

De malafide logistiek dienstverlener

**Sleutelfiguur in de doorvoer van
verdovende middelen van
Nederland naar het buitenland**

Irma Vermeulen

**Versie 1.1. September 2019
Rubricering Niet Vertrouwelijk**

Uitgave

Dienst Landelijke Informatieorganisatie

Postbus 100

3970 AC Driebergen

De Dienst Landelijke Informatieorganisatie is onderdeel van de Landelijke Eenheid

Zoetermeer, september 2019

Colofon

Tekst:

Irma Vermeulen

Landelijke Eenheid, Dienst Landelijke Informatieorganisatie, Afdeling Analyse en Onderzoek

Eindredactie:

Irene Spijker

Landelijke Eenheid, Dienst Landelijke Informatieorganisatie, Afdeling Analyse en Onderzoek

Copyright

© 2019 Politie, all rights reserved.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, op geautomatiseerde wijze opgeslagen of openbaar gemaakt in enige vorm of op enigerlei wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Politie.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Samenvatting	5
1 Inleiding.....	8
2 Domeinafbakening, doelstelling en onderzoeksmethoden	10
Domeinafbakening	10
Definities	11
Doelstelling	12
Onderzoeksvragen.....	12
Relevantie	12
Bronnen en methoden.....	13
3 Polydrugsdistributie	16
Inleiding.....	16
Drugsmarkten	16
De malafide logistiek dienstverlener binnen de drugsdistributieketen	17
Misbruik van open grenzen en van de transportsector.....	18
Polydrugshandel	20
Conclusie	21
4 Crime scripting.....	22
Inleiding.....	22
Crime scripting	22
Crime script cocaïne	22
Handelingen en rollen bij de logistiek van de export	23
Conclusie	24
5 Handelingen binnen het malafide distributievervoer	25
Inleiding.....	25
Handelingen in het malafide distributievervoer	25
Overeenkomsten en verschillen met bonafide transport en logistiek	30
Conclusie	31
6 Financiële aspecten van logistieke dienstverlening.....	32
Inleiding.....	32
Financiële aspecten van bonafide logistieke dienstverlening.....	32
Financiële aspecten van malafide logistieke dienstverlening	33
Conclusie	35
7 Positie van de logistiek dienstverlener in de drugsdistributie.....	36
Inleiding.....	36
Actoren binnen het distributievervoer over de weg	36
Actoren in de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland	37
De positie van de malafide logistiek dienstverlener nader beschouwd	40
Positie van de malafide logistiek dienstverlener in de drugsdistributieketens	43
Conclusie	43
8 Positie van de malafide logistiek dienstverlener in en tussen (criminele) netwerken	44
Inleiding.....	44
Criminele netwerken	44
Belangrijke actoren binnen criminele netwerken.....	44

De positie van de malafide logistiek dienstverlener	45
Het netwerk van malafide logistiek dienstverleners.....	46
Conclusie	48
Conclusie	49
Bronnen	50
Onderzoeksliteratuur.....	50
Berichten in nieuwsmedia	51
Summ-IT	52
Interviews.....	53
PGPSafe-data.....	53
Crime script cocaïne	53

Samenvatting

De Nederlandse malafide logistiek dienstverlener is bij de distributie van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg een belangrijke faciliterende schakel. Om inzichtelijk te maken hoe bepalend en cruciaal zijn positie is, heeft de portefeuillehouder drugs van de politie de afdeling Analyse en Onderzoek van de Dienst Landelijke Informatieorganisatie (DLIO) van de Landelijke Eenheid de opdracht verstrekt hier nader onderzoek naar te doen.

Op basis van de hypothese dat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener een zeer bepalende, cruciale positie heeft – oftewel een sleutelfiguur is binnen de drugsdistributie – zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- In hoeverre is de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener betrokken bij het omzetten van monodrugshandel in Nederland naar polydrugshandel richting het buitenland?
- Welke logistieke activiteiten verricht de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener binnen het distributievervoer van drugs naar het buitenland?
- Wat zijn de kosten en baten van de malafide logistiek dienstverlener?
- Welke positie neemt de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in binnen het criminele proces van drugsdistributie?
- Welke positie neemt de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in binnen en tussen verschillende (criminele) netwerken?
- In hoeverre kan de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener als sleutelfiguur worden beschouwd?

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is datatriangulatie toegepast: er zijn verschillende bronnen gebruikt en gecombineerd om de geldigheid van de gegevensverzameling te vergroten. Een van de belangrijkste bronnen voor dit onderzoek vormen de PGPSafe-data (26Sassenheim). Deze data zijn afkomstig van de PGPSafe-servers die in 2017 in beslag werden genomen en waarop een netwerk draaide van blackberry's waarmee versleutelde berichten konden worden verstuurd (*Pretty Good Privacy* - PGP). Met dit versleutelde communicatienetwerk dachten criminelen veilig en vrijuit met elkaar te kunnen communiceren.

De positie van de malafide logistiek dienstverlener is nader uitgewerkt op basis van de principes van sociale netwerken en *crime scripting*.

De handel in allerlei verdovende middelen via Nederland floreert dankzij onze strategische infrastructurele positie in Europa. Nederland is een transihub en de malafide logistiek dienstverlener profiteert van de kwetsbare transportsector bij het organiseren en faciliteren van drugsdistributie via ons land. Hij lijkt daarbij vooral een praktische rol te vervullen bij het omzetten van monodrugshandel naar polydrugshandel, omdat handelaren het transport van hun drugspartijen aan de malafide logistiek dienstverlener uitbesteden. Ook kunnen er verschillende ladingen drugs mee op het door de malafide logistiek dienstverlener georganiseerde transport, ladingen die afkomstig zijn van meerdere leveranciers en bestemd zijn voor meerdere afnemers.

Net als bij het bonafide distributievervoer van kostbare producten over de weg is het adagium van het malafide distributievervoer van drugs: zo onopvallend en veilig mogelijk.

Alles wordt in het werk gesteld om de criminele activiteiten af te schermen: dekmantelladingen, dekmantelbedrijven, vrachtwagens met geprepareerde ruimten en liever geen Nederlandse kentekenplaten of Nederlandse chauffeurs. De malafide logistiek dienstverlener organiseert het hele proces van het malafide distributievervoer en is dan ook betrokken bij alle handelingen die noodzakelijk zijn om de verdovende middelen van de leverancier in Nederland bij de afnemer in het buitenland te krijgen. Hij kan daarbij bepalen wat hij vervoert en of hij wil vervoeren.

De drugshandel is een miljardenindustrie. Vergeleken met de bedragen die in de drugshandel omgaan, lijken de opbrengsten van een drugstransport van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg beperkt. Net als bij het bonafide transport zou zo veel en zo vaak mogelijk rijden onderdeel van het verdienmodel kunnen zijn van de malafide logistiek dienstverlener die zich hierin heeft bekwaamd. Malafide logistiek dienstverleners die logistieke activiteiten verrichten binnen verschillende stappen van de drugsdistributieketen lijken meer te verdienen.

De transportbranche is een kwetsbare beroepsgroep met veel concurrentie en lage winstmarges. Wellicht is dat ook de reden dat een bonafide transportbedrijf contant geld aanneemt, hoewel dat niet de normale gang van zaken is, en dat chauffeurs voor een paar honderd euro bereid zijn verdovende middelen naar het buitenland te vervoeren. En wellicht speelt dit ook mee bij de keuze van malafide logistiek dienstverleners om zich bezig te houden met de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer.

De malafide logistiek dienstverlener blijkt op basis van zijn kennis over en ervaring met de transportbranche een belangrijke positie in de drugsdistributie in te nemen (menselijk kapitaal). Hij bepaalt de voorwaarden ten aanzien van de doorvoer van verdovende middelen. Coördinatie van en communicatie over het transport verlopen via hem. Hij heeft toegang tot en/of de beschikking over transportondernemers en (kwetsbare) chauffeurs om de drugs te vervoeren. Hiërarchisch gezien is hij echter niet leidend. Hij is vooral faciliterend door het organiseren van de drugstransporten en kan aansprakelijk worden gesteld voor de lading. Maar zoals gezegd neemt hij wel een belangrijke positie in, zeker als hij – vergelijkbaar met de bonafide transportbranche – activiteiten binnen meerdere delen van de drugsdistributieketen voor zijn rekening kan nemen.

Het blijkt dat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener niet alleen op basis van zijn menselijk kapitaal een sleutelfiguur is maar ook dankzij zijn sociaal kapitaal, oftewel op basis van de positie die hij inneemt tussen en binnen verschillende (criminele) netwerken. Hij is facilitator en bruggenbouwer (*broker*). Hij faciliteert de verdovendemiddelenhandel naar het buitenland en slaat verschillende bruggen. Ten eerste de brug tussen de drugshandel (onderwereld) en de transportbranche (bovenwereld). Ten tweede is hij de schakel tussen criminele netwerken. Verschillende drugsnetwerken kunnen voor het transport gebruikmaken van zijn diensten. Deze netwerken hoeven elkaar niet te kennen, maar de malafide logistiek dienstverlener kent hen wel allemaal. Hetzelfde geldt voor de afnemers in het buitenland. De malafide logistiek dienstverlener kent hen allemaal – hij zorgt immers voor het vervoeren en afleveren van de drugs – maar die afnemers kennen elkaar wellicht niet. Ten derde organiseert hij de fysieke brug tussen de drugshandelaren die in Nederland opereren en de drugshandelaren die in het buitenland actief zijn. Hij zorgt er namelijk voor dat de verdovende middelen van A naar B gaan.

Nederlandse malafide logistiek dienstverleners zijn schaars en moeilijk vervangbaar. Hun specifieke kennis en ervaring maakt dat hun werkzaamheden niet makkelijk door anderen kunnen worden gedaan. Onderling zijn ze verbonden. Ze werken met elkaar samen of hebben dat in het verleden gedaan. Die onderlinge verbondenheid maakt dat zij – hoewel ze schaars zijn – elkaars werk ook kunnen overnemen en dat ze elkaar kunnen vervangen, mocht een van hen geen logistieke activiteiten (meer) kunnen verrichten.

Op basis van dit onderzoek kan worden gesteld dat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener een sleutelfiguur binnen de drugsdistributie is. Met de kennis die met dit onderzoek over de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener is opgedaan, kan richting worden gegeven aan opsporingsonderzoeken en een integrale aanpak.

1 Inleiding

Onderzoek naar de doorvoer van cocaïne via Nederland heeft aan het licht gebracht dat Nederlandse malafide logistiek dienstverleners binnen de distributie van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg een belangrijke, faciliterende schakel lijken te zijn (Vermeulen, Van der Leest & Dirksen, 2018).¹

Malafide logistiek dienstverleners worden over het algemeen als facilitators beschouwd (Kruisbergen, Leukfeldt, Kleemans & Roks, 2018). Het onderzoek naar de doorvoer van cocaïne via Nederland lijkt erop te wijzen dat de malafide logistiek dienstverlener weliswaar faciliterend is, maar dat hij ook een zeer bepalende positie heeft. Zo bepaalt hij hoe het vervoer wordt geregeld, wie er gebruik van mag maken en waarnaartoe gereden wordt. De malafide logistiek dienstverlener lijkt daarmee een dikke vinger in de pap te hebben bij de distributie via vrachtvervoer, en verondersteld kan worden dat de leverancier en afnemer een afhankelijkheidsrelatie tot die malafide logistiek dienstverlener hebben.

Bij de doorvoer van drugs naar het buitenland op groothandelniveau waarbij gebruik wordt gemaakt van vrachtvervoer over de weg (*groupage* en *full truck load*²) is de organisatie van het transport veelal in handen van de malafide logistiek dienstverlener, en niet van de drugsleverancier of -afnemer. Het lijkt erop dat de malafide logistiek dienstverlener geen deel hoeft uit te maken van het criminele samenwerkingsverband (csv) van die leverancier of afnemer, hoewel de leverancier soms ook malafide logistiek dienstverlener kan zijn.

Eveneens kan worden verondersteld dat de malafide logistiek dienstverlener enerzijds samenwerkt met criminelen voor wie hij de verdovende middelen vervoert of laat vervoeren en dat hij anderzijds samenwerkt met personen die actief zijn in de transportbranche en – al dan niet bewust – het daadwerkelijke vervoer van de illegale waar mogelijk maken. Daarmee vormt hij een schakel tussen illegale en legale markten. Tot op heden is weinig bekend over de manier waarop deze relaties tot stand komen.

‘Tapping into sources that generate information about legal business activity should provide insight into how illicit markets are integrated into acceptable trading relationships. If a grey or illicit market shadows legal trade, then knowing more about the points where these markets overlap will aid efforts to suppress criminal enterprise’ (Malm, Bichler & Van de Walle, 2010). Ook is voorsnog onbekend hoe vraag en aanbod van transport bij elkaar komen, en wat het verdienmodel van de malafide logistiek dienstverlener is.

Van belang om hierbij in ogenschouw te nemen is dat bij de doorvoer via Nederland vaak sprake is van polydrugshandel. Polydrugshandel is niet uniek voor Nederland: een groot deel van de criminele samenwerkingsverbanden (csv's) in Europa die betrokken zijn bij de drugshandel, handelt in verschillende verdovende middelen (Europol, 2017). Wat in deze context interessant is voor wat betreft de positie van Nederland, is dat hoofdzakelijk stromen

¹ In het onderzoeksrapport van Vermeulen et al. (2018) is de term *transporteur* gehanteerd in plaats van *logistiek dienstverlener*. Omdat deze termen een identieke betekenis hebben en in de logistieke wereld *logistiek dienstverlener* meer gebruikelijk is, wordt in dit rapport de term *logistiek dienstverlener* gehanteerd.

² *Groupage* is het transport van samengevoegde zendingen die afkomstig zijn van verschillende leveranciers en bestemd zijn voor meerdere afnemers. *Full truck load* betreft een volledige vrachtlading die naar één enkele afnemer wordt vervoerd (CBS & TLN, 2015).

van monodrugs ons land binnenkomen, dat daarnaast in Nederland drugs geproduceerd worden, en dat vervolgens stromen van polydrugs ons land verlaten. Oftewel: in Nederland worden monodrugshandel en -productie omgezet naar polydrugshandel (Vermeulen et al., 2018). Deze observatie als zodanig is niet nieuw. Er is echter nog weinig zicht op hoe en waar polydrugshandel ontstaat, hoe vraag en aanbod daarin samenkomen en of de malafide logistiek dienstverlener daar wellicht een rol in vervult.

De portefeuillehouder drugs van de politie heeft de afdeling Analyse en Onderzoek van de Dienst Landelijke Informatieorganisatie (DLIO) van de Landelijke Eenheid daarom de opdracht verstrekt nader onderzoek te doen naar de positie van de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in de verdovendemiddelenhandel met behulp van vrachtvervoer naar het buitenland. Van dat onderzoek wordt hier verslag gedaan.

2 Domeinafbakening, doelstelling en onderzoeksmethoden

Domeinafbakening

Centraal in dit rapport staat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener die betrokken is bij de doorvoer van verschillende verdovende middelen met behulp van vrachtvervoer over de weg, waarbij de drugsgroothandel in Nederland levert aan de drugsgroothandel en/of de detailhandel in het buitenland.

Nederlandse malafide logistiek dienstverleners kunnen ook activiteiten uitvoeren ten behoeve van andere transportbewegingen met behulp van vrachtvervoer, zowel binnen als buiten Europa. Zij kunnen betrokken zijn bij het (laten) ophalen van cocaïne uit de havens van onder meer Antwerpen en Rotterdam om deze naar loodsen in Nederland te (laten) transporteren. Binnen het project Drugs, Money & Logistics³ wordt daar momenteel onderzoek naar gedaan.

3,5 ton coke: politieinval bij Brabants bedrijf

Na de onderschepping van 3.500 kilo cocaïne in de haven van Antwerpen heeft de politie maandag bij Van Wanrooij Transport in Oosterhout drie mannen en een vrouw aangehouden bij het inspecteren van de doorgeleverde smokkelcontainer.

Bananen

In Woerden is een vierde man aangehouden. In Oosterhout gaat het om de 54-jarige Belgische chauffeur van de vrachtwagen uit Turnhout, twee mannen van 55 en 58 jaar oud en een 33-jarige vrouw, allen uit Oosterhout. In Woerden werd een 31-jarige man uit Rotterdam aangehouden. De douane in de haven van Antwerpen trof de cocaïne afgelopen weekend aan in een zeecontainer met een partij bananen als deklading. De container was bestemd voor een bedrijf in Nederland en afkomstig uit Zuid-Amerika.

Directeur

Omroep Brabant meldt dinsdag dat rechercheurs van de landelijke eenheid van de politie ook directeur Paul van Wanrooij hebben gearresteerd. Het magazijn en het woonhuis van een van de medewerkers zouden zijn doorzocht. Een officier van justitie van het landelijk parket beslist later wie er donderdag worden voorgeleid aan de rechter-commissaris.

Vrijgesproken

In 2011 werd Paul van Wanrooij samen met andere verdachten aangehouden na een drugsvangst in de Rotterdamse haven. In een container met perziken werd 2500 kilo cocaïne gevonden. Van Wanrooij werd in 2014 hiervan vrijgesproken door de rechter.

Van Wanrooij is eigenaar van de grond waarop het bedrijf van buurman Van Puijfelik staat. Die papierverwerker is recentelijk gesloten na de vondst van cocaïne.

(Crimesite.nl, 28 augustus 2018, update)

Nederlandse drugshandelaren die actief zijn in de distributie van bijvoorbeeld Albanese hennep door Europa, of van methanol via Turkije naar Europa, kunnen gebruikmaken van vrachtvervoerders over de weg. Het is onbekend gebleven of Nederlandse malafide logistiek dienstverleners daar eveneens een rol in vervullen, maar onwaarschijnlijk lijkt dat niet (PGPSafe).

³ Het betreft een project van team FTM (een samenwerkingsverband van het Functioneel Parket en de FIOD) en Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. Met een datagedreven aanpak wil men zicht krijgen op transporteurs en expediteurs die bewust of onbewust drugstransporten faciliteren en de criminele gelden die daarmee gemoeid zijn. Het project is in januari 2019 gestart en heeft een looptijd van drie jaar. In het eerste jaar wordt er een fenomeenbeschrijving en gevalideerde indicatoren opgeleverd (I- 6; I-11; Follow the Money, 2019).

Nederlandse vrachtwagenchauffeur met 1000 kilo hasj in vrachtwagen vast in Málaga

MÁLAGA - De Spaanse politie heeft in de zuidelijke stad Málaga een 50-jarige Nederlander aangehouden die in een vrachtwagen 1000 kilo hasj en 225 kilo marihuana vervoerde. Het Spaanse persbureau Europa Press meldde dinsdag dat de politie de Nederlander op het spoor kwam bij een onderzoek naar een bende die wordt verdacht van internationale drugstransporten.

De Marokkaanse bende zou naar een aantal landen van de Europese Unie hasj en marihuana exporteren, met Nederland als belangrijkste bestemming. De bende zou elke twee maanden een drugstransport organiseren.

De politie heeft de vrachtwagen waarmee de Nederlander drugs smokkelde in beslag genomen. Ook moest hij de 2.700 euro in contanten die hij bij zich had aan de politie afgeven.

(Transport Online, 25 juni 2019)

In dit onderzoek gaat het echter om de doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland. Mochten Nederlandse malafide logistiek dienstverleners niet alleen bij de doorvoer actief zijn maar ook elders binnen drugsdistributieketens, dan komt dat eveneens aan bod.

