

Naar een geïntegreerde aanpak van de invoer en doorvoer van cocaïne via de haven van Antwerpen

CHARLOTTE COLMAN^a

^a Docent en postdoctoraal onderzoeker FWO, Institute for International Research on Criminal Policy (IRCP), Vakgroep Criminologie, Strafrecht en Sociaal recht, Universiteit Gent (corresp.: charlotte.colman@ugent.be)

1. INLEIDING

In februari 2018 lanceerde de federale regering het Antwerpse Stroomplan, een actieplan voor de aanpak van zowel de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven als de hieraan gerelateerde criminaliteitsfenomenen. Dit Stroomplan ontstond naar aanleiding van verschillende factoren. Eerst en vooral zien we sinds 2014 een opvallende toename in de hoeveelheid inbeslaggenomen cocaïne in de Antwerpse haven. Ten tweede gaat deze cocaïne-invoer en -doorvoer gepaard met druggerelateerd geweld, waarbij men sinds 2016 merkt dat het aantal vergeldingsmaatregelen zorgwekkend lijkt toe te nemen. Criminele organisaties maken zich schuldig aan feiten van afpersing en bedreiging, tot ontvoering en zelfs moord. Ten derde zijn de Antwerpse strafrechtshandhaving en het bestuur zich bewust van de aanwezigheid van criminele figuren (die al dan niet deel uitmaken van een georganiseerde *clan* of familie) in de 'legale' bovenwereld, onder andere via investeringen die voortkomen uit illegale activiteiten. Deze personen trachten daarbij ook gebruik te maken van corrupte tussenpersonen, afkomstig uit overheidsdiensten of de havensector.

Deze korte bijdrage bespreekt de ontstaansgeschiedenis van het Stroomplan en beschrijft de diverse assen waarop het actieplan wil inzetten.

2. DE ANTWERPSE HAVEN ALS DRAAISCHIJF VOOR DE INVOER EN DOORVOER VAN COCAÏNE UIT MIDDEN- EN ZUID-AMERIKA

De haven van Antwerpen is een wereldhaven en kan beschouwd worden als een van de meest uitgestrekte havengebieden ter wereld. De oppervlakte van de haven bedraagt 12 068 hectare, vergelijkbaar met 18 102 voetbalvelden, en kent een opslagruimte van 6,3 miljoen m² (Port of Antwerp, 2017).

De Antwerpse haven is de tweede grootste haven in Europa, na Rotterdam. Eén van de stevigste pijlers van de Antwerpse haven is de containertrafiek. De haven van Antwerpen is immers toegankelijk voor de grootste containerschepen ter wereld en beschikt over een containercapaciteit van 15 miljoen TEU¹ (Port of Antwerp, 2017). De haven staat wereldwijd ook bekend voor een hoge productiviteit wat containerverwerking betreft. Zo behandelde men er in 2016 10.037.341 TEU aan containers, wat neerkomt op 117.909.607 tonnage containers. In 2015 bedroeg de containeroverslag nog 9.653.511 TEU of 113.294.675 tonnage (Port of Antwerp, 2017).

1 TEU: Staat voor 'Twenty Foot Equivalent Unit'. Het betreft een eenheid gebruikt in de logistieke sector om het aantal te verwerken containers aan te geven. 1 TEU is dus een container van 20 voet lang. Een container van 4 voet wordt beschouwd als 2 TEU.

Door haar centrale ligging in Europa kan men via de Antwerpse haven efficiënt het Europese vasteland bereiken. Een element dat niet enkel cruciaal is voor de legale handel, maar ook opportuniteiten biedt voor de illegale handel. Het is immers algemeen bekend dat België een transitland is voor de invoer en doorvoer van cocaïne in Europa vanuit productielanden in Midden- en Zuid- Amerika (Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid, 2010; UNODC, 2017). De haven van Antwerpen speelt dan ook een bijzondere rol in deze internationale cocaïne-handel. Door de rechtstreekse scheepslijnen tussen Midden-, Zuid-Amerika en Antwerpen bereikt cocaïne, onder andere, via containerschepen het Europese vasteland.

Vervolgens vormt de Antwerpse haven op haar beurt ook de ideale draaischijf voor de verdere distributie naar andere Europese landen, waaronder Nederland (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013; ZAITCH, 2002). Eerder onderzoek (BOERMAN, GRAPENDAAL, NIEUWENHUIS et al., 2017) toonde immers aan dat 70% tot 80% van de cocaïne-transporten die de haven van Antwerpen binnenkomen, voor Nederland bestemd zijn. De in België ingevoerde cocaïne wordt door uithalers en koeriers naar Nederland gebracht, waar groothandelaarspartijen voor tussenhandelaars versneden en verdeeld worden in kleinere hoeveelheden (LANDMAN, VERSCHUUREN & STOFFERS, 2012). Vanuit Nederland wordt de cocaïne voor verkoop terug verdeeld over de Europese markt, waaronder België (PAOLI, GREENFIELD & ZOUTENDIJK, 2013; GRUTER & VAN DE MHEEN, 2005).

