

THEMA

DRUGSSMOKKEL

Waar is de coke gebleven?

Analyse op de drugscijfers van 2024

Minder kilo's, blijvende zorgen

Dalende trend geen reden tot juichen

Europese havens slaan handen ineen

Europol ondersteunt bij ontwikkelen Europees havenbeeld



Zeehavenpolitie
Eenheid Rotterdam



POLITIE

3 | Voorwoord: cijfers zeggen niet alles

4 | Kort nieuws

5 | **Forse daling aantal onderschepte kilo's cocaïne**

Barrières hebben effect, maar blijvende zorgen ondanks dalende trend

11 | **Minder cocaïne, minder smokkel?**

Analyse op de drugscijfers van 2024

17 | **Cijfers januari**

De laatste cijfers van onderwerpen die een belangrijk deel van het werk van de Zeehavenpolitie raken

18 | **Nieuwe havens, kwetsbare veiligheid**

Een tweeluik over Antioquia en Chancay

20 | **Port Security Steering Committee**

Zeehavenpolitie en Europol werken samen aan Europees havenbeeld

21 | **Europese Havenalliantie**

Internationale publiek-private samenwerking

Colofon

HAVENSCAN nr. 01: Drugssmokkel

februari 2025

In opdracht van

Districtsleiding Zeehavenpolitie Rotterdam

Uitvoering

Staf Zeehaven

Eindredactie

Margriet Zoethout, Jordi Kloos

Publicatie

Diero Achaibar

© 2025 Politie Nederland,
Eenheid Rotterdam, District Zeehaven



Zeehavenpolitie
Eenheid Rotterdam



Cijfers zeggen niet alles

Volgens de statistieken komt 99,9 procent van alle mensen die te water gaan weer gezond op de wal. Toch stelt dat cijfer niet gerust als je niet kunt zwemmen en 's nachts, hartje winter, op de Noordzee overboord slaat. Cijfers zeggen niet alles. Ze moeten in context geplaatst worden om betekenis te krijgen.

Eind januari zijn de drugscijfers over 2024 bekend gemaakt. Ruim 40 procent minder cocaïne in beslag genomen dan het voorgaande jaar. Doen we het dan beter omdat er minder binnenkomt of slechter omdat we minder goed controleren? Of misschien wel allebei? Deze Havenscan geeft duiding aan de drugscijfers, voor zover dat mogelijk is. Drugscriminaliteit geschiedt in het verborgene en zal altijd *dark numbers* kennen.

De zaken die opvallen in Rotterdam zijn: de laadhavens zijn sterk gewisseld en er worden meer kleine partijen in reefern gevonden. Het zou toch mooi zijn als we dat beeld niet één keer per jaar, maar één keer per maand inzichtelijk hebben? En dat het niet alleen Rotterdam betreft, maar alle Europese zeehavens. Dan kunnen alle havens sneller hun controles en maatregelen aanpassen. Eind vorig jaar hebben we met Europol afgesproken dat zij die handschoen oppakken, zodat we sneller weten waar het water aan de lippen staat en welke haven hulp nodig heeft om niet te verdrinken.

Jan Janse

*Districtschef Zeehaven
Politie-eenheid Rotterdam*



Jan Janse staat NOS te woord na de persconferentie van de gezamenlijke drugscijfers van 2024

Kort nieuws



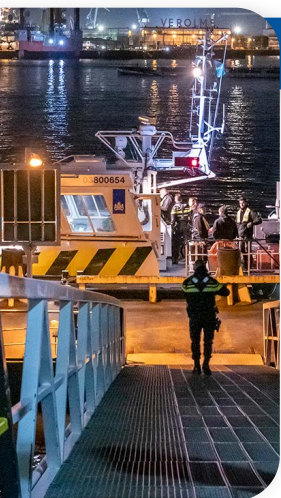
Zeehavens en FERM starten landelijk cybersecurity-platform

Verschillende Nederlandse zeehavens gaan samen met stichting FERM een landelijk cybersecurity-platform oprichten. Doel is om beter voorbereid te zijn op cyberdreigingen.

Het initiatief komt van Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Nationale Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). Stichting FERM, die nu al actief is voor de havens van Rotterdam en Moerdijk en nauw samenwerkt met de Zeehavenpolitie, zal het platform beheren.

Via het platform wordt onderling gewaarschuwd voor digitale dreigingen. De havens gaan eveneens hun kennis delen over bescherming van de digitale infrastructuur. Uiteindelijk moet er in de loop van 2025 een landelijk platform komen met voor elk havengebied een eigen profiel.

[Lees hier meer over dit project.](#)



Wetsvoorstel geeft douane meer ruimte voor datadeling

Staatssecretaris Van Oostenbruggen (Fiscaliteit en Belastingdienst) wil dat de douane gegevens waarop het beroepsgeheim rust, vaker kan gaan delen met de politie, Marechaussee, FIOD en FIU. Dit is van belang om ondermijnende criminaliteit beter te bestrijden. Het wetsvoorstel dat de gegevensdeling mogelijk moet maken is onlangs bij de Tweede Kamer ingediend.

Op dit moment kan de douane deze gegevens alleen met andere instanties delen als er een concreet vermoeden is van een strafbaar feit. Om ondermijnende criminaliteit eerder op het spoor te komen, is het volgens de staatssecretaris belangrijk dat de douane ook zonder dit vermoeden al gegevens kan delen met andere diensten. De [Wet gegevensverstrekking douane voor uitvoering politie- of toezichtstaken](#) moet een wettelijke grondslag creëren om dit mogelijk te maken.



Maximumsnelheid scheepvaart bij Erasmusbrug

Er komt een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur voor de scheepvaart op de Nieuwe Maas rond de Erasmusbrug. Dat heeft de Rotterdamse havenmeester René de Vries onlangs bekendgemaakt tijdens de presentatie van de nautische jaarcijfers. De maatregel gaat naar verwachting in de loop van dit jaar in.

Rond de Erasmusbrug - één van de drukste punten op de Nieuwe Maas - zijn regelmatig aanvaringen met schepen die te hard varen. Afgelopen november kwamen een watertaxi en een waterbus [met elkaar in botsing](#), waarbij drie gewonden vielen. In de zomer van 2022 ging het ook [grondig mis](#) toen een watertaxi botste op een rondvaartboot van Spido.

Naast de maximumsnelheid pleit de havenmeester ook voor een stuurboordwalverplichting, waarbij schepen rechts moeten aanhouden, en een zone rond de brug waar niet gekruist mag worden. Daarnaast wil hij langzame vaarstroken invoeren voor de recreatievaart. Hierover is hij nog in overleg met het ministerie.

Forse daling aantal onderschepte kilo's cocaïne in Rotterdamse haven

Barrières hebben effect, maar blijvende zorgen ondanks dalende trend

Auteur: Jordi Kloos

Het Hit and Run Cargoteam (HARC), een samenwerking van de Zeehavenpolitie, Douane, FIOD, en het Openbaar Ministerie, heeft in 2024 aanzienlijk minder cocaïne onderschept in de Rotterdamse haven. Het ging in totaal om 25,9 ton tegenover 45,5 ton in 2023, een daling van 43 procent. Opvallend is dat het aantal in beslag genomen partijen wél is toegenomen ten opzichte van een jaar eerder.

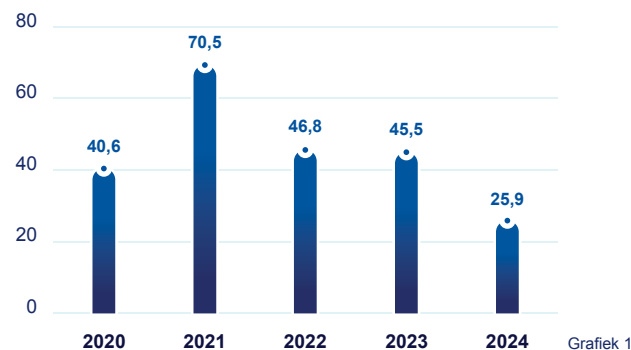
Er is door overheidsinstanties en bedrijven de afgelopen jaren flink geïnvesteerd om drugssmokkel in de haven te bestrijden. De dalende trend is daar het directe gevolg van. Desondanks is er nog een lange weg te gaan om de drugsproblematiek in de haven op een beheersbaar niveau te krijgen. Drugscriminelen maken nog altijd dankbaar misbruik van corrupt havenpersoneel en kwetsbaarheden binnen de logistieke keten om cocaïne vanuit Zuid-Amerika naar Rotterdam te smokkelen.

