

Door de mazen van het net Drugtrafiek in de Antwerpse haven

Antwerpen, november 2006 - De haven van Antwerpen is door haar centrale ligging in Noordwest-Europa een van de belangrijkste en grootste toegangspoorten tot de Europese markt. Die gunstige positie maakt van de wereldhaven ook een trekpleister voor illegale drugstrafieken. Het laatste half jaar – januari tot juni 2006 - is er al 306 kg cocaïne en 2500 kg cannabis gevonden.

DOOR JORN VAN THILLO EN CHLOË NOLS (Nov. 2006)

Volgens het *Belgisch Nationaal Rapport over Drugs 2005* lijkt Antwerpen een draaischijf voor de internationale cocaïnehandel te zijn. Commissaris Vanhulle van de Centrale Dienst Drugs becommentarieert: 'Elke infrastructuur in de transportsector is een draaischijf voor drugs'.

Hoewel drugs opsporen een prioriteit is in het nationale veiligheidsplan, is dit in de Antwerpse haven haast een onmogelijke opdracht. Jaarlijks ziet Antwerpen immers 15.000 zeeschepen aanmeren, wat goed is voor een trafiek van meer dan drie miljoen containers. Er zou een heel leger van manschappen en speurhonden nodig moeten zijn om al die schepen en containers grondig te doorzoeken. Zulke acties zouden bovendien grote economische schade aanrichten, omdat de haven dan niet op volle capaciteit zou kunnen draaien. 'Wij kunnen niet een hele haven platleggen,' zegt commissaris Vanhulle, 'de autoriteiten proberen een balans te vinden tussen commerciële en politionele doeleinden'.

DARK NUMBER

Het is zeer moeilijk in te schatten hoe groot de drugstrafiek in de Antwerpse haven precies is. Bovendien geven de autoriteiten weinig informatie vrij om hun onderzoek niet in het gedrang te brengen.

De douane, scheepvaartpolitie en gerechtelijke politie onderscheppen geregeld een lading drugs in de haven, maar die vondsten zijn naar alle waarschijnlijkheid slechts een fractie van de totale drugstrafiek. De juiste hoeveelheid die door de controles geraakt, is een onbekende, het zogenaamde *dark number*. Elk jaar zou, volgens een rapport van de EU, zo'n tien ton cocaïne langs de havens van Antwerpen en Zeebrugge passeren. Enkele jaren geleden geraakten bijvoorbeeld twee

ladingen van 114 en 144 kg cocaïne via een bananenlevering zelfs tot in het magazijn van een grootwarenhuis.

In de Antwerpse haven onderscheppen de autoriteiten gemiddeld 1,7 ton cocaïne en 26,7 ton cannabis per jaar. De gemiddelden zijn genomen over een periode van tien jaar, waarbij de werkelijke hoeveelheden van de in beslag genomen drugs per jaar sterk verschillen (zie figuren). Er wordt duidelijk meer cannabis dan cocaïne onderschept. De softdrug wordt ongetwijfeld in grotere hoeveelheden

verscheept, omdat er een veel grotere markt voor bestaat en zijn marktwaarde relatief laag ligt. Een gram cannabis is tien keer minder waard dan eenzelfde gewicht aan cocaïne. Er is dus meer geld en risico gemoeid met het verhandelen van het witte poeder.

Synthetische drugs en heroïne worden in mindere mate gevonden. De synthetische drugs worden immers hoofdzakelijk in Europa zelf geproduceerd en heroïne wordt gesmokkeld via Centraal-Europa.

'Elke infrastructuur in de transportsector is een draaischijf voor drugs'



EEN NAALD IN EEN HOOIBERG

De strijd tegen drugstrafiek is niet eenvoudig, maar wordt vergemakkelijkt doordat de verschillende diensten nauw samenwerken. Als de scheepvaartpolitie iets verdachts tegenkomt of de douane al dan niet bij toeval op een drugslading stoot, geven ze dit door aan de gerechtelijke politie die de zaak dan verder onderzoekt. Omgekeerd kan die laatste ook beroep doen op de scheepvaartpolitie en de douane om hun acties te ondersteunen.

Daarnaast wordt ook internationaal informatie verzameld, geanalyseerd en doorgegeven.