Criminele organisaties smokkelen de cocaïne door deze onder meer in de containerschepen zelf en/of in de verscheepte goederen te verbergen. Het aantal smokkelmethoden is dan ook legio: in uitgeholde ananassen, in machines, in bananendozen, tussen koffie of geïmpregneerd in karton of kledij. Verder kan de cocaïne ook verborgen worden in de inspectieluiken of in het motorcompartiment van koelcontainers, in de constructie van zowel droge als *reefer*containers² of in de deuren van bulk- of tankcontainers. De hoeveelheden cocaïne die op deze manier België binnengesmokkeld worden, zijn aanzienlijk (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013).

Dit alles vertaalde zich de laatste jaren in een opvallende stijging van de hoeveelheid in beslag genomen cocaïne. Cijfers van de opsporingsdiensten van de Antwerpse douane tonen aan dat de hoeveelheid inbeslaggenomen cocaïne tussen 2013 en 2017 bijna vertienvoudigd is: van 4 724 kg in 2013 naar 41 160 kg in 2017. Ter vergelijking: in de grootse haven van Europa, Rotterdam, werd in 2017 5 000 kilogram cocaïne in beslag genomen. Dit valt bovendien samen met een wereldwijde stijging van de cocaïneproductie, voornamelijk in Colombia³ (UNODC, 2017).

3. DE AANPAK VAN ANTWERPSE CLANS EN DE PARALLELE ECONOMIE

De cruciale rol van de Antwerpse haven in de internationale cocaïne-traffic laat zich ook voelen in het dagelijkse leven buiten de haven.

Zoals eerder aangegeven, bevinden de opdrachtgevers en financierders van de cocaïne-invoer zich veelal in Nederland. Daarnaast zien we dat ook leden van georganiseerde Ant-

2 Een *reefer*container wordt gebruikt voor temperatuurgevoelige goederen, zoals goederen die gekoeld vervoerd moeten worden.

3 Wereldwijd is de cocaïneproductie, voornamelijk in Colombia, de voorbije jaren sterk toegenomen. Dit heeft gevolgen voor het aantal inbeslagnames wereldwijd, die tussen 2014 en 2015 toegenomen zijn met gemiddeld 32% (UNODC, 2017).

werpse clans of families (voornamelijk van Marokkaanse origine⁴) een steeds belangrijker rol spelen bij de invoer en tussenhandel van cocaïne (SMET, DE RUYVER, COLMAN, et al., 2013; BOERMAN, GRAPENDAAL, NIEUWENHUIS & STOFFERS, 2017). De leden van deze families startten hun criminele carrière als dealer, maar klommen in de loop der jaren op in de hiërarchie en maakten van het uithalen van cocaïne in de haven van Antwerpen hun kernactiviteit. Ze werken hiervoor onder andere samen met havenarbeiders (FEDERALE POLITIE, 2016; PAOLI, GREENFIELD & ZOUTENDIJK, 2013). Voorheen betaalden hun, veelal Nederlandse, opdrachtgevers hen hiervoor uit in cash. Vandaag zien we echter dat zij een bepaald percentage van de ingevoerde lading cocaïne in kilogram (en dus in natura) opstrijken. Deze kilo's verdelen ze op hun beurt onder dealers die de cocaïne op de Antwerpse markt brengen en in de omliggende regio's (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013; DE MORGEN, 2018c).

Lopend onderzoek gefinancierd door Federaal Wetenschapsbeleid⁵ toont echter aan dat een aantal van deze Antwerpse clans of families vandaag niet enkel betrokken zijn in de tussenhandel, waarbij zij de cocaïne via drugspanden en drugsrunners verder distribueren en (kleine) dealers bevoorraden, maar dat enkelen onder hen ook verder de ladder opgeklommen zijn en zich een echelon hoger bezighouden met de organisatie van de groothandel. Hoewel dit dus niet hun initiële taak was, zijn leden van deze Antwerpse clans er door de jarenlange opbouw van contacten in geslaagd om zich beter in de markt te zetten als organisator/coördinator van de invoer van (een eerder beperkt aantal kilogram aan) cocaïne.

De winsten die gepaard gaan met de invoer van cocaïne zijn bovendien gigantisch⁶. Deze winsten komen terecht in een criminele schaduwconomie en worden geïnjecteerd in de legale economie via vastgoed en schenkingen aan publieke voorzieningen (zoals sportclubs), of worden versluisd naar het buitenland (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013). De omvang van de financiële stromen wordt in beperkte mate duidelijk via de hoeveelheid inbeslaggenomen winsten. In 2017 slaagde de federale gerechtelijke politie Antwerpen er namelijk in om 10,2 miljoen euro aan drugswinsten⁷ in beslag te nemen, in de vorm van geld, luxeartikelen of eigendommen (KNACK, 2018).

