

THEMA

VERPLAATSINGSEFFECTEN

Cocaïnesmokkel via Rotterdam neemt verder af

Wat is het beeld in andere Nederlandse zeehavens?

Criminele netwerken passen zich aan

Andere havens, andere schepen en andere vormen van cocaïne

Colombia en Costa Rica in transitie

Rotterdamse aanpak als inspiratiebron



Foto: MAOC-N



Zeehavenpolitie
Eenheid Rotterdam



POLITIE

3	Voorwoord: Over verplaatsingseffecten gesproken
4	Kort nieuws
6	Verplaatsingseffecten van cocaïnesmokkel Crimineel misbruik waar de gelegenheid zich voordoet
9	Succesvolle aanpak havens kan een waterbedeffect veroorzaken Andere havens, andere schepen en andere vormen van cocaïne
13	De kwetsbaarheid in fruithaven Vlissingen Grote partijen cocaïne en de mens als zwakste schakel
17	Steeds beter zicht, ook onder water Aanpak van