Definities

Binnen transport en logistiek worden verschillende termen gebruikt op het gebied van logistieke dienstverlening, die elkaar kunnen overlappen en/of aanvullen (1-4). In dit rapport wordt de term *logistiek dienstverlener* gehanteerd. Dit is degene die tegen vergoeding alle of een deel van de logistieke activiteiten van de klant verzorgt. *Logistiek* behelst het organiseren, plannen, besturen en uitvoeren van een goederenstroom, en de wetenschap hierover. De logistiek dienstverlener houdt zich bezig met de organisatie van het distributievervoer. Dit betreft het '(laten) collecteren van zaken vanaf een of meerdere afhaaladres(sen) – al dan niet naar een distributiecentrum waar overslag en groupage plaatsvindt – en het vervolgens (laten) distribueren naar een of meer afleveradres(sen)' (CBS & TLN, 2015, p. 56).

Een logistiek dienstverlener is te vergelijken met een expediteur. Volgens het CBS en TLN (2015) verleent een expediteur diensten op het terrein van transport, opslag en distributie (het logistieke traject). Expediteurs bieden met name ondersteuning bij douane- en controleformaliteiten en zijn daarom vaak gevestigd bij lucht- en/of zeehavens (Vander Beken, Paoli, Zoutendijk & Klima, 2012). Een expediteur is daarmee te linken aan import en export waarbij de buitengrenzen van de Europese Unie worden gepasseerd en iets minder aan doorvoer van goederen in Europa met zijn open grenzen, maar de term *expediteur* wordt ook gebruikt om degene aan te duiden die het vervoer naar het achterland organiseert (Staring, Bisschop, Roks, Brein & Van de Bunt, 2019).

Een logistiek dienstverlener is tevens te vergelijken met een vervoersmanager, de persoon binnen de onderneming die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoerswerkzaamheden. Een logistiek dienstverlener kan transporteur zijn, indien hij het daadwerkelijke transport van goederen voor zijn rekening neemt (CBS & TLN, 2015).

De *malafide* logistiek dienstverlener is iemand die bewust de organisatie van het transport van illegale handel voor zijn rekening neemt. In de context van dit onderzoek: het transport van verdovende middelen, en wel (hoofdzakelijk) van Nederland naar het buitenland. Hij maakt daarbij gebruik van vrachtwagenvervoer over de weg zoals vrachtwagens, waaronder trekker-opleggercombinaties, en bestelbussen.

De malafide logistiek dienstverlener opereert over het algemeen binnen kleine, logistieke csv's. Er is sprake van georganiseerde criminaliteit, namelijk van delicten in de context van

drugshandel die ‘(1) tot stand komen in de structurele samenwerking tussen personen, (2) worden gepleegd met het oog op het gezamenlijk behalen van financieel of materieel gewin en (3) een strafdreiging hebben van vier jaar of meer. Het kenmerk “structurele samenwerking tussen personen” betekent dat er sprake is van (de intentie tot) herhaald plegen van een delict of misdrijf, en bovendien van enige consistentie in de samenstelling van het samenwerkingsverband.’ (Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis & Stoffers, 2017, p. 19-20).

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is inzichtelijk te maken wat de positie van de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener is in de context van de verdovendemiddelenhandel van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg. De hypothese is dat deze dienstverlener een zeer bepalende, cruciale positie heeft: dat hij een sleutelfiguur is binnen de drugsdistributie. Het betreft een strategisch onderzoek: het doel is kennis op te doen over die Nederlandse malafide logistiek dienstverlener om richting te kunnen geven aan opsporingsonderzoeken en aan een integrale aanpak. Er is dus geen sprake van een tactische of operationele analyse (‘namen en rugnummers’).

Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen zijn gekoppeld aan de onderwerpen polydrugdistributie, logistieke activiteiten en handelingen, financiële aspecten (verdienmodel) en positie van de malafide logistiek dienstverlener.

Polydrugdistributie

In hoeverre is de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener betrokken bij het omzetten van monodrugshandel in Nederland naar polydrugshandel richting het buitenland?

Logistieke activiteiten

Welke logistieke activiteiten verricht de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener binnen het distributievervoer van drugs naar het buitenland?

Financiële aspecten

Wat zijn de kosten en baten van de malafide logistiek dienstverlener?

Positie van de malafide logistiek dienstverlener

Welke positie neemt de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in binnen het criminele proces van drugsdistributie?

Welke positie neemt de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in binnen en tussen verschillende (criminele) netwerken?

In hoeverre kan de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener als sleutelfiguur worden beschouwd?

Relevantie

In het *Concept Programmaplan Transportcriminaliteit* van de Landelijke Eenheid (Dienst Infrastructuur, 2018) wordt gesteld dat criminaliteit en transport onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Bij de doorvoer van verdovende middelen vormt het transport een essentiële schakel om de drugs van A naar B te krijgen. Meer zicht op de Nederlandse malafide

logistiek dienstverlener die zorg draagt voor dit transport en op het belang van deze schakel binnen de drugsdistributieketen kan leiden tot aanbevelingen om het distributieproces te verstoren en integrale interventiemogelijkheden te realiseren.

Bronnen en methoden

Voor dit onderzoek is datatriangulatie toegepast: er zijn verschillende bronnen gebruikt en gecombineerd, om de geldigheid van de gegevensverzameling te vergroten. Ik heb verschillende Nederlandse en internationale rapportages en artikelen gelezen en gebruikgemaakt van politie-informatie, waaronder informatie uit Summ-IT. Binnen dit opsporingssysteem heb ik de dossiers van zeven opsporingsonderzoeken doorgenomen (casus A tot en met G; zie Bronnen). Er zijn elf interviews gehouden, soms met meerdere personen tegelijk, om meer inzicht te krijgen in

- de transportbranche in het algemeen - drie interviews;
- de malafide transportbranche in het bijzonder - negen interviews, waarvan er zes betrekking hadden op de bestudeerde opsporingsonderzoeken.

De interviews zijn gecodeerd I-1 tot en met I-11, zie Bronnen.

Een van de belangrijkste bronnen voor dit onderzoek vormen de PGPSafe-data (26Sassenheim). Deze data zijn afkomstig van de PGPSafe-servers die in 2017 in beslag werden genomen en waarop een netwerk draaide van blackberry's waarmee versleutelde berichten konden worden verstuurd (*Pretty Good Privacy* - PGP). Met dit versleutelde communicatienetwerk dachten criminelen veilig en vrijuit met elkaar te kunnen communiceren.

Dit databestand omvatte in november 2018 een totaal van rond de 2,7 miljoen PGP-berichtenreeksen.⁴ Het Analyseteam PGP-data van het Team High Tech Crime van de Dienst Landelijke Recherche heeft in verschillende talen (waaronder Nederlands en Engels) lijsten opgesteld van trefwoorden die betrekking hebben op verdovende middelen. Voor dit onderzoek heb ik tevens een Engelstalige en een Nederlandstalige topiclijst gemaakt met woorden die (mogelijk) te relateren zijn aan logistiek.

Op basis van de Nederlandstalige en Engelstalige topiclijsten met betrekking tot verdovende middelen en met betrekking tot de logistiek heeft het Team Digitaal van de DLIO in november 2018 uit de PGPSafe-data een Excelbestand geëxtraheerd van in totaal 153.820 berichtenreeksen waarin trefwoorden voorkomen uit genoemde topiclijsten. Deze berichtenreeksen zijn afkomstig uit de periode december 2014 tot aan de inbeslagname van de servers in mei 2017.

De berichtenreeksen hebben van Team Digitaal een score gekregen, gebaseerd op een optelling van woorden die uit verschillende woordgroepen komen. Hoe hoger de score, hoe meer woorden overeenkomen met woorden uit de topiclijsten. Alle berichtenreeksen met een score van 8 of hoger heb ik doorgenomen, in totaal waren dat er 2093. De communicatie in 556 van deze berichtenreeksen betrof doorvoer naar het buitenland en transport.

Met het doornemen van de berichten is meer inzicht verkregen in de malafide logistieke dienstverlening in de context van drugshandel als zodanig. Omdat in dit onderzoek de malafide logistiek dienstverlener centraal staat, is ook gekeken welke berichtenreeksen afkomstig waren van Nederlandse malafide logistiek dienstverleners zelf. Dit bleken er 51 te

⁴ Een berichtenreeks bestaat uit geschreven communicatie tussen een afzender en een ontvanger; een enkele keer is sprake van meerdere afzenders en/of ontvangers in een berichtenreeks. Sinds 2018 is het PGPSafe-bestand omvangrijker geworden (de versie van juli 2019 omvat ruim 3,8 miljoen berichtenreeksen).

zijn, afkomstig van dertien PGPSafe-gebruikers. Daarmee zijn dus dertien PGPSafe-gebruikers met de functie van malafide logistiek dienstverlener geïdentificeerd. Voor dit onderzoek is de identiteit van deze PGPSafe-gebruikers niet nader bekeken.

Op basis van deze egocentreerde dataverzameling (zie voor deze aanduiding Volker, Flap & Mollenhorst, 2013) heeft het Analyseteam PGP-data via het ego, in dit geval de malafide logistiek dienstverlener, het netwerk van malafide logistiek dienstverleners in kaart gebracht.

De hypothese is dat de functie van malafide logistiek dienstverlener cruciaal is door zijn kennis van en toegang tot transport en dat leveranciers en afnemers afhankelijk van hem zijn voor de distributie van drugs. Om zijn positie nader te kunnen verklaren en om te bezien of de hypothese al dan niet onderbouwd kan worden, is onder meer gebruikgemaakt van de principes van sociale netwerken en *crime scripting*.

Het principe van sociale netwerken is een methode om de belangrijkste organisatorische structuren van zowel niet-criminele als criminele sociale relaties te duiden, en daarmee van de grote variatie aan criminele organisatorische systemen zoals die in hoofdstuk 8 nader zijn beschreven. 'it offers us an analytical framework that congregates social interactions amongst a given set of actors' (Morselli, 2009, p. 4). Criminele organisaties kunnen dus op basis van de sociale relaties binnen een netwerk worden bestudeerd. Door te focussen op de *nodes* (actoren, groepen, et cetera) of de eenheden in een netwerk en hun onderlinge relaties kunnen we meer zicht verkrijgen op de patronen en eigenschappen van dat netwerk (Giménez-Salinas Framis, 2014).

Daarmee kunnen ook de centrale actoren in het netwerk worden geïdentificeerd, degenen met strategische en invloedrijke posities zoals *brokers* die kunnen hebben.⁵ Een broker, ook wel bemiddelaar of bruggenbouwer genoemd, is iemand die sociale relaties in meerdere gemeenschappen of netwerken heeft. Deze persoon heeft een brugfunctie en zorgt voor de verbinding tussen twee of meer mensen die onderling niet met elkaar verbonden zijn (zie ook hoofdstuk 8). Dit is gebaseerd op het principe van sociaal kapitaal. 'The social capital approach aims at strategic positions that individual actors occupy within criminal networks' (Duijn, Kashirin & Sloot, 2014, p. 2). Hoe groter iemands sociaal kapitaal, des te groter zijn succes (Borgatti & Lopez-Kidwell, 2014).

Om te bepalen hoe strategisch of cruciaal een actor is, is niet alleen inzicht in zijn sociaal kapitaal belangrijk, maar is het ook van belang te weten wat zijn menselijk kapitaal (*human capital*) is: 'the stock of competencies, knowledge, social and personality attributes, including creativity, embodied in the ability to perform labor so as to produce economic value' (Duijn et al., 2014, p. 3). Want, zoals Spapens stelt ten aanzien van de broker: 'Wanneer iemand de gunstige positie inneemt van "bruggenbouwer", maar verder niet beschikt over bijvoorbeeld organisatorisch talent of geld, kan hij daar weinig munt uit slaan' (Spapens, 2012, p. 34). Elke schakel binnen de drugshandel vergt verschillende vaardigheden en kennis (menselijk kapitaal), afhankelijk van welke illegale activiteiten er binnen die specifieke schakel dienen te worden ontplooid (de *criminal value chain*). Om de structuur van deze *criminal value*-keten te begrijpen, kan gebruik worden gemaakt van *crime scripting*. Deze methode brengt alle

⁵ Er worden verschillende begrippen en principes gebruikt om de posities van actoren en hun relaties binnen netwerken toe te lichten. Omdat de focus van dit onderzoek de positie van de malafide logistiek dienstverlener is (een actor/persoon), gebruik ik die begrippen en principes die iets zeggen over personen en niet zozeer over de bindingen (relaties). Daarmee volg ik de netwerktheorie van Burt (Burt, 1992; Volker et al., 2013).

opeenvolgende fasen en daarbij behorende handelingen binnen deze keten in kaart (Duijn, et al., 2014). 'The script is a map of a given criminal procedure and is made up of *scenes* that represent the episodes or "logistical steps" that occur along the overall scheme' (Morselli & Roy, 2008, p. 73). Oftewel in het geval van de handel in verdovende middelen: alle opeenvolgende handelingen die noodzakelijk zijn om het misdrijf te plegen. Crime scripting helpt bij het identificeren van sleutelfiguren (*key individuals*), 'the most indispensable for the continuity and growth of the crime business' (Duijn, 2016, p. 106).

Door de principes van sociale netwerken en crime scripting te combineren kan dus het sociaal en het menselijk kapitaal in beeld worden gebracht. In de context van dit onderzoek: het sociaal en menselijk kapitaal van de malafide logistiek dienstverlener, om te zien of hij een sleutelfiguur is. Mocht hij inderdaad een sleutelfiguur zijn, dan biedt dat handvatten voor de aanpak van de drugsdistributie: 'disruption of actors with specific skills might have major consequences for the criminal network, as compared to actors involved in more general tasks or roles. Crime script analysis is therefore an essential additive to contemporary social network analysis methods in the criminal intelligence toolkit' (Duijn, 2016, p.49).

3 Polydrugsdistributie

Inleiding

Bij de doorvoer van verdovende middelen via Nederland is vaak sprake van polydrugshandel. Polydrugshandel is niet uniek voor Nederland: het merendeel van de csv's in Europa die betrokken zijn bij de drugshandel, handelt in verschillende verdovende middelen (Europol, 2017). Wat interessant is in relatie tot Nederland is dat hoofdzakelijk stromen van *monodugs* ons land binnenkomen, dat daarnaast in Nederland drugs geproduceerd worden, en dat vervolgens stromen van *polydugs* ons land verlaten. In het rapport over de doorvoer van cocaïne via Nederland heeft dat geleid tot de constatering dat in Nederland monodrugshandel en -productie worden omgezet naar polydrugshandel (Vermeulen et al., 2018). Er is echter nog weinig zicht op hoe en waar polydrugshandel ontstaat, hoe vraag en aanbod daarin samenkomen en hoe subjecten kunnen switchen van drugsbranche. In het kader van dit onderzoek is de vraag wat de positie van de malafide logistiek dienstverlener hierbij is. Alvorens daarop in te gaan, schets ik in dit hoofdstuk de context waarbinnen de malafide logistiek dienstverlener opereert: drugsmarkten in het algemeen, de distributieketen, de transportbranche en de polydrugshandel.

Drugsmarkten

'Wereldwijd is Europa een belangrijke drugsmarkt, die zowel bestaat uit binnenlands geproduceerde drugs als uit andere regio's in de wereld ingevoerde drugs' (EMCDDA, 2019, p. 21). Uit de meest recente rapportage van het EMCDDA⁶ blijkt dat er sprake is van een toename van de inbeslagnames en daarmee zeer waarschijnlijk ook van toenemende beschikbaarheid van verschillende verdovende middelen in Europa. Het gaat daarbij om cannabis, heroïne, synthetische drugs en vooral cocaïne (EMCDDA, 2019). Gebleken is dat drugsmarkten overeenkomsten hebben met legale markten en de distributieketens van legale handelswaar. Net als bij legale handelsartikelen zijn de productiekosten van verdovende middelen – vergeleken met wat de consument uiteindelijk betaalt – verwaarloosbaar. Ook wordt de meeste winst gemaakt door risico-compensatie bij de import en bij de verkoop aan de consument (retail) (Boivin, 2014).

Dankzij diverse economische, politieke, culturele en geografische factoren kunnen landen een relatief constante positie in de illegale handel verkrijgen. Nederland is een belangrijke transithub voor zowel legale als illegale handel, dankzij zijn strategische infrastructurele positie in Europa en zijn belangrijke havens. Bij de illegale handel wordt meegelift op bestaande goederen-, geld- en passagiersstromen (Boivin, 2014; Kruisbergen, Van de Bunt & Kleemans, 2012). Veronderstellen dat de drugshandel identiek is aan legale handel is te kort door de bocht. Maar bij de handel in verdovende middelen via Nederland zijn wel parallellen te trekken met legale handelsprincipes. De Nederlandse georganiseerde criminaliteit behelst hoofdzakelijk transitcriminaliteit: de smokkel van verboden waar en mensen, en illegale grensoverschrijdende handelingen zoals witwassen en ondergronds bankieren. 'Plegers van georganiseerde criminaliteit bedrijven dus vooral internationale handel en Nederland functioneert daarbij als productieland, doorvoerland of bestemmingsland' (Kruisbergen et al., 2012, p. 42). Uit de PGPSafe-berichten valt op te

⁶ EMCDDA: European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction / Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving.

maken dat Nederlandse drugshandelaren gebruikmaken van allerhande in Nederland beschikbare transportmogelijkheden en zich richten op verschillende afzetmarkten. Zo kan een drugsgroepering bijvoorbeeld zowel richting Ierland als richting Australië handel drijven (PGPSafe).

De malafide logistiek dienstverlener binnen de drugsdistributieketen

Een distributieketen is een keten van activiteiten die erop gericht is een product of dienst van leverancier naar afnemer te brengen (CBS & TLN, 2015). Binnen deze bevoorradings- of distributieketen wordt handel gedreven door tussenpersonen zoals exporteurs, importeurs, groothandelaren, kleinhandelaren en opkopers om waren of diensten van de producent of aanbieder naar een afnemer of consument te brengen. Ook de internationale verdovendemiddelenhandel is te beschouwen als een distributieketen.

De malafide logistiek dienstverlener in de verdovendemiddelenhandel naar het buitenland speelt een rol in de tussenhandel. In de tussenhandel in Europa wordt de brug gelegd tussen de producenten, exporteurs en importeurs enerzijds en de eindgebruiker anderzijds (Giménez-Salinas Framis, 2014). Die tussenhandel kan uit meer of minder schakels bestaan. Zo zouden de distributienetwerken in de tussenhandel in Italië en Slovenië minder gelaagd zijn dan bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk. Het lijkt er daarbij op dat de verschillende schakels ‘operate as separate profit centers, not merely departments within an integrated corporate hierarchy’ (Caulkins, Disley, Tzvetkova, Pardal, Shah & Zhang, 2016, p. 72).

De Nederlandse malafide logistiek dienstverlener verbindt de drugsgroothandel in Nederland met de drugsgroothandel of detailhandel in het buitenland, gebruikmakend van goederentransport. Het doorvoeren van verdovende middelen gebeurt hoofdzakelijk met behulp van vrachtwagens, maar ook andere vormen van transport worden gebruikt. In het onderzoek naar de doorvoer van cocaïne via Nederland is ten aanzien van het vrachtvervoer onderscheid gemaakt tussen groupagedoorvoer en *full truck load*-doorvoer (FTL). Bij groupage is sprake van meerdere partijen drugs die afkomstig zijn van meerdere leveranciers en/of bestemd zijn voor meerdere afnemers. Bij FTL gaat een partij drugs op transport ten behoeve van een afnemer. Bij groupage of FTL kunnen partijen verdovende middelen van ongeveer 10 kilo tot 60 kilo per keer op transport gaan. Er kan ook sprake zijn van XL-transporten, waarbij partijen van telkens 60 kilo of meer worden door- of uitgevoerd (Vermeulen et al., 2018). Schematisch ziet het er als volgt uit:

	Nederland		Buitenland		
	Groothandel	Detailhandel	Groothandel	Detailhandel	Eindconsument
Groupage en FTL	X		X	X	
Groupage en FTL XL	X		X	X	

Tabel 1. Doorvoer met behulp van vrachtvervoer

De doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer is structureel van aard. Distributielijnen kunnen jaren bestaan en wekelijkse transporten vormen geen uitzondering (Vermeulen et al., 2018; PGPSafe).