Wanneer iets fout loopt in de keten – te denken aan facilitators die zich terugtrekken, verplichtingen die niet worden nagekomen, ladingen die gestolen worden of verloren gaan (waarbij men in tegenstelling tot vroeger niet meer spreekt over een lading van maximaal 100 kg maar ladingen van 600 kg tot 1 ton) – worden deze personen ter verantwoording geroepen door de (in hoofdzaak Nederlandse) organisatoren. Bovendien leidt het feit dat Marokkaanse criminele organisaties uit het Antwerpse zich sterker manifesteren op het

4 Het niveau van de tussenhandel mag echter niet beschouwd worden als een niveau dat enkel gedomineerd wordt door etnische groepen.

5 *De verschuiving van illegale drugsmarkten van Nederland naar België: perceptie of realiteit?* (DISMARK, 2016-2018) een project gefinancierd door Federaal Wetenschapsbeleid, in samenwerking met Tilburg University en KULeuven. Op basis van een dossierstudie en interviews met professionele actoren wordt nagegaan of we kunnen spreken van een verschuiving van bepaalde delen (productie, tussenhandel en detailhandel) van de cannabismarkt, de synthetische drugsmarkt en de cocaïnemarkt van Nederland naar België. Coördinator van het project en contactpersoon (voor meer informatie): charlotte.colman@ugent.be.

6 In 2014 wordt de jaarlijkse waarde van de wereldwijde cocaïnehandel geschat op 94 tot 143 biljoen USD. De groothandelsprijs van 1 kilogram cocaïne neemt sterk toe tussen productie en detailhandel. Volgens een rapport van *Global Financial Integrity* (MAY, 2017) bedroeg in 2013 de groothandelsprijs van 1 kilogram cocaïne in Colombia 2200 USD. Na export naar Europa kon de groothandelsprijs 53000 tot 55000 USD/kilogram cocaïne bedragen. Verder geeft het World Drug Report (UNDOC, 2016) aan dat in 2009 de gemiddelde groothandelsprijs van cocaïne in Zuid-Amerika slechts 1% bedraagt van de kleinhandelsprijs van cocaïne in de VS.

7 Deze cijfers zijn niet beperkt tot de winsten gerelateerd aan de cocaïnehandel.

niveau van de tussenhandel, en bijkomend op dat van de invoer, de laatste jaren tot een steeds groter wordende concurrentiestrijd met de Nederlandse criminele organisaties. Dit alles uit zich het laatste jaar in verbale en fysieke bedreigingen, afpersingen, schietincidenten en in bepaalde gevallen zelfs moord. Binnen het arrondissement Antwerpen zagen we in 2016-2017 een opvallende stijging in het aantal gerapporteerde vergeldingsmaatregelen die gelinkt kunnen worden aan de cocaïnehandel (PERSCONFERENTIE, 2018; DE MORGEN, 2018a).

4. DOOR DE MAZEN VAN HET NET: DE ADAPTIEVE MODUS OPERANDI VAN CRIMINELE ORGANISATIES ACTIEF IN DE INVOER EN DOORVOER VAN COCAÏNE

Criminele organisaties betrokken in de cocaïnehandel zijn bijzonder adaptief. In tegenstelling tot de douane- en politiediensten, werken ze niet binnen een regelgevend kader en hebben zij niet te maken met een gebrek aan personeel, financiële en technische middelen, waardoor ze hun smokkeltechnieken inventief kunnen aanpassen en controlemechanismen kunnen omzeilen (SMET, DE RUYVER, COLMAN, et al., 2013).

De douane is verantwoordelijk voor onder meer de controle van de goederen. De taak van de douane begint reeds voordat het schip waarop de lading cocaïne zich mogelijk bevindt de haven binnenvaart, namelijk bij de risicoanalyse van de zogenaamde *Entry Summary Declaration* (ENS of summiere aangifte bij binnenkomst). Goederen die de EU binnenkomen, dienen immers binnen een door de Europese wetgeving bepaalde tijdspanne aangegeven te worden bij de douane en dit via een elektronische aangifte. Op basis van deze elektronische aangifte wordt vervolgens een (automatische en/of manuele) risicoanalyse uitgevoerd, waarop beslist wordt welke containers al dan niet gecontroleerd dienen te worden. Deze controle kan zowel een scan als een fysieke verificatie van de container inhouden.

Daarnaast beschikt de douane voordat het schip de haven binnenvaart ook over *pre-arrival* informatie met betrekking tot de goederen van het schip, en gaat elke maritieme zending gepaard met het opmaken van een handelsdocument (de *Bill of lading*). Dit document heeft diverse functies: het is een ontvangstbewijs, een bewijs van een vervoersovereenkomst en een eigendomsakte, waarbij verondersteld wordt dat de vermelde bestemming de effectieve eigenaar is van de verzonden goederen. Dit document bevat onder andere ook de laadhaven, een omschrijving van de goederen en het volume ervan. Wanneer de container is aangekomen in de haven van bestemming, krijgt de bestemming een bericht van de scheepsagent om zijn/haar goederen op te halen (SMET, DE RUYVER, COLMAN, et al., 2013).

