



Douane
Ministerie van Financiën



SAMENWERKEN AAN EEN VEILIG EUROPA WIJ ZIJN DE DOUANE.

WIJ ZIJN DE DOUANE NEDERLAND.

Een duidelijk profiel

We werken aan veiligheid en gezondheid. Dat doen we door de goederen die onze Europese buitengrens over gaan te controleren. Gevaarlijke of andere ongewenste zaken houden we tegen. Zoals drugs, illegale medicijnen, nepartikelen, gevaarlijke stoffen, wapens en verdachte hoeveelheden geld, die vaak meeliften met legale zendingen. Maar we checken ook of legale goederen aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Het gaat om onvoorstelbaar grote hoeveelheden (**700 miljoen aangiftheregels**). Nederland is een belangrijk land in de wereldwijde economie. Ongeveer **1/3 van alle goederen voor Europa komt hier binnen**, vooral in de Rotterdamse haven en op Schiphol. Daarom moeten we slim werken. We controleren gericht, op basis van informatie en risico's die we afleiden uit data. En met de meest moderne middelen. Want ook al hebben we ruim 400 jaar ervaring, we leven zeker niet in het verleden. Innovatie zit in ons bloed. We blijven vernieuwen en verbeteren. Met als doel slim te controleren en te zorgen voor zo min mogelijk vertraging van de goederenstroom.

Nederland is onze basis, maar we zijn er voor heel Europa. Als we ons werk aan de grens goed doen, beschermen we ook de rest van Europa en zijn 500 miljoen inwoners. We zijn dus de poortwachter van Europa. Een verantwoordelijke taak, dat beseffen we ons goed. Dat vraagt om betrouwbare medewerkers die stevig in hun schoenen staan. Om mensen die de goede dingen goed doen. En dienstverlening hoog in het vaandel hebben staan.

We werken ook aan een eerlijke en sterke economie. Onder andere door oneerlijke concurrentie te voorkomen. En door bedrijven in de import, export en logistiek zo weinig mogelijk te belasten met onze controles. Een economisch gezond Nederland is ook een stabiel en veilig land. Daar dragen we volop aan bij. De belastingen die we afstaan aan Nederland en Europa zijn het financiële fundament onder onze samenleving. Dat is geld voor bijvoorbeeld scholen, wegen, ziekenhuizen. Daar profiteert iedereen van.

En dat is ook precies voor wie wij doen wat we doen: **voor iedereen**. En samen **met iedereen**. Met onze opdrachtgevers, met bedrijven, met andere overheidsorganisaties en inwoners: samen staan we sterker in deze complexe en steeds veranderende wereld. Zodat we nog lang kunnen blijven doen waar we goed in zijn: werken aan een financieel gezond Nederland en een veilig Europa. Door samen te werken met onze relevante omgeving, wordt de opdracht waarvoor Douane aan de lat staat - zowel toezicht op het grensoverschrijdend goederenverkeer als het faciliteren van de handel en logistiek - in balans met elkaar uitgevoerd. Deze publiek/private samenwerking is bijzonder en reden dat de Nederlandse Douane wereldwijd bekend staat als effectief en dienstverlenend.

Sanctiemaatregelen Rusland en Belarus door de Douane

Een krachting organisatie

Op 24 februari 2022 viel Rusland Oekraïne binnen. Sindsdien heeft de Europese Unie (EU) Rusland en Belarus nieuwe sanctiemaatregelen opgelegd. Bepaalde goederen, zoals wapens, maar ook chemicaliën en stalen buizen die voor oorlogsvoering kunnen worden gebruikt, mogen niet meer naar deze landen worden uitgevoerd. Ook geldt er andersom voor bepaalde goederen een invoerverbod. De Douane controleert of goederen onder de sancties vallen en houdt ze tegen als dat nodig is.