Misbruik van open grenzen en van de transportsector

In de drugshandel vanuit Nederland naar het buitenland wordt misbruik gemaakt van de open grenzen in de Europese Unie (EU). Binnen de EU geldt vrij verkeer van goederen en personen. Alleen het Verenigd Koninkrijk en Ierland hebben een uitzonderingspositie. Zoals in het onderzoek naar de doorvoer van cocaïne is gesteld:

Wie in het bezit is van *transit shipment*- of exportdocumenten kan goederen vrijelijk vervoeren. De verschillende douane-instanties hebben een stopfunctie: ze moeten voorkomen dat verdovende middelen of andere illegale goederen via de buitengrenzen de EU binnenkomen. Is een lading eenmaal gecontroleerd in de EU, dan mag een Douane niet nogmaals controleren, of er moeten heel sterke indicaties zijn dat er iets niet goed zit. Als men dus over (valse) papieren beschikt dat er een controle heeft plaatsgevonden, kan een lading dankzij de open grenzen vrijelijk binnen de EU worden vervoerd.

Een bijkomend probleem bij de controle is dat het economische systeem niet onnodig mag worden opgehouden. Zeker bij bederfelijke waar kan oponthoud ten gevolge van controle financiële consequenties hebben voor de eigenaar van de vracht of voor de controlerende instanties (Vermeulen et al., 2018, p. 32).

Bedrijven en economische sectoren kunnen slachtoffer zijn van georganiseerde criminaliteit, maar ook – al dan niet bewust – facilitator of dader (Van de Bunt & Kleemans, 2007). De economische belangen van de handelssector zijn van dien aard dat in sommige gevallen geldt: 'crime victimisation is a calculated risk: a higher gain by an efficient economic activity (without crime prevention) stands against a lower loss caused by crime (victimisation)' (Klima, 2011, p. 210).

Voor wat betreft transitcriminaliteit zijn vooral de transportsector, de groot- en de detailhandel kwetsbaar. Legale export- en importbedrijven kunnen worden gebruikt of misbruikt voor uit- en invoer van illegale producten. Deze branches bieden ook mogelijkheden voor witwassen van het vele contante geld dat erin omgaat en voor bijvoorbeeld *trade based money laundering*⁷ met behulp van vervalste facturen (Ferwerda & Unger, 2016).

In België is onderzoek gedaan naar de kwetsbaarheid van de goederentransportsector voor criminaliteit (Vander Beken et al., 2012). Daarbij is niet alleen gekeken naar transport van goederen over de weg, maar ook naar opslag, ondersteunende activiteiten en internationaal transport. De transportsector speelt er vooral een intermediaire of faciliterende rol in relatie tot transitcriminaliteit:

De *economische vervoersactiviteit* gebeurt onder sterke financiële druk die vooral de kleine en middelgrote ondernemingen op een aantal vlakken kwetsbaar maakt. Op zoek naar een overlevingskans in deze competitieve wereld blijken dergelijke ondernemingen erg vatbaar voor lucratieve voorstellen van malafide personen. In het bijzonder eenmantransportbedrijven met zelfstandige chauffeurs worden door de criminele wereld actief gerecruteerd. Kleinere bedrijven kunnen zich minder dan de grotere de luxe permitteren om klanten te weigeren en stellen daarom minder vragen. Zolang de klant betaalt is het een goede klant. Het investeren in criminaliteitspreventie is in dergelijke context niet evident. Zelfs bij (grotere) transportbedrijven met de nodige *knowhow* en financiële basis, is

⁷ Bij *trade based money laundering* wordt het (inter)nationale handelsverkeer gebruikt. Legale internationale goederenstromen lenen zich uitstekend om crimineel geld te verplaatsen door het enorme volume dat daarin omgaat, de complexiteit rond de financiering ervan en de gebrekkige internationale uitwisseling van douanegegevens (Boerman et al., 2017).

criminaliteitspreventie niet altijd een prioriteit. Voor het investeren in de preventie van misdrijven waarvan het bedrijf niet direct het slachtoffer wordt (bv. allerhande smokkel) staat geen enkel bedrijf te springen: vervoeren en winst maken is de *core business*.

Ook de *omgeving* waarin de economische vervoersactiviteit plaatsvindt, is op verschillende punten kwetsbaar. Goederen zijn tijdens het transport erg kwetsbaar onderweg en (bij wegtransport) vooral wanneer de chauffeur halt dient te houden om te rusten of brandstof te tanken. De parkeerplaatsen langs de snelwegen zijn dan ook locaties waar veel misdrijven t.a.v. vrachtvervoerders worden gepleegd (...).

De instapvoorwaarden en regels inzake het opzetten van bedrijven zijn (in België) erg minimaal, zodat vrij gemakkelijk dekmantelbedrijven kunnen worden opgezet.

Aangezien het vervoer van goederen niet aan transportbedrijven is voorbehouden en de instapvoorwaarde [*sic*, IV] voor dergelijke bedrijven hoger liggen, blijken dergelijke bedrijven niet als dekmantel te worden gebruikt. Het zijn vooral gewone bedrijfjes die het illegale transport organiseren of transportbedrijven voor deze klus inhuren (Vander Beken et al., 2012, p. 108).⁸

In transitlanden zoals Nederland en België vindt meer inmenging in de transportbranche plaats door criminelen die betrokken zijn bij illegale handel dan in andere landen (Ferwerda & Unger, 2016).

In Nederland zijn ruim 12.000 vergunninghouders voor beroepsgoederenvervoer over de weg.⁹ Dat varieert van eigen rijders (eenmanszaken waarbij de eigenaar een vrachtauto heeft en tevens de chauffeur daarvan is) tot grote internationale transportondernemingen met vestigingen in verschillende landen (I-4; CBS & TLN, 2015).

Door de grote hoeveelheid vergunninghouders is de concurrentie groot en zijn de winstmarges laag; de gemiddelde winstmarge ligt tussen de 1 en 2 procent en dat is al jaren zo (I-4; I-7). Grote internationale transportondernemingen moeten het dan ook van het volume hebben (veel ritten), de eigen rijders van het feit dat zij weinig kosten hebben. Met name de kleinere transportondernemingen met meerdere medewerkers en een paar vrachtwagens kunnen het zwaar hebben. Malafide logistiek dienstverleners en/of transporteurs kunnen voor oneerlijke concurrentie zorgen: omdat hun lading als deklading dient, kunnen zij sowieso onder de prijzen gaan zitten (zie hoofdstuk 5 voor meer informatie over dekladingen). Voor logistiek dienstverleners geldt dat soms zeer onredelijke voorwaarden worden gesteld op basis waarvan zij een opdracht kunnen krijgen. Gaat iemand daar niet op in, dan wordt gewoon een ander gevraagd. Al met al is ook in Nederland de transportbranche een kwetsbare sector (I-4). Dit komt ook naar voren uit het onderzoek van Staring et al. (2019).

⁸ Voor meer informatie over risicofactoren en indicatoren in relatie tot illegaal vervoer met behulp van wegtransport: J. Wellenberg (2018). *Transportcriminaliteit. Bachelorthesis: Een onderzoek naar interventiestrategieën van de Dienst Infrastructuur noordoost tegen het vervoer van illegale goederen binnen de wegtransportsector*. Apeldoorn: Politieacademie. Geschreven in opdracht van de programmamanager Transportcriminaliteit van de Dienst Infra van de Landelijke Eenheid.

Ook binnen de transportbranche zelf zijn risicofactoren en indicatoren beschreven.

⁹ Beroepsgoederenvervoer: vervoer van goederen in opdracht van derden tegen betaling (CBS & TLN, 2015, p. 28).

Polydrugshandel

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is opgemerkt, handelt het merendeel van de csv's in Europa die betrokken zijn bij de drugshandel, in verschillende verdovende middelen (Europol, 2017). Ook in Nederland is sprake van multiondernemerschap waarbij criminelen actief zijn op diverse drugsmarkten (Boerman et al., 2017; De Middeleer, Van Nimwegen, Ceulen, Gerbrands & Roeven, 2018). De productie van en handel in synthetische drugs in Nederland zijn al sinds jaar en dag verbonden met de hennepsteelt: hennepsteelt kan als instapdelict worden beschouwd om de wereld van de synthetische drugs of andere harddrugs te kunnen betreden (Tops, Van Valkenhoef, Van der Torre & Van Spijk, 2018; Vermeulen et al., 2018).

'De vervlechting van de drugswerelden levert een interessant concurrentievoordeel op voor Nederlandse drugscriminelen. De internationale uitstraling en belofte is: Nederlanders kunnen alle soorten drugs leveren, het maakt niet uit welk soort of welke hoeveelheid, want het lukt' (Tops et al., 2018, p. 214). Nederlandse criminelen kunnen ook betrokken zijn bij de productie van drugs in het buitenland, zoals bij georganiseerde hennepsteelt in Spanje. De helft van de Nederlandse hennephandel zou afkomstig zijn uit Spanje (PGPSafe).

De malafide logistiek dienstverlener zorgt ervoor dat verschillende verdovende middelen vanuit Nederland naar andere landen worden doorgevoerd. Bij de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland worden gecombineerde partijen aangetroffen (cocktailzendingen) of blijkt dat een transportlijn voor het vervoer van telkens andere verdovende middelen wordt gebruikt (Vermeulen et al., 2018).

37-jarige Nederlandse vrachtwagenchauffeur met 65 kilo drugs gepakt in Denemarken

NAESTVED(DK) - Een 37-jarige Nederlandse vrachtwagenchauffeur is begin dit jaar in Denemarken opgepakt voor het smokkelen van 35 kilogram cocaïne en 30 kilogram Phenacetine en zit sindsdien vast in de gevangenis in het Deense Næstved.

De vondst vond al op 21 februari 2017 plaats maar de politie heeft het voorval tot nu stilgehouden in de hoop de afzenders en/of ontvangers van de drugs te traceren.

In een geheime ruimte in de koeloplegger van de Nederlander werd 35 kilogram cocaïne gevonden en 30 kilogram Phenacetine. Phenacetine wordt gebruikt om met de cocaïne te vermengen waardoor een nog krachtigere cocaïne ontstaat. Normaal wordt Phenacetine gebruikt voor het vervaardigen van pijnstillers. De straatwaarde van de drugs wordt geschat op 33 miljoen Deense Kronen, wat gelijk staat aan ongeveer 4,4 miljoen euro. Naast de cocaïne werd ook een kleine hoeveelheid, 126 gram, amfetamine gevonden in zijn vrachtwagen.

De 37-jarige Nederlander ontkent op de hoogte te zijn geweest van de drugs in zijn vrachtwagen. In november zal de rechtszaak tegen hem dienen. De politie heeft nog geen afzenders dan wel ontvangers weten te traceren maar het onderzoek is nog altijd in volle gang.

(Transport Online, 27 september 2017)

De malafide logistiek dienstverlener kan meerdere leveranciers en meerdere afnemers bedienen. Verdovende middelen worden aangeleverd door verschillende personen en eenmaal in het buitenland worden de drugs door verschillende partijen opgehaald of bij verschillende partijen bezorgd (I-1). De leverancier kan er ook voor kiezen om verschillende verdovende middelen via verschillende transportlijnen te laten lopen. Dan gaat bijvoorbeeld hennep met een andere transportonderneming mee dan cocaïne (PGPSafe).

In Nederland kunnen zowel cocktailpartijen als monodrugs worden aangeleverd om op transport naar het buitenland te gaan. In het geval van monodrugs lijkt de logistiek dienstverlener een rol te spelen in het omzetten naar polydrugspartijen op basis van bestellingen uit het buitenland. In het geval van cocktailpartijen worden complete zendingen aangeleverd die vervolgens naar het buitenland worden doorgevoerd (I-1; I-2).

Bij inbeslagnames in het buitenland gaat het vrijwel altijd om gecombineerde partijen, maar het kunnen ook partijen van één enkele drugssoort zijn. Dit is afhankelijk van de bestelling (I-1; I-5; I-9).

Conclusie

De handel in allerlei verdovende middelen via Nederland floreert dankzij de strategische infrastructurele positie van ons land in Europa. Nederland is een transiethub en de malafide logistiek dienstverlener profiteert van de kwetsbare transportsector bij het organiseren en faciliteren van drugsdistributie via ons land. Hij lijkt daarbij vooral een praktische rol te vervullen bij het omzetten van monodrugshandel naar polydrugshandel, omdat handelaren het transport van hun drugspartijen aan hem uitbesteden. Op het door hem georganiseerde transport kunnen verschillende ladingen drugs mee, die afkomstig zijn van meerdere leveranciers en bestemd zijn voor meerdere afnemers. Hoe en of drugs meegaan op een transport, dat bepaalt de malafide logistiek dienstverlener – waarover meer in de volgende hoofdstukken.

4 Crime scripting

Inleiding

Crime scripting is een zeer bruikbare methode om een crimineel proces inzichtelijk te maken door het in stappen op te delen. Binnen het drugsdistributieproces is de doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg zo'n stap. In dit hoofdstuk licht ik eerst toe wat crime scripting inhoudt, daarna ga ik in op het specifieke crime script cocaïne, en tot slot werk ik de handelingen uit die bij de genoemde stap horen.

Crime scripting

Crime scripting kan gebruikt worden om de structuur van een crimineel proces of *criminal value chain* beter te begrijpen. Het criminele proces wordt opgedeeld in stappen (scènes) en voor elk van die stappen worden de handelingen die daarin nodig zijn, uitgewerkt. Op deze manier worden alle opeenvolgende stappen of scènes en de daarbij behorende criminele activiteiten die noodzakelijk zijn voor het plegen van een misdrijf in kaart gebracht en inzichtelijk gemaakt. Daarnaast helpt crime scripting bij het identificeren van sleutelfiguren binnen het script of criminele proces. Dit zijn personen die beschikken over bepaalde competenties, kennis en vaardigheden die noodzakelijk zijn voor het succesvol uit kunnen (laten) voeren van criminele activiteiten (menselijk kapitaal) (Duijn, 2016).

Crime script cocaïne

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, is Nederlandse georganiseerde criminaliteit hoofdzakelijk transitcriminaliteit. Meer specifiek: internationale drugshandel waarbij Nederland als productie-, doorvoer- en/of bestemmingsland fungeert (Kruisbergen et al., 2012). Met behulp van crime scripts kunnen de verschillende criminele processen die verband houden met de drugshandel in het algemeen in beeld worden gebracht. Voor alle typen drugs die in Nederland worden ingevoerd of geproduceerd, geldt dat zij worden doorgevoerd naar het buitenland. Vaak gaan verschillende verdovende middelen daarbij tegelijkertijd op transport of wordt een transportlijn voor verschillende drugs gebruikt (polydrugsdistributie - zie hoofdstuk 3). Dus een crime script heroïnehandel, synthetischdrugshandel of polydrugshandel zou een scène doorvoer of export dienen te kennen. Een scène export treffen we in ieder geval aan in het crime script cocaïne dat in 2019 in opdracht van de Intelcel Cocaïne van de DLIO van de Landelijke Eenheid is uitgewerkt. Het beschrijft de scènes, handelingen en rollen met betrekking tot de aan Nederland gelieerde cocaïnehandel: 'Inzake het invoeren van cocaïne is gefocust op de havens van Antwerpen en Rotterdam, middels een deklading, het inbouwen van cocaïne in de container en de rip-off methode (switch methode en snelle uithaal). Met betrekking tot de handel in cocaïne is gefocust op de daadwerkelijke handel in cocaïne binnen Nederland. De export van cocaïne betrof de export vanuit Nederland naar andere delen van Europa' (Krekel, 2019, p. 2).

Dit crime script cocaïne heb ik voor mijn onderzoek als uitgangspunt of masterscript gebruikt om op basis daarvan de scène doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer nader uit te werken. We mogen immers veronderstellen dat, zoals hierboven is opgemerkt, de scène export of doorvoer voor alle crime scripts van via Nederland verhandelde drugs vergelijkbaar zal zijn.

Het crime script cocaïne telt negen scènes, oftewel negen processtappen¹⁰:

Scènes crime script cocaïne								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Productie	Deklading/ Maskeren	Zeevracht	Invoer via zeecontainers	Uithalen	Bewerken/ Versnijden	Stashen	Handel	Export

Tabel 2. Scènes crime script cocaïne (versie april 2019; Krekel, 2019)

Binnen elke scène is een opsomming van handelingen en rollen opgenomen.

Het crime script cocaïne is een vereenvoudigde weergave van een zeer complexe en veranderlijke werkelijkheid. Daarnaast hoeven scènes niet in een vaste chronologische volgorde te staan en kan een persoon bijvoorbeeld meerdere rollen hebben of wordt een rol door meerdere personen uitgevoerd (Krekel, 2019). Het is ook niet voor niets dat voor het onderzoek naar de aard en omvang van de drugscriminaliteit en de rol van de sector transport en logistiek daarbij in de Rotterdamse haven, Staring et al. (2019) op basis van een masterscript drie verschillende smokkelscripts hebben uitgewerkt om de invoer van cocaïne via de Rotterdamse haven nader te kunnen duiden. Door het fileren van een *criminal value chain* in stappen, handelingen en rollen ontstaat er meer duidelijkheid en kennis over die complexe en veranderlijke realiteit en worden handvatten geboden voor interventies.

Handelingen en rollen bij de logistiek van de export

In het crime script cocaïne staat in scène 9 de export van cocaïne naar het buitenland centraal, waarbij ook sprake kan zijn van de doorvoer van polydrugs. De uitwerking van scène 9, de export, is gebaseerd op doorvoer van verdovende middelen met behulp van vrachtverkeer over de weg (Krekel, 2019). Er zijn natuurlijk allerlei modi operandi om drugs van Nederland naar het buitenland door te voeren (zie Vermeulen et al., 2018), maar de insteek die Krekel voor scène 9 heeft gehanteerd (export niet alleen van cocaïne maar van verschillende soorten drugs, gebruikmakend van vrachtvervoer over de weg) vormt specifiek voor het hier gepresenteerde onderzoek een interessant uitgangspunt.

De volgende handelingen zijn binnen scène 9 benoemd (Krekel, 2019):

- vervoer van stashlocatie naar laadlocatie;
- laden/inbouwen cocaïne;
- laden deklading;
- export;
- contrastrategie;
- betaling aan Nederland.

In hoofdstuk 5 ga ik op basis van de data die ik voor dit onderzoek bestudeerd heb, dieper in op de handelingen die worden verricht in de context van de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg.

Naast de hierboven genoemde handelingen zijn binnen scène 9 de volgende rollen benoemd in relatie tot malafide logistieke dienstverlening (Krekel, 2019):

- transporteur: beheerder transportlijn;

¹⁰ Crime script cocaïne versie april 2019. Dit is de versie zoals die te vinden is in Krekel, 2019. Inmiddels heeft de Intelcel Cocaïne deze versie aangepast.

- transporteur: logistiek dienstverlener.

In hoofdstuk 7 ga ik in op de positie van de malafide logistiek dienstverlener binnen de drugsdistributie. Daarbij zullen de rollen 'transporteur: beheerder transportlijn' en 'transporteur: logistiek dienstverlener' aandacht krijgen.

Conclusie

Met behulp van crime scripting kan de internationale drugshandel via Nederland inzichtelijk worden gemaakt door het hele proces in stappen (scènes) op te delen en binnen die stappen de benodigde handelingen en rollen uit te werken. Voor alle typen drugs die in Nederland worden ingevoerd of geproduceerd, geldt dat zij worden doorgevoerd naar het buitenland. Verondersteld mag worden dat elk crime script dat betrekking heeft op die internationale drugshandel via Nederland dan ook een scène doorvoer of export bevat. Voor dit onderzoek is het crime script cocaïne als uitgangspunt of masterscript gebruikt voor een nadere uitwerking van de handelingen en de positie van de malafide logistiek dienstverlener in relatie tot de doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer. In de hoofdstukken 5 en 7 wordt hier dieper op ingegaan.