Ondanks de aanwezigheid van deze verschillende controlemechanismen, bestaan er diverse manieren om de kans op controle te verlagen. Naast het vervalsen of foutief invullen van aangiftes en handelsdocumenten (zoals een foute benaming van de goederen of een foutief ingevulde bestemming), maken criminele organisaties bijvoorbeeld gebruik van *groupage* containers. Daarbij worden meerdere soorten goederen in eenzelfde container getransporteerd, zodat het uithalen van de volledige container ter controle geen sinecure is. Verder is men op de hoogte van het feit dat criminele organisaties eerst 'testzendingen' versturen, die geen cocaïne bevatten, vooraleer effectief een lading cocaïne mee te sturen. Als een voldoende groot aantal zendingen van een bepaalde firma conform bevonden wordt, kan dit de kans op controle van gelijkaardige zendingen in de toekomst namelijk verkleinen (SMET, DE RUYVER, COLMAN, et al., 2013).

Daarnaast rekenen criminele organisaties betrokken in de cocaïnehandel ook op de medewerking van diverse facilitators, die via hun uiteenlopende taken en bevoegdheden de

cocaïnehandel vlot kunnen laten verlopen. Naast de eerder vermelde Midden- en Zuid-Amerikaanse cocaïneproducenten, de Nederlandse criminele organisaties en de Antwerpse clans, zijn ook advocaten, personeel van politie en douane, bemanningsleden van schepen, bedienden in de maritieme expeditie en havenarbeiders betrokken (DE MORGEN, 2018b). Vooral deze laatste groep is een belangrijke schakel in de keten. Zij kunnen onder andere informatie doorspelen, ongeautoriseerde toegang verschaffen, containers verplaatsen of laten verdwijnen en ervoor zorgen dat de lading uit de haven raakt (PAOLI, GREENFIELD & ZOUTENDIJK, 2013).

Wat de betrokkenheid van douanepersoneel betreft, werd in eerder onderzoek (SMET, DE RUYVER, COLMAN, et al., 2013) een casus besproken van een Antwerpse douanier. Tim D., werkzaam in de Antwerpse haven, bleek ingeschakeld te zijn door zowel Turkse, Marokkaanse als Servische criminele organisaties (FEDERALE POLITIE ANTWERPEN, 2013). De douanier zou drugstrafkanten geholpen hebben door ervoor te zorgen dat containers waarin zich cocaïne bevond, en die geselecteerd werden ter controle, niet gecontroleerd werden. Op deze manier slaagde men erin om minstens elf ton cocaïne te smokkelen. Per container zou de douanier 50.000 euro gekregen hebben. Dit geld spendeerde hij binnen het Antwerpse uitgaansleven, aan cocaïnegebruik en luxereisjes. In 2014 werd Tim D. veroordeeld tot een gevangenisstraf van veertien jaar.

Verder maken de criminele organisaties ook gebruik van IT specialisten (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013). Zo was er in 2011 de casus van enkele IT specialisten die de computersystemen van de haventerminals kraakten om aan de gewenste informatie te komen, beveiligingscodes te stelen en containers te laten verdwijnen. Door de informaticasystemen van onder andere haventerminals en scheepsagenten te hacken en *spyware* te plaatsen, konden zij ook de locatie en de beweging van containers controleren. Dit gaf hen de mogelijkheid om containers waarin de cocaïne lading verstopt zat, te laten verdwijnen, voordat de rechtmatige eigenaar de container zou ophalen (GAZET VAN ANTWERPEN, 2017).

Het niet-aanbieden van een container voor RX-scanning wordt sinds kort door de douane gesanctioneerd met een administratieve boete van 5000 euro⁸ voor een eerste inbreuk (art. 257, §3 Algemene Wet Douane en Accijnzen) een verwaarloosbaar bedrag vergeleken met de winsten die de invoer van cocaïne oplevert. Verder zijn er maar twee vaste RX-scansites op het uitgestrekte grondgebied van de Antwerpse haven te vinden, één op linker- en één op rechteroever. Wanneer een container zich moet aanbieden voor een scan, heeft men hiervoor 2,5 uur de tijd. Bovendien is er vandaag geen trackingsysteem of bewaakt transport tussen de terminal en de scansite, waardoor de transporteur met de container naar bijvoorbeeld Nederland kan rijden, de cocaïne kan uithalen en tijdig terug kan zijn voor de scan. Smokkelaars beschikken dus over voldoende tijd om de drugs uit de containers te halen voordat de controle plaatsvindt of om de containers te laten verdwijnen (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013).

Onderstaande tabel geeft een niet-exhaustief overzicht van methoden die criminele organisaties hanteren bij de invoer- en doorvoer van cocaïne in de haven van Antwerpen (SMET, DE RUYVER, COLMAN et al., 2013).