Als reactie op de invasie van Rusland heeft de Europese Commissie op 26 februari 2022 besloten tot het overgaan op sancties tegen Rusland. Op dezelfde dag was de Douane direct in staat om in nauw overleg met opdrachtgevers, bedrijfsleven en andere handhavingdiensten het sanctiepakket uit te voeren en te starten met de handhaving van dit pakket.

Resultaten handhaving sancties

Duidelijk maatschappelijk resultaat

De internationale gemeenschap gebruikt sancties om invloed uit te oefenen op conflicten binnen en tussen landen, zonder militair in te grijpen. Veel voorkomende sancties zijn wapenembargo's, het bevriezen van tegoeden, reisbeperkingen en handelsbeperkingen. Nederland legt deze internationale sancties vast in sanctieregelingen.

De Douane Nederland houdt in het kader van de sanctiemaatregelen tegen Rusland toezicht op vliegtuigen, vaartuigen, vracht en vergunningafgifte. Tot op heden (juni 2022) zijn er door de Douane 35.392 containers gestopt en beoordeeld om vast te stellen of ze onder de sanctiemaatregelen vallen, 117.838 uitvoeraangiften beoordeeld, 14.965 invoeraangiften beoordeeld en 2.374 postzakken gescand.



**“NEDERLAND IS ONZE BASIS,
MAAR WE ZIJN ER VOOR HEEL
EUROPA. WIJ WERKEN VOOR
IEDEREEN, SAMEN MET
IEDEREEN.”**

D1. Een duidelijk profiel

DE DOUANE IS DE HANDHAVINGSDIENST DIE HET EUROPESE BUITENGRENSOVERSCHRIJDENDE GOEDERENVERKEER CONTROLEERT.

De Douane zorgt voor de heffing en inning van de binnenlandse accijnzen en verbruiksbelastingen en de handhaving hierop.

De Douane ziet erop toe dat het goederenverkeer volgens de regels verloopt én faciliteert het grensoverschrijdend goederenverkeer.

De Douane voert handhavingstaken uit in opdracht van de Europese Unie, het ministerie van Financiën en op aanwijzing of verzoek van andere ministeries en handhavende diensten. Hierbij hanteert de Douane de Europese en nationale wet en regelgeving.

Zo draagt de Douane bij aan:

- een solide financiering van de overheid;
- een veilige samenleving;
- een sterke, aantrekkelijke en eerlijke interne markt, waarmee de welvaart in de EU en Nederland wordt bevorderd.

Met oog op de economische opgave is het doel een optimaal evenwicht te vinden tussen handhaving en het belang van het bedrijfsleven (ODB).

ODB: SAMENWERKEN VOOR DE BV NEDERLAND

De Douane en de sectoren handel, industrie en logistiek vinden elkaar al ruim tien jaar in het Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB). Daar wordt onder voorzitterschap van de Douane gesproken over goederenverkeer dat de EU-buitengrens over gaat, en alles wat daarbij komt kijken. Douaniers Ron Roelofs en Martijn van Kruining, beiden secretaris van het ODB, vertellen. “Het gezamenlijke doel is een zo goed mogelijke balans tussen handhaving en handelsfacilitatie.”

Alle smaken zijn vertegenwoordigd, zoals expediteurs, transporteurs, terminaloperators en verladers – verdeeld over weg, lucht en maritiem. Het gaat om koepels in de zogenoemde EU-buitengrensoverschrijdende douanelogistiek met een landelijke dekking. Denk aan ACN, evofenedex en TLN/Fenex. En het midden- en kleinbedrijf praat mee via VNO-NCW. Gelijkwaardigheid en openheid vormen de basis van de gesprekken.”