5 Handelingen binnen het malafide distributievervoer

Inleiding

Zoals in hoofdstuk 4 is opgemerkt, mag verondersteld worden dat elk crime script voor de internationale drugshandel via Nederland een scène doorvoer of export bevat. Een variant van die doorvoer is het distributievervoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg. Dit logistieke proces wordt verzorgd door de malafide logistiek dienstverlener.

Distributievervoer behelst het '(laten) collecteren van zaken vanaf een of meerdere afhaaladres(sen) – al dan niet naar een distributiecentrum waar overslag en groupage plaatsvindt – en het vervolgens (laten) distribueren naar een of meer afleveradres(sen)' (CBS & TLN, 2015, p. 56). Het malafide distributievervoer kent in principe dezelfde handelingen als het bonafide distributievervoer, waarop de hier geciteerde definitie betrekking heeft, met dien verstande dat er sprake is van illegale lading en allerlei activiteiten om deze te verhullen. In dit hoofdstuk wordt de scène doorvoer waarbij sprake is van malafide distributievervoer nader uitgewerkt. Er wordt daarbij voortgeborduurd op het crime script cocaïne dat in hoofdstuk 4 besproken is. De handelingen die binnen de scène doorvoer kunnen worden onderscheiden, worden een voor een besproken. Tot slot krijgen overeenkomsten en verschillen tussen legale en illegale distributie aandacht.

Handelingen in het malafide distributievervoer

Het crime script cocaïne dat ik voor dit onderzoek als uitgangspunt heb gebruikt (Krekel, 2019), kent een scène export. Deze scène is toegespitst op de doorvoer van cocaïne én op die van diverse verdovende middelen (polydrugsdistributie) met behulp van vrachtvervoer over de weg. De scène doorvoer uit het crime script van Krekel heb ik verder uitgediept op basis van de definitie van distributievervoer en op basis van de data die voor het hier gepresenteerde onderzoek gebruikt en geanalyseerd zijn. Daarmee kom ik tot een iets andere indeling van de genoemde scène dan het crime script cocaïne.

Grofweg zijn de volgende handelingen noodzakelijk om het distributievervoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland over de weg te realiseren:

- regelen en ophalen van legale lading;
- collecteren van drugs;
- overslag van drugs;
- inzetten van een bonafide of malafide transportonderneming;
- vervoeren over de weg;
- distribueren en afleveren in het buitenland;
- administreren en plannen;
- vervoeren van geld naar Nederland;
- afschermen.

Het mag duidelijk zijn dat dit een vereenvoudigde weergave is; de werkelijkheid is vaak dynamischer en complexer. Zo kan de chronologie van de handelingen anders zijn, zullen deze handelingen lang niet altijd allemaal worden uitgevoerd en kunnen handelingen elkaar

overlappen. Maar het uiteenrafelen van de handelingen die worden verricht om de drugs van Nederland naar het buitenland door te voeren, maakt inzichtelijk wat er allemaal voor nodig is om die doorvoer te realiseren. In de nu volgende negen subparagrafen komen de hierboven onderscheiden handelingen een voor een aan de orde.

Regelen en ophalen van legale lading

Er is altijd een legale (dek)lading om te verhullen dat er sprake is van het vervoer van verdovende middelen. Een transport moet immers een legale reden hebben en dus over de juiste papieren beschikken (vrachtbrieven, verzekeringen) en de daarbij behorende vracht. Het kan om allerhande goederen gaan, zoals bloemen, machines, meubels, hout, vlees en pakken sap. Vaak betreft het groente en fruit (I-2; I-3; I-8; I-9; politie-informatie; PGPSafe). Dat legale waar alleen wordt gebruikt om de illegale waar te verhullen, blijkt uit het feit dat de waarde van deze legale lading soms minder is dan de kosten van het transport; zonder de drugs zou het transport niet rendabel zijn (I-9).

Als de malafide logistiek dienstverlener zelf het transport in handen heeft, regelt hij zelf de deklading. Dit kan onder meer via online vracht- en laadruimtebeurzen. Via deze sites kunnen transporteurs zowel worden gezocht als zichzelf aanbieden voor het vervoeren van allerhande ladingen. Over het algemeen lijken het wat vage, anonieme sites. Producten worden tegen bodemprijzen aangeboden en vaak weet de leverancier niet wie de transporteur is of weet de transporteur niet wie de leverancier is (I-8; I-10).

Het komt ook voor dat de malafide logistiek dienstverlener een vrachtauto naar een onwetend bedrijf laat rijden om daar legale waar op te halen. Vervolgens rijdt deze wagen terug naar het transportbedrijf of de loods van de malafide logistiek dienstverlener en worden de drugs in een deel van de legale lading verstopt, bijvoorbeeld in gemarkeerde dozen, zodat in het buitenland meteen duidelijk is wat voor wie bestemd is (I-1; I-2; I-5; politie-informatie).

Als de malafide logistiek dienstverlener niet de beschikking heeft over een eigen transportonderneming, kunnen de drugs verstopt tussen legale lading naar een bonafide transportonderneming worden gebracht of door een bonafide transportonderneming worden opgehaald teneinde naar het buitenland te worden vervoerd; zie ook de subparagraaf over het inzetten van een bonafide of malafide transportonderneming.

Collecteren van drugs

De drugslading kan variëren van één enkele soort drugs tot een cocktailpartij. Dit is afhankelijk van de bestelling uit het buitenland en van de vraag of de bestelling geplaatst is door één afnemer dan wel door meerdere afnemers. Ook kan de drugslading verschillen afhankelijk van wat een malafide logistiek dienstverlener wel of niet wil (laten) vervoeren. Dan wordt een transportlijn bijvoorbeeld alleen voor een bepaald type drugs gebruikt, terwijl een andere lijn wel verschillende verdovende middelen vervoert (PGPSafe).

De drugs zijn afkomstig van één of meerdere leveranciers, en kunnen naar de malafide logistiek dienstverlener worden gebracht of naar de transporteur/chauffeur die het transport voor zijn rekening neemt.

Overslag van drugs

Het overzetten van drugs vindt soms plaats in een stashlocatie of loods waar de vrachtwagen wordt geladen, soms gebeurt het op een parkeerplaats en moet de vrachtwagenchauffeur even weg (I-1; I-5; I-8; I-9).

Het komt echter ook voor dat de malafide logistiek dienstverlener betrokken is bij het ophalen van de verdovende middelen, voordat deze op transport van Nederland naar het buitenland

gaan. Dan regelt hij bijvoorbeeld dat cocaïne na aankomst in de haven van Rotterdam of Antwerpen naar een loods in Nederland wordt gebracht, of dat cannabis in Spanje wordt opgehaald (I-11; PGPSafe).

De malafide logistiek dienstverlener kan ervoor zorgen dat de drugs extra worden verpakt, bijvoorbeeld ter maskering van de geur, maar de leverancier kan dat ook zelf laten doen (PGPSafe). De malafide logistiek dienstverlener kan de illegale lading ook laten verstopten in (gemarkeerde) dozen die overeenkomen met de verpakking van de legale lading, of de dozen insealen en op pallets plaatsen (I-2; PGPSafe). Het gebeurt ook dat de drugs niet in een (dek)lading verborgen zitten maar gewoon in tassen in de cabine meegaan of verstopt zijn in verborgen ruimten. Dit kunnen simpelweg bestaande loze ruimten zijn, zoals achter de portierbekleding, maar ook ruimten die speciaal voor dat doel zijn gemaakt. Er bestaan trailer(verhuur)bedrijven die geprepareerde vrachtwagens kunnen aanleveren (I-1; I-2; I-3; I-8; I-9).

Nederlandse vrachtwagenchauffeur in Engeland opgepakt wegens drugsmokkel

Een 40-jarige Nederlander is in het Verenigd Koninkrijk aangehouden vanwege drugsmokkel. Hendrik van der G. werd donderdag in North Lincolnshire gearresteerd nadat hij met zijn vrachtwagen via de ferry het land was binnengekomen. In de truck werd door de grensbewakingsdienst 35 kilo aan cocaïne gevonden (...). De drugs met een geschatte waarde van zo'n 3 miljoen pond (bijna 3,5 miljoen euro) zaten verstopt in de achterdeuren van de vrachtwagen. De politiedienst NCA zegt dat Van der G. vanuit Hoek van Holland in Engeland was aangekomen. Hij moest zaterdag voor de rechter verschijnen. Van der G. blijft in ieder geval tot 7 juni in hechtenis als hij voor een tweede keer naar de rechtbank moet. (...)
(*Algemeen Dagblad*, 12 mei 2019)

Inzetten van een bonafide of malafide transportonderneming

De malafide logistiek dienstverlener kan over een eigen transportonderneming beschikken die wordt ingezet voor het transport van verdovende middelen, waarbij legale waar als dekmantel dient. Ook kan het voorkomen dat zijn eigen transportbedrijf alleen legale goederen vervoert en dat hij het transport van verdovende middelen uitbesteedt (I-1). Zijn eigen transportbedrijf gebruikt hij dan voor het witwassen van criminele gelden (I-5). Transportbedrijven kunnen enkel tot doel hebben illegale ladingen te vervoeren. Dergelijke dekmanteltransportbedrijven veranderen regelmatig van naam. Ook kan een malafide logistiek dienstverlener transportbedrijven in het buitenland oprichten met een katvanger als 'eigenaar'. Om illegale praktijken te verhullen en eruit te zien als een bonafide transportonderneming, kunnen opzettelijk dozen, pallets en dergelijke bij het bedrijf worden gestald (I-8; I-9; PGPSafe).

Als een malafide logistiek dienstverlener niet de beschikking heeft over een malafide transportbedrijf, laat hij de verdovende middelen meeliften op legale transporten van onwetende transportondernemingen en met onwetende chauffeurs. Dan gaat een partij verdovende middelen bijvoorbeeld verborgen in een pallet met gewone goederen van een bedrijf in Nederland naar een bedrijf in het buitenland. Dergelijke bedrijven kunnen overigens speciaal daarvoor opgerichte dekmantelbedrijven in Nederland en het buitenland zijn, die op naam staan van een katvanger (I-2; I-5).¹¹ Niet alleen maakt hij gebruik van Nederlandse bonafide transportondernemingen maar ook van buitenlandse (politie-informatie). Soms werken bij de bonafide bedrijven corrupte medewerkers die de drugs kunnen laden of lossen (PGPSafe).

¹¹ Deze 'van bv naar bv'-methode is ook te zien bij de import van cocaïne.

Vervoeren over de weg

Het vervoer van de verdovende middelen over de weg vindt plaats met behulp van kleine vrachtauto's, trekker-opleggercombinaties of bestelbussen.¹² In principe regelt de malafide logistiek dienstverlener het voertuig, in een enkel geval doet de chauffeur dit (I-5; PGPSafe). Vrachtwagens of opleggers kunnen zijn gehuurd en afkomstig zijn van bonafide bedrijven, maar ook in het bezit zijn van een eigen (dekmantel)bedrijf, zeker als het om geprepareerde vrachtauto's gaat (I-5; I-8; I-9).

Het komt voor dat de gebruikte vrachtauto's regelmatig op naam van een ander bedrijf worden gezet. Op die manier kunnen zowel gewone als geprepareerde vrachtwagens telkens opnieuw worden ingezet. Sommige van deze tijdens opsporingsonderzoeken aangetroffen vrachtauto's worden nu nog steeds gebruikt (I-8; I-9; PGPSafe).

Wel wordt aan risicomijding gedaan: Nederlandse kentekenplaten zijn minder populair, omdat zowel de drugshandelaren als de malafide logistiek dienstverleners ervan uitgaan dat Nederlandse voertuigen gevoeliger zijn voor controles. Daarom zorgt men er ofwel voor dat de eigen vrachtauto een buitenlands kenteken heeft (bijvoorbeeld via een buitenlands dekmantelbedrijf op naam van een katvanger) of huurt men een buitenlandse vrachtauto. Het inhuren van buitenlandse chauffeurs in plaats van Nederlandse chauffeurs is ook een manier om niet te veel aandacht op een transport te vestigen (PGPSafe).

Distribueren en afleveren in het buitenland

Bij het opzetten van een nieuwe handelslijn wordt vaak klein begonnen. Dan wordt eerst hennep op transport gezet en later overgestapt op cocaïne. Klein beginnen biedt ook de mogelijkheid een nieuwe transportlijn te testen (PGPSafe).

Malafide logistiek dienstverleners kunnen als voorwaarde stellen dat een vrachtwagen alleen gaat rijden als de klant deze volledig vult. Ook kunnen zij bepaalde typen harddrugs weigeren vanwege de risico's en verantwoordelijkheden die daarmee gemoeid zijn. Ze kunnen drugshandelaren actief benaderen zodra een transport weer gaat rijden.

Vrachtwagens kunnen met verschillende partijen voor verschillende klanten worden geladen en naar verschillende bestemmingen rijden. Zo kan op een bestaande transportlijn naar Italië worden meegelift ten behoeve van een nieuwe klant in Zwitserland. Een malafide logistiek dienstverlener kan naar verschillende locaties rijden om te bezorgen, maar kan ook aangeven dat hij alleen grotere partijen op enkele plekken zal lossen en weigeren kleinere partijen op meerdere locaties te lossen (PGPSafe).

Amsterdammers aangehouden om hard drugs-transporten

De Amsterdamse politie meldt dat er dinsdagmorgen twee Amsterdammers (van 62 en 69 jaar) zijn aangehouden die worden verdacht van internationale handel in hard drugs. Ze zouden verantwoordelijk zijn voor een groot aantal transporten naar Denemarken, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. (...)

De actie was een gezamenlijke operatie van de Landelijke Eenheid en de recherche in Zeeland West Brabant. Er vonden drie doorzoekingen van woningen plaats, waaronder één in België. De actie vond mede plaats op basis van een rechtshulpverzoek vanuit de politie in het Deense Aarhus. Daar was om aanhouding en overlevering verzocht van één van de twee verdachten.

De politie zegt dat de twee cocaïne, hasj, amfetamine naar Denemarken, Zweden en het Verenigd Koninkrijk vervoerden. (...) De aanhoudingen en doorzoekingen zijn ook een voortvloeisel van het onderzoek naar het transport van 58 kilo cocaïne naar Engeland in januari van dit jaar waarbij leden van het No Surrender chapter Almere betrokken waren. Deze leden werden tijdens een grootschalige actie op 15 mei van dit jaar aangehouden vanwege hun betrokkenheid bij dit transport. (...)

(Crimesite.nl, 23 oktober 2018)

¹² Sommige malafide logistiek dienstverleners kunnen ook andere transportmiddelen regelen, zoals een touringcar (PGPSafe).

In de bestudeerde casuïstiek gaan transporten vooral van Nederland richting Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk, maar drugshandel met behulp van vrachtvervoer gaat door heel Europa en ook naar Turkije. De Nederlandse logistiek dienstverlener kan daarbij ook het drugstransport elders in Europa organiseren, zoals het vervoer van cannabis uit Spanje naar Italië of van precursoren uit Turkije naar Nederland (I-1; I-2; I-3; I-5; I-9; politie-informatie; PGPSafe).

Distributie van drugs naar het buitenland vindt plaats onder het mom van een legaal transport. Zoals eerder gezegd, kan er sprake zijn van een bonafide lading die afkomstig is van een bonafide bedrijf, waarbij de drugs meeliften. Maar ook kan de malafide logistiek dienstverlener voor een bonafide deklading zorgen, waarbij feitelijk de legale goederen meeliften op het illegale transport. Het *faken* van een zakelijke reis naar het buitenland is ook een manier om een transport een legitiem karakter te geven (I-1; I-5; PGPSafe).

Eenmaal in het buitenland wordt het transport opgewacht op bijvoorbeeld een daartoe afgesproken parkeerplaats. Daar komen dan verschillende afnemers de drugs ophalen; dat kan oplopen tot acht verschillende afnemers. Ook kunnen de drugs in verschillende plaatsen worden gelost en soms meerdere keren op hetzelfde adres (I-1; I-2; PGPSafe). Het regelen van losplekken is de verantwoordelijkheid van de afnemer (PGPSafe). Niet alleen de verdovende middelen worden netjes bezorgd, ook de legale (dek)lading (I-1; I-5; I-9).

Administreren en plannen

Het administreren en plannen vindt plaats gedurende het proces van het fysieke distributievervoer. Zoals eerder in deze paragraaf is opgemerkt, moet een drugstransport een legale reden hebben en dus over de juiste papieren beschikken (vrachtbrieven, verzekeringen) en de daarbij behorende vracht. Alle handelingen dienen geadministreerd te worden. Als de malafide logistiek dienstverlener niet de beschikking heeft over een eigen (malafide) transportonderneming, moet hij een bonafide transportbedrijf inhuren (I-8). Verder moet hij legale (dek)ladingen aanschaffen en eventueel vrachtwagens en/of opleggers huren (I-1; I-2; I-5; I-9).

Soms is de malafide logistiek dienstverlener zelf werkzaam als planner bij een (dekmantel)transportbedrijf om het transport als zodanig ook in te plannen inclusief de loslocaties (I-8).

Vervoeren van geld naar Nederland

Betalingen in verband met (het organiseren van) het transport en de lading kennen in de legale bovenwereld een andere routing dan het feitelijke goederenvervoer. Ze vinden immers hoofdzakelijk giraal plaats. Betalingen in verband met (het organiseren van) het drugstransport en de drugslading geschieden daarentegen over het algemeen in contanten (zie hoofdstuk 6). Soms draagt de logistiek dienstverlener er zelf zorg voor dat het geld dat afkomstig is van de afnemer(s) in het buitenland, terechtkomt bij de leverancier(s) in Nederland. Dan gaat er contant geld mee terug in de vrachtwagen (I-9).

Afschermen

Alles wordt eraan gedaan om te verhullen dat er sprake is van drugstransporten van Nederland naar het buitenland. Afschermen is niet een losstaande handeling, maar feitelijk een vast onderdeel van alle handelingen die worden verricht in de context van het drugsdistributievervoer zoals in dit hoofdstuk beschreven.

En bij al deze handelingen staat de malafide logistiek dienstverlener aan de lat: de coördinatie van laden tot aan lossen is in zijn handen. Alle communicatie daaromtrent

verloopt via hem – met de leveranciers, met de chauffeur tijdens het transport en met degenen die de drugs komen afhalen of voor wie de drugs bestemd zijn. Deze communicatie wordt ook zo veel mogelijk verhuuld. Via PGP-telefoons is er contact met Nederlandse en buitenlandse handelaren over logistieke activiteiten zoals de te rijden route of hoeveel er in een vrachtauto kan (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; I-11; PGPSafe).¹³

Communicatie met de chauffeurs verloopt met mobiele (prepaid) telefoons of wegwerptelefoontjes. Deze worden aan de chauffeurs meegegeven tijdens het transport en hebben veelal maar één telefoonnummer in het adresbestand: het nummer waarop de malafide logistiek dienstverlener of een contactpersoon te bereiken is. De malafide logistiek dienstverlener beschikt vaak over tientallen (prepaid) mobieltjes en meerdere simkaarten voor de communicatie met de chauffeurs (I-1; I-5; I-8; I-9; I-11).

Bij het verhullen en afschermen van de illegale praktijken wordt bij het oprichten van dekmantelbedrijfjes gebruikgemaakt van ‘makkelijke’ notarissen. Via contacten bij de politie worden soms zaken nagetrokken (I-2; politie-informatie). Afscherming kan dus niet-ambtelijke en ambtelijke corruptie met zich meebrengen.