8 Tot voor kort betrof deze administratieve boete slechts 1250 euro.

TABEL 1. OVERZICHT VAN ENKELE METHODES DIE CRIMINELE ORGANISATIES HANTEREN OM DE INVOER EN DOORVOER VAN COCAÏNE IN DE HAVEN MOGELIJK TE MAKEN

Vervalsen douaneaangiften, pre-arrival informatie en andere handelsdocumenten om risicoanalyse te manipuleren
<ul style="list-style-type: none"> • <i>forwarder forwarder</i> zendingen (het handelsdocument vermeldt niet de werkelijke bestemming, maar enkel de naam van de expediteur die het vervoer verzorgt) • <i>identity hijacking</i> (het handelsdocument vermeldt de identiteit van een bestaande firma/bestemming die niets afweet van de verzonden container of scheepslading) • <i>transshipment</i> zendingen (men laadt de goederen in een doorvoerhaven over in een andere container zodat niemand nog zicht heeft op de eigenlijke plaats van lading of van de eigenlijke verzender)
Ontwijken en misleiden van de effectieve controle in de haven (onder andere door verschillende smokkelmethoden)
<ul style="list-style-type: none"> • drugs vermengen met andere producten • drugs verbergen in andere goederen • gebruik van de constructie van de container zelf om drugs in te verbergen • <i>rip-offs</i> (namaak van de douanezegel) • <i>shipper own</i> container (containers die eigendom zijn van de verscheper of de bestemming) • gebruik van <i>groupage</i> containers (meerdere soorten goederen in eenzelfde container transporteren) • effectieve smokkelzending laten voorafgaan door meerdere 'testzendingen'
Gebruik maken van verschillende actoren uit de maritieme wereld
<ul style="list-style-type: none"> • dwingen van bemanningsleden van de schepen • omkoping havenarbeiders, logistieke bedienden, transporteurs • omkoping politieambtenaren, douaniers

5. HET STROOMPLAN: EEN ACTIEPLAN GERICHT OP VIER ASSEN

Op 21 februari 2018 lanceerde de federale regering een actieplan om bovenstaande problemen aan te pakken. Het actieplan kreeg de naam 'Stroomplan' mee⁹.

Het plan bestaat uit twee centrale doelstellingen en vier assen. De eerste doelstelling betreft het terugdringen van de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven. De tweede doelstelling richt zich op het aanpakken van secundaire criminaliteitsfenomenen, gelinkt aan de cocaïnehandel via de Antwerpse haven. Om deze doelstellingen te bereiken, wordt op vier assen gewerkt. Deze vier assen zijn: 1) het instellen van barrières binnen de Antwerpse haven 2) het aanpakken van de Antwerpse clans en de parallelle economie 3) het verbeteren van het onderzoek naar georganiseerde criminaliteit en 4) het uitwerken en implementeren van een integriteits- en anti-corruptiebeleid binnen de overheidsdiensten.

Het dient benadrukt te worden dat het Stroomplan nog niet operationeel is en de vier assen in volle ontwikkeling zijn. Hierna worden enkele assen kort toegelicht aan de hand van potentiële actiepunten¹⁰.

9 Het Stroomplan betreft geen neergeschreven plan. Deze beschrijving van het Stroomplan is gebaseerd op gegevens verkregen via onder andere de persconferentie, persberichten en persoonlijke communicatie.

10 Deze actiepunten staan nog niet vast en dienen vooral als potentiële acties beschouwd te worden.

Extra controles binnen het Antwerpse havengebied

Deze as zal bestaan uit diverse acties, gerelateerd aan het opwerpen van barrières om de invoer en doorvoer van cocaïne in het haven te bemoeilijken. Deze acties kunnen gelinkt worden aan het barrièremodel, een model dat in kaart brengt welke stappen een criminele organisatie zet om de invoer en doorvoer te laten plaatsvinden. Bovendien brengt het model ook de diverse facilitators en opportuniteiten in beeld die het mogelijk maken de invoer en doorvoer te laten plaatsvinden. Op deze manier kunnen barrières op maat geïdentificeerd en geïmplementeerd worden om het criminele fenomeen aan te pakken.

Deze barrières kunnen bestaan uit diverse acties, zoals onder andere het aanscherpen van de controledruk door het verhogen van het aantal scans, het investeren in bijkomende detectie- en analysetoestellen in het havengebied en op de terminals zelf, het installeren van meer en intelligentere camerabewaking in het havengebied en het inzetten van nieuwe controletechnologie zoals systematische nummerplaatherkenningen via ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*) op de toegangswegen naar de Antwerpse haven. Zoals eerder vermeld, bestaat er vandaag geen trackingsysteem of bewaakt transport tussen de terminal en de scansite, waardoor men bijvoorbeeld de drugs uit de containers kan halen voordat de controle plaatsvindt. Om die reden overweegt de douane in het kader van het Stroomplan het gebruik van zogenaamde *smart seals* om route afwijkingen van de te scannen container te kunnen monitoren (FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN, 2018).