Praten over douane logistiek en douane afhandeling

Het ODB heeft drie keer per jaar een algemeen strategisch overleg, over (inter-)nationale onderwerpen die de verantwoordelijkheden, taken en belangen van zowel Douane als bedrijfsleven raken. Zoals logistieke hindernissen en verwachte knelpunten door wijzigingen in wetgeving of werkprocessen. Zoals de sanctiemaatregelen tegen Rusland, Brexit, of de wijzigingen van de regelgeving op het gebied van e-commerce. Roelofs: “Binnen de werkgroep Brexit onder het ODB kun je focussen op een onderwerp en slimmer, meer gestructureerd en sneller werken. En je kunt er andere partijen bij betrekken. In die werkgroep bijvoorbeeld praatten de ferrymaatschappijen ook mee. Dat is normaal niet zo.” Van Kruining: “Het belangrijkste wat ons dat voor Brexit heeft opgeleverd, is dat het hele bedrijfsleven doorkreeg dat men aan de bak moest. Al vanaf 2016 gonsde het in het bedrijfsleven over Brexit. Als Douane drukten we bedrijven via allerlei kanalen steeds op het hart dat ze zich moesten voorbereiden op het ergste scenario. Toch dachten de meeste lang dat het wel zou loslopen. Pas toen de Brexit-werkgroep er kwam, konden we via de koepelorganisaties de urgentie echt duidelijk maken. Omgekeerd kregen wij terug welke soorten bedrijven door Brexit zouden worden geraakt. Daar konden wij als Douane ons weer op voorbereiden.”

**“HET GEZAMENLIJKE DOEL IS EEN ZO GOED
MOGELIJKE BALANS TUSSEN HANDHAVING
EN HANDELSFACILITATIE.”**



Vrij uitzonderlijk

Het overleg kan ook een soort damage table zijn, als dat nodig is. Deelnemers kunnen namelijk ook knelpunten bespreken waar ze tegenaanlopen. Van Kruining: “Bijvoorbeeld: de Europese Commissie en de Europese Unie hebben vrij harde deadlines op IT-gebied. We overleggen samen hoe we aan die wettelijke verplichtingen kunnen voldoen. Daarmee kweken we bij de meeste branches en bedrijven best veel begrip. Als blijkt dat het te kort dag is om te kunnen voldoen aan nieuwe wet- en regelgeving, dan kunnen we daar rekening mee houden en kijken wat er mogelijk is.”

Deze goede publiek-private samenwerking is bepaald niet gebruikelijk. “We krijgen regelmatig te horen dat het ODB vrij uitzonderlijk is”, zegt Van Kruining. “In veel landen is dat directe contact met het bedrijfsleven er niet.” Roelofs: “We geven wel eens presentaties aan buitenlandse bezoekers. Die vragen zich altijd af hoe we dit doen, hoe het werkt. Ik denk dat het vooral te maken heeft met ons poldermodel. Nederland ligt grotendeels onder de zeespiegel, en we hebben al vroeg geleerd dat we moeten samenwerken om droge voeten te houden. Historisch gezien is er altijd een voedingsbodem geweest voor de dialoog. En ten tweede: meer dan 30% van alle goederen bestemd voor Europa, komt binnen via Nederland. Gigantische volumes, dus. Handel en distributie leveren veel inkomsten en banen op. Goed voor de hele BV Nederland. Dus heeft iedereen er belang bij dat alles vlot verloopt, en dat eventuele bottlenecks snel worden opgelost. Andere douanediens ten willen altijd graag van onze aanpak leren.”



Luisteren naar elkaars wensen maar met respect voor elkaars rol

Handelsfacilitatie is een opdracht die de Douane rechtstreeks vanuit de politiek heeft meegekregen. “We moeten toezicht houden, maar het bedrijfsleven daarbij zo min mogelijk hinderen”, legt Van Kruining uit. “Dat kun je alleen doen door met elkaar in gesprek te gaan, door te luisteren naar elkaars wensen.”