Overeenkomsten en verschillen met bonafide transport en logistiek

Bonafide logistiek dienstverleners die gespecialiseerd zijn in het transport van *high value*-goederen (kostbare producten), nemen maatregelen om te zorgen dat de lading veilig en wel op de plaats van bestemming komt. Dergelijke bonafide logistiek dienstverleners maken geen reclame en werken voor een paar vaste klanten. Nieuwe klanten krijgen zij via bestaande klanten of via bijeenkomsten die georganiseerd worden door de *Transported Asset Protection Association* (TAPA), een vereniging van beveiligingsprofessionals en aanverwante organisaties uit de industrie en de logistiek. Het vervoer van de kostbare goederen geschiedt zo onopvallend mogelijk. De vrachtwagens die worden gebruikt, dragen geen reclame of bedrijfsnamen en hebben vaak één kleur (bijvoorbeeld helemaal wit of blauw) om zo min mogelijk op te vallen. Per transport gaat één *dedicated* lading mee: afkomstig van maar één opdrachtgever. Er kan eventueel wel op verschillende adressen worden gelost, maar het gaat om een *full truck load*.

Chauffeurs krijgen vaak hooguit een dag van tevoren te horen wat ze moeten vervoeren en waar ze naartoe moeten. De waarde van de lading is niet bekend, noch bij de logistiek dienstverlener noch bij de chauffeur die het transport rijdt. Sowieso geldt dat hoe minder partijen weet hebben van een kostbaar transport, des te beter het is. Chauffeurs mogen via sociale media niet bekendmaken wat ze vervoeren en waar ze rijden. Om ervoor te zorgen dat een vrachtwagen in één keer kan doorrijden en geen onnodige risico's loopt door langdurig stilstaan voor verplichte rustpauzes, rijden er vaak twee chauffeurs die elkaar tijdens de rit kunnen afwisselen. Het transport wordt soms begeleid door een beveiligingsbedrijf dat een personenauto achter de vrachtwagen aan laat rijden (I-10; CBS & TLN, 2015).

Her transport van de kostbare verdovende middelen met behulp van vrachtovervoer vertoont overeenkomsten met bonafide transporten van kostbare goederen: alles zo onopvallend en veilig mogelijk.

Er wordt veelal voor een vaste klantenkring gewerkt en een nieuwe klant komt er niet zomaar tussen (I-1; I-2; I-5; I-9; PGPSafe). Vaak worden onopvallende vrachtwagens gebruikt.

¹³ In alle zeven voor dit rapport gebruikte opsporingsonderzoeken beschikten de malafide logistiek dienstverleners over een PGP-telefoon.

Chauffeurs die betrokken zijn bij het illegale transport en dus weten dat zij drugs vervoeren, zijn niet altijd op de hoogte wat en hoeveel zij precies vervoeren. Ze zijn ook niet altijd aanwezig bij het laden van de vrachtwagen (I-8). Soms rijden twee chauffeurs op een rit. Drugstransporten met personenauto's rijden vaak in colonne (Vermeulen et al., 2018). Bij transporten met vrachtwagen is een enkele keer een escortwagen geconstateerd of is de indruk gewekt dat er werd meegereden (I-1).

Anders dan bij het vervoer van bonafide *high value*-goederen, kunnen er meerdere partijen drugs van verschillende klanten op een transport meegaan: groupagevervoer. Het belangrijkste verschil is natuurlijk dat er sprake is van illegale lading en dat alles eraan wordt gedaan om de criminele activiteiten te verhullen.

Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de handelingen binnen de scène doorvoer van verdovende middelen met behulp van vrachtwagen over de weg nader uitgewerkt, passend in een crime script met betrekking tot de internationale drugshandel via Nederland. Dit is gedaan op basis van de handelingen die genoemd worden in de definitie van distributievervoer, aangevuld met activiteiten die nodig zijn om de illegale waar te verhullen.

Overeenkomstig het bonafide distributievervoer van kostbare producten over de weg, is het adagium van het malafide distributievervoer van drugs: zo onopvallend en veilig mogelijk. Alles wordt in het werk gesteld om de criminele activiteiten af te schermen. Er wordt gebruikgemaakt van dekmantelladingen, dekmantelbedrijven en vrachtwagens met geprepareerde ruimten, en liever niet van Nederlandse kentekenplaten of Nederlandse chauffeurs. De malafide logistiek dienstverlener organiseert het hele proces van het malafide distributievervoer en is dan ook betrokken bij alle handelingen die noodzakelijk zijn om de verdovende middelen van de leverancier in Nederland bij de afnemer in het buitenland te krijgen. Hij kan daarbij bepalen wat hij vervoert, voorwaarden stellen ten aanzien van het transport als zodanig en of hij een lading wil (laten) vervoeren.

6 Financiële aspecten van logistieke dienstverlening

Inleiding

De drugshandel is een miljardenbusiness. In Europa wordt jaarlijks tussen de 21 en 31 miljard euro aan verdovende middelen geconsumeerd (EMCDDA & Europol, 2016). De handel in drugs dient eigenlijk maar één belangrijk doel: financieel gewin. Vergeleken met wat de consument uiteindelijk betaalt, zijn de productiekosten van verdovende middelen verwaarloosbaar. Onderdeel van het verdienmodel is het overbruggen van de afstand tussen producent en consument. Daarbij wordt vooral verdiend op het nemen van lastige hobbels zoals de import in Europa vanuit landen buiten Europa. En wanneer de drugs eenmaal in Europa zijn, lijkt onder meer winst te worden gemaakt daar waar het relatief moeilijk is om drugs van het ene land naar een ander land te vervoeren, zoals naar het Verenigd Koninkrijk (ferry) of van Denemarken naar Zweden (brug).

De malafide logistiek dienstverlener is werkzaam in deze zeer lucratieve branche en verdient met het organiseren van drugstransporten. Een belangrijke vraag is: wordt hij daar rijk van? Om die vraag te kunnen beantwoorden en in het algemeen meer zicht te krijgen op geldzaken in relatie tot de malafide logistieke dienstverlening, wordt in dit hoofdstuk stilgestaan bij financiële aspecten van de bonafide logistieke dienstverlening en bij de kosten en verdiensten van de malafide logistiek dienstverlener.

Financiële aspecten van bonafide logistieke dienstverlening

Zoals eerder in dit rapport aangegeven, is er veel concurrentie binnen de transportbranche. Winstmarges zijn daardoor erg laag: 1 tot 2 procent. De logistiek dienstverlener die het transport kan organiseren tegen de laagste prijs, is spekkoper (I-4). Zo goedkoop mogelijk rijden oftewel zo weinig mogelijk kosten maken, draagt bij aan het verhogen van de marginale winst.

De belangrijkste kostenposten zijn personeel (chauffeurs, planners, magazijnmedewerkers, administratief personeel et cetera), diesel, opslag, materieel en beveiligingsmaatregelen. Bij transporten van diefstalgevoelige goederen zijn logischerwijze de kosten voor beveiliging hoger dan bij het transport van niet-diefstalgevoelige producten. De ladingbelanghebbende stelt in veel gevallen eisen aan de beveiliging: mag een vracht bijvoorbeeld worden vervoerd met een goedkopere zeilentrailer (zeilen wanden) of moet deze met een duurdere kastenwagen (harde wanden) mee (I-4; I-10)?

Vanwege de concurrentie is binnen de transportwereld niet alleen zo goedkoop mogelijk maar ook zo veel mogelijk (volume) rijden het geldende verdienmodel (I-4; I-7).

De logistiek dienstverlener kan voor het transport zowel door de leverancier als door de afnemer worden betaald, afhankelijk van wie de opdrachtgever van het transport is; meestal is dat de leverancier (I-7). Betaling kan zowel vooraf als na het leveren van de diensten plaatsvinden, maar gebeurt vaak nadat de goederen zijn bezorgd (I-7; I-10).

Binnen de kwetsbare transportbranche zorgen malafide logistiek dienstverleners voor oneerlijke concurrentie, omdat zij sowieso onder de prijs kunnen gaan zitten: lading is immers deklading en – behalve ter afscherming van de illegale lading – niet relevant (I-4).

Financiële aspecten van malafide logistieke dienstverlening

In zijn algemeenheid bestaat er weinig zicht op de financiering van het malafide distributievervoer, evenals op wat de malafide logistiek dienstverlener met zijn verdiensten doet (I-11). In de PGPSafe-berichten worden geldzaken wel besproken. Het draait immers vaak om geld. Het is echter niet altijd duidelijk over welke drugs, welke hoeveelheden, welke betalingen of welke bedragen de berichten met betrekking tot geld precies gaan – uitzonderingen daargelaten, waarover verderop in dit hoofdstuk meer. In deze paragraaf ga ik in op respectievelijk betalingen, uitgaven en opbrengsten.

Betalingen

De malafide logistiek dienstverlener kan zowel voorafgaand aan het transport worden betaald als bij aflevering. Hij kan aangeven het transport pas te laten plaatsvinden als hij daarvoor een betaling heeft ontvangen of dat hij meteen bij aflevering betaald wil krijgen. Er moet te allen tijde voor het transport worden betaald, ook als het een handelaar uiteindelijk niet lukt om de bestelde drugs te verkopen (PGPSafe). Uit een ander PGPSafe-bericht blijkt dat een malafide logistiek dienstverlener een gratis transport aanbiedt, omdat een van zijn compagnons verkeerde afspraken heeft gemaakt, waardoor de leverancier zijn geïnvesteerde geld en zijn klant in het buitenland is kwijtgeraakt. Uit de interviews blijkt, dat uit de opsporingsonderzoeken naar malafide logistiek dienstverleners niet altijd duidelijk naar voren komt wanneer zij worden betaald, maar het vermoeden bestaat dat dat vooral na afloop is (I-1; I-2; I-5; I-11).

Betalingen binnen de malafide logistieke dienstverlening lijken hoofdzakelijk in cash te zijn (I-5; I-8; I-9; I-11). Er kunnen contanten op de rekening van een dekmantelbedrijf worden gestort en bonafide transportbedrijven krijgen soms cash uitbetaald (I-2).

De malafide logistiek dienstverlener kan ervoor kiezen niet alleen in geld te worden uitbetaald maar ook in handel. Dit wordt 'meelopen' of 'meezetten' genoemd. Hij loopt dan mee met zijn eigen transport en koopt een deel van de totale lading van de handelaar, zodat hij dat zelf in het buitenland kan verkopen. De handelaar betaalt dan alleen het transport van zijn deel van de drugslading (PGPSafe).

Er is weinig zicht op de betalingen van de afnemer aan de leverancier. Wel weten we dat de vrachtwagens op de terugweg naar Nederland soms geld vervoeren, dat bestemd is voor verschillende leveranciers (I-9).

FIOD vindt in Hoek van Holland 200.000 Britse pond in vrachtwagen

De FIOD heeft dinsdag in Hoek van Holland 200.000 Britse pond (ongeveer 230.000 euro) gevonden in een vrachtwagen. De 48-jarige chauffeur is aangehouden.

Het geldbedrag was verstopt in een cabine en werd met de hulp van speurhonden van de douane gevonden.

Vermoedelijk is het geld afkomstig uit criminele activiteiten. De chauffeur was op weg naar Polen.

(Nu.nl, 7 november 2018)

Uitgaven

Er worden verschillende kosten gemaakt om verdovende middelen vanuit Nederland naar het buitenland door te voeren. Daarbij valt te denken aan het huren van een loods, het aanschaffen van dekladingen, transportkosten, waaronder de (huur van een) vrachtwagen of trailer en brandstofkosten, het betalen van de chauffeur en eventuele invoerrechten indien een transport bijvoorbeeld uit Turkije komt (PGPSafe). Chauffeurs krijgen per rit rond de

€ 400,- zwart betaald. Geen enorm bedrag, maar met meerdere illegale ritten per maand een welkome aanvulling op het basisinkomen¹⁴ (I-9) – zeker voor chauffeurs met geldproblemen (zie ook hoofdstuk 7). Mocht een chauffeur worden aangehouden naar aanleiding van een drugstransport, dan kan de malafide logistiek dienstverlener de juridische bijstand van de chauffeur betalen en ook financiële steun bieden aan de familie van de chauffeur (I-9; I-11). Deze uitgavenpost laat zien welke belangen de malafide logistiek dienstverlener heeft en ook dat hij over de financiële middelen beschikt om deze financiële steun te verlenen.

In een casus waarbij de verdovende middelen via bonafide transportbedrijven zijn doorgevoerd naar het Verenigd Koninkrijk, is zicht verkregen op de diverse kosten (casus B; I-2):

Type kosten	Bedragen (afgerond)
Huur loods per maand	€ 3.600,-
Deklading per transport	€ 10.000,-
Transport per keer	€2.600,-

Tabel 3. Kosten casus B

Om een en ander te financieren zijn in deze casus regelmatig grote contante bedragen gestort op de zakelijke rekening van de verdachten. In vijf maanden tijd hebben zij op deze manier ruim € 85.000,- ontvangen. Ook is er contant geld overgemaakt naar een zakelijke rekening: in drie maanden tijd ruim € 35.000,-. Daarnaast hebben de verdachten contante stortingen op hun privérekeningen ontvangen van enkele honderden tot enkele duizenden euro's per keer (I-2).

Opbrengsten

In de meeste opsporingsonderzoeken is geen zicht verkregen op de verdiensten van de malafide logistiek dienstverleners. In een casus moest een grote schuld worden afgelost en leek het (mede daardoor) niet een enorme vetpot. In het verleden had dit logistieke csv wel veel verdiend met de doorvoer van verdovende middelen (casus A; I-1). In een ander geval wist de malafide logistiek dienstverlener tijdens de economische crisis een eigen transportbedrijf op te starten en in een periode van anderhalf jaar meerdere vrachtwagens aan te schaffen, waarschijnlijk om eerdere verdiensten in het doorvoeren van verdovende middelen wit te wassen. Ook bestond in deze casus het vermoeden dat de hoofdverdachte veel geld had, maar zag men dat niet in zijn bestedingspatroon (casus C; I-5). Een opvallend uitgavenpatroon ('pracht en praal') wordt in Nederland bij malafide logistiek dienstverleners nauwelijks gezien. Auto's zijn meestal geleased, woningen zijn huurwoningen of eenvoudige koopwoningen. Eén malafide logistiek dienstverlener bleek wel te beschikken over meerdere woningen en een ander over vakantiehuisjes. Onbekend is of zij wellicht in het buitenland geld hebben (I-1; I-2; I-8; I-9). In de casus waarin de malafide logistiek dienstverlener verantwoordelijk was voor het transport van cocaïne van de haven van Antwerpen naar een loods in Nederland en betrokken was bij de import en zeer waarschijnlijk ook bij de doorvoer, is wel duidelijk geworden dat deze persoon zeer veel verdiend heeft: vastgoed in verschillende landen, een eigen plezierjacht, dure auto's en bedrijven in het buitenland. De malafide logistiek dienstverlener die logistieke activiteiten verricht binnen verschillende stappen (scènes) van de drugsdistributieketen, lijkt hier goed mee te kunnen verdienen (casus F; I-11).

¹⁴ Het basisinkomen van een vrachtwagenchauffeur ligt rond de €1600,- netto per maand, zie: <https://hetinkomenvan.nl/hoeveel-verdiend-vrachtwagenchauffeur/>

In de PGPSafe is een berichtenreeks aangetroffen waarin de opbrengsten van een transport naar Finland voor een malafide logistiek dienstverlener zijn benoemd en wordt een tipje van de sluier opgelicht met betrekking tot de verdiensten:

	Type drug	Per drug	Bestelling	Opbrengst
	Amfetamine	€ 450,- per kilo	44 kilo	€19.800,-
	Cocaïne	€ 2.000,- per blok ¹⁵	9 blokken	€18.000,-
	Xtc-pillen	€ 0,15 per pil	50.000 pillen	€ 7.500,-
Totaal				€ 45.300,-

Tabel 4. Opbrengsten van één transport naar Finland (PGPSafe)

Malafide logistiek dienstverleners zijn vaak betrokken bij de organisatie van meerdere transporten en de doorvoer van verdovende middelen is structureel van aard. Net als bij het bonafide transport zou zo veel en zo vaak mogelijk rijden onderdeel van het verdienmodel van de malafide logistiek dienstverlener kunnen zijn.

De winstmarges in de drugshandel lijken te lijden onder de toegenomen aanvoer van drugs (specifiek cocaïne), niet alleen voor wat betreft de handel maar ook voor wat betreft het transport. In de PGPSafe-berichten wordt in die context geklaagd over de doorvoer richting het Verenigd Koninkrijk. Marktwerking is dan ook van invloed op wat malafide logistiek dienstverleners verdienen.

Conclusie

De drugshandel is een miljardenindustrie. Vergeleken bij de bedragen die in de drugshandel omgaan, lijken de opbrengsten van een drugstransport van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg beperkt. Net als bij het bonafide transport zou zo veel en zo vaak mogelijk rijden onderdeel van het verdienmodel kunnen zijn van de malafide logistiek dienstverlener die zich hierin heeft bekwaamd. Malafide logistiek dienstverleners die logistieke activiteiten verrichten binnen verschillende stappen (scènes) van de drugsdistributieketen lijken meer te verdienen.

De transportbranche is een kwetsbare beroepsgroep met veel concurrentie en geringe winstmarges. Wellicht is dat er ook de reden van dat een bonafide transportbedrijf contant geld aanneemt, hoewel dat niet de normale gang van zaken is, en dat chauffeurs voor een paar honderd euro bereid zijn verdovende middelen naar het buitenland te vervoeren. En wellicht speelt dit ook mee bij de keuze van malafide logistiek dienstverleners om zich bezig te houden met de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer.

¹⁵ Een blok is ongeveer 1 kilo.

7 Positie van de logistiek dienstverlener in de drugsdistributie

Inleiding

Het malafide distributievervoer van drugs zoals in hoofdstuk 5 beschreven, is erop gericht drugs van de leverancier in Nederland naar de afnemer in het buitenland te brengen. Verschillende actoren zijn hierbij betrokken. In dit hoofdstuk komen allereerst de belangrijkste actoren aan bod die een rol spelen in het bonafide distributievervoer en bij de doorvoer van drugs. Vervolgens wordt ingezoomd op de positie van de malafide logistiek dienstverlener binnen de drugsdistributie en wordt een beeld geschetst van zijn kennis en vaardigheden (menselijk kapitaal). Dit gebeurt op basis van de voor dit onderzoek gebruikte data en tegen de achtergrond van het crime script cocaïne.

Actoren binnen het distributievervoer over de weg

De wereld van transport en logistiek is een kleine wereld. Mensen in deze branche kennen elkaar. Dit geldt zowel voor Nederlandse chauffeurs onderling als voor in Europa opererende transportondernemingen. Dat is bijzonder, omdat er in Nederland ruim 12.000 vergunninghouders zijn, variërend van kleine transportondernemingen (een tot vier vrachtwagens) tot grote multinationals. Aannemen van nieuw personeel verloopt veelal 'via via'; vaak is men eerst werkzaam bij de ene transportonderneming en vervolgens bij een andere (I-7; I-10). Bij het aannemen van personeel wordt soms onvoldoende gecontroleerd of iemand betrouwbaar is en of het cv en de referenties kloppen (I-4).

Opdrachten voor vrachtvervoer over de weg komen meestal van de leverancier. De hoofdvervoerder die de opdracht heeft gekregen, kan (een deel van) het transport eventueel laten uitvoeren door een charter of ondervoerder. Daarmee kan een opdracht dus ook komen via een hoofdvervoerder, een andere logistiek dienstverlener of een verlader¹⁶ (I-7; I-10).

Een hoofdvervoerder of logistiek dienstverlener kan het transport ook in eigen hand houden of verschillende delen van de distributie zelf (laten) uitvoeren. Dan is er bijvoorbeeld sprake van internationaal multimodaal goederenvervoer, waarbij verschillende methoden van transport worden ingezet (CBS & TLN, 2015). Een logistiek dienstverlener kan zo het transport over zee, over land en door de lucht organiseren (I-7).

De eigenaar van de goederen is ladingbelanghebbende. Hij kan bepaalde eisen stellen aan de organisatie van het transport, onder meer met betrekking tot de beveiliging van het transport en, daarmee samenhangend, het type vrachtwagen waarin de goederen worden vervoerd. Indien *high value*-goederen (kostbare producten zoals de allernieuwste telefoons) op transport gaan, kan de opdrachtgever aangeven dat deze rechtstreeks dienen te worden bezorgd en dat er geen andere lading met het transport mee mag. In zo'n geval is er dus sprake van *full truck load*-vervoer en niet van *groupage*.

