige respondenten minder worden als een groot deel van de controles wordt gedaan door Rijkswaterstaat. Het lijkt dus van belang om alternatieven te zoeken om als DWP-agent een sociaal netwerk te ontwikkelen binnen de schipperswereld. Tot slot wordt gewezen op de mogelijkheid om de CIE aandacht te laten besteden aan criminaliteit op de binnenvaart. Deze zou dan wel meer in de 'bovenwereld' actief moeten zijn, iets waar de meeste CIEers niet aan gewend zijn. Op dit terrein is wel expertise ontwikkeld op de Politieacademie, waar de DWP wellicht ook zijn voordeel mee kan doen.

Uit eerdere onderzoeken blijkt dat bedrijven die restafval aannemen aan de wal een belangrijke rol spelen, soms als organisator, bij criminele en frauduleuze activiteiten. Er zijn er die slecht bekend staan, maar dit geldt niet voor de hele sector. Het lijkt een goed idee om in deze bedrijven te investeren om de informatiepositie ten aanzien van ladingdiefstal op de binnentankvaart en de mogelijke netwerken daarachter te versterken. Goede contacten bij het bedrijfsleven kunnen behoorlijk effectief zijn, zoals in activiteiten van de DNR bijvoorbeeld met de glassector is gebleken in relatie tot synthetische drugs.

6.4 Samenwerking met andere instanties en met bedrijven

De DWP heeft in het kader van de casus ladingdiefstal contacten met verschillende instanties. Met de douane wordt samengewerkt bij de controles. Mensen van beide diensten stappen samen over op tankers. De DWP controleert de papieren, terwijl de douane op het schip speurt naar niet reguliere lading. De douane kan een naheffing, vermeerderd met een boete, opleggen als blijkt dat over bepaalde hoeveelheden lading ten onrechte geen accijns wordt afgedragen. In de meeste gevallen waarbij minerale oliën worden aangetroffen, blijft de afdoening hiertoe beperkt en wordt geen verder onderzoek ingesteld, ook al bestaan er vermoedens van diefstal. Er bestaan ook goede contacten met de IOMO, de Belgische douane. Er zijn in 2010 controleacties geweest op de Rijn-Schelde verbinding waarin ook de Belgen deelnamen. Voor de chemicaliën is de rol van de douane minder: de meeste basischemicaliën zijn geen accijnsgoederen. De douane beschikt over gegevens die van belang kunnen zijn bij analyses ter voorbereiding van opsporingsonderzoek op het gebied van ladingdiefstal: alle naheffingen in verband met het aantreffen van onveraccijnsde brandstof aan boord van tankers worden vastgelegd³⁹.

De FIOD komt in beeld bij grotere onderzoeken op het gebied van oliefraude. In de succesvolle onderzoeken in het verleden had de FIOD het voortouw. Behalve deze successen, waarbij vooral Peanut uit 2003 wordt genoemd, is in de interviews ook gemeld dat niet alles in de samenwerking met de FIOD even goed gaat. Uitspraken over strubbelingen rond overdracht van zaken en het uitwisselen van gegevens zouden verder opgehelderd moeten worden. Gegeven de voor-geschiedenis moet de FIOD immers als de belangrijkste partner worden beschouwd waar het gaat om de bestrijding van de meer georganiseerde criminaliteit in de oliefraude. De FIOD houdt zich ook bezig met de handhaving van de WVMC, maar daarbij lijkt niet veel prioriteit te liggen bij de mogelijke verduistering van chemicaliën in de binnentankvaart. Er zijn geen zaken bekend op dit terrein.