Er zijn meerdere initiatieven, ook op IT-gebied, die hun basis hebben in de behoeften van het bedrijfsleven. Roelofs: “Bedrijven willen bijvoorbeeld graag zelf bepalen wanneer de Douane hun containers controleert. We zijn nu dan ook bezig met een tool waarmee de onderneming zelf kan aangeven wanneer wij het beste zo’n fysieke controle kunnen komen doen. Uiteraard geldt dat alleen voor reguliere controles. Als we redenen hebben om goederen direct te inspecteren, dan doen we dat. We hoeven ons daarvoor niet te verantwoorden.” Van Kruining: “De Douane heeft zelf niet echt voordeel bij zo’n tool, maar het gaat ons om het grotere belang. Een van onze doelen is om één van de beste douanediens ten van de wereld te zijn en te blijven. Dat vraagt ook om constant investeren en je reputatie onderhouden.”

Die opstelling levert waardering en steun van de brancheorganisaties op, zo merken de twee secretarissen. Van Kruining: “Een paar jaar geleden was het bedrijfsleven bang dat de Douane te maken had met te veel druk en te hoge verwachtingen vanuit onder meer de politiek. Toen heeft een aantal koepels van het ODB samen een brief gestuurd naar de staatssecretaris van Financiën. Daarin gaven ze aan dat ze alle vertrouwen hadden in de Douane en dat wij een cruciale rol spelen in het logistieke proces, maar dat er investeringen nodig waren om het hoge niveau te handhaven.

De staatssecretaris heeft toen het ODB uitgenodigd om een verbeteraanpak te maken. Dat was start voor de Strategische Ontwikkelagenda ODB.” Roelofs: “Douane Nederland staat eigenlijk altijd in de top van lijstjes van beste douanediens ten in de wereld, zoals de Logistics Performance Index van de Wereldbank. Dat kun je zien als een waardering van het bedrijfsleven. Nationaal, maar ook wereldwijd. Zo’n notering is ook weer goed voor de concurrentiepositie van Nederland en het vestigingsklimaat hier.”



D2. Een krachtige organisatie

DE DOUANE IN CONTROL.

Sinds 2020 is de Douane een zelfstandig onderdeel en 'ontvlochten' van de Belastingdienst. Mechteld Fletcher mag als directeur Financiën en Control een heel nieuwe directie vormgeven. 'De Douane is een bijzondere, spannende wereld, ook als financieel specialist krijg je die dynamiek mee.'

Wat doet de directie Financiën en Control?

Mechteld: 'Wij zorgen ervoor dat het huishoudboekje van de Douane op orde is. En we houden toezicht op de grote geldstromen: innen we alle accijnzen en douaneafdrachten voor Nederland en Europa op de goede manier? Daar worden wij heel streng op gecontroleerd door de toezichhouders. Mijn directie bestaat uit financial controllers, business controllers maar ook uit mensen die het contact onderhouden met onze stakeholders en het ministerie.'

Welke doelen hebben jullie?

Mechteld: 'We willen als Douane meer aansluiten bij de logistieke processen van de ondernemer. We doen de controles steeds sneller na aankomst in de haven, om vertraging te voorkomen. Ook wordt data intelligence belangrijker. E-commerce neemt toe, er komen steeds meer pakketjes Nederland binnen. Die volumegroei betekent dat wij slimmer moeten handhaven. Bijvoorbeeld door gericht te controleren en daarbij gebruik te maken van historische kennis en data van het bedrijfsleven zelf. Dat heeft natuurlijk één op één met financiën te maken. Want waar ga je in investeren? En waar halen we dat geld vandaan? Typisch een vraagstuk voor de financieel specialist.'

En wat speelt er nog meer?

Mechteld: 'Ook automatisering is een belangrijk thema. De heffing van douanerechten vraagt veel van onze IT-systemen. We moeten steeds meer controleren. Veel systemen zijn nu nog vervlochten met die van de Belastingdienst en dat moet anders. En ondertussen stelt Europa steeds hogere eisen aan onze IT. Voor financieel specialisten met een achtergrond in de IT is er hier genoeg te doen.'