Verder zal men focussen op sensibilisering (Persconferentie, 2018). Zoals eerder aangegeven, maken criminele organisaties immers gebruik van facilitators, waaronder havenarbeiders, vaklui en logistieke bedienden, voor het uithalen van de lading cocaïne. Recent werd daarom een meldpunt opgezet via de website 'onzehavendrugsvrij.be', waarop havenmedewerkers anoniem verdachte situaties kunnen melden of informatie kunnen lezen over mogelijke verdachte situaties op en rond het havengebied. Hieraan werd tevens een anoniem meldingsnummer gekoppeld. Daarnaast wil men ook inzetten op een lik-op-stukbeleid en ontradende maatregelen door bijvoorbeeld het verhogen van de administratieve boetes bij het niet aanbieden van een verdachte container voor screening of via een proefproject dat havenbedrijven de mogelijkheid biedt om medewerkers in corruptiegevoelige functies efficiënter en beter te screenen, ook na hun aanwerving. Bedrijven die dat willen, zullen via de Nationale Veiligheidsoverheid de kans krijgen (toekomstig) personeel voor deze functies te screenen.

Een integrale samenwerking om de Antwerpse clans aan te pakken

Het aanpakken van de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven en de daaraan gerelateerde secundaire criminaliteitsfenomenen, vraagt een integrale en geïntegreerde aanpak. Vandaag zijn diverse actoren actief op deze terreinen. Enkele van deze actoren zijn:

- De douane staat in voor de controle van de goederen en het verdere onderzoek op de goederenstroom. Zij werken hiervoor onder andere aan de hand van risicoanalyses.
- De scheepvaartpolitie is bevoegd voor de handhaving in de haven en controleert op haar beurt verdachte handelingen en personen in het havengebied.
- De federale gerechtelijke politie Antwerpen, afdeling Drugs, voert onderzoek op basis van de vaststellingen van de douane en de scheepvaartpolitie of start zelf onderzoeken op basis van informatie die ze verkrijgen over personen/organisaties die mogelijk betrokken zijn bij de internationale invoer en doorvoer van cocaïne. De afdeling Drugs, werkt

vandaag samen met drie andere fenomeenafdelingen binnen de federale gerechtelijke politie: 1) een 'pluk'-team dat zich richt op voordeel ontnemend rechercheren 2) een afdeling 'financiële en economische misdrijven' die onderzoek voert naar (druggerelateerde) witwaspraktijken en 3) een afdeling 'Agressie' die onderzoek voert naar criminaliteit gerelateerd aan de invoer en doorvoer van cocaïne zoals de eerder vermelde geweldsfeiten en afrekeningen.

- De lokale politie is bevoegd voor het grondgebied van de stad Antwerpen en staat in voor het onderzoek naar de bevoorrading van de lokale drugsmarkt, eventueel gerelateerd aan dezelfde drugclans die instaan voor de coördinatie van het uithalen en het doorvoeren van de cocaïne via de haven van Antwerpen.
- De (sociale) Inspectiediensten kunnen vanuit hun bevoegdheden gerichte multidisciplinaire controles uitvoeren bij handelszaken waarvan een vermoeden bestaat dat zij fungeren als witwasconstructie voor druggeld of werden opgezet met crimineel geld.
- Het parket Antwerpen zet in op het voeren van onderzoek naar internationale drughandel en gerelateerde geweldscriminaliteit, de buitgerichte recherche en het verlenen van medewerking aan de bestuurlijke handhaving.

Deze actoren werken in een verschillende context en hebben een diverse taak en finaliteit. Partnerschappen tussen deze actoren zijn echter cruciaal om de cocaïne-traffic en bijkomende criminaliteitsfenomenen aan te pakken. Niettegenstaande vandaag al acties worden ondernomen op het vlak van informatie-uitwisseling, geïntegreerde structuren en samenwerkingen, beoogt het Stroomplan een stap verder te gaan.

Eén van de opvallendste suggesties binnen het Stroomplan betreft dan ook het opzetten van een gemengd onderzoeksteam gericht op een multidisciplinaire aanpak. Deze *joint taskforce*, genaamd het Kali team, dient te bestaan uit een multidisciplinair team van zo'n tachtig specialisten, inclusief leden van de federale gerechtelijke politie, de lokale politie, de douane en de inspectiediensten. Dit team, dat zich idealiter onder eenzelfde dak zal vestigen, zal instaan voor het ontwikkelen van een algemene en gerichte beeldvorming van betrokken criminele organisaties en zal een systematische informatie-inwinning trachten te organiseren. De betrokken diensten zullen elkaar aanvullen en gezamenlijke acties uitvoeren om de Antwerpse clans en de witwaspraktijken aan te pakken (PERSCONFERENTIE, 2018).

De aanpak van witwaspraktijken en de link tussen de illegale en de legale economie

De derde as zal zich focussen op een intensere interactie met justitie en een toenemende internationale samenwerking.

Er zullen (bijkomende) magistraten ingezet worden die zich specifiek bezighouden met de havendossiers, de zogenaamde 'havenprocureurs'. Deze justitiële actoren zullen bijzondere aandacht besteden aan de doorlooptijden van onderzoeken, aan het toezicht op de naleving van bepaalde havengerelateerde voorwaarden bij invrijheidsstellingen (vb. een beroepsverbod in het havengebied) en aan de strafuitvoering, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van de verbeurdverklaringen en opgelegde geldboeten in samenwerking met het COIV en de FOD Financiën (PARKET ANTWERPEN, 2018)

Daarnaast zal bijkomend ingezet worden op grensoverschrijdende samenwerkingen. Zoals eerder vermeld, bevinden de organisatoren van de criminele organisaties zich veelal in Nederland en wordt de tussenhandel voornamelijk van daaruit georganiseerd. Het verder ver-

sterken van de samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse douane en politie lijkt dan ook de evidentie zelve.