De (hoofd)vervoerder is aansprakelijk voor de lading tijdens het vervoer (bijvoorbeeld in het geval van diefstal) maar de ladingbelanghebbende blijft eigenaar; een logistiek dienstverlener is dus geen (tijdelijk) eigenaar (I-4; I-7; I-10).

¹⁶ Een verlader is een partij die een lading door een vervoerder laat transporteren (CBS & TLN, 2015).

Door de grote concurrentie binnen de transportbranche is een transportondernemer afhankelijk van opdrachtgevers (bijvoorbeeld leveranciers) voor het krijgen van transportopdrachten (I-4). Grote opdrachten kan hij binnenhalen door middel van een *request for quote*, waarbij meerdere logistiek dienstverleners voor een opdracht worden aangeschreven. Degene met de beste deal krijgt de opdracht (I-7). Door zich te specialiseren in bijvoorbeeld het transport van *high value*-goederen kan een transportondernemer wel een vast klantenbestand opbouwen (I-10).

Voor kleinere, veelal weinig lucratieve klussen kan gebruik worden gemaakt van online vracht- en laadruimtebeurzen. Via deze sites kunnen transporteurs zowel worden gezocht als zichzelf aanbieden voor het vervoeren van allerlei ladingen. Het gaat vaak om goedkope waar en transporten tegen bodemprijzen (I-10).

Communicatie over de lading, de datum van levering, bezorgadressen en dergelijke vindt plaats tussen de leverancier en de afnemer. Soms heeft de logistiek dienstverlener alleen contact met de opdrachtgever, soms alleen met de afnemer. Communicatie met de chauffeur geschiedt uitsluitend via de logistiek dienstverlener (I-7; I-10).

De transportsector is in Nederland vanwege de regelgeving, de concurrentie en daarmee samenhangend de matige financiële verdiensten, een weinig aantrekkelijke branche. Nederlandse logistiek dienstverleners richten daarom soms zusterbedrijven in Oost-Europa op of nemen daar een postadres. Het beroep van chauffeur is door de geringe beloning ook minder interessant. Vandaar dat vanuit Nederland opererende transportondernemingen steeds vaker Oost-Europese chauffeurs inhuren (I-7).

Actoren in de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland

De wereld van de malafide logistieke dienstverlening is net als die van de bonafide logistieke dienstverlening een wereld van 'ons kent ons'. Over het algemeen zijn malafide logistiek dienstverleners al jaren actief in het legale en/of illegale transport. Soms hebben of hadden zij een eigen transportonderneming. Malafide logistiek dienstverleners kunnen elkaar kennen. Ze weten chauffeurs te vinden om de illegale transporten te rijden. Ook kunnen contacten ontstaan in de gevangenis (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; I-11; politie-informatie).

In Nederland zijn rond de achthonderd transportondernemingen betrokken bij criminele activiteiten. Het kan daarbij gaan om eigenaren, om personeel zoals planners en chauffeurs, en om malafide logistiek dienstverleners (politie-informatie).

In hoofdlijnen kunnen we de volgende actoren onderscheiden bij het doorvoeren van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer over de weg:

- drugsleveranciers in Nederland;
- malafide logistiek dienstverleners;
- transportondernemers;
- chauffeurs;
- afnemers van drugs in het buitenland.

De drugsleverancier of -afnemer kan worden beschouwd als de opdrachtgever van een drugstransport, de malafide logistiek dienstverlener als de organisator ervan, en de transportondernemer en chauffeur als de uitvoerders. Hiërarchisch gezien zijn malafide logistiek dienstverleners niet leidend: ze zijn niet de 'roverhoofdmannen' maar vooral faciliterend door het organiseren van de drugstransporten, hoewel ze soms zelf ook opdrachtgever zijn. Anderen, namelijk de leveranciers of de afnemers, lijken aan de touwtjes

te trekken als het om de drugs als zodanig gaat. Contact over het doen van bestellingen bijvoorbeeld lijkt vooral tussen leverancier en afnemer plaats te vinden (I-1; I-2; I-5; I-9; politie-informatie).

Het feit dat malafide logistiek dienstverleners niet altijd het heft in handen lijken te hebben, blijkt ook uit het feit dat ze soms door hun klanten worden bedreigd of dat er geweld tegen hen wordt gebruikt, bijvoorbeeld omdat zij verantwoordelijk worden gehouden voor het zoekraken of de inbeslagname van een partij. Dit kan ernstige vormen aannemen: er kunnen vuurwapens worden gebruikt en de logistiek dienstverleners kunnen gedwongen worden illegale transporten te rijden (I-1; politie-informatie). Anderzijds kan een malafide logistiek dienstverlener een zo grote speler zijn dat er naar aanleiding van de inbeslagname van een zeer grote partij cocaïne helemaal niets gebeurt – geen dreigementen, niets (I-11). Indien een transport onderschept wordt, ligt het risico bovendien in eerste instantie bij de chauffeur en het transportbedrijf en niet bij de malafide logistiek dienstverlener (PGPSafe).

Drugsleveranciers

De leveranciers zijn afkomstig uit Nederlandse drugscircuits en vaak bestaan de contacten tussen de leveranciers en de malafide logistiek dienstverleners al jaren. Er lijkt dan ook niet actief gezocht te worden naar handelaren voor wie drugs vervoerd kunnen worden (I-1; I-2; I-5; I-9; politie-informatie).

Gezien de hoeveelheden die op transport gaan, zijn de leveranciers groothandelaren (Vermeulen et al., 2018). Dit kunnen groothandelaren zijn die drugs Nederland invoeren (bijvoorbeeld cocaïne vanuit Zuid-Amerika) en deze vervolgens doorvoeren naar Europese bestemmingslanden (PGPSafe) of groothandelaren die in Nederland geproduceerde synthetische drugs exporteren (Tops et al., 2018). Ook kunnen groothandelaren die drugs doorvoeren, de verdovende middelen via andere groothandelaren hebben aangeschaft.

£30million worth of cocaine seized at Harwich International Port

More than 300kg of cocaine found hidden in the back of a trailer has been seized by Border Force officers at Harwich International Port.

The drugs were discovered when a lorry with a trailer was stopped as it disembarked from a ferry which had arrived from the Netherlands on June 26.

Officers examined the contents of the trailer, which were described as frozen meat, and discovered a number of solid white blocks concealed in a cardboard box under pallets.

A field test showed a positive indication for cocaine with an estimated street value of more than £30m. (...)

(*Harwich and Manningtree Standard*, 3 juli 2019)

Leveranciers kunnen via bestaande distributielijnen een nieuwe lijn opzetten, dus via de bestaande lijn voor de doorvoer van hennep ook een cocaïne lijn opzetten. Ze kunnen ook een distributielijns overnemen: als een handelaar geen klanten meer heeft in een land, kan een andere handelaar die daar wel klanten heeft, zijn distributielijns overnemen (PGPSafe). Het lijkt erop dat hoofdzakelijk de leveranciers de opdrachtgevers van een drugstransport zijn (I-11), hoewel het ook kan voorkomen dat de afnemers in het buitenland de opdracht verstrekken (I-2).

Logistiek dienstverleners

Het merendeel van de Nederlandse malafide logistiek dienstverleners is man en is afkomstig uit de transportwereld (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; politie-informatie). De logistiek dienstverleners werken in opdracht maar kunnen strak de regie voeren en zelf bepalen hoe ze de logistiek regelen (I-11).

Niet alleen zijn zij vaak al jaren actief in de transportbranche, ook hebben ze dikwijls antecedenten in verband met het organiseren van transporten van verdovende middelen (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; I-11; politie-informatie). De Nederlandse groeperingen zijn niet groot: malafide logistiek dienstverleners opereren meestal in twee- of drietalen (I-1; I-2; I-8; I-9; I-11). Ze kunnen een groepering vormen met buitenlandse malafide logistiek dienstverleners (PGPSafe).

Een malafide logistiek dienstverlener kan meer doen dan transport alleen: hij kan ook zorg dragen voor het (samen)persen van hennep en voor het verpakken en opslaan van drugs. Soms is hij zelf ook leverancier. Dan vervoert hij zowel drugs voor anderen als zijn eigen partijen. Sterker nog: soms weigert een malafide logistiek dienstverlener een klus als hij alleen het transport mag doen en niet zijn eigen handel mag meenemen. Ook kan hij 'meelopen' of 'meezetten' met zijn eigen transport. Hij koopt dan een deel van de totale lading van de drugshandelaar om dat zelf in het buitenland te verkopen. De handelaar betaalt dan alleen het transport van zijn deel van de lading (PGPSafe).

Transportondernemers

Transportondernemers zijn in de context van dit onderzoek personen die een eigen transportbedrijf hebben met een of meer vrachtauto's waarmee (illegale) goederen kunnen worden vervoerd.

De malafide logistiek dienstverlener kan het drugstransport uitbesteden aan een malafide of aan een bonafide, onwetende transportondernemer (I-1; I-2).

Bij uitbesteding aan de bonafide transportbranche zijn eigenaren en/of medewerkers niet altijd op de hoogte van de drugshandel, maar soms werken de malafide logistiek dienstverleners samen met mensen in de transportwereld die wel op de hoogte zijn – zowel in Nederland als in het buitenland (politie-informatie).

De malafide logistiek dienstverlener is soms tegelijkertijd transportondernemer. Dan organiseert hij de doorvoer van de drugs en zorgt hij ervoor dat de verdovende middelen via zijn eigen bedrijf daadwerkelijk worden vervoerd. Om onder de radar te blijven, veranderen dergelijke transportondernemingen regelmatig van naam (I-8). De eigenaar van een transportonderneming kan als chauffeur fungeren bij het vervoeren van de drugs (I-11).

Chauffeurs

Chauffeurs zijn er altijd van op de hoogte dat ze verdovende middelen vervoeren – tenzij het vervoer wordt uitbesteed aan een onwetende transportonderneming, en daarmee aan een onwetende chauffeur. Ze worden speciaal voor de illegale klussen ingehuurd en werken op vrijwillige basis mee, maar mogen niet te veeleisend zijn en moeten wel zwijgen (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; I-11). Beschikt een malafide logistiek dienstverlener over een eigen (bonafide) transportonderneming, dan zet hij chauffeurs die op de loonlijst staan, alleen in voor legale transporten. Zij zijn niet op de hoogte van de drugshandel; daarvoor huurt hij andere, malafide chauffeurs in (I-1; I-5).

Chauffeurs rijden vaak meerdere drugstransporten. Soms werken ze voor verschillende malafide logistiek dienstverleners, soms hebben ze in het verleden voor andere malafide logistiek dienstverleners gereden.

Mocht een chauffeur worden aangehouden naar aanleiding van een drugstransport, dan kan de malafide logistiek dienstverlener de juridische bijstand van de chauffeur betalen en ook financiële steun bieden aan diens familie. Vaak gaan chauffeurs weer illegale transporten rijden zodra ze niet meer in onderzoek of vrij zijn (I-9; I-11).

Via via, bijvoorbeeld op een feestje of via andere chauffeurs, worden chauffeurs benaderd. Het kunnen eigen rijders zijn of chauffeurs van een (bonafide) transportbedrijf. Soms gaat het om kwetsbare chauffeurs die in de geldproblemen zitten.

Het merendeel van de chauffeurs is Nederlands, maar ook buitenlandse chauffeurs worden ingehuurd (I-1; I-3; I-5; I-8; I-9; I-11). In elk geval om de pakkans te verkleinen gaat de voorkeur uit naar buitenlandse chauffeurs. Om dezelfde reden is het regelmatig wisselen van chauffeurs eveneens van belang (PGPSafe). Het aantal chauffeurs dat voor een malafide logistiek dienstverlener werkt, kan oplopen tot een man of vijftien (I-9; PGPSafe). Soms rijden de malafide logistiek dienstverleners ook zelf. Chauffeurs kunnen doorgroeien naar malafide logistiek dienstverlener en/of drugsleverancier (Vermeulen et al., 2018; PGPSafe; politie-informatie).

Afnemers

Verdovende middelen die op groothandelniveau vanuit Nederland met behulp van vrachtvervoer worden doorgevoerd, zijn bestemd voor de groothandel en detailhandel in het buitenland (Vermeulen et al., 2018).

Volgens alle deelnemende partijen aan de Operational Taskforce (OTF) van Europol die gericht is op drugshandel vanuit het perspectief van transportcriminaliteit, is er bij de afname van verdovende middelen met behulp van vrachtvervoer over de weg altijd een link met Nederland.¹⁷ Er is betrokkenheid van Nederlandse logistiek dienstverleners en/of Nederlandse leveranciers. Drugs worden in ieder geval via Nederland doorgevoerd. Er hoeft niet per se sprake van Nederlandse csv's te zijn: het komt bijvoorbeeld ook voor dat Scandinavische criminelen alles zelf in Nederland komen regelen (I-3). De afnemers kunnen verschillende nationaliteiten hebben. Er kan in verschillende landen en op verschillende locaties worden bezorgd (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9).

Hoewel de opdracht voor drugsdoorvoer meestal van een leverancier afkomstig is, is de feitelijke opdrachtgever in sommige gevallen de afnemer. Deze laat dan in Nederland dekmantelbedrijfjes oprichten en monitort de hele doorvoer (I-2).

De positie van de malafide logistiek dienstverlener nader beschouwd

In de vorige paragraaf zijn de belangrijkste actoren beschreven die betrokken zijn bij de doorvoer van drugs van Nederland naar het buitenland. Dit onderzoek draait om een van die actoren: de malafide logistiek dienstverlener. Deze blijkt op basis van zijn kennis en vaardigheden een belangrijke positie in de drugsdistributie in te nemen. In deze paragraaf wordt zijn positie nader belicht: eerst wordt zijn positie vergeleken met die van de bonafide logistiek dienstverlener, daarna wordt zijn positie bekeken tegen de achtergrond van het crime script cocaïne.

Een vergelijking met het bonafide distributievervoer

Zoals eerder opgemerkt, is de wereld van transport en logistiek, zowel wat legale als wat illegale handel betreft, een wereldje waarin men elkaar kent. De malafide logistiek dienstverlener draait vaak al jaren mee en heeft verstand van het werk en van die wereld.

¹⁷ Een kanttekening: het OTF concentreert zich hoofdzakelijk op doorvoer van drugs vanuit Nederland en dus niet vanuit andere Europese landen.

Het OTF vloeit voort uit het internationale samenwerkingsverband TROIKA, dat onder de vlag van Europol gericht was op het ontwikkelen van een informatiepositie op verdovende middelen, vanuit het perspectief van transportcriminaliteit. Deelnemende landen: Nederland, Noorwegen, Zweden, Groot-Brittannië en Denemarken.

Net als in het bonafide distributievervoer krijgt de malafide logistiek dienstverlener zijn opdrachten meestal van de leverancier en kan hij bepaalde werkzaamheden uitbesteden aan een charter of aan een transportondernemer; dat kan een bonafide of een malafide transportondernemer zijn.

In tegenstelling tot bij het bonafide distributievervoer is het niet zozeer de ladingbelanghebbende (meestal de leverancier) die eisen kan stellen aan het transport, als wel de malafide logistiek dienstverlener: hij bepaalt hoe het transport verloopt en kan voorwaarden stellen. Hij kan bijvoorbeeld aangeven welke drugs hij wil vervoeren en hoeveel. Ook kan hij bepalen wanneer hij weer gaat rijden en kan hij bepaalde transporten toezeggen (PGPSafe; I-1).

Net als in het bonafide transport is de malafide logistiek dienstverlener aansprakelijk voor de lading tijdens het vervoer. Hij krijgt de drugs in consignatie (I-1; I-2). Soms kan een malafide logistiek dienstverlener zonder problemen garant staan voor de lading, omdat hij over voldoende liquide middelen beschikt. Soms leidt terugbetalen echter tot geldproblemen en ook kan aansprakelijkheid betekenen dat hij in geval van bijvoorbeeld een inbeslagname wordt bedreigd (I-1; I-11).

Het lijkt erop dat de communicatie over lading, tijdstippen en loslocaties, in tegenstelling tot bij het bonafide distributievervoer, niet alleen tussen leverancier en afnemer loopt, maar in geval van drugstransporten ook met de malafide logistiek dienstverlener. De coördinatie van laden tot aan lossen is in zijn handen. Alle communicatie daarover verloopt via hem: met de leveranciers, met de chauffeur tijdens het transport en met degenen die de drugs komen afhalen of voor wie ze bestemd zijn. De logistiek dienstverlener hoeft de afnemers niet altijd te kennen, maar voor het lossen van de lading is er logischerwijs contact, in ieder geval met degenen die de drugs komen ophalen. Soms blijken zij elkaar wel degelijk te kennen (I-1; I-2; I-8; PGPSafe).

Via PGP-telefoons is er contact met Nederlandse en buitenlandse handelaren over logistieke activiteiten zoals de te rijden route of de hoeveelheid drugs die in een vrachtauto kan. Het regelen van losplekken kan de verantwoordelijkheid van de afnemer zijn. Net als in het bonafide distributievervoer verloopt de communicatie met de chauffeurs alleen via de logistiek dienstverlener, die speciaal daarvoor wegwerptelefoons verstrekt (I-1; I-5; I-8; I-9; I-11; PGPSafe).

De malafide logistiek dienstverlener en het crime script cocaïne

In de scène export van het crime script cocaïne zijn twee rollen opgenomen die te scharen zijn onder malafide logistiek dienstverlener (zie hoofdstuk 4):

- transporteur: beheerder transportlijn
Het subject is beheerder van een internationale transportlijn (import/export) waarover cocaïne wordt gesmokkeld.
- transporteur: logistiek dienstverlener
Het subject is al dan niet eigenaar van een transportonderneming en verzorgt tegen een vergoeding het vervoer van grote partijen (import/export/verplaatsing in NL).

Het onderscheid tussen de twee transporteursrollen is dat de 'transporteur: beheerder transportlijn' ten behoeve van de doorvoer gebruikmaakt van andere (niet aan hemzelf toebehorende) malafide of bonafide transportbedrijven, en dat de 'transporteur: logistiek dienstverlener' zelf een transportonderneming heeft of een transportonderneming opzet, speciaal om de doorvoer van cocaïne te realiseren (Krekel, 2019). In dit onderzoek maak ik dit onderscheid niet, omdat een malafide logistiek dienstverlener – evenals een bonafide

logistiek dienstverlener – gebruik kan maken van andere transportbedrijven en/of een eigen transportonderneming kan hebben (zie ook hoofdstuk 5).

De functie van malafide logistiek dienstverlener (in de rollen ‘transporteur: beheerder transportlijn’ en ‘transporteur: logistiek dienstverlener’) komt in verschillende scènes van het crime script terug, zie onderstaand overzicht:

Malafide logistiek dienstverlener	Transporteur: beheerder transportlijn	Transporteur: logistiek dienstverlener
1 - Productie		X
2 - Deklading/Maskeren		X
3 - Zeevracht		X
4 - Invoer via zeecontainers	X	X
5 - Uithalen		X
6 - Bewerken/Versnijden		X
7 - Stashen		X
8 - Handel		X
9 - Export	X	X

Tabel 5. Functie van malafide logistiek dienstverlener in het crime script cocaïne

Uit bronnen die ik voor dit onderzoek heb gebruikt, blijkt dat een en dezelfde Nederlandse malafide logistiek dienstverlener of een en hetzelfde csv van Nederlandse malafide logistiek dienstverleners betrokken kan zijn bij de organisatie van meerdere stappen in de distributieketen van cocaïne. Dan is een Nederlandse malafide logistiek dienstverlener niet alleen betrokken bij de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland (scène export), maar is hij ook actief binnen andere scènes van het crime script cocaïne. De bronnen in kwestie zijn casus F en casus G (respectievelijk I-11 en I-9) en twee casussen aangetroffen in PGPSafe.