In het kader van de sanctiemaatregelen heeft de directie F&C direct contact gezocht met het ministerie van Buitenlandse Zaken en het ministerie van Financiën om te praten over de financiering van de extra taken van de Douane.

KETENDENKEN BIJ DE DOUANE - SAMENWERKEN IS DE SLEUTEL

Een concreet voorbeeld

Het programma Douane Aantoonbaar in Control (DAIC) werkt aan procesbeschrijvingen voor de primaire en ondersteunende processen. Ketendenken is hierbij belangrijk. De Douane kent een grote diversiteit aan onderwerpen en kernactiviteiten, verdeeld over verschillen regio's en teams. Juist dan is het belangrijk dat medewerkers zien dat ze onderdeel zijn van een keten. De output (het resultaat) van de ene medewerker is de input is van een volgende medewerker. Je staat er dus samen voor, om een zo goed mogelijk product of dienst af te leveren. Werkt de eerste schakel binnen het proces niet goed? Dan heeft dit invloed op de output van de procesketen.

Samenwerken binnen de keten

We leven in een tijd waarin publieke organisaties steeds meer in ketens en andere verbanden samenwerken. De achterliggende reden daarvoor is simpel. De burger en het bedrijf zien de overheid als één geheel. En verwachten dat overheidsorganisaties gegevens onderling delen en hun uitvoeringsprocessen op elkaar afstemmen. Als de Douane krijgen we daardoor steeds meer te maken met organisatie-overstijgende samenwerking. De dagelijkse praktijk toont aan dat die samenwerking over organisatiegrenzen heen nog veel taaiere problemen kent. En vele uitdagingen met zich meebrengt. Dat maakt het lastig om de vooraf vastgestelde ketendoelen te halen. DAIC probeert hier in mee te denken en de processen goed in kaart te brengen. Voor de sancties tegen Rusland is er een complex proces waar samenwerken binnen de keten erg belangrijk is.

EEN WENDBARE ORGANISATIE, NOODZAKELIJK IN UITDAGENDE TIJDEN.

VAN BESLUIT IN BRUSSEL TOT AAN UITVOERING BIJ DOUANE: SANCTIES

1. Op het moment dat er in Brussel een akkoord is bereikt over een nieuw sanctiepakket, ontvangt Douane van het ministerie van Buitenlandse Zaken (MinBuZa) conceptteksten van zowel het Besluit als de noodzakelijke wetgeving;
2. Douane toetst dan die Verordening op uitvoerbaarheid en eventuele knelpunten worden aan MinBuZa teruggegeven om bij verdere uitwerking rekening mee te kunnen houden;
3. Bij Douane bekijkt dan de risicoafdeling van het Douane Landelijk Tactisch Centrum (DLTC) wat de impact van de nieuwe maatregelen uit het sanctiepakket zal zijn op de douaneprocessen, zo wordt er doorgerekend hoeveel extra controles er bijvoorbeeld naar verwachting nodig zijn;
4. Daarna wordt bekeken hoeveel capaciteit er nodig is voor de uitvoering van het sanctiepakket en wordt er gekeken of de uitvoering van de nieuwe sanctiemaatregelen gevolgen heeft voor de handhavingsverplichtingen die Douane heeft voor haar 9 opdracht gevende departementen;
5. Wanneer het Besluit en de Verordening van kracht worden en dus in werking treden, wordt bekeken welke handhavingsmaatregelen in elk logistiek proces waarop Douane controleert daadwerkelijk nodig zijn. Hierbij zijn genoemde risicoafdeling (DLTC), vak technici, beleidsadviseurs en handhavingsregisseurs van de Douane betrokken;
6. Als er aanpassingen moeten komen in de afspraken over afgesproken controles met de opdracht gevende departementen, dan wordt dit via het Overleg Opdrachtgevende Departementen (OOS) geregeld;
7. De handhaving van sanctiemaatregelen verloopt grotendeels via het EU-systeem TARIC in de douanesystemen, hierbij worden goederencodes gekoppeld aan de nieuwe sanctiemaatregelen en de mogelijke uitzonderingen. Bij Douane is het Landelijk Team Maatregelen (LTM) verantwoordelijk voor de juiste verwerking in TARIC, LTM werkt in nauwe afstemming met de risicoafdeling (DLTC);
8. De volgende stap is dan het opstellen en activeren van risicoprofielen door de risicoafdeling (DLTC), zij doet dit in precieze afstemming met diverse douaneprocessen zoals pre-arrival, pre-departure, koeriers, behandeling van maandaangiften (GPA) etc.