Meer kleine partijen

Dit is onder meer terug te zien in de toename van het aantal inbeslagnames: 146 in 2024 tegenover 128 een jaar eerder. Die stijging komt doordat er steeds meer kleine partijen vanuit Zuid-Amerika naar Rotterdam worden vervoerd. Het aantal vondsten van onder de honderd kilo komt in 2024 uit op 109, ten opzichte van 75 in 2023, een toename van meer dan 45 procent. Opvallend is de forse stijging van het aantal kleine partijen cocaïne die 'achter de luiken', bij het motorcompartiment van een koelcontainer, worden verstopt. In 2023 ging het om 32 vangsten tegenover 56 inbeslagnames in 2024, een stijging van 75 procent.

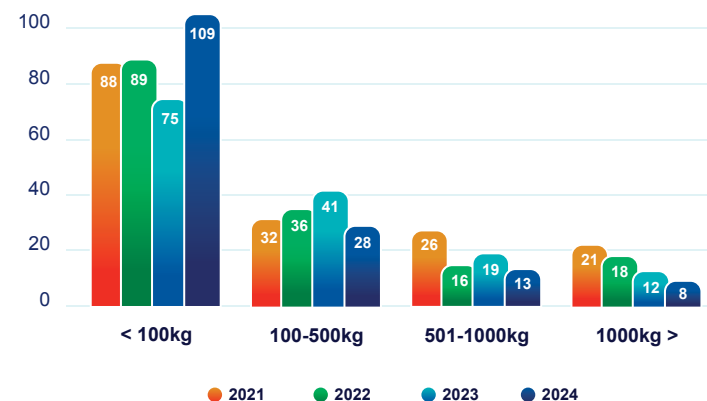
Hoewel er steeds meer kleine partijen worden gevonden, neemt het aantal vangsten van boven de 1000 kilo alsmaar af: van 18 in 2022 naar 12 in 2023 en 8 in 2024. Ook het aantal vangsten van 100 tot 500 kilo en van 500 en 1000 kilo is ten opzichte van voorgaande jaren flink afgenomen (zie grafiek 2). Aan de hand van de cijfers kan voorzichtig de conclusie getrokken worden dat criminelen het minder snel aandurven om (middel)grote partijen naar Rotterdam te sturen. Dezelfde trend is ook zichtbaar in de haven van Antwerpen.

Aantal onderschepte kilo's cocaïne in de Rotterdamse haven
aantal x1000



Aantal cocaïnevangsten per categorie gewicht

Grafiek 2



Dichtzetten pincodefraude

Een belangrijke reden hiervoor is het dichtzetten van de modus operandi (MO) pincodesmokkel. Daarbij konden criminelen via onrechtmatig verkregen pincodes containers gevuld met cocaïne van de terminals meenemen. Door de oprichting van de **Vertrouwensketen** - een samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid met als doel de logistiek in de haven digitaal weerbaarder en veilig te maken - zijn de pincodes inmiddels verleden tijd en worden containers via een gesloten digitaal systeem vrijgegeven.

Dat dit systeem effectief is, blijkt uit de cijfers (zie grafiek 3): in 2022 werden 37 pincodefraude-incidenten geregistreerd. Een jaar later, toen twee grote rederijen vooruitlopend op de ontwikkeling van de Vertrouwensketen hun pincodes gingen afschermen, daalde dat aantal naar 21. Inmiddels worden vrijwel alle importcontainers die in Rotterdam aankomen via de Vertrouwensketen vrijgegeven, met als gevolg een aanhoudende dalende trend van pincodesmokkel: het eindtotaal van 2024 kwam uit op zes incidenten, een daling van 90 procent ten opzichte van 2020. De verwachting is dat het aantal gevallen van pincodefraude in 2025 verder zal teruglopen.



Beeld: Vertrouwensketen

Terugloop rip-on/rip-off

Daarnaast is te zien dat de klassieke rip-on/rip-off-methode ('achter de deuren'), waarbij veelal sporttassen of balen cocaïne bij reguliere ladingen direct achter de containerdeuren worden geplaatst, de afgelopen jaren sterk is afgenomen. In 2022 werd een derde van in beslag genomen kilo's op deze manier verstoppt. In 2023 was dat nog 20 procent en vorig jaar ongeveer één op de tien vangsten.

Het vermoeden is dat deze ontwikkeling verband houdt met het dichtzetten van de pincodefraude. Uit onderzoeken is gebleken dat criminelen de voorkeur hebben om hun cocaïne via pincodesmokkel het haventerrein af te krijgen. Pas als de container voor een douanecontrole wordt geblokkeerd, worden er uithalers naar de terminals gestuurd om de drugs te verplaatsen ('switchen') naar een andere container. Nu de 'voorkeurs-MO' pincodefraude vrijwel onmogelijk is geworden, is de afname van de rip-on/rip-off-methode ('achter de deuren') een logisch gevolg.



Beeld: HARC

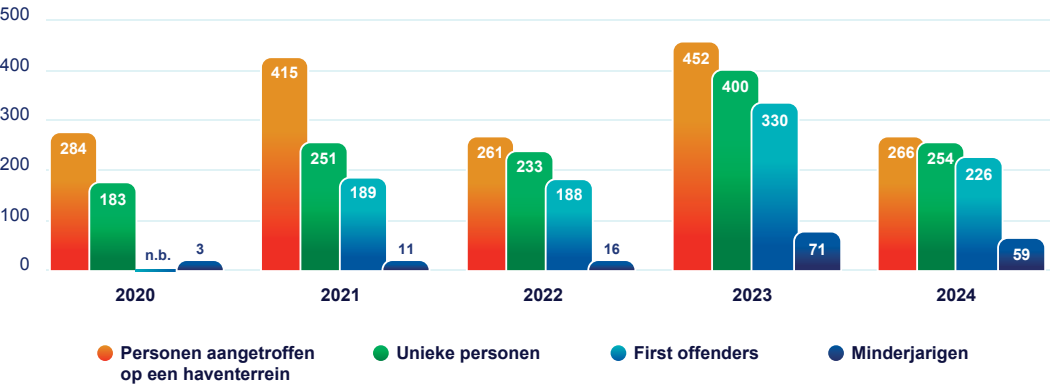
Overige vangsten HARC

Naast cocaïne heeft het HARC-team ook andere soorten drugs onderschept. Zo werd er bijna 10.000 kilo cannabis in beslag genomen. De meeste zendingen waren afkomstig uit Canada, waar de kweek van wiet gelegaliseerd is. Ook werden er ongeveer 3.500 kilo crystal meth, zo'n 350 kilo heroïne en enkele tientallen kilo's hasj en ketamine geconfisqueerd.

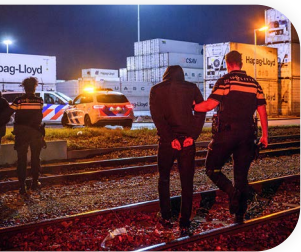
Minder uithalers

De terugloop van de MO rip-on/rip-off (‘achter de deuren’) heeft, in combinatie met tal van maatregelen die de politie, douane en het bedrijfsleven hebben genomen om drugssmokkel via Rotterdam minder aantrekkelijk te maken, naast een dalend aantal kilo’s ook geleid tot significant minder Trojaanse containers en uithalers (zie grafiek 4 en 5). Het aantal aangehouden uithalers is in een jaar tijd met ruim 40 procent afgenomen: van 449 (waarvan 400 unieke personen) in 2023 naar 266 (waarvan 254 unieke personen) in 2024.

Aantal aangehouden uithalers



Grafiek 4



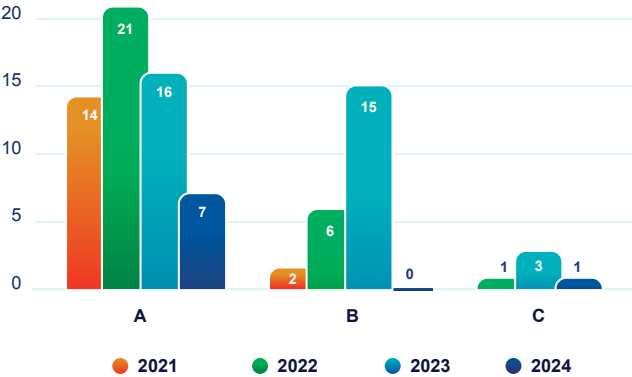
Percentages t.o.v. totaal	2020	2021	2022	2023	2024
Unieke personen	64%	60%	89%	88%	95%
First offenders	n.b.	75%	80%	83%	89%
Minderjarigen	1%	2,5%	6%	16%	22%

Tabel 1

De forse daling duidt erop dat de opgeworpen barrières effect hebben, maar is nog zeker geen reden tot juichen. Nog altijd vormen uithalers een hardnekkig probleem in het Rotterdamse havengebied. De meeste insluipers worden aangehouden achter de hekken van de grote containerterminals op de Maasvlakte. Er is wel een verschuiving te zien: opvallend is dat een groeiend aantal uithalers bij zogeheten empty depots wordt aangetroffen. Op een empty depot worden lege containers opgeslagen. Deze terreinen zijn vergeleken met containerterminals vaak minder goed beveiligd.