Rijkswaterstaat gaat een belangrijk deel van de controles op het gebied van veiligheid e.d. overnemen van de DWP. RWS houdt ook een systeem bij, het IVS, dat belangrijke informatie kan bevatten. Het kan alleen op grond van een bevel van de OvJ bevroegd worden op individueel niveau. Daarnaast worden geanonimiseerde gegevens verstrekt, zoals ook voor het onderhavige

³⁹ Pogingen om voor dit onderzoek een bestand te krijgen om enige kwantitatieve analyse op te doen zijn overigens op een gegeven moment gestaakt.

rapport. Verder zijn er incidentele contacten met diverse (overheid-)diensten, waaronder de arbeidsinspectie,

De opdrachtgevers in de binnentankvaart vormen ook een partner waar nog meer in geïnvesteerd zou kunnen worden. Er wordt geklaagd dat bijvoorbeeld raffinaderijen geen aangifte willen doen. Bij navraag daar wordt echter gezegd dat er zeker aangifte wordt gedaan als er duidelijk wordt gestolen uit lading die hun eigendom is. Onlangs werd een schipper op heterdaad betrapt bij het bunkeren uit de lading en de drie kuub gestolen gasolie werd prompt aangegeven door de eigenaar. Dit onderwerp is in deze studie niet echt uitgediept en verdient het om nader onderzocht te worden, want het is relevant zowel vanuit strafrechtelijk (bewijs-) perspectief als uit het oogpunt van informatie en intelligence.

6.5 Conclusie en aanbevelingen

De DWP wil graag een grotere rol spelen in de opsporing van criminaliteit op de vervoersstromen en ziet ladingdiefstal op de binnentankvaart als een casus om mee aan te slag te gaan. Dit is geen nieuw idee, maar juist een probleem dat sinds jaar en dag wordt gesignaleerd en waar moeilijk een vinger achter te krijgen is. Door de mogelijke diefstal van chemicaliën voor de productie van synthetische drugs er in te betrekken is het niet langer een probleem van de binnenvaart maar raakt het aan landelijke politieprioriteiten. In het licht van het belang dat aan de materie wordt gehecht mag het wel een verrassend resultaat van deze studie worden genoemd dat er – anders dan controles - in feite geen substantiële activiteiten worden ondernomen om deze zaak voor het voetlicht te brengen.

Wat betreft de mogelijke diefstal van chemicaliën uit tankers is geconstateerd dat aan deze vorm van criminaliteit door de leiding van de DWP een groot gewicht wordt toegekend, omdat het raakt aan landelijke speerpunten van de politie, met name synthetische drugs. Door verschillende respondenten is de casus als belangwekkend gekenschetst en er is bijvoorbeeld over gezegd dat het een onderwerp is dat vanuit het perspectief van 'Wat ons bindt' interessant is, want relevant voor meerdere diensten. Er zijn echter geen concrete activiteiten waargenomen om daadwerkelijk onderzoek in te stellen op dit terrein. Het lijkt wel een goed idee om een keuze te maken: daadwerkelijk met de materie aan de gang gaan en er dan ook adequate capaciteit voor alloceren, óf beperken tot het zo nauwkeurig mogelijk vastleggen van mutaties ten aanzien van alle onregelmatigheden met chemicaliën op tankers, vooral als het gaat om categorie 2 en 3 precursoren.

Meer in het algemeen lijkt er nog geen sprake van een helder beeld van wat een blauwe dienst verstaat onder 'een rol in de opsporing'. De nadruk ligt ook in het schriftelijk materiaal (visienota) sterk op het draaien van grote zaken enerzijds en het inzetten van technologie om nog onbekende criminaliteit te traceren anderzijds. Bij het opbouwen van een informatiepositie ligt de nadruk erg op geavanceerde systemen, terwijl de basis naar verhouding wordt verwaarloosd: een bewustzijn bij de medewerkers om alle relevante waarnemingen vast te leggen op een manier die het mogelijk maakt dat ze later gebruikt kunnen worden als een stukje in de puzzel van een opsporingsonderzoek. De visie op Intelligence Gestuurd Politiewerk (IGP) zoals die in interne DWP documenten wordt aangetroffen, is nog niet helemaal uitgekristalliseerd en maakt op dit punt geen duidelijke keuzes. Wordt de nadruk gelegd op het opbouwen van een informatiepositie, of wordt er naar gestreefd om aansprekende onderzoeken te draaien op basis van een startpunt dat vooral door anderen wordt aangeleverd?