Alle bovenstaande stappen moeten in korte tijd en onder hoge druk worden doorlopen, er zit helaas heel weinig tijd tussen officiële publicatie van sanctiepakketten en de implementatie en handhaving door de Douane. Zo moet er tegelijkertijd ook worden afgestemd met een aantal partijen en zal er moeten worden gecommuniceerd met bedrijven, stakeholders en de interne organisatie. Denk bijvoorbeeld aan beleidsmatige afstemming met MinBuZa, in- en externe communicatie, het informeren van het Klant Informatie Systeem zodat alle klanten van de Douane op de hoogte zijn, afstemming met CDIU (vergunningen) en POSS (strafrechtelijk optreden) en zal er moeten worden getoetst op douaneaspecten aan de nationale wetgeving. Bewust van de noodzaak om snel en efficiënt de handhaving van sanctiepakketten in te regelen, schakelt Douane professioneel met haar relevante omgeving. Het resultaat is een soepele implementatie waarin recht wordt gedaan aan de sanctiewetgeving van de EU maar die ook zo min mogelijk oponthoud voor het bedrijfsleven oplevert.

Voor de Douane is elke dag een uitdaging; hoe vinden we de optimale balans tussen effectieve handhaving en soepele logistiek? De oplossing hiervoor vinden we in toepassing van slimme technologie en data, maar vooral ook in de voortdurende samenwerking met onze relevante omgeving.

D3. Duidelijk maatschappelijk resultaat

IN DE PRAKTIJK: IMPACT VAN SANCTIES TEGEN RUSLAND

Sinds de inval in Oekraïne eind februari worden steeds meer sanctiepakketten afgekondigd tegen Rusland en Wit-Rusland. Maatregelen die uiteraard veel impact hebben op bedrijven die handel drijven met deze landen. Maar ook op het werk van de Douane, met name in de Rotterdamse haven en op Schiphol.

Toen op 25 februari 2022 het eerste sanctiepakket van kracht werd, werden vrijwel meteen alle 6.250 containers met eindbestemming Rusland in de haven van Rotterdam geblokkeerd. Half april staan er nog altijd ruim tweeduizend verspreid over diverse opslagterreinen op de Maasvlakte. “Wanneer je ze achter elkaar zou zetten, heb je een file van het centrum van Rotterdam naar hartje Dordrecht”, vertelt douanemedewerker Thijs Nuis, teamleider Centraal Werkpunt bij de Douane. Zijn blik dwaalt over één van de opslaglocaties voor ‘Russische’ containers, waar de rijen tot meer dan zestien meter boven het landschap uitsteken. “Het is dus een enorm aantal, maar inmiddels is het gelukkig al flink geslonken.” Dat er nog zoveel zeecontainers aan de kade staan, heeft ook te maken met een soort ‘overcompliance’ van bedrijven. Veel ondernemers willen niet leveren aan Rusland – uit solidariteit met Oekraïne, en omdat ze niet willen worden geassocieerd met het Russische regime. Weer andere zijn bang dat de goederen – als ze zijn uitgeleverd – niet worden betaald. Het komt zelfs voor dat bedrijven goederen die al onderweg zijn proberen terug te halen. Wat ook meespeelt: containers die nog wel door mogen komen moeilijk weg, omdat er simpelweg niet veel schepen meer richting Rusland varen.