Casus F	Een Nederlandse groepering organiseert transporten van cocaïne vanuit de haven van Antwerpen richting een loods in Nederland. Daarbij maken zij gebruik van een transportonderneming, waarvan de eigenaar de transporten zelf rijdt met een vrachtwagen en die op de hoogte is van de illegale waar. Zij voeren ook logistieke activiteiten uit ten behoeve van de import van cocaïne vanuit Zuid-Amerika, en het sterke vermoeden bestaat dat zij zich ook met de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland bezighouden.
Casus G	Een Nederlandse groepering regelt het transport van grote partijen cocaïne vanuit de haven van Antwerpen met behulp van vrachtvervoer -de chauffeur is betrokken- richting een eigen bedrijventerrein in Nederland. Een van de verdachten heeft een internationaal opererende transportonderneming. Het vermoeden bestaat dat zij zich ook met de doorvoer naar het buitenland bezighouden.
Casus 1 PGPSafe	Een Nederlandse malafide logistiek dienstverlener organiseert de doorvoer van cocaïne naar Ierland. Daarnaast is hij een distributielijs voor cocaïne vanuit Zuid-Amerika aan het opzetten. Een legale handelslijn dient daarbij als dekmantel.
Casus 2 PGPSafe	Een Nederlandse malafide logistiek dienstverlener kan voor een buitenlandse drugsleverancier verzorgen dat diens cocaïne vanuit Nederland op transport gaat naar Zwitserland op de transportlijn van de malafide logistiek dienstverlener richting Italië. De malafide logistiek dienstverlener is ook betrokken bij de import van cocaïne via een Duitse haven.

Tabel 6. Nederlandse malafide logistiek dienstverleners betrokken bij meerdere delen van de distributieketen cocaïne

In het volgende schema is inzichtelijk gemaakt in welke scènes van het crime script deze malafide logistiek dienstverleners minimaal actief zijn.

Nederlandse logistiek dienstverlener actief binnen verschillende scènes	Casus F	Casus G	Casus 1 PGPSafe	Casus 2 PGPSafe
1 - Productie				
2 - Deklading/Maskeren			X	
3 - Zeevracht				
4 - Invoer via zeecontainers	X		X	X
5 - Uithalen	X	X		
6 - Bewerken/Versnijden				
7 - Stashen	X	X		
8 - Handel				
9 - Export	X	X	X	X

Tabel 7. Nederlandse malafide logistiek dienstverleners betrokken bij meerdere scènes van het crime script cocaïne

Positie van de malafide logistiek dienstverlener in de drugsdistributieketens

In de vorige paragraaf is duidelijk geworden dat een Nederlandse malafide logistiek dienstverlener bij verschillende scènes of fasen van het distributieproces van cocaïne betrokken kan zijn. Uit de PGPSafe-data blijkt dat hij ook binnen verschillende scènes van andere drugsdistributieketens activiteiten kan verrichten. Zie onderstaande tabel:

Casus 3 PGPSafe	Twee Nederlandse malafide logistiek dienstverleners zijn betrokken bij de georganiseerde hennepcultuur in Spanje, de doorvoer van de wiet naar Nederland en vervolgens de doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar Duitsland en waarschijnlijk ook naar Denemarken. Daarnaast voeren zij cannabis rechtstreeks van Spanje uit naar Italië.
Casus 4 PGPSafe	Een Nederlandse malafide logistiek dienstverlener organiseert drugstransporten door heel Europa inclusief Turkije.

Tabel 8. Nederlandse malafide logistiek dienstverleners betrokken bij meerdere delen van drugsdistributieketens

Conclusie

De Nederlandse malafide logistiek dienstverlener neemt op basis van zijn kennis over en ervaring met de transportbranche een belangrijke positie in de drugsdistributie in (menselijk kapitaal). Hij bepaalt de voorwaarden ten aanzien van de doorvoer van verdovende middelen. Coördinatie van en communicatie over het transport verlopen via hem. Hij heeft toegang tot of de beschikking over transportondernemers en (kwetsbare) chauffeurs om de drugs te vervoeren. Hiërarchisch gezien is hij niet leidend; hij is vooral faciliterend door het organiseren van de drugstransporten en kan aansprakelijk worden gesteld voor de lading. Maar hij neemt wel een cruciale positie in, zeker als hij – zoals dat ook in de bonafide transportbranche het geval kan zijn – activiteiten binnen meerdere delen van de drugsdistributieketen voor zijn rekening neemt.

8 Positie van de malafide logistiek dienstverlener in en tussen (criminele) netwerken

Inleiding

In eerdere hoofdstukken van dit rapport heb ik laten zien dat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener in de drugsdistributie naar het buitenland met behulp van vrachtvervoer een cruciale positie inneemt op basis van zijn *menselijk* kapitaal: hij beschikt over de competenties om het hele proces te organiseren en is betrokken bij alle handelingen die noodzakelijk zijn om de verdovende middelen van de leverancier in Nederland bij de afnemer in het buitenland te krijgen. Hij is vaak al jaren actief binnen de transportbranche en heeft er verstand van. Naast het organiseren en coördineren van de doorvoer kan hij ook activiteiten verrichten binnen andere delen van drugsdistributieketens.

In dit hoofdstuk zal blijken dat hij op basis van zijn *sociaal* kapitaal eveneens een sleutelfiguur is. Het sociaal kapitaal kunnen we in kaart brengen op basis van de positie die iemand binnen en tussen verschillende netwerken inneemt. Eerst volgen twee korte theoretische paragrafen over respectievelijk (criminele) netwerken en de belangrijkste actoren binnen die netwerken. Vervolgens ga ik dieper in op de positie van de malafide logistiek dienstverlener en op het netwerk van malafide logistiek dienstverleners. Daarbij maak ik onder meer gebruik van de principes van sociale netwerken.

Criminele netwerken

Van hedendaagse georganiseerde criminaliteit in Europa wordt gesteld dat deze zeer divers is: ze varieert van de meer traditionele criminele samenwerkingsverbanden en kleinere groepen tot fluïde, flexibele netwerken, bestaand uit individuele criminele ondernemers. Criminelen in de fluïde netwerken werken op freelance- of ad-hocbasis en maken geen deel uit van een groter netwerk of vaste groep (Europol, 2015; Europol, 2017).

Binnen deze diverse criminele organisatorische systemen vindt samenwerking plaats op basis van familie- en vriendschapsrelaties, eenzelfde achtergrond, de aanwezigheid van een dominante figuur, loyaliteit aan de groep, bepaalde (individuele) expertise en/of het delen van bepaalde middelen (Morselli, 2009). De achterliggende gedachte bij deze criminele organisatorische systemen of netwerken is dat georganiseerde criminaliteit onderdeel is van een grotere sociale omgeving en dat georganiseerde criminaliteit kan worden verklaard op basis van onderliggende sociale banden en interacties (Duijn, 2016).

Verondersteld kan worden dat er sprake is van een flexibele orde. 'In brief, the network is a self-organizing structure that is essentially driven by the emergent behavior of its parts. Such parts may include a variety of actors, subgroups, clusters, and even hierarchies that are absorbed in the overriding network structure' (Morselli, 2009, p. 11).

Belangrijke actoren binnen criminele netwerken

Een sleutelpositie in de flexibele orde van criminele netwerken heeft een *broker*, hij is een *key player*. 'criminal networks are shaped around the coordinating capacity of brokers in the network' (Morselli, 2009, p. 160). Een broker, ook wel bemiddelaar of bruggenbouwer genoemd, is iemand die sociale relaties in meerdere gemeenschappen of netwerken heeft.

Deze persoon heeft een brugfunctie en zorgt voor de verbinding tussen twee of meer mensen die onderling niet met elkaar verbonden zijn. Het belang van een broker 'is met name groot wanneer het om zakelijke kansen gaat, waarvoor toegang tot uiteenlopende hulpbronnen en informatie het meest profijtelijk is' (Spapens, 2012, p.17; Volker et al., 2013).

Binnen criminele netwerken kunnen ook legitieme actoren actief zijn, facilitators in een criminele omgeving. 'Aside from legitimate status, business experience, financial capital, and logistic resources, legitimate actors may also be well-positioned facilitators who offer similar brokering services in criminal networks' (Morselli, 2009, p. 75). Zij worden vanwege hun strategische positie ook wel poortwachters (*gatekeepers* of *crossovers*) genoemd. 'Identifying this select and shadowed portion of the facilitating population is crucial in determining the degree to which, as a subgroup, it contributes to sustaining criminal enterprise' (Morselli, 2009, p. 83).

Kruisbergen et al. schetsen in de Monitor Georganiseerde Criminaliteit de belangrijkste eigenschappen van de facilitator (2018, p. 34):

Kenmerkend voor de werkzaamheden van de facilitators is dat deze activiteiten cruciaal zijn voor het uitvoeren van bepaalde criminele activiteiten. In de tweede plaats wordt daarbij veelal een brug geslagen tussen 'onderwereld' en 'bovenwereld'. Dit komt omdat daar vaak de logistieke 'bottlenecks' liggen voor criminele samenwerkingsverbanden. Een derde kenmerk is dat de facilitator vaak relatief moeilijk vervangbaar is, omdat de gevraagde capaciteiten relatief schaars zijn. Een vierde kenmerk is dat deze diensten vaak worden geleverd aan meerdere groepen. Dit komt omdat criminele samenwerkingsverbanden vaak dezelfde problemen kennen en zij via-via in aanraking komen met dezelfde facilitators. Hoe schaarser de deskundigheid en hoe crucialer deze deskundigheid is voor het uitvoeren van bepaalde criminele activiteiten, hoe belangrijker de rol is van deze facilitators binnen criminele netwerken.

De positie van de malafide logistiek dienstverlener

De malafide logistiek dienstverlener voldoet aan alle hierboven geschetste kenmerken van een facilitator. De activiteiten die hij verricht, zijn cruciaal voor de doorvoer van verdovende middelen met behulp van vrachtvervoer naar het buitenland. Sterker nog: zonder hem lijkt die doorvoer bijna niet mogelijk, aangezien hij bij al die activiteiten betrokken is (zie hoofdstuk 5).

Doordat de malafide logistiek dienstverlener voor de drugsdoorvoer gebruikmaakt van de transportbranche – zowel van nauw betrokken als van onwetende partijen binnen het transport – slaat hij de brug tussen de drugshandel (onderwereld) en de transportbranche (bovenwereld). Daarmee is hij eveneens een broker of bruggenbouwer. Zijn positie als bruggenbouwer komt ook naar voren in de manier waarop hij communiceert over (het organiseren van) drugstransporten. Enerzijds communiceert hij met criminelen met behulp van PGP-telefonie; via versleutelde communicatienetwerken kunnen ze vrijuit onderling overleg voeren. Anderzijds communiceert hij met 'gewone' communicatiemiddelen met de transportbranche. Communicatie met de chauffeurs die de daadwerkelijke transporten uitvoeren, geschiedt met wegwerptelefoontjes (zie hoofdstuk 5). De criminele onderwereld doet dan ook niet rechtstreeks zaken met de transportbranche in de bovenwereld, het loopt via de malafide logistiek dienstverlener.

De kennis en vaardigheden van malafide logistiek dienstverleners zijn dusdanig specifiek dat zij moeilijk vervangbaar zijn. Bovendien zijn zij schaars. Mocht een malafide logistiek dienstverlener worden aangehouden, dan kan het werk wel door blijven gaan, bijvoorbeeld doordat hij drugstransporten blijft coördineren ondanks het feit dat hij vastzit, of doordat een andere malafide logistiek dienstverlener de zaken overneemt. Ook is het mogelijk dat bij aanhouding van de een diens partner de door hen geëxploiteerde drugsdistributielijnen gewoon voortzet. Omdat ze vaak jarenlang actief zijn, kunnen we veronderstellen dat zij hun werkzaamheden niet zomaar zullen stopzetten (I-9; I-11; politie-informatie). Niettemin zijn er niet veel malafide logistiek dienstverleners, en ook op basis van de analyse van de PGPSafe-berichten is maar een beperkt aantal personen als zodanig geïdentificeerd (meer hierover in de volgende paragraaf).

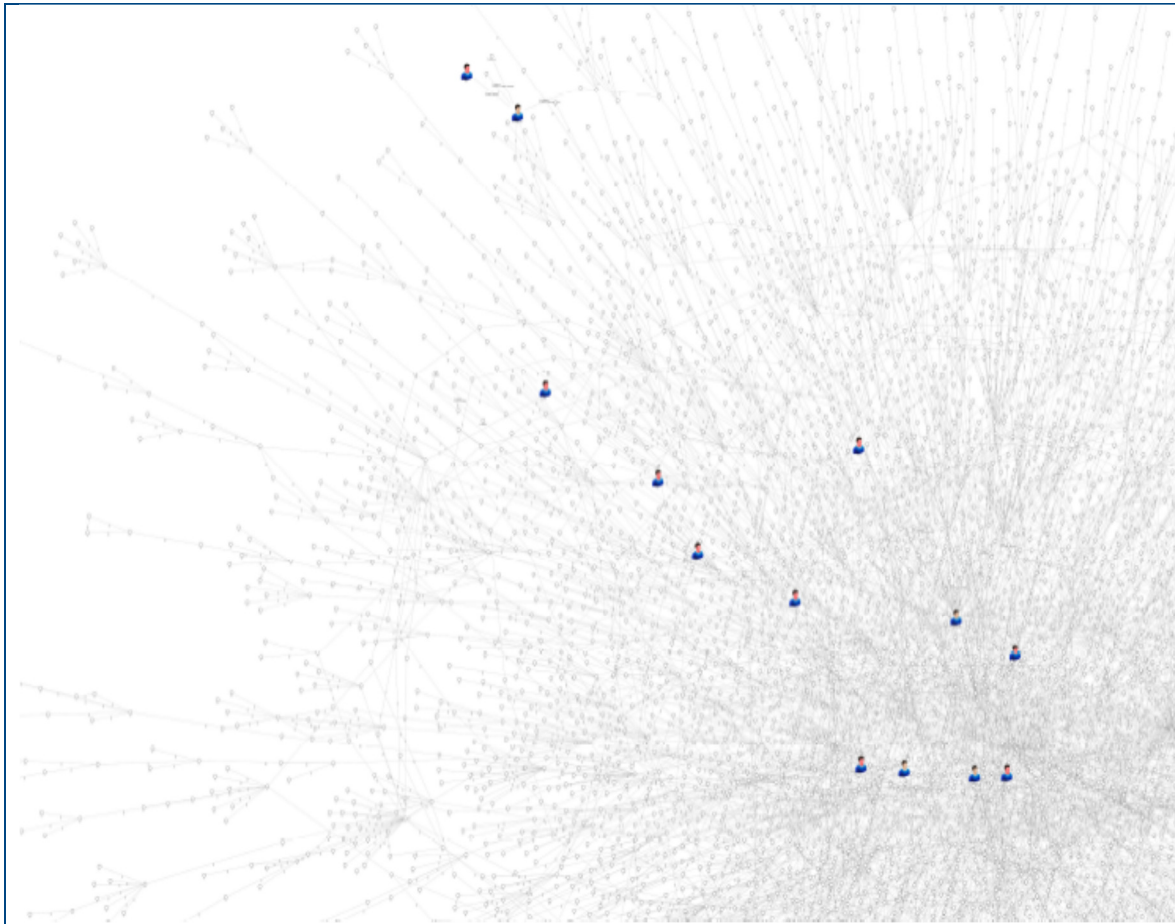
De malafide logistiek dienstverlener werkt voor en samen met meerdere criminele organisaties. Vaak regelt hij het vervoer voor een aantal Nederlandse drugshandelaren en ten behoeve van meerdere buitenlandse afnemers (I-1; I-2; I-5; I-8; I-9; politie-informatie). Kortom, de malafide logistiek dienstverlener is een facilitator *pur sang*. En als facilitator is hij tevens een broker of bruggenbouwer. Niet alleen is hij de schakel tussen onder- en bovenwereld, ook is hij de schakel of brug tussen criminele netwerken. Verschillende drugsnetwerken kunnen bij hem mee op transport. Deze netwerken hoeven elkaar niet te kennen, maar hij kent hen wel allemaal. Hetzelfde geldt voor de afnemers in het buitenland. De malafide logistiek dienstverlener kent hen allemaal – hij zorgt immers voor het vervoeren en afleveren van de drugs – maar die afnemers kennen elkaar wellicht niet. Tot slot organiseert hij de fysieke brug tussen de in Nederland opererende drugshandelaren en de drugshandelaren die in het buitenland actief zijn. Hij zorgt er immers voor dat de verdovende middelen van A naar B gaan.

Door zijn positie binnen en tussen (criminele) netwerken is de malafide logistiek dienstverlener zonder meer een sleutelfiguur.

Het netwerk van malafide logistiek dienstverleners

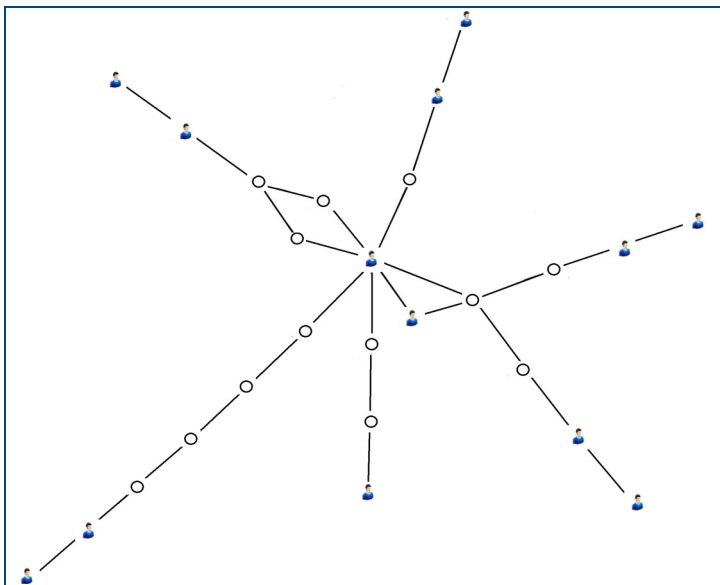
De wereld van malafide logistiek dienstverleners is een wereld van 'ons kent ons'. Soms werken ze samen en soms splitsen ze zich af (I-1; I-2). Bovendien zijn ze schaars. De analyse van de PGPSafe-berichten onderbouwt deze bevindingen. Binnen het totaal van 153.820 berichtenreeksen die verband houden met verdovende middelen en logistiek zijn voor dit onderzoek de berichten met de hoogste scores doorgenomen (score van 8 of hoger). Dit waren 2093 berichtenreeksen. Daarvan bleken er 51 afkomstig te zijn van Nederlandse malafide logistiek dienstverleners, in totaal dertien PGPSafe-gebruikers.¹⁸ Binnen het totaal van 153.820 berichtenreeksen waarin verschillende personen met elkaar communiceren, zijn deze dertien malafide logistiek dienstverleners in beeld gebracht:

¹⁸ Uit alle opsporingsonderzoeken die voor dit onderzoek als input zijn gebruikt, is naar voren gekomen dat de malafide logistiek dienstverleners over PGP-telefoons beschikten. Dit waren geen PGP-telefoons die gebruikmaakten van PGPSafe.



Figuur 1. Malafide logistiek dienstverleners binnen het totale berichtenbestand

Als deze dertien malafide logistiek dienstverleners vervolgens uit het totaaloverzicht worden uitgelicht, ziet dat er als volgt uit:



Figuur 2. Netwerk van malafide logistiek dienstverleners

Binnen het enorme netwerk van PGPSafe-gebruikers die communiceren over drugs en logistiek, blijkt het netwerk van malafide logistiek dienstverleners uiteindelijk zeer klein.