Het zou misschien een mogelijkheid zijn om te bezien in hoeverre een vorm van *back office* zoals in Hollands Midden wordt gebruikt hiervoor een remedie zou kunnen zijn. Momenteel wordt gewerkt aan systemen die specifieke aanwijzingen geven aan medewerkers in relatie tot een bepaald subject of vervoermiddel, bijvoorbeeld om uitgebreid of juist helemaal niet te controleren en alleen de waarneming en de context daarvan vast te leggen. Mogelijk zou hierdoor het belang dat gehecht wordt aan het vastleggen van informatie meer in het algemeen kunnen worden verhoogd. Het opbouwen van een informatiepositie is immers hét issue bij het ontwikkelen van een plek in de opsporing van criminaliteit op de vervoersstromen.

Het motiveren van medewerkers om waarnemingen op een bruikbare manier in te voeren lijkt eveneens een goede ingang om vooruitgang toe boeken in de opsporing. Hierbij zou gezocht kunnen worden naar de meest stimulerende mix van concrete aanwijzingen voor wat er moet gebeuren (tomtom principe) en feedback. Hierbij gaat het niet aan om op één op één basis terug te rapporteren wat er met een mutatie gebeurd is. Dit is waarschijnlijk in de meeste gevallen niet eens goed mogelijk en in elk geval niet efficiënt. Dat neemt niet weg dat er gezocht kan worden naar wegen om op gezette tijden, zoals op bijeenkomsten en via het intranet, inzicht te geven in de opbrengsten van de mutaties op een iets meer veralgemeend niveau.

Het koppelen van specifieke opdrachten voor informatieverzameling aan items in blueview of de BVH, bijvoorbeeld waarin wordt aangegeven dat de betreffende persoon voorkomt op een top-X, zou stimulerend kunnen werken. Het door DOS-medewerkers geopperde *tomtom-principe*, waarbij specifieke opdrachten niet gerelateerd worden aan het uiteindelijke doel van de informatievraag, zou op het eerste gezicht demotiverend kunnen werken. Immers, de opdrachten van de tomtom worden in het dagelijks leven opgevolgd omdat de bestuurder zélf het einddoel heeft ingesteld. Het zou goed zijn een tijd na de invoering van dergelijke principes te onderzoeken hoe dit in de praktijk uitpakt.

Alleen als alle relevante informatie goed wordt vastgelegd zal het op den duur mogelijk zijn om opsporingsonderzoek te initiëren op terreinen die door het OM of de KLPD-leiding worden gekozen. Zoals vanuit het OM uitgesproken, is het niet vanzelfsprekend dat het dan moet gaan om ladingdiefstal op tankers, al is dat een oude ergernis van DWP-medewerkers. Het zou zinvol zijn om breder te kijken naar de fenomenen die de prioriteit zouden moeten krijgen in een komende periode. Ook dit lukt alleen als de informatie beter wordt vastgelegd.

Het apart zetten van researchcapaciteit voor tweedelijns rechercheonderzoek zou in het algemeen helpen bij het reilen en zeilen van de Stuur- en Weegploeg Blauwe KLPD-diensten. Het blijkt een klacht in die kringen dat het moeilijk te voorspellen is of voor een gewenst onderzoek capaciteit te krijgen is. De rechercheurs zijn vaak bezig met eerstelijns onderzoek, waarvan per definitie niet te voorspellen is hoe de werkdruk gaat uitpakken.