Rode knop

De sancties tegen Rusland blijken in praktijk vooral een ingewikkelde (en dus

tijdrovende) extra administratieve opgave voor de Douane te zijn. Nuis: “Toen de maatregelen ingingen, hebben we hier bijna letterlijk op een rode knop gedrukt en alle containers richting Rusland stopgezet. Dat het er zo veel waren, had ik overigens niet verwacht. Vervolgens moesten we bekijken welk deel alsnog wel door mocht naar Rusland, en wat niet. Doordat het allemaal heel snel ging, moesten we dit proces – dat normaliter geautomatiseerd is – handmatig uitvoeren. Wat het werk er niet makkelijker op maakt, is dat er steeds meer en steeds andere sanctiepakketten worden ingesteld. Het eerste pakket was vooral gericht op goederen die konden worden ingezet in de oorlog tegen Oekraïne, maar inmiddels is er bijvoorbeeld ook een pakket voor luxegoederen met een waarde tot 300 euro. Daardoor moeten we telkens als een nieuw sanctiepakket wordt aangekondigd al gecontroleerde containers opnieuw inspecteren. Dat gebeurt grotendeels op papier aan de hand van de criteria van de sancties, waarbij de Douane bij de eigenaars van de container nagaat wat de precieze inhoud is. Als alles in orde is, deblokken we de container, zodat deze waar mogelijk verder kan.”

Chemicaliën en stalen buizen

De meeste aanvullende controles naar containers worden gedaan door team VGEM (Veiligheid, Gezondheid, Economie en Milieu). Het werk vindt vooral plaats achter de computer, maar wanneer extra documenten alsnog geen helder en betrouwbaar beeld geven van de inhoud van een container, kan na een scan op de terminal een fysieke controle plaatsvinden.

De container wordt dan opengemaakt in de Rijksinspectieterminal op de Maasvlakte.



In verreweg de meeste gevallen bestaat het vermoeden dat er in de container zogenoemde dual-use goederen zitten: producten of materialen die niet alleen een civiele toepassing hebben, maar ook voor de fabricage van wapens kunnen worden gebruikt.

Zo hield de Douane onlangs vijf containers met chemicaliën tegen, vertelt Jolanda Wielenga, vraagbaak sancties bij team Veiligheid, gezondheid, economie en milieu (VGEM). “Het betrof stoffen die normaliter in de voedingsindustrie worden gebruikt. Maar het zijn ook bestanddelen voor de vervaardiging van explosieven. Van deze chemische middelen was vrijwel direct duidelijk dat het om dual-use goederen ging. Maar dat is niet altijd zo makkelijk vast te stellen. In zulke wat meer complexe gevallen doen we aanvullend onderzoek. Zo troffen we van de week een partij stalen buizen aan. Het was aan ons om te bepalen of die geschikt waren om er bijvoorbeeld wapens of tanks mee te maken. Voor zo’n klus moeten we dan vaak aanvullende informatie bij de verzender opvragen, en dat is een vrij tijdrovend proces. Want regelmatig geeft zo’n bedrijf pas na een paar dagen een reactie. De klant moet in dat geval dus meer gegevens leveren: facturen, koopcontracten en productspecificaties bijvoorbeeld. Aan de hand daarvan beoordelen wij vervolgens of de container al dan niet door mag richting Rusland. De afgelopen weken hebben we op zo’n 2.000 containers een extra aanvraag om informatie gedaan.”