Bovendien zijn alle als malafide logistiek dienstverlener geïdentificeerde PGPSafe-gebruikers met elkaar verbonden via één centrale malafide logistiek dienstverlener: een broker van brokers. Deze centrale broker blijkt de persoon te zijn die zowel cocaïne doorvoert van Nederland naar Ierland als bezig is een distributielijn voor cocaïne op poten te zetten vanuit Zuid-Amerika richting Europa. Het is iemand die actief is binnen verschillende scènes van de drugsdistributieketen (casus 1 PGPSafe, zie hoofdstuk 7).

Er zijn zes koppels (kleine csv's bestaand uit 2 personen) en één losstaande malafide logistiek dienstverlener.

Tussen de centrale dienstverlener en de overige dienstverleners zitten één tot vier andere PGPSafe-gebruikers. Bij nadere beschouwing van de berichtenreeksen afkomstig van deze tussenschakels blijkt dat de losstaande malafide logistiek dienstverlener zeer waarschijnlijk via twee andere malafide logistiek dienstverleners verbonden is met de centrale broker. Berichtenreeksen afkomstig van deze twee PGPSafe-gebruikers gaan onder meer over het organiseren van het transport van verdovende middelen. Deze twee malafide logistiek dienstverleners waren niet eerder in beeld gekomen, omdat hun berichtenreeksen een score van 7,5 of minder hadden. Berichten van de overige tussenschakels gaan onder meer over betalingen, transport en drugshandel maar lijken niet afkomstig van malafide logistiek dienstverleners.

De analyse van PGPSafe lijkt onderbouwing te leveren voor de bevinding dat malafide logistiek dienstverleners schaars zijn. Hoewel ze schaars zijn, zou de onderlinge verbondenheid kunnen betekenen dat zij elkaars werk kunnen overnemen (dat ze dus vervangbaar zijn) en wellicht dat de centrale broker daarin een rol vervult.

Conclusie

Het blijkt dat de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener niet alleen door zijn menselijk kapitaal een sleutelfiguur is maar ook dankzij zijn sociaal kapitaal, oftewel op basis van de positie die hij inneemt tussen en binnen verschillende netwerken.

De malafide logistiek dienstverlener is facilitator en broker of bruggenbouwer. Hij faciliteert de verdovendemiddelenhandel naar het buitenland en slaat daarbij een brug tussen de drugshandel (onderwereld) en de transportbranche (bovenwereld). Ook in een ander opzicht is hij een bruggenbouwer: hij is de schakel tussen criminele netwerken. Verschillende drugsnetwerken kunnen bij hem mee op transport. Deze netwerken hoeven elkaar niet te kennen, maar hij kent hen wel allemaal. Hetzelfde geldt voor de afnemers in het buitenland. De malafide logistiek dienstverlener kent hen allemaal – hij zorgt immers voor het vervoeren en afleveren van de drugs – maar die afnemers kennen elkaar wellicht niet. Tot slot organiseert hij de fysieke brug tussen de in Nederland opererende drugshandelaren en de drugshandelaren die in het buitenland opereren: hij zorgt ervoor dat de verdovende middelen van A naar B gaan.

Nederlandse malafide logistiek dienstverleners zijn schaars en moeilijk vervangbaar. Hun specifieke kennis en expertise maken dat hun werkzaamheden niet makkelijk door anderen kunnen worden gedaan. Ook uit de PGPSafe-data blijkt dat het een zeer kleine beroepsgroep is. Bijzonder is dat binnen PGPSafe de malafide logistiek dienstverleners onderling met elkaar verbonden zijn – het is met recht een wereld van 'ons kent ons'. De PGPSafe-data bevestigen dat zij met elkaar samenwerken of hebben samengewerkt, zoals ook uit de opsporingsonderzoeken is gebleken. Die onderlinge verbondenheid maakt dat zij, hoewel ze schaars zijn, elkaars werk kunnen overnemen en ze elkaar in dat opzicht kunnen vervangen, mocht een van hen geen logistieke activiteiten (meer) kunnen verrichten.

Conclusie

Is de Nederlandse malafide logistiek dienstverlener een sleutelfiguur binnen de drugsdistributie? Die vraag kan zonder meer bevestigend worden beantwoord.

De Nederlandse malafide logistiek dienstverlener blijkt op basis van zijn kennis over en ervaring met de transportbranche een belangrijke positie in de drugsdistributie in te nemen (menselijk kapitaal). Hij organiseert het hele proces van het malafide distributievervoer over de weg en is betrokken bij alle handelingen die noodzakelijk zijn om de verdovende middelen van de leverancier in Nederland bij de afnemer in het buitenland te krijgen.

Hij stelt de voorwaarden ten aanzien van de doorvoer van verdovende middelen. Hij kan bepalen wat hij vervoert, of hij wel of niet wil vervoeren en hoe het transport plaatsvindt. Coördinatie van en communicatie over het transport verlopen via hem. Hij heeft toegang tot of de beschikking over transportondernemers en (kwetsbare) chauffeurs om de drugs te vervoeren. Hiërarchisch gezien is hij echter niet leidend. Hij is vooral faciliterend door het organiseren van de drugstransporten en kan aansprakelijk worden gesteld voor de lading. Maar hij neemt wel een cruciale positie in, zeker als hij – zoals dat ook in de bonafide transportbranche het geval kan zijn – activiteiten binnen meerdere delen van de drugsdistributieketen voor zijn rekening neemt.

De Nederlandse malafide logistiek dienstverlener is niet alleen vanwege zijn menselijk kapitaal een sleutelfiguur maar ook dankzij zijn sociaal kapitaal, oftewel op basis van de positie die hij inneemt tussen en binnen verschillende (criminele) netwerken. Hij is facilitator en een bruggenbouwer (broker). Hij faciliteert de drugshandel naar het buitenland en vervult daarbij vooral een praktische rol bij het omzetten van monodrugshandel naar polydrugshandel. Bij het faciliteren van de drugshandel slaat hij ten eerste de brug tussen de drugshandel (onderwereld) en de transportbranche (bovenwereld). Ten tweede is hij de schakel tussen criminele netwerken. Verschillende drugsnetwerken kunnen bij hem mee op transport. Deze netwerken hoeven elkaar niet te kennen, maar hij kent hen wel allemaal. Hetzelfde geldt voor de afnemers in het buitenland. De malafide logistiek dienstverlener kent hen allemaal – hij zorgt immers voor het vervoeren en afleveren van de drugs – maar die afnemers kennen elkaar wellicht niet. Ten derde organiseert hij de fysieke brug tussen de drugshandelaren die in Nederland opereren en de in het buitenland opererende drugshandelaren: hij zorgt ervoor dat de verdovende middelen van A naar B gaan.

Nederlandse malafide logistiek dienstverleners zijn schaars en moeilijk vervangbaar. Hun specifieke kennis en ervaring maakt dat hun werkzaamheden niet makkelijk door anderen kunnen worden gedaan. Ze zijn onderling met elkaar verbonden. Ze werken met elkaar samen of hebben dat in het verleden gedaan. Die onderlinge verbondenheid maakt dat zij, hoewel ze schaars zijn, elkaars werk ook kunnen overnemen en elkaar in dat opzicht kunnen vervangen, mocht een van hen geen logistieke activiteiten (meer) kunnen verrichten.

Verstoring van de drugsdistributie zou daarom effectief kunnen zijn door te focussen op de groep van Nederlandse malafide logistiek dienstverleners.

Bronnen

Onderzoeksliteratuur

- Beken, T. vander, L. Paoli, A. Zoutendijk & N. Klima (2012). *Het inschatten van de gevaarlijkheid van georganiseerde criminaliteit*. Gent: Academia Press.
- Boerman, F., M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017. Georganiseerde criminaliteit*. Driebergen: Landelijke Eenheid, Dienst Landelijke Informatieorganisatie.
- Boivin, R. (2014). Drug trafficking networks in the world economy. In C. Morselli (ed.), *Crime and networks* (pp. 182-191). New York: Routledge.
- Borgatti, S.P. & V. Lopez-Kidwell (2014). Network theory. In J. Scott & P.J. Carrington (eds.), *The Sage Handbook of Social Network Analysis* (pp. 40-54). London: SAGE.
- Bunt, H.G. van de & E.R. Kleemans (2007). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Derde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.
- Burt, R.S. (1992). *Structural holes. The social structure of competition*. Cambridge: Harvard University Press.
- Caulkins, J.P., E. Disley, M. Tzvetkova, M. Pardal, H. Shah & X. Zhang (2016). Modeling the structure and operation of drug supply chains: the case of cocaine and heroin in Italy and Slovenia. *International Journal of Drug Policy*, 31, 64-73.
- CBS & TLN (2015) - Centraal Bureau voor de Statistiek & Transport en Logistiek Nederland. *Begrippenlijst Wegtransport en Logistiek*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Dienst Infrastructuur (2018). *Concept Programmaplan Transportcriminaliteit*. S.I.: Dienst Infrastructuur.
- Duijn, P.A.C. (2016). *Detecting and disrupting criminal networks: A data driven approach* (Proefschrift Universiteit van Amsterdam). Geraadpleegd op <http://dare.uva.nl>
- Duijn, P.A.C., V. Kashirin & P.M.A. Sloot (2014). The relative ineffectiveness of criminal network disruption. *Scientific Reports*, 4(4238).
- EMCDDA (2019) - Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving. *Europees Drugsrapport 2019. Trends en ontwikkelingen*. Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie.
- EMCDDA & Europol (2016). European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction & Europol. *EU drug markets report. In-depth analysis*. Luxemburg: Publications Office of the European Union.
- Europol (2015). *Exploring tomorrow's organised crime*. S.I.: European Police Office. Geraadpleegd op www.europol.europa.eu
- Europol (2017). *SOCTA 2017. European Union. Serious and Organised Crime Threat Assessment. Crime in the age of technology*. The Hague: European Police Office. Geraadpleegd op www.europol.europa.eu
- Ferwerda, J. & B. Unger (2016). Organised crime infiltration in the Netherlands. Transportation companies hiding transit crimes. In E.U. Savona, M. Riccardi & G. Berlusconi (eds.), *Organised crime in European businesses* (pp. 35-50). London: Routledge.
- Follow the Money (i.s.m. Dienst Infra) [2019]. *De weg van drugstransport* (Plan van aanpak).
- Giménez-Salinas Framis, A. (2014). Illegal networks or criminal organizations. Structure, power, and facilitators in cocaine trafficking structures. In C. Morselli (ed.), *Crime and networks* (pp. 131-147). New York: Routledge.

- Klima, N. (2011). The goods transport network's vulnerability to crime: Opportunities and control weaknesses. *European Journal on Crime Policy and Research*, 17, 203-219.
- Krekel, A. (2019). *Crime script cocaïne* (Scriptie recherkekunde, afstudeerrichting criminaliteitsanalyse). Apeldoorn: Politieacademie.
- Kruisbergen, E.W., H.G. van de Bunt & E.R. Kleemans (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. Den Haag: Boom Lemma.
- Kruisbergen, E.W., E.R. Leukfeldt, E.R. Kleemans & R.A. Roks (2018). *Georganiseerde criminaliteit en ICT. Rapportage in het kader van de vijfde ronde van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. Den Haag: WODC.
- Malm, A., G. Bichler & S. Van de Walle (2010). Comparing the ties that bind criminal networks: Is blood thicker than water? *Security Journal*, 23(1), 52-74.
- Middeleer, F. De, S. Van Nimwegen, R. Ceulen, S. Gerbrands & E. Roeven (2018). *Illegale drugsmarkten in België en Nederland: Communicerende vaten? S.l.: Belgian Science Policy Office (BELSPO)*.
- Morselli, C. (2009). *Inside criminal networks*. New York: Springer .
- Morselli, C. & J. Roy (2008). Brokerage qualifications in ringing operations. *Criminology*. 46(1), 71-98.
- Spapens, A.C.M. (2012). *Netwerken op niveau: criminele micro-, meso- en macronetwerken* (Inaugurele rede Tilburg University). Tilburg: Prisma Print.
- Staring, R., L. Bisschop, R. Roks, E. Brein & H. van de Bunt (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen* (Eindrapport). Rotterdam: Erasmus Universiteit, Sectie Criminologie.
- Tops, P., J. van Valkenhoef, E. van der Torre & L. van Spijk (2018). *Waar een klein land groot in kan zijn. Nederland en synthetische drugs in de afgelopen 50 jaar*. Den Haag: Boom criminologie.
- Vermeulen, I., W. van der Leest & V. Dirksen (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland. Distributielijnen en doorvoermethoden*. Driebergen: Dienst Landelijke Informatieorganisatie.
- Volker, B., H. Flap & G. Mollenhorst (2013). *Sociale netwerken. Vragen, antwoorden en onderzoek*. Groningen: Noordhoff.

Berichten in nieuwsmedia

- *Algemeen Dagblad* (2019, 12 mei). Nederlandse vrachtwagenchauffeur in Engeland opgepakt wegens drugsmokkel. Geraadpleegd op <https://www.ad.nl>
- Crimesite.nl (2018, 28 augustus). *3,5 ton coke: politieinval bij Brabants bedrijf* (Update).
- Crimesite.nl (2018, 23 oktober). *Amsterdammers aangehouden om hard drugs-transporten*.
- *Harwich and Manningtree Standard* (2019, 3 juli). £30million worth of cocaine seized at Harwich International Port (R. Jones). Geraadpleegd op harwichandmanningtreestandard.co.uk
- Nu.nl (7 november 2018). *FIOD vindt in Hoek van Holland 200.000 Britse pond in vrachtwagen*.
- Transport Online (2017, 27 september). *37-jarige Nederlandse vrachtwagenchauffeur met 65 kilo drugs gepakt in Denemarken*.
- Transport Online (2019, 25 juni). *Nederlandse vrachtwagenchauffeur met 1000 kilo hasj in vrachtwagen vast in Málaga*.

Summ-IT

In Summ-IT zijn de gegevens van zeven opsporingsonderzoeken (casus A tot en met G) doorgenomen. In een aantal interviews is dieper op deze opsporingsonderzoeken ingegaan; zie hiervoor het overzicht van de interviews.

Casus A	Een Nederlandse groepering houdt zich bezig met het organiseren van het transport van partijen van verschillende soorten verdovende middelen naar Zweden. Zeer waarschijnlijk komen partijen van monodrugs bij de groepering binnen en gaan vervolgens gecombineerde partijen op transport. Daarbij maakt de groepering gebruik van malafide transportondernemingen en 'foute' chauffeurs die het daadwerkelijke transport voor hun rekening nemen.
Casus B	Een Nederlandse groepering zet in Nederland bedrijven op die groente en fruit uitvoeren naar het Verenigd Koninkrijk. De bedrijven en de uit te voeren waar vormen de dekmantel voor het doorvoeren van partijen van verschillende soorten drugs. Het transport wordt uitbesteed aan onwetende transportondernemingen en chauffeurs.
Casus C	Een Nederlandse groepering organiseert transporten van cocaïne naar onder meer het Verenigd Koninkrijk en Portugal. Zij huren daarvoor chauffeurs in die hier weet van hebben en die de verdovende middelen meenemen tijdens hun legale transporten. Een van de hoofdverdachten heeft een eigen transportbedrijf, waarmee alleen bonafide transporten worden gereden.
Casus D	Een Nederlandse groepering houdt zich bezig met het organiseren van het doorvoeren van verschillende verdovende middelen door middel van geprepareerde vrachtwagens (verborgen ruimten) en gewone vrachtwagens. Het gaat daarbij om cocktailpartijen en partijen van één enkele drugssoort, zoals cocaïne of heroïne. De transporten gaan onder meer naar Scandinavië, Italië en het Verenigd Koninkrijk. Er worden chauffeurs ingezet die weet hebben van de illegale lading. De groepering wisselt telkens van transport-bv, en deze bv's worden voor zowel malafide als bonafide transporten gebruikt.
Casus E	Een Nederlandse groepering organiseert transporten van verdovende middelen (polydrugs en monodrugs) naar Denemarken en het Verenigd Koninkrijk. Er worden kwetsbare chauffeurs (jong, geldproblemen) geronseld om de ritten te rijden. De groepering beschikt over 'gewone' vrachtauto's (waarbij de drugs onder meer in de cabine meegaan) en over geprepareerde vrachtwagens. Deze vrachtwagens worden telkens opnieuw gebruikt en zijn ingeschreven bij steeds wisselende dekmantelbedrijven.
Casus F	Een Nederlandse groepering organiseert transporten van cocaïne vanuit de haven van Antwerpen richting een loods in Nederland. Daarbij maken zij gebruik van een transportonderneming, waarvan de eigenaar de transporten zelf rijdt met een vrachtwagen en die op de hoogte is van de illegale waar. Zij voeren ook logistieke activiteiten uit ten behoeve van de import van cocaïne vanuit Zuid-Amerika, en het sterke vermoeden bestaat dat zij zich ook met de doorvoer van verdovende middelen naar het buitenland bezighouden.
Casus G	Een Nederlandse groepering regelt het transport van grote partijen cocaïne vanuit de haven van Antwerpen met behulp van vrachtvervoer - de chauffeur is betrokken - richting een eigen bedrijventerrein in Nederland. Een van de verdachten heeft een internationaal opererende transportonderneming. Het vermoeden bestaat dat zij zich ook met de doorvoer naar het buitenland bezighouden.

Interviews

Interview	Functie(s)	Organisatie	Casuïstiek	Datum
I-1	Operationeel Specialist A Operationeel Specialist B	Team 2elijns Opsporing Zuid-Oost, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus A	11-02-19
I-2	Operationeel Specialist A Operationeel Specialist A	Team 2elijns Opsporing Zuid-Oost, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus B	11-02-19
I-3	Operationeel Specialist A Senior Intelligence	Intelcel Transportcriminaliteit, DLIO, Landelijke Eenheid	-	14-02-19
I-4	Beleidsadviseur criminaliteit en security	Team Strategie, Duurzaamheid en Bereikbaarheid, Transport en Logistiek Nederland	-	21-02-19
I-5	Operationeel Specialist A	Team 2elijns Opsporing Noord-Oost, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus C	11-03-19
I-6	Financieel Rechercheur Analist	Team Follow the Money, FIOD (nu: Drugs, Money & Logistics ¹⁹)	-	12-03-19
I-7	Security Advisor Head of Landtransport	Internationaal opererende logistiek dienstverlener	-	12-03-19
I-8	Operationeel Specialist B	Team 2elijns Opsporing Noord-West, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus D	18-03-19
I-9	Operationeel Specialist B Senior Tactische Opsporing	Team 2elijns Opsporing Zuid-West, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus E Casus G	28-03-19
I-10	Directeur Business Development Manager	Internationaal opererende logistiek dienstverlener	-	02-04-19
I-11	Operationeel Specialist A	Afdeling Opsporing, team FINEC, Dienst Infrastructuur, Landelijke Eenheid	Casus F	21-05-19

PGPSafe-data

De PGPSafe-data (26Sassenheim) zijn afkomstig van de PGPSafe-servers die in 2017 in beslag werden genomen en waarop een netwerk draaide van blackberry's waarmee versleutelde berichten konden worden verstuurd (*Pretty Good Privacy* – PGP). Dit databestand omvatte in november 2018 een totaal van rond de 2,7 miljoen PGP-berichtenreeksen.

Op basis van Nederlandstalige en Engelstalige logistieke topiclijsten en topiclijsten van verdovende middelen heeft het Team Digitaal van de DLIO in november 2018 uit de PGPSafe-data een Excelbestand geëxtraheerd van in totaal 153.820 berichtenreeksen waarin trefwoorden voorkomen uit genoemde topiclijsten. Deze berichtenreeksen zijn afkomstig uit de periode december 2014 tot aan de inbeslagname van de servers in mei 2017.

Crime script cocaïne

Voor dit onderzoek is crime script cocaïne versie datum 17-04-2019 gebruikt (Excelbestand, Landelijke Eenheid); dit is de versie die te vinden is in Krekel, 2019.

¹⁹ Samenwerkingsverband van FIOD, Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid, Functioneel Parket en Landelijk Parket.