Het inwinnen van informatie bij schippers in het kader van reguliere controles wordt lastiger als die controles overgaan naar de IVW en er zal gewerkt moeten worden aan manieren om in die lacune te voorzien. Is het nodig om vaak over te stappen op een schip in volle vaart om contact te onderhouden met een netwerk van schippers die wellicht wel wat willen vertellen? Uit eerdere zaken blijkt ook dat de belangrijkste partijen in illegale handel in gestolen partijen in feite aan de wal te vinden zijn. Dit noopt tot het aanboren van contacten in die wereld en wellicht kan er gedacht worden aan CIE-matige activiteiten in de bovenwereld rond de binnentankvaart.

7 Literatuur

Belastingdienst (z.j.) Drugsprecursoren (brochure met o.a. instructie voor melding verdacht transacties)

http://download.belastingdienst.nl/douane/docs/precursoren_voor_verdovende_middelen_do9541z12fd.pdf (download 17 maart 2011)

Belgische Senaat, Zitting 1998-1999, 8 december 1998. Parlementaire commissie van onderzoek naar de georganiseerde criminaliteit in België. Eindverslag uitgebracht door de heren Coveliers en Desmedt.

http://www.senate.be/www/?Mlval=/publications/viewPubDoc&TID=16791720&LANG=nl#1-326/9_84
download 13 dec 2010

Blom, D., Y. Jong & e. van Lil (2007). *Criminaliteitsbeeld analyse Accijnsfraude met minerale oliën. Deel I: Algemene rapportage*. Utrecht/Rotterdam: Belastingdienst (vertrouwelijk).

Bruin, A.J.J. de (1990). Geen harddrugs zonder chemicaliën. Breukelen ; s.n.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart CCR (2009). Het verdrag inzake de verzameling, inname en afgifte van afval in de Rijn- en binnenvaart. (Scheepsafvalstoffenverdrag, Handboek SAV).

[http://www.rws.nl/images/Handboek%20Scheepsafvalstoffenverdrag%20\(SAV\)_tcm174-271106.pdf](http://www.rws.nl/images/Handboek%20Scheepsafvalstoffenverdrag%20(SAV)_tcm174-271106.pdf)

Cope, N. (2004). Intelligence led policing or policing led intelligence? Integrating volume crime analysis into policing. *British Journal of Criminology*, 44, 188-203.

Drueten P. van, C. Catakli, R. Cupido & R. van Esch (2010) Proces organisatie DWP-Opsporing en Intelligence oktober 2009. Versie 7, 7 juni 2010

DWP (2010). Agenda 2010. Dordrecht: KLPD dienst Waterpolitie.

DWP (2009). Visie 2010-2015 (Intern document met diverse bijlagen).

Faber, W. & A.A.A. van Nunen (2004). Uit onverdachte bron, Evaluatie van de keten ongebruikelijke transacties. Den Haag: WODC.

Gill, P. (2000). *Rounding up the usual suspects? Developments in contemporary law enforcement intelligence*, Aldershot, Hants: Ashgate Publishing.

Hoekman P. (2011). Stand van zaken handhaving Binnenvaartwet. KLPD intranet. (intern)

Kleemans, E.R., E.I.A.M. van den Berg & H.G. van de Bunt (1998). Georganiseerde criminaliteit in Nederland, eerste rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit. Den Haag: WODC.

Kop, N. (2008). Informatie-inwinning in de 'bovenwereld'. Tijd voor een doorstart! *Tijdschrift voor de Politie*, 10 oktober p. 16-19.

Kop, N., Th. Derksen, R. van der Lee & J. Hoekendijk (2007). Informatie-inwinning in de 'bovenwereld': de wereld op zijn kop. Politieacademie onderzoeksreeks 21. Apeldoorn: Elsevier Overheid.

Kop, N. & P. Klerks. [z.j. 2009] *Doctrine intelligencegestuurd politiewerk*, versie 1.0. Apeldoorn: Politieacademie.

Kruyer, F. & J. Kaasjager (2008). CIE, Runnen op de golfcourse, *Blauw*, 4, 5, p. 6-9.