“ZO HIELD DE DOUANE ONLANGS VIJF CONTAINERS MET CHEMICALIËN TEGEN”

Dynamiek in luchtvracht

Niet alleen in de Rotterdamse haven ziet de Douane toe op naleving van de sancties tegen Rusland. Ook op Schiphol wordt hard gewerkt om alles zo soepel mogelijk te laten verlopen. Naast de Kaagbaan staan stapels luchtvrachtpallets klaar om in vliegtuigen te worden geladen. Vaak zijn die vliegtuigen nog niet eens geland en gelost. “Het geeft de dynamiek weer waar wij hier op de luchthaven mee te maken hebben”, zegt Joris Nijdam, vraagbaak voor sancties bij Douane Schiphol Cargo. “Vrachtvluchten gaan razendsnel. Als we veel tijd hebben, dan hebben we één dag om de papieren te controleren op mogelijke sanctiegoederen. Maar doorgaans is haast geboden en hebben we slechts een half uur om ons onderzoek te doen en een besluit te nemen.”

De eerste twee weken nadat de sancties van kracht werden, moesten 500 zendingen nader door Nijdam's team worden onderzocht. Telkens omdat er aanwijzingen waren dat de sanctiemaatregelen mogelijk werden overtreden. “Naast de directe uitvoer richting Rusland en Wit-Rusland doen wij nu veel controles op wat wij ‘omleidingsroutes’ noemen”, legt Nijdam uit. “Want veel goederen gaan vanuit Nederland niet rechtstreeks daarheen, maar worden via een omweg vervoerd. Zeker omdat er niet veel directe vluchten meer zijn.”

Sanctieproducten waar op Schiphol vooral scherp wordt gelet, zijn high-end computerapparatuur, luxegoederen en hoogwaardige onderdelen voor industriële productie. Nijdam: “Wanneer we dat

soort zaken tegenkomen, houden we ze tegen. Als dan uit onderzoek blijkt dat het bedrijf niet wist dat deze goederen onder de maatregelen vallen, kan de Douane besluiten om de exporteur de kans te geven zo'n zending terug te halen. We nemen namelijk niet zo snel iets in beslag, omdat we de onderneming in kwestie geen verdere economische schade willen berokkenen.”

Veel bedrijven geraakt

De internationale gemeenschap zet sanctiemaatregelen in om zonder militair ingrijpen invloed uit te oefenen op bepaalde landen of regimes. Er zijn verschillende soorten sancties, zoals reisbeperkingen, het bevriezen van financiële tegoeden en wapenembargo's. En handelssancties dus, waar de Douane zich mee bezighoudt. Dit betekent dat in- of uitvoer van bepaalde goederen van of naar een bepaald land verboden is (of alleen toegestaan met een vergunning). De Douane ziet al vele jaren toe op de naleving van sancties. Er bestaan bijvoorbeeld al geruime tijd handelsrestricties voor Iran, Syrië en Noord-Korea. Sinds 2014 (na de Russische annexatie van de Krim) gelden deze ook tegen Rusland. Voor Belarus zijn soortgelijke maatregelen van kracht, maar op kleinere schaal. Sinds eind februari dit jaar zijn de sanctiemaatregelen tegen beide landen uitgebreid en verscherpt. Momenteel zijn er alleen nog ‘beperkte uitzonderingsgronden’: bedrijven kunnen enkel nog voor de export van humanitaire goederen en medicijnen een uitvoervergunning aanvragen.

STATISTIEKEN

14 juni 2022

35.392

CONTAINERS GESTOPT EN BEOORDEELD OM VAST TE
STELLEN OF ZE ONDER DE SANCTIEMAATREGELEN VALLEN.

117.838

UITVOERAANGIFTEN BEOORDEELD

14.965

INVOERAANGIFTEN BEOORDEELD

2.374

POSTZAKKEN GESCAND



De Nederlandse handel met Rusland is vrij omvangrijk. In 2021 importeerde ons land voor 18,4 miljard euro aan Russische goederen – voor 90% aardolie en aardolieproducten. Daarnaast wordt vooral Russisch ijzer en staal geïmporteerd. De export naar Rusland is met 6,6 miljard euro een stuk minder. Het betreft met name machines en elektrische apparaten en chemische producten. Maar uiteindelijk gaat het nog altijd om zo'n 3.000 Nederlandse bedrijven die de impact van de sancties voelen.