Verder verloopt de cocaïne-invoer via de Antwerpse haven vanuit Midden- en Zuid-Amerika (UNODC, 2017). Het opzetten van samenwerkingsverbanden met Brazilië, Ecuador en Panama, naast de bestaande samenwerking met Colombia, om de cocaïne-transport met bestemming België tegen te houden, zal eveneens uitgewerkt worden. Dit betreft ook het organiseren van werkbezoeken en trainingen tussen Midden- en Zuid-Amerikaanse landen en België.

Tot slot werd aangegeven dat bepaalde Antwerpse handlangers door hun jarenlange ervaring uitgegroeid zijn tot georganiseerde clans die een groter aandeel hebben verworven in de tussenhandel en in bepaalde gevallen ook de invoer van de cocaïne. Doordat sommigen onder hen zich opgewerkt hebben binnen de lucratieve cocaïnehandel, verkrijgen zij hogere financiële winsten die zij, onder andere, witwassen via cafés en restaurants en investeren in de legale economie zoals vastgoed (bijvoorbeeld huizen en appartementsblokken in Marokko, Turkije, Zuid-Spanje, Dubai,...), voertuigen en juwelen (PERSCONFERENTIE, 2018). Met de hulp van belastinginspecteurs zal het eenvoudiger zijn deze witwaspraktijken op te sporen en te bewijzen. Verder zullen diverse samenwerkingen en akkoorden, onder andere een bilateraal akkoord met Marokko, de voordeelontneming en de daaropvolgende verbeurdverklaring (via het principe van *asset sharing*¹¹) opgezet worden.

En wat met het integriteits- en anti-corruptiebeleid?

De vierde as, die focust op het integriteits- en anti-corruptiebeleid binnen de overheidsdiensten staat nog in haar kinderschoenen en kan bijgevolg slechts summier worden toegelicht in deze bijdrage. Naast de reeds bestaande deontologische en integriteitscodes binnen de verschillende overheidsdiensten, werd vastgesteld dat de corruptiedruk vanuit de zware en georganiseerde criminaliteit niet te onderschatten is. Niet alleen deinzende criminele organisatie er niet voor terug om ambtenaren op cruciale functies en posities te benaderen met financiële voorstellen of fysieke bedreigingen, daarnaast wordt vermoed dat ze mogelijk een actief beleid voeren om binnen deze overheidsdiensten te infiltreren (PERSCONFERENTIE, 2018).

6. ZAL ER NOG VEEL WATER DOOR DE SCHELDE STROMEN?

Het Stroomplan richt zich op de aanbodzijde en meer specifiek zowel het terugdringen van de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven, als het in kaart brengen en aanpakken van de criminele organisaties. Het Stroomplan betreft een maatregelenpakket om dit fenomeen in te dijken en is dus geschreven vanuit een repressief standpunt.

Dit betekent echter niet dat men, naast het Stroomplan, geen blijvende (en bijkomende) aandacht en middelen moet investeren in het preventieve luik. Voor heel wat kwetsbare groepen, inclusief jongeren, kan de cocaïnehandel een uitzicht bieden op een luxelevens en snel geldgewin. Daarom moet aandacht gaan naar het uitbouwen van en investeren in diverse sociale vangnetten, zoals het tegengaan van uitval binnen het onderwijs.

Een belangrijk deel van het Stroomplan betreft het stimuleren van een geïntegreerde aanpak en de responsabilisering van diverse publieke en private actoren. Niettegenstaande dit

¹¹ *Asset sharing* betreft het beleid om de opbrengst van verbeurdverklaringen al dan niet te delen.

een duidelijke sterkte is van het plan, moet men zich bewust zijn van mogelijke knelpunten bij de implementatie ervan. Een potentieel knelpunt in deze multidisciplinaire samenwerking betreft het beroepsgeheim en het uitwisselen van (persoons)informatie tussen de diverse publieke en private diensten. Zo is er vandaag een gebrek aan een duidelijk regelgevend kader en werken de diverse diensten bovendien via verschillende systemen.

In het kader van de Potpourri V-wet werd in 2017 het artikel 458ter toegevoegd aan het Strafwetboek. Dit artikel laat toe dat personen die samen overleggen over een casus, informatie kunnen uitwisselen zonder dat ze hun beroepsgeheim schenden. Mogelijk biedt dit 'casusoverleg' ook voor deze vorm van samenwerking een uitweg. Hiermee zullen echter niet alle hindernissen kunnen overwonnen worden. Het 'Charter van de Belastingplichtige' (Wet fiscale bepalingen, 1986) bijvoorbeeld, wat boven het Strafwetboek staat, zal het op dit moment namelijk niet evident maken om rechtstreeks fiscale informatie uit te wisselen met andere overheidsdiensten. Wil men tot een werkbare multidisciplinaire en efficiënte samenwerking komen, dan zal een regelgevend initiatief in dit kader zich onvermijdelijk opdringen.

Verder willen we ook het belang van een systematische monitoring en evaluatie onderschrijven, een aspect dat vaak over het hoofd gezien wordt bij het uitwerken en implementeren van beleidsplannen. De acties van het Stroomplan dienen idealiter verbonden te worden aan concrete indicatoren die nauwkeurig opgevolgd, gemonitord en geëvalueerd worden. Op deze manier kunnen kinderziekten – die er ongetwijfeld zullen zijn – bijgestuurd worden. Bovendien dient ook de communicatie en samenwerking met andere havens, zoals de haven van Rotterdam, de haven van Gent maar ook jacht- en plezierhavens, evenals andere invoerpoorten zoals luchthavens opgevoerd te worden. Het is immers algemeen geweten dat criminele organisaties bijzonder adaptief zijn en hun modus operandi snel en inventief aanpassen.

Zal het Stroomplan de invoer en doorvoer van cocaïne via de Antwerpse haven droogleggen? Zal het Stroomplan de georganiseerde criminaliteit gelinkt aan de drugssmokkel via de Antwerpse haven aan banden leggen? Beide vragen moeten we, waarschijnlijk, negatief beantwoorden. Niettemin zet het Stroomplan een aantal stappen in die (juiste) richting en zal het – op lange termijn – zeker een impact hebben op deze fenomenen.

Wordt ongetwijfeld vervolgd...

REFERENTIES

- BOERMAN, F., GRAPENDAAL, M., NIEUWENHUIS, F., & STOFFERS, E. (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017. Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Dienst Landelijke Informatieorganisatie.
- DE MORGEN (2018a, 8 februari). *Antwerpen verscherpt war on drugs*.
- DE MORGEN (2018b, 16 februari). *Coke in 't Stad: Antwerpen zit er tot aan de neus in*.
- DE MORGEN (2018c, 28 februari). *De zeven mythes in het drugsdebat*.
- DIENST VOOR HET STRAFRECHTELIJK BELEID (2010). *Jaarrapport 2010. Georganiseerde criminaliteit in België 2007-2009*. Brussel: Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid.
- FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN (2018). *Douane en private havensector bundelen hun krachten tegen illegale handel*.
- FEDERALE POLITIE (2016). *Nationaal Politieel Veiligheidsbeeld 2015*. Brussel: Federale Politie.
- FEDERALE GERECHTELIJKE POLITIE ANTWERPEN (2013). *Activiteitenrapport 2011-2012*. Antwerpen: FGP Antwerpen.

- GAZET VAN ANTWERPEN (2017, 27 juli). *Verdachte hacking Antwerpse haven opgepakt in Spanje*.
- GRUTER, P., & VAN DE MHEEN, D. (2005). Dutch cocaine trade: The perspective of Rotterdam cocaine retail dealers. *Crime, Law and Social Change*, 44(1), 19-33.
- KNACK (2018, 31 januari). *Burgerbeweging valt 'war on drugs' aan: 'Dit drugsbeleid is alleen goed voor de winsten van criminelen'*.
- LANDMAN, R., VERSCHUUREN, E., & STOFFERS, E. (2012). *Georganiseerde criminaliteit in internationaal perspectief: verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld 2012* (KLPD-IPOL Ed.). Zoetermeer: Dienst IPOL.
- MAY, C. (2017). *Transnational Crime and the Developing World*. Washington DC: Global Financial Integrity.
- PAOLI, L., GREENFIELD, V., & ZOUTENDIJK, A. (2013). The Harms of Cocaine Trafficking: Applying a New Framework for Assessment. *Journal of Drug Issues*, 43(4), 407-436.
- PARKET ANTWERPEN (2018, 21 februari). *Persbericht Stroomplan*. Verkregen op 18 april, via <http://www.om-mp.be/nl/article/persbericht-stroomplan>.
- PERSCONFERENTIE (2018, 21 februari). *Stroomplan, Antwerpen*.
- PORT OF ANTWERP (2017). *Feiten en cijfers 2017*. Antwerpen: Port of Antwerp.
- SMET, V., DE RUYVER, B., COLMAN, C., SURMONT, T., PAUWELS, L., & VANDER BEKEN, T. (2013). *Het aanbod van illegale drugs in België: wat weten we? Een haalbaarheidstudie van betrouwbare indicatoren voor het drugsaanbod (SUPMAP)*. Gent: Academia Press.
- ZAITCH, D. (2002). *Trafficking Cocaine: Colombian Drug Entrepreneurs in the Netherlands*. Den Haag: Kluwer Law International.
- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (2016). *World Drug Report 2016*. Vienna: United Nations.
- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (2017). *World Drug Report 2017*. Vienna: United Nations.
- Wet van 4 augustus 1986 houdende fiscale bepalingen, BS. 20 augustus 1986