Lugt, L.M., H.B. Roos, K.J.J.M. van Dijk, J. Vogelaar & M. van Wirdum (2002). Naar een duurzame binnentankvaart, Externe factoren in intern perspectief. Rotterdam: ERBS

Neve, R.J.M. (2010a). *Netwerken op de stromen*. Zoetermeer: KLPD - dienst IPOL.

Neve, R.J.M. (2010b). Stromen en barrières. Nodale oriëntatie en de intelligenceorganisatie. *Tijdschrift voor de Politie*, 72, 7.

Neve, R.J.M., M.M.J. Van Ooyen, J. Snippe & B. Bieleman (2007). *Samenspannen tegen XTC, eindevaluatie van de XTC-nota*. Den Haag: WODC.

Oudshoorn, H. & P. Hoekman (2009). Onderzoeksrapport 'OPVOLGING'. DWP, intern document.

Overes-van Elferen, E.C. (2006). *Informatie ligt ook op straat... Waar is die dan te vinden?* Een onderzoek naar oorzaken van een mogelijk haperend onderdeel in de informatievoorziening van het Korps Landelijke Politiediensten. Nijmegen: Radboud Universiteit (coctoraal scriptie Communicatiewetenschap).

Programma Transport Security (2008) Project "Kunst van het controleren", onderdeel van het Strategisch vervolgdokument 2008-2010. Driebergen: KLPD (politie intern).

Ratcliffe, R. (2008). *Intelligence Led Policing*, Collumpton, UK: Willan.

Roobeek, A. J. M & M. van der Helm (2010). *Netwerkend Werken en Intelligent Opsporen, een meervoudige uitdaging voor de Nederlandse politie*. Zoetermeer: Free Musketeers.

Van de Bunt, H.G. & E.R. Kleemans (2007). Georganiseerde criminaliteit in Nederland, derde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit. Den Haag: WODC.

Vijlbrief M. (2009). CBA Monitor Synthetische Drugs en Precursoren. Driebergen: KLPD – Dienst Nationale Recherche. (Intern)

Vijlbrief M. (2010a). Basisrapportage Synthetische Drugs en Precursoren nr 2. Driebergen: KLPD – Dienst Nationale Recherche. (Intern)

Vijlbrief M. (2010b). Basisrapportage Synthetische Drugs en Precursoren nr 3. Driebergen: KLPD – Dienst Nationale Recherche. (Intern)

werkgroep bijlage visie 2010-2015 'Opsporing en intelligence, de te nemen stappen naar een procesorganisatie'.

Programma Transport security, 2008 De kunst van het controleren. Driebergen: KLPD.

Bijlage 1

Lijst interviews, nummers zijn gebruikt bij referenties in de tekst

1. DWP, hoofdagent en leidinggevende DIKC
2. Telefoongesprek projectleider Wat ons Bindt DNR
3. Twee medewerkers afdeling Beleid, DWP
4. Rechercheur DNR
5. Organisatieadviseur KLPD
6. Drie medewerkers ESDP
7. Leidinggevende KIK
8. Procesvoerder Unit OO, DWP
9. Hoofdagent DWP
10. Rechercheur DNR
11. Medewerker beveiliging olieraffinaderij
12. Adviseur korpsleiding KLPD
13. Senior informatieverwerker DWP
14. Telefoongesprek medewerker TMC, DWP
15. Telefoongesprek rechercheur DWP
16. Medewerker indirecte belastingen olieraffinaderij
17. Coördinator recherche, DWP
18. Lid Weegploeg Blauw vanuit dienst IPOL
19. Officier van Justitie in Weegploeg Blauw
20. Telefoongesprek twee medewerkers Chemie afdeling olieraffinaderij
21. Telefoongesprek rechercheur DNR
22. Informatierechercheur FIOD
23. Medewerker IOMO douane België
24. Twee rechercheurs FIOD