Aantal Trojaanse containers per terminal

Grafiek 5





Één op de vijf minderjarig

Een andere zorgwekkende trend is de (relatieve) toename van het aantal minderjarige uithalers. In 2020 was slechts één op de honderd opgepakte uithalers minderjarig, vorig jaar was dat bij één op de vijf arrestaties het geval. Met regelmaat zitten daar kinderen van veertien en vijftien jaar bij. Ook worden er voor het derde jaar op rij relatief meer first offenders aangehouden.

Deze toename kan niet los worden gezien van de **uithalerswet** die sinds januari 2022 van kracht is. Uithalers riskeren sindsdien een celstraf van maximaal twee jaar voor het onbevoegd betreden van het haventerrein. Dit leverde in Rotterdam al snel veroordelingen op van enkele maanden cel. Echter, het Gerechtshof Den Haag oordeelde in juni 2022 in hoger beroep dat voor first offenders - verdachten die nog niet eerder zijn veroordeeld voor uithalen - een werkstraf in combinatie met een voorwaardelijke gevangenisstraf voldoende afschrikwekkend is.

Weliswaar is sindsdien het aantal recidiverende uithalers sterk afgenomen, maar daar staat een sterke toename van steeds jongere first offenders tegenover. Van de 266 uithalers die in 2024 zijn aangehouden, is 65 procent jonger dan 22 jaar. In 2020, 2021 en 2022 lag dat percentage net boven de 40 procent. Criminele netwerken lijken hun rekruteringsstrategie te hebben aangepast en hun pijlen te richten op (jonge) first offenders die weggkomen met een taakstraf.

Jongeren zijn gemakkelijk te beïnvloeden, relatief goedkoop en makkelijk inwisselbaar.

Ze worden niet zelden gedreven door het snelle geld, status en/of het avontuur en overzien nauwelijks de risico's en gevolgen van hun handelen.

Criminelen spelen daar gretig op in en rekruteren jongeren op **school**, op straat en via social media voor allerlei criminele klussen: van explosieven leggen tot drugs uithalen. En wie eenmaal in het criminele circuit zit, komt er moeilijk meer uit. Een geslaagde uithaal smaakt in veel gevallen naar

meer. Een mislukte klus levert vaak problemen op; niet alleen met justitie, maar ook met de criminele organisatie.

Een belangrijke kanttekening hierbij: niet elke jonge uithaler is per definitie een kwetsbare jongere die onder druk van een drugsbende pakketten cocaïne uit een container moet plukken. Een aanzienlijk deel heeft al een flink strafblad en kiest er bewust voor om het criminele pad op te gaan.

Informatiedeling leidt tot maatregelen bij bedrijven en gemeente

In bijzondere gevallen kan de politie, met het oog op het voorkomen en opsporen van strafbare feiten, politiegegevens delen met personen, instanties en bedrijven. De Zeehavenpolitie heeft het afgelopen jaar in totaal twintig van deze zogeheten artikel 19 Wpg-verstrekkings verstuurd. Bedrijven hebben hierop geacteerd door onder meer de samenwerking met enkele transporteurs en medewerkers te beëindigen en gebruikersaccounts te blokkeren. Ook werden er tien CargoCards ingenomen van vrachtwagenchauffeurs. Zonder die kaart krijgt de chauffeur geen toegang tot het Rotterdamse havengebied.

Daarnaast zijn er in 2024 nog vijf bestuurlijke rapportages met de gemeenten Rotterdam, Nissewaard en het Havenbedrijf gedeeld. Met een bestuurlijke rapportage kan een burgemeester bestuurlijke maatregelen, zoals de sluiting van een pand of een last onder dwangsom, tegen een persoon of bedrijf onderbouwen. Dit heeft afgelopen jaar onder meer geleid tot het sluiten van diverse (drugs)panden en gebiedsverboden voor uithalers.





Uitbuiting

De Zeehavenpolitie krijgt desondanks steeds vaker signalen binnen dat minderjarigen onder druk worden gezet om drugs uit te halen. Er lopen momenteel twee opsporingsonderzoeken naar criminele uitbuiting van minderjarige uithalers, waarbij nauw wordt samengewerkt met de Afdeling Vreemdelingenpolitie, Identificatie en Mensenhandel (AVIM). De uitkomsten van deze onderzoeken worden later dit jaar verwacht.

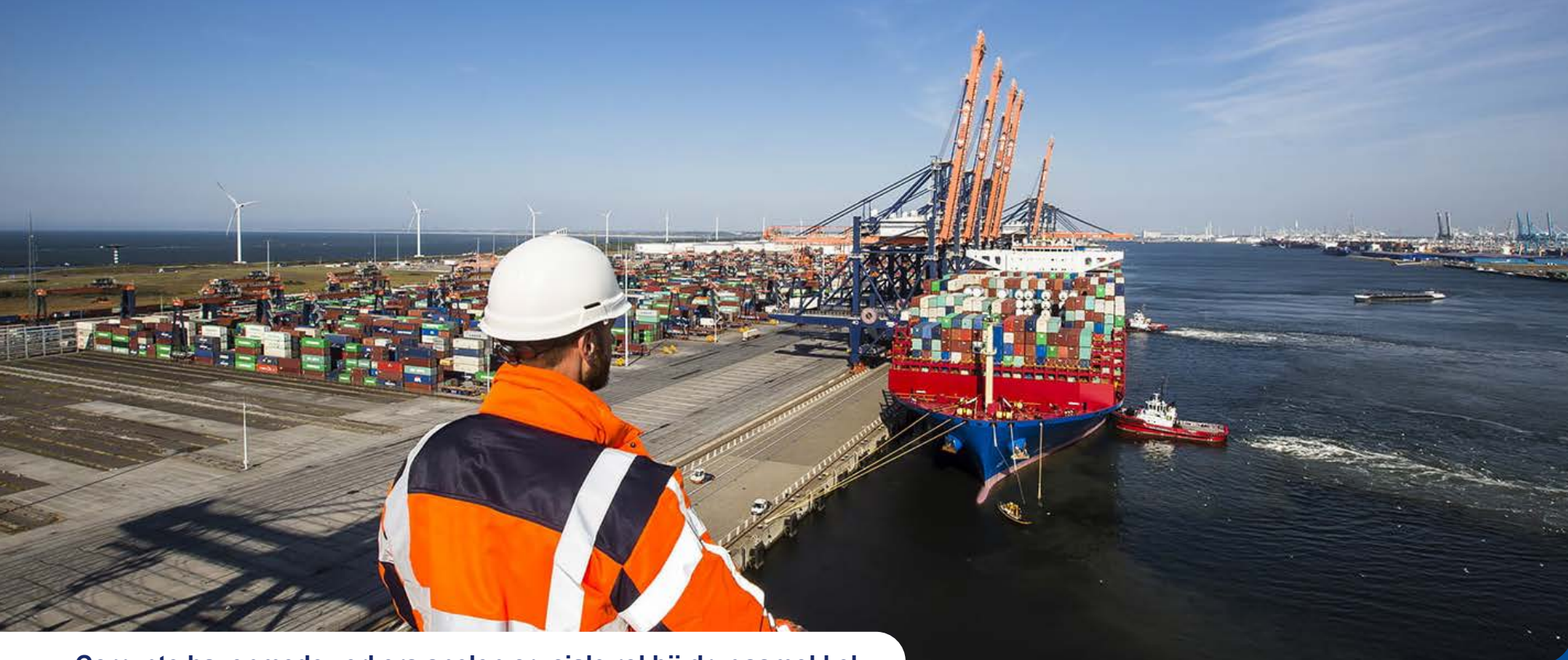
Daarnaast wordt er samen met de gemeente Rotterdam en andere partners gewerkt aan doelgerichte maatregelen om een nieuwe instroom van uithalers te voorkomen. Zo wordt er een vernieuwde persoonsgerichte aanpak (PGA) ontwikkeld die gericht is op minderjarige uithalers. De Zeehavenpolitie doet in samenwerking met de gemeente ook mee aan voorlichtingscampagnes en lesprogramma's die gericht zijn op preventie. De film **Zwijgrecht** is daar een mooi voorbeeld van.

Overigens kijkt de Zeehavenpolitie ten aanzien van minderjarige verdachten te allen tijde verder dan alleen het strafrecht. First offenders van onder de 18 jaar worden na hun voorlopige hechtenis standaard opgevangen door een jongerenwerker van de gemeente die (vrijblijvend) kan helpen bij het vinden van een passend hulptraject. Daarnaast schakelt de Zeehavenpolitie de desbetreffende wijkagent in die bij de verdachte op huisbezoek gaat om een stopgesprek te voeren. Ook bij uithalers die van buiten de eenheid Rotterdam komen, wordt er contact gezocht met de wijkagent ter plaatse.

Criminele marktplaats

Hoewel de meeste uithalers nog altijd uit Rotterdam en omgeving komen, worden in toenemende mate ook (jonge) verdachten van buiten de gemeentegrens aangehouden. De invloed van social media speelt daarbij een grote rol. Apps als Snapchat en Telegram fungeren daarbij als een soort online marktplaats waar criminele vraag en aanbod op een laagdrempelige manier samenkomen. Een voor de criminelen bijkomend voordeel is dat de communicatie via de apps doorgaans anoniem is en niet of nauwelijks traceerbaar. In de wetenschap dat jongeren ruimschoots vertegenwoordigd zijn op de genoemde apps kan er dus snel, eenvoudig en discreet direct contact worden gelegd met potentiële jonge rekruten uit het hele land.

Dat de georganiseerde misdaad steeds vaker op deze manier opereert, wordt onderschreven door Europol. In een recente rapportage staat dat Europese drugsbendes in toenemende mate **gebruikmaken van minderjarigen** en social media inzetten om de jongeren te ronselen. In de volgende editie van de Havenscan wordt er uitgebreider stilgestaan bij deze ontwikkeling.



Corrupte havenmedewerkers spelen cruciale rol bij drugsmokkel

Beeld: Havenbedrijf / Eric Bakker

Personeel in de Rotterdamse haven is nog altijd een geliefd doelwit voor criminele organisaties. Gecorrumpeerde medewerkers van rederijen, terminals en logistieke bedrijven die gevoelige informatie doorspelen aan drugsbendes of andere hand-en-spandiensten verlenen, spelen een cruciale rol bij de smokkel van verdovende middelen. Zonder corrupte handlangers op de terminal is smokkel niet mogelijk.

Koelmonteurs

Het Combiteam Havens (CTH), een samenwerkingsverband van de Zeehavenpolitie, FIOD, Rijksrecherche en het Openbaar Ministerie richt zich op de opsporing van ambtelijke en niet-ambtelijke corruptie in de haven. In 2024 heeft het CTH vijftien onderzoeken verricht naar corruptie. De laatste jaren springen corrupte koelmonteurs in het oog.

Een koelmonteur heeft als één van de weinigen toegang tot de reeferstacks en de stackposities van de koelcontainers en zijn in toenemende mate betrokken bij het uithalen en/of vervoeren van verdovende middelen. Door gevoelige informatie beter af te schermen, een striktere controle op de (naleving van) bedrijfsprocessen en een strenger aannamebeleid zouden de container servicebedrijven zich beter kunnen afschermen tegen deze vorm van criminele inmenging.

De invoering van de zogeheten haven-VOG (Verklaring Omtrent Gedrag) zou daarbij kunnen helpen. Met deze maatregel kunnen havenbedrijven (nieuwe) medewerkers specifiek laten screenen op strafbare feiten met betrekking tot drugscriminaliteit. Naar verwachting wordt de haven-VOG dit jaar gefaseerd geïmplementeerd.

Minder cocaïne, minder smokkel?

Analyse op de drugscijfers van 2024

Auteur: Margriet Zoethout

De ICH Jaarrapportage 2024 laat zien dat in Rotterdam in totaal 25.900 kilogram cocaïne in beslag is genomen. Dat betekent een afname van 19.131 kilo ten opzichte van 2023. Opvallend daarbij is dat er veel kleine partijen cocaïne zijn aangetroffen, veelal in de koelmotoren van koelcontainers. Hoe kunnen we deze ontwikkelingen duiden?

De daling van het aantal kilo's in beslag genomen cocaïne wordt al gauw gekoppeld aan een mogelijk verplaatsingseffect door de maatregelen die genomen zijn in Rotterdam en Antwerpen, waar het afgelopen jaar ook sprake is van een stevige daling. Een risico hiervan is echter dat de focus en urgentie zich gaan verplaatsen naar andere havens, terwijl er zorgen zijn om wat we niet zien, als gevolg van bijvoorbeeld nieuwe modus operandi of veranderde smokkelroutes.

Niet eerder is op basis van de jaarcijfers een verdiepende analyse gemaakt van het beeld dat deze cijfers laten zien. Met de Havenscan wordt hierin een eerste stap gezet. Met deze analyse wordt mogelijk de geconstateerde afname van cocaïnevangsten in Rotterdam verklaard. Tegelijk komen hier ook onverminderde aandachtspunten uit naar voren. Input voor deze duiding is geleverd door onder andere specialisten van de Zeehavenpolitie, aangevuld met informatie uit openbare bronnen.

Top 6 in beslag genomen cocaïne in Rotterdam afkomstig van laadhavens in Latijns-Amerika

Totalen per land (2024):

1. Ecuador (Posorja)	6.311 kilo
2. Panama (Manzanillo en Balboa)	3.517 kilo
3. Peru (Callao)	1.995 kilo
4. Colombia (Cartagena en Santa Marta)	1.698 kilo
5. Dominicaanse Republiek (Caucedo)	1.360 kilo
6. Costa Rica (Puerto Limón)	115 kilo

Totalen per land (2023):

1. Panama (Balboa en Manzanillo)	15.486 kilo
2. Dominicaanse Republiek (Caucedo)	2.887 kilo
3. Costa Rica (Puerto Limón)	2.681 kilo
4. Peru (Callao)	1.726 kilo
5. Colombia (Cartagena)	1.678 kilo
6. Ecuador (Posorja)	1.591 kilo

Tabel 2

**De meeste cocaïne
komt uit Ecuador**





► Ontwikkelingen in bron- en transitlanden

Dit jaar is voor het eerst een specifiek beeld van laadhavens wat betreft Rotterdam gemaakt. Dit maakt het mogelijk om verschuivingen te zien tussen laadhavens die gebruikt worden voor cocaïnesmokkel naar Rotterdam. Opvallend is de toename van cocaïne vanuit Posorja, 85 kilometer ten zuidwesten van de havenstad Guayaquil in Ecuador, die als laadhaven op de eerste plaats staat in 2024. Dit zou te maken kunnen hebben met de groei van Posorja de afgelopen jaren tot grootste containerhaven in Ecuador. De capaciteit groeide van 100.000 TEU (50.000 40 voet containers) in 2019 naar bijna 900.000 TEU (450.000 40 voet containers) in 2024. Grote rederijen als CMA CGM en Maersk verplaatsten hun belangrijkste activiteiten van Guayaquil naar Posorja. Dit heeft ook te maken met de ligging van Posorja waar grote zeeschepen direct kunnen afmeren. Dit in tegenstelling tot Guayaquil waar alleen schepen met minder diepgang terecht kunnen. Door haar groei is Posorja extra aantrekkelijk voor crimineel misbruik, ook omdat de douanecapaciteit niet navenant meegroeit. Guayaquil is als laadhaven, zowel wat betreft inbeslagnames in Rotterdam als op landelijk niveau, uit de top tien verdwenen.

Beide ontwikkelingen, de toename in Posorja en afname in Guayaquil, zouden ook te maken kunnen hebben met de noodtoestand die eerder in 2024 in Ecuador werd uitgeroepen (en sindsdien meerdere keren verlengd) om het explosief toegenomen druggerelateerde geweld in het land een halt toe te roepen. Verregaande militarisering leidt tot verschuivingen en aanpassingen in het criminele landschap, waardoor mogelijk ook bestaande routes worden verlegd. Daarbij komt dat de lokale autoriteiten de controles in Guayaquil hebben opgevoerd. Dit heeft mede geleid tot diverse inbeslagnames van cocaïne waardoor transport naar eindbestemming Rotterdam kon worden voorkomen, en Guayaquil als laadhaven uit beeld is verdwenen.

► Upstream disruption

Opvallend is ook de sterke afname die te zien is in zowel Puerto Balboa (Panama) en Puerto Limón (Costa Rica). Mogelijk komt dit onder andere voort uit versterkte aandacht vanuit Nederland voor upstream disruption en publiek-private samenwerking (PPS) in beide landen. De ketenpartners in Rotterdam werken samen met havens in onder andere Costa Rica, Ecuador, Panama, Brazilië en Colombia aan weerbare logistieke processen om aan twee kanten van de oceaan te voorkomen dat criminele netwerken kunnen meeliften op internationale maritieme goederenstromen. Lokale autoriteiten zijn hierdoor steeds beter in staat om verzending van cocaïne naar Europa te voorkomen.

Zo is ook het aantal inbeslagnames in Latijns-Amerika met bestemming Antwerpen verdubbeld, van 45 ton in 2023 naar 81 ton in 2024. Ook in Colombia wordt door de lokale autoriteiten veel cocaïne in beslag genomen. In 2024 ging het om een record van 626 ton, dit is 35 procent meer dan in 2023. Dit hangt direct samen met het beleid van de huidige regering waarbij de focus is verschoven van uitroei van cocagewassen naar inbeslagnames van cocaïne.

Ondanks successen in de bronlanden kan echter een kapotte scanner in een haven, al dan niet als gevolg van corruptie, een negatief effect hebben op de hoeveelheid cocaïne die uiteindelijk in beslag kan worden genomen. En door de steeds verder groeiende gebruikersmarkt wereldwijd blijft de productie van cocaïne in bronland Colombia echter op recordhoogte. Op basis van een schatting wordt uitgegaan van een groei in 2023 van 53 procent ten opzichte van 2022. Het gaat hierbij om de mogelijke omvang van 2664 ton cocaïne.

► Succesvolle aanpak Vertrouwensketen

In 2024 is de werkwijze van de Vertrouwensketen over containers afkomstig uit alle continenten uitgerold. Containers met grote partijen cocaïne kunnen hierdoor niet langer via een gestolen pincode in de haven worden doorgevoerd. Hiermee wordt de smokkelmethode rip-on/rip-off ernstig bemoeilijkt of zelfs onmogelijk gemaakt. Was er in 2023 nog sprake van 21 incidenten met pincodesmokkel, in 2024 is dat aantal gedaald tot 6, welke zich afspeelden voordat de Vertrouwensketen volledig was geïmplementeerd. Uit de cijfers zou een voorzichtige conclusie kunnen worden getrokken dat criminelen minder gauw grote partijen naar Rotterdam sturen. Dit is te zien in een stijging van 40 procent ten opzichte van 2023 van de smokkel van kleine partijen van onder de 100 kilo via de luiken in koelcontainers. Ook in Antwerpen is dit beeld te zien, waar een soortgelijk systeem als de Vertrouwensketen is ingevoerd. De haven van Hamburg volgt binnenkort ook met een vergelijkbaar systeem.

Naast het uitrollen van de Vertrouwensketen zijn controles opgeschroefd, is informatie die relevant is voor criminelen meer afgeschermd, is het cameratoezicht strakker en nemen bedrijven steeds meer maatregelen (stackposities zijn bijvoorbeeld minder duidelijk). De douane werkt momenteel projectmatig (mede door middel van pilots) aan het verhogen van de weerbaarheid van de haventerminals, door in te zetten op het verkorten van de aanzegtermijn, het compartimenteren van risicovolle containers, en het verkleinen van de cirkel van betrokkenen (wie heeft toegang tot informatie). Bij alle maatregelen geldt dat een groot adaptief vermogen bij de overheid en het bedrijfsleven cruciaal is om een antwoord te hebben op voortdurende veranderingen (in werkwijze) binnen de internationale cocaïnesmokkel.

► Waterbedeffect Europese havens

Nu het smokkelen van grote partijen cocaïne via Rotterdam ernstig is bemoeilijkt, wijken de criminele netwerken nu dan uit naar andere Europese havens? Deze vraag is niet eenvoudig te beantwoorden, omdat een Europees beeld van inbeslagnames ontbreekt. Van sommige landen zijn inmiddels jaarcijfers beschikbaar, van andere landen volgen die later. Ook is het niet in alle landen mogelijk om, zoals in Nederland, de cijfers van verschillende betrokken overheidsdiensten bij elkaar te brengen. Soms zorgt ook corruptie voor het ontbreken van een juist en volledig beeld.

Op basis van de cijfers die nu voorhanden zijn, kan wél geconstateerd worden dat de inbeslagnames in Antwerpen, Hamburg en Rotterdam minder grote partijen betreffen. Antwerpen bijvoorbeeld had in 2024 nog maar twee inbeslagnames van meer dan 2000 kilo, terwijl dat er in 2023 nog dertien waren. Het aantal inbeslagnames steeg echter van 29 in 2023 naar 78 in 2024, met cocaïne vooral afkomstig uit Ecuador, Sierra Leone, de Dominicaanse Republiek, Colombia en Panama.

In Spanje werden wel grotere hoeveelheden cocaïne in beslag genomen, zoals de grootste vangst ooit van 13.000 kilo afkomstig uit Ecuador. Ook de havenstad Vigo aan de noordwestkust van Spanje laat inmiddels grotere inbeslagnames zien van 8000 kilo totaal in 2024. Een waterbedeffect is dus niet absoluut vast te stellen, maar er lijkt wel een verschuiving van MO te zijn waarbij Antwerpen, Hamburg en Rotterdam veel meer kleine inbeslagnames (van een paar honderd kilo) laten zien dan bijvoorbeeld havens in Zuid-Europa.

Een Europees beeld van inbeslagnames ontbreekt

Koelcontainers

In beslag genomen cocaïne in Europese havens

Afname:

Rotterdam	25.900 kilo	(45.031 kilo in 2023)
Antwerpen	44.252 kilo	(121.071 kilo in 2023)
Hamburg	15.000 kilo	(33.000 kilo in 2023)

Toename:

Frankrijk	49.000 kilo	(waarvan Le Havre 14.300 kilo) (5.500 kilo in 2023)
Spanje	90.000 kilo	(40.000 kilo in 2022) - (onofficiële cijfers)
Portugal	22.500 kilo	(voorlopige cijfers)

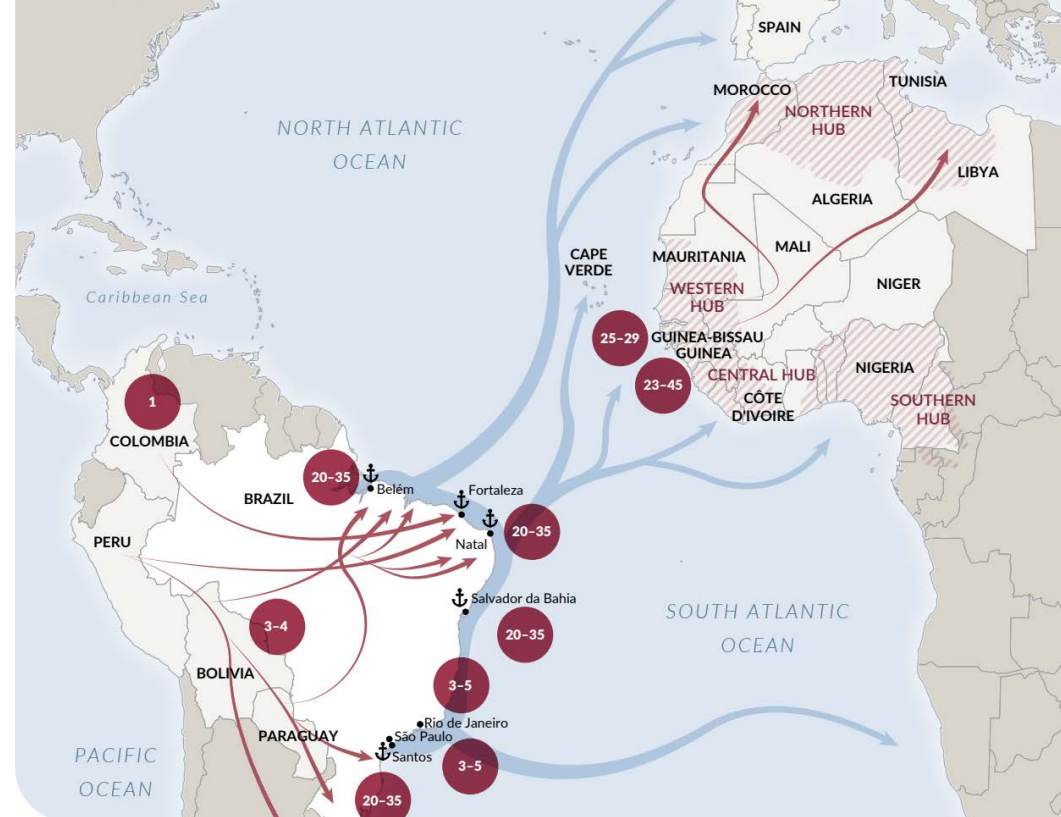
Tabel 3

► Verplaatsing naar kleinere havens in Nederland

Het is belangrijk om een mogelijk verplaatsingseffect, ook naar kleinere (zee) havens in Nederland, goed in de gaten te houden. Criminele netwerken zijn immers zeer adaptief. Hoewel in Vlissingen de dalende trend van inbeslagnames zich nog niet heeft ingezet, is hier naar alle waarschijnlijkheid geen sprake van verplaatsing. De inbeslagnames in Vlissingen houden namelijk direct verband met de aandacht vanuit criminele netwerken voor risicolijnen met koelschepen die pallets fruit vervoeren vanuit Zuid-Amerika. Ook het aanspoelen van kleine pakketten met cocaïne aan de kust en op de Waddeneilanden roept vragen op over een mogelijk verplaatsingseffect nu in de haven van Rotterdam minder cocaïne in beslag wordt genomen. De Tweede Kamer heeft recentelijk in dit kader een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht om drugscriminaliteit in de kleine zeehavens tegen te gaan. Ook naar deze havens wordt echter geen verplaatsingseffect gezien die verband houdt met de afname in Rotterdam. De containers die in Rotterdam aankomen, en waarbij grote partijen cocaïne werden gesmokkeld, komen niet aan in de kleine havens. Er is voor zover bekend voornamelijk geen sprake van een stijging aan incidenten die daadwerkelijk na nader onderzoek met drugssmokkel te maken hebben. Uiteraard is het belangrijk scherp te blijven op het veranderen van modus operandi zoals drop-off's.

► Route via West-Afrika

Criminele organisaties passen voortdurend hun smokkelroutes aan. West-Afrika is hierdoor de afgelopen jaren in toenemende mate een hub geworden om cocaïne op- en over te slaan. Dit naar verluidt om controles op de lading uit Zuid-Amerika die in Europa plaatsvinden, te vermijden, en om de land/zeeroute naar onder andere Spanje te kunnen benutten. Door wijdverbreide corruptie hebben de landen in de regio West-Afrika minder mogelijkheden om in te grijpen. Het Sinaloa-kartel uit Mexico is in de Sahel een grote speler en gebruikt lokale criminele netwerken en militante groepen voor verdere doorvoer van cocaïne naar Europa. Ook de belangrijkste criminele organisatie uit Brazilië, de **PCC**, gebruikt West-Afrika om drugs verder door te voeren naar onder andere voormalig kolonisator Portugal. Havens in de Zuid-Europese landen, zoals Spanje en Portugal, ontvangen short sea schepen uit West-Afrika. Hier wordt een toename gezien in inbeslagnames.



Smokkelroutes van cocaïne: Zuid-Amerika naar West-Afrika. Sierra Leone ligt ten westen van Ivoorkust en Liberië.
Bron: Global Initiative against Transnational Organized Crime

In Antwerpen staat Sierra Leone op de tweede plaats als laadland van cocaïne die in 2024 in beslag werd genomen. Afgelopen 23 januari werd bekend dat de door Nederland gezochte drugscrimineel Jos Leijdekkers (ook bekend als 'Bolle Jos'), verdacht van grootschalige internationale cocaïnehandel, in Sierra Leone **verblijft**. Mogelijk is dit een verklaring voor de toegenomen smokkel van cocaïne via Sierra Leone naar Antwerpen.

In Rotterdam zijn in 2024 door de douane geen inbeslagnames gedaan van cocaïne die afkomstig zou zijn uit West-Afrika. Dit heeft te maken met het feit dat er geen directe lijndiensten vanuit West-Afrika naar Rotterdam komen. Dit betekent dat smokkel vanuit Latijns-Amerika via West-Afrika naar Europa niet via de haven van Rotterdam loopt. De versterkte controles in Rotterdam kunnen er wel aan toe hebben bijgedragen dat de haven wordt vermeden voor de invoer en doorvoer van grote partijen, die nu via de route langs West-Afrika elders hun ingang vinden in Europa, zoals via de Zuid-Europese havensteden.



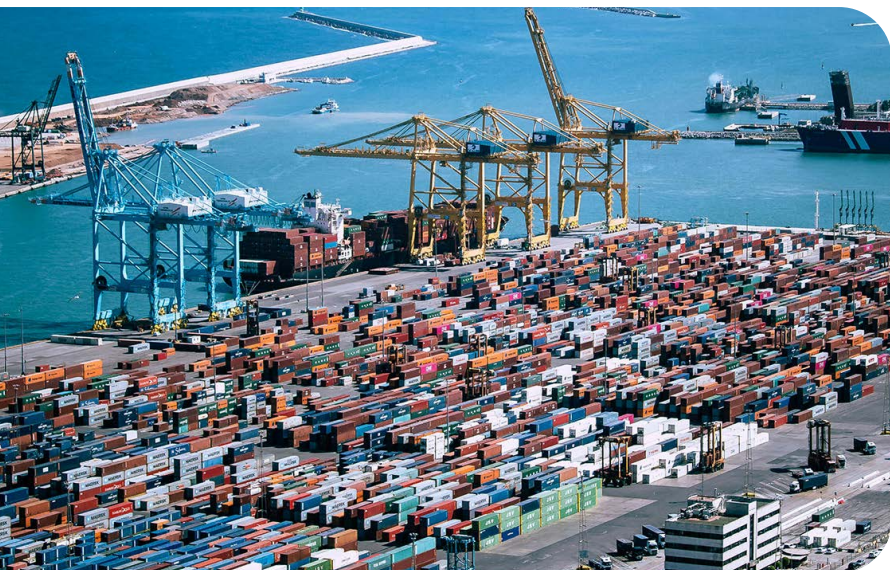
► Inwassen

Nu de smokkel van grote partijen cocaïne naar Rotterdam, en ook Antwerpen, steeds verder is bemoeilijkt, zou er een toename kunnen zijn van een andere modus operandi, zoals het inwassen van cocaïne in verschillende dragermaterialen zoals textiel. Diensten in bijvoorbeeld België en Colombia geven aan dat dit vaker gebeurt. Uit cijfers van onderscheppingen in Rotterdam in 2024 kan echter geen toename worden geconstateerd. Hoewel nog niet veel bekend is over deze modus operandi en deze ook moeilijk is aan te tonen, lijkt het inwassen van cocaïne geen verklaring te zijn voor de afname van inbeslagnames in Rotterdam. In Nederland en België zijn namelijk niet zoveel laboratoria aangetroffen die dit verschil in inbeslagnames verklaren. Doordat deze modus operandi moeilijk is te ontdekken in de haven, is het wel van belang hier scherp op te blijven.

In 2024 rolde de politie 15 procaïnelabs op, tegenover slechts 1 in 2023

► Versnijding met procaïne

De partijen cocaïne die in 2024 zijn onderschept in zowel Rotterdam als Antwerpen zijn in omvang kleiner. Criminele netwerken lijken daarmee hun risico's te spreiden door de hoeveelheden af te zwakken. Opvallend is dat de politie in 2024 op landelijk niveau zeker vijftien procaïnelabs en meerdere opslagplaatsen van procaïne heeft opgerold, tegenover slechts één in heel 2023. Mogelijk zou de toename van procaïne onderdeel kunnen zijn van de aangepaste modus operandi: de partijen die op logistieke knooppunten zoals Rotterdam aankomen, zijn kleiner en worden in volume aangevuld door te versnijden. De geconstateerde toename van procaïne en aangetroffen versnijdingslocaties in (de omgeving van) Rotterdam zou dan niet hoeven te betekenen dat er een tekort aan cocaïne zou zijn. Het zou juist onderdeel kunnen zijn van een bewuste strategie om met kleinere partijen te werken. Om tot een gedegen conclusie te komen, dient echter eerst meer onderzoek gedaan te worden.



Haven van Barcelona

► Veranderingen in criminele landschap

De internationale cocaïnesmokkel is voortdurend in beweging. Routes en modus operandi worden aangepast afhankelijk van kansen, zoals de aanleg of groei van havens, en bedreigingen, zoals repressie en concurrentie. Het gaat hierbij om fluïde netwerken die voortdurend in beweging zijn.

Wat wordt gezien in de bron- en transitlanden, namelijk dat de criminele netwerken voortdurend van havens wisselen, lijkt ook hier in Europa te gebeuren. In Spanje bijvoorbeeld is sprake van rondreizende Albanezen die de ene keer een container uit Barcelona ophalen, en daarna uit Algeciras of Vigo. Dit maakt hen moeilijk grijpbaar, want ze opereren soms maar korte tijd, een maand of twee maanden, op een bepaalde plek voor een bepaalde operatie, en daarna zitten ze weer ergens anders. Ook in het geval van Rotterdam passen de netwerken hun werkwijze en aanwezigheid aan. De afname van inbeslagnames duidt daarom niet op afname van de cocaïnesmokkel, maar meer op verandering in criminele strategieën.

Criminele netwerken lijken hun risico's te spreiden

Conclusie

Als gevolg van de succesvolle aanpak van de rip-on/rip-off smokkelmethode, lijkt Rotterdam alleen nog aantrekkelijk voor kleinere partijen. Vanwege de omvang van de haven blijft Rotterdam echter onverminderd interessant om illegale stromen te laten meeliften op de omvangrijke legale stromen.

Er wordt belangrijke vooruitgang geboekt met de **bottleneckstrategie**, maar er zijn grote zorgen om wat **niet** wordt gezien. Dit vraagt om een onverminderde inzet en een nog groter adaptief vermogen van alle ketenpartners.



Cijfers januari

Elke maand worden in de Havenscan de laatste cijfers gepubliceerd die een belangrijk deel van het werk van de Zeehavenpolitie raken. Hierbij een overzicht van januari:

► Cocaïne

In beslag genomen kilo's

885

Cocaïnevangsten

24



► Inklimmers

Totaal aangehouden

21

Tegengehouden in NL

15

Aangetroffen in VK

6



► Uithalers

Totaal aangehouden

17

Op empty depots

12

Op terminals

5



► Art. 19 WPG

Aantal verstrekkingen

5



Nieuwe havens, kwetsbare veiligheid

Auteur: Margriet Zoethout

Aan de Golf van Urubá, de Caribische kust van Colombia, zal naar verwachting dit jaar een nieuwe zeehaven worden geopend. Puerto Antioquia biedt moderne havenfaciliteiten en vervangt daarmee de haven van Turbo die wordt gekenmerkt door een verouderd logistiek proces en daardoor veel kwetsbaarheden kent. Op dit moment zijn er vanuit Turbo directe lijnen van Seatrade naar Vlissingen. Maersk heeft directe lijnen vanuit Turbo naar Antwerpen en via feeders vanuit Buenaventura met overlading in Panama naar Rotterdam.

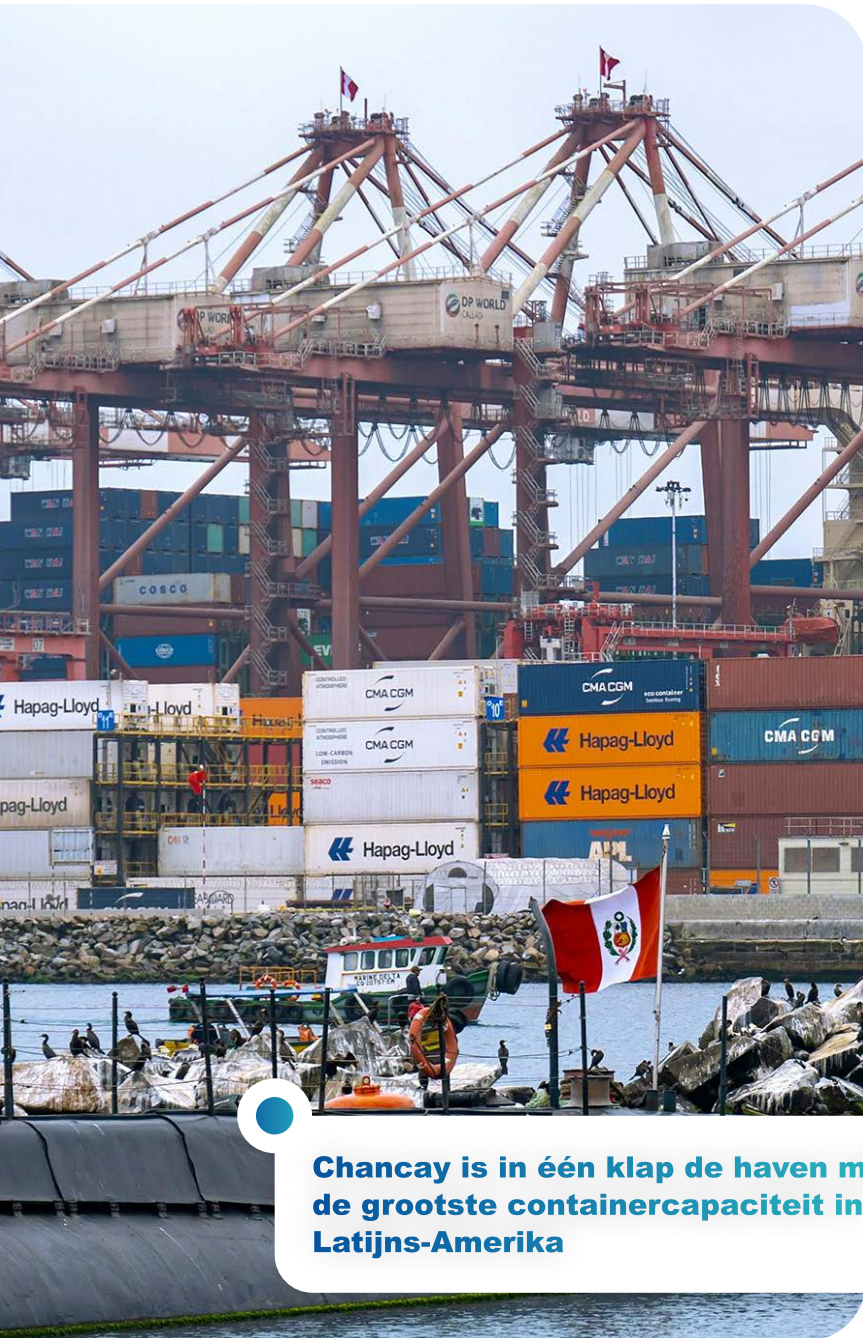
Antioquia is economisch de meest productieve regio na de hoofdstad Bogotá. Zo wordt 60 tot 70 procent van de bananen in Colombia hier geproduceerd. Met een verwachting van 7 miljoen ton aan transport per jaar, wordt Puerto Antioquia de belangrijkste haven voor de export van fruit en bananen. De nieuwe haven zal relatief snellere toegang bieden tot het binnenland van Bogotá, Medellín en Cali ten opzichte van andere havens aan de Caribische kust en Buenaventura. Een ander belangrijk voordeel is dat men vanuit Antioquia niet door het Panamakanaal hoeft. De verwachting is dan ook dat een deel van het transport richting Europa zich zal gaan verplaatsen van Buenaventura naar Puerto Antioquia.

Naast de positieve economische perspectieven zijn er echter grote zorgen dat Puerto Antioquia een belangrijke rol gaat spelen in de uitvoer van cocaïne richting de VS en Europa. De haven van Buenaventura wordt al veel gebruikt voor de uitvoer van cocaine. Afgelopen 22 januari werd daar door de politie bijvoorbeeld nog 8,2 ton cocaïne met bestemming Spanje in beslag genomen. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van Clan del Golfo, één van de belangrijkste criminele groeperingen in Colombia die een grote rol speelt in de productie en export van cocaïne, migrantensmokkel en illegale goudwinning. Clan del Golfo voert een grote mate van macht uit in de regio, waarbij zij regionale politici, functionarissen, politie en het leger bedreigt dan wel omkoopt.

Bij de aanleg van de haven, sinds 2022, investeert de havendirectie van Puerto Antioquia veel in technologie en maatregelen om de veiligheid van de haven te garanderen. Ook de Colombiaanse autoriteiten bereiden zich voor. Hierbij is er behoefte aan expertise ten aanzien van fysieke en digitale veiligheid, en om te leren van best practices. Een delegatie van de douane, de Zeehavenpolitie Vlissingen, het Havenbedrijf Rotterdam en de Zeehavenpolitie Rotterdam heeft in dat kader in november 2024 een werkbezoek gebracht aan de haven(partners) van Antioquia.



De algemene bevindingen waren dat (private) partijen al veel maatregelen ten aanzien van veilige werkprocessen hebben genomen en op sommige aspecten zelfs verder ontwikkeld zijn dan in de haven van Rotterdam. Tijdens het werkbezoek zijn Rotterdamse best practices gedeeld over toegang, doorgang, IT, proces, HR en samenwerking. Daarbij is de ambitie uitgesproken om een 'blauwdruk' voor het concept van security by design te ontwikkelen, waarbij de ervaringen vanuit Rotterdam, aangevuld met die van andere havens, kan worden toegepast in andere landen in de regio Latijns-Amerika.



Chancay is in één klap de haven met de grootste containercapaciteit in Latijns-Amerika

Haven van Callao, Peru

Een andere haven in Latijns-Amerika die belangrijk is om te volgen, is de haven van Chancay in Peru die in november 2024 is geopend. De haven is aangelegd door China en is door haar enorme omvang in één klap de haven met de grootste containercapaciteit in Latijns-Amerika. Gelegen op 80 kilometer ten noorden van de hoofdstad Lima, zal Chancay de rol overnemen van de haven van Callao. Het Chinese bedrijf COSCO Shipping heeft de exclusieve operationele rechten. Belangrijke context is dat China, met een verveelvoudiging van 26 keer tussen 2000 en 2020, inmiddels de grootste handelspartner van Latijns-Amerika is.

De haven zal grote veranderingen veroorzaken in zowel legale als illegale handelsstromen. De megahaven van Chancay biedt de grote economieën zoals Brazilië meer directe toegang tot de Aziatische markt, mede doordat China ook (spoor)wegen aanlegt die Brazilië ontsluiten met de Pacifische kust. Chancay zal ook de rol overnemen van San Antonio en Valparaíso in Chili, de drukste havens aan de Pacifische kust tot nu toe. Het streven van COSCO is daarbij om de reistijd voor grote containerschepen tussen Zuid-Amerika en Shanghai terug te brengen van 35 tot 23 dagen.

Voor Peru betekent de haven van Chancay enerzijds economische groei, maar anderzijds is het ook een grote uitdaging op het gebied van veiligheid. In het land zijn inmiddels diverse transnationale criminele organisaties actief, verantwoordelijk voor cocaïnehandel. Het moordcijfer in Peru is hierdoor de afgelopen jaren omhooggeschoten. De angst bestaat dat via Chancay nu ook precursoren direct vanuit China het land en achterland inkomen voor de productie van cocaïne en fentanyl. Juist vanwege de megaomvang van de haven zijn lokale autoriteiten en voorzieningen geheel niet op deze ontwikkelingen ingericht.

De autoriteiten in Lima hebben weliswaar aangekondigd een nieuwe politielocatie in de buurt van de haven te bouwen, maar deze zal niet voor eind 2026 operationeel zijn wegens een gebrek aan financiële middelen. COSCO Shipping zal van haar kant een apart Haven Anti-Narcotica Departement inrichten. Van hieruit zullen een anti-drugs duikendeheid en de hondenbrigade actief zijn op de terminal. Ook investeert COSCO in een veiligheidsplan voor noodsituaties. Hiermee lijkt de veiligheid voorlopig meer in private dan in publieke handen te zijn. Of deze voorzieningen bovendien effectief zullen zijn om crimineel misbruik van de haven te voorkomen, zal moeten worden gezien. Dit zal ook voor Rotterdam de komende tijd een belangrijke vraag zijn met oog op de te verwachten veranderende cocaïnestromen uit Zuid-Amerika. Wellicht kan de genoemde 'blauwdruk' voor security by design ook in Chancay worden ingezet?



Hamburg, november 2024

Port Security Steering Committee

Auteur: Gabriëlla Griffioen

De havenmeesters, douane- en politiediensten van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zijn een aantal jaren geleden samengekomen vanuit een gedeeld besef van de verwoestende effecten van internationale drugsmokkel. Dit heeft geleid tot samenwerking tussen de drie havens onder de naam Port Security Steering Committee.

Belangrijke doelstellingen zijn het uitwisselen van modi operandi, trends en ervaringen met bepaalde barrières die werken (of juist niet). Elke bijeenkomst van de Steering Committee (ongeveer twee per jaar) vindt plaats in een andere stad. In november vond de bijeenkomst plaats in Hamburg, waar het plaatsvervangend sectorhoofd van de Zeehavenpolitie aanwezig was.

De dag na de Steering Committee werd een bijeenkomst op politiek-bestuurlijk niveau georganiseerd waarbij de politiechef van de Eenheid Rotterdam aansloot. Tevens waren de burgemeesters van Rotterdam en Hamburg aanwezig.

Van links naar rechts: SPD-senator Andy Grote, burgemeester van Rotterdam Carola Schouten en Director of External Relations and International Affairs van de gemeente Antwerpen Tom Verbelen.

De presentaties tijdens beide dagen lieten voor de drie havens eenzelfde beeld zien: een drastische daling van het aantal kilo's in beslag genomen cocaïne, ongeveer een gelijk aantal inbeslagnames en een stijging van cannabis (vooral uit Canada). Maar de drie havensteden onderstreepten dat dit geen reden is om direct te juichen: ja we zijn goed bezig, maar we moeten ons ook afvragen wat we niet zien.

Op dit moment is er nog geen Europees/internationaal beeld van de situatie in de havens. Welke drugs wordt vooral in beslag genomen? Welke MO's worden vooral gebruikt? Welke laadhavens komen het meeste voor? De Zeehavenpolitie werkt samen met Europol aan het inzichtelijk maken van dit soort informatie. Te beginnen met intell uit Rotterdam, Antwerpen en Hamburg met uiteindelijk als doel om tot een Europees havenbeeld te komen. Op die manier kunnen mogelijke waterbedeffecten worden gemonitord en inzichtelijk worden gemaakt.



Brussel, november 2024

Europese Havenalliantie

Auteur: Gabriëlla Griffioen

In januari 2024 is de Europese Haven Alliantie gelanceerd. Dit is een samenwerking tussen Europese publieke- en private partijen (o.a. politie, douane, havenbedrijven) gericht op het uitwisselen van trends, fenomenen en best practices om drugssmokkel via havens tegen te gaan. Concreet wordt dit vormgegeven door het organiseren van verschillende kennissessies. In 2024 gingen deze sessies over innovatie, de aanpak van corruptie, het vormen van goed beleid en het bevorderen van operationele samenwerking.

De Zeehavenpolitie en andere Rotterdamse partners, zoals de douane en het Havenbedrijf, hebben actief bijgedragen aan deze alliantie. Doel hiervan is dat onze opgedane kennis, over bijvoorbeeld publiek-private samenwerking, uiteindelijk wordt overgenomen door andere Europese havens. Afgelopen november is daarom een operationeel specialist van de Zeehavenpolitie naar Brussel gereisd voor de kennissessie over operationele samenwerking. Samen met de douane is verteld over hoe het HARC werkt en hoe daarin wordt samengewerkt tussen de verschillende overheidsdiensten. Ook is de bottleneckstrategie toegelicht en daarbij het voorbeeld gegeven van de HARC-infosheets over inbeslagnames, die met private partijen worden gedeeld.

Bij de andere vertegenwoordigers, onder andere uit Zweden, België en Frankrijk, en bij private partijen zoals de World Shipping Council was er veel interesse en bewondering voor de samenwerking zoals die in Rotterdam is ingericht. Dit in tegenstelling tot andere landen waar vaak nog geen sprake is van samenwerking tussen politie en douane, en zeker ook geen actieve informatiedeling met private partijen. Gelukkig is er internationaal wel een beweging te zien in landen die meer publiek-privaat willen samenwerken, waarbij Rotterdam vaak als voorbeeld wordt genomen. Zo heeft Hamburg afgelopen jaren een Port Security Centre opgericht waar onder andere politie en douane samenwerken. Zij werken inmiddels bijna volledig volgens het model van de bottleneckstrategie: het in kaart brengen van kwetsbaarheden, leren van onderzoeken en het aangaan van publiek-private samenwerkingen. Dit laat zien dat het presenteren van de Rotterdamse samenwerking internationaal écht veranderingen teweeg kan brengen. Het blijft daarom belangrijk om onze visie en resultaten te blijven delen.



HAVENSCAN

Nr. 01 februari 2025

Thema

Drugsmokkel



Zeehavenpolitie
Eenheid Rotterdam



Over de Havenscan

De Havenscan is een publicatie van de Zeehavenpolitie Rotterdam die wordt samengesteld door de redactie van de staf Zeehaven. In de Havenscan worden actuele veiligheidsproblemen die binnen de Rotterdamse haven spelen, beschreven en geanalyseerd. Dit doen we door expertise van onze eigen specialisten te verrijken met deskundigheid van buitenaf.

Door de kennis van binnen en buiten te bundelen, worden veiligheidsvraagstukken die zich in de haven voordoen in een bredere context belicht. Dit kan helpen bij het maken van betere strategische keuzes. Daarnaast is een nadrukkelijk doel van de Havenscan om onze kennis breder te delen met onze politiecollega's en externe partners, zowel privaat als publiek, nationaal en internationaal.

De Havenscan kan gedeeld worden. Voor vragen of suggesties, neem gerust contact op.