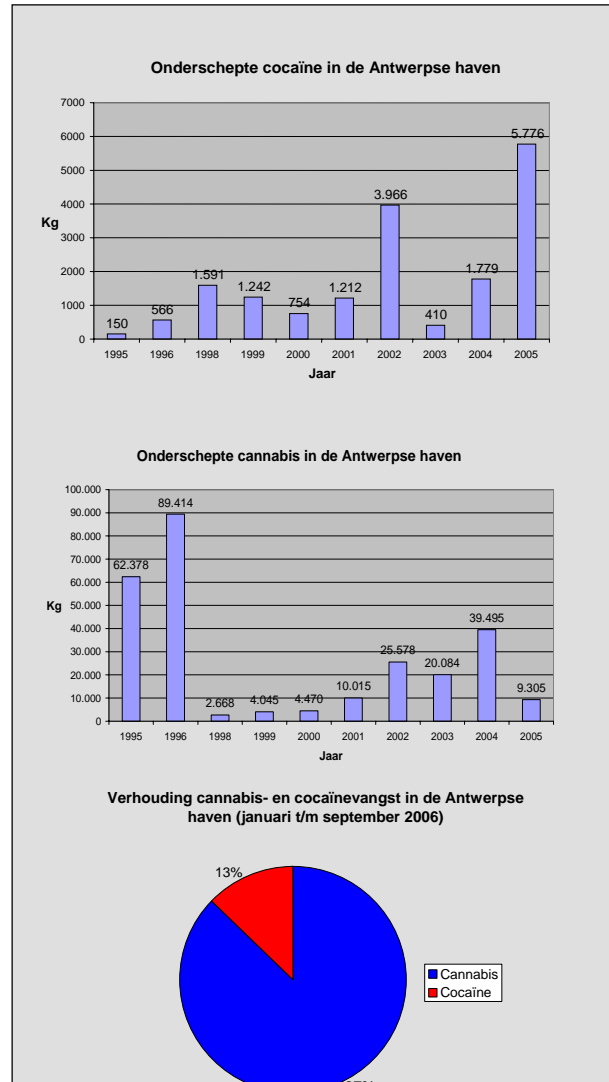
Diepgaande criminaliteitsanalyses op nationaal en internationaal niveau zijn cruciaal in het opdoeken van drugsnetwerken. Daarom is de gerechtelijke politie zich de laatste jaren nog meer gaan toeleggen op *Intelligence Led Policing*. Dit betekent dat ze hun operaties voornamelijk sturen op basis van inlichtingen die ze hebben verzameld via informanten, telefoontaps, infiltraties, enz. Er worden tegenwoordig meer drugs in beslag genomen, maar het is hier onduidelijk of de controlediensten beter werk leveren, of dat er gewoon meer drugs worden getransporteerd.

‘We kunnen niet een hele haven platleggen’

De bevoegde diensten geraken al een eind op weg door gerichte controles uit te voeren. Op basis van hun ervaring weten ze ongeveer welke schepen verdacht zijn. Is er een logisch verband tussen het land van herkomst en de lading? Hebben de schepen een normale route gevolgd? Een Zuid-Amerikaans bananenschip dat via allerlei omwegen de haven bereikt, is altijd verdacht. Het centrum van de cocaïneproductie ligt immers in Colombia, Bolivia en Peru. Die landen staan door hun fruitexport in nauw contact met Antwerpen, één van de grootste vruchthavens van Europa. Het laatste half jaar waren tien van de vijftien drugsvangsten afkomstig uit Zuid-Amerika, waarvan zeker vier op een Colombiaanse

bananenboot. Dat er net op bananenboten veel drugs worden gevonden, heeft er ook mee te maken dat de speurders hun aandacht op die boten richten.

De smokkelaars zijn op hun beurt inventief en flexibel. Ze veranderen regelmatig van methode en handelsroute, waardoor ze de politie altijd één stap voor blijven.



Het lijkt geen twijfel dat de Scheldestad met haar uitgebreide haveninfrastructuur een geschikte draaischijf is voor de internationale drugshandel. Verschillende diensten zetten zich wel in om de handel bloot te leggen, maar het blijft dweilen met de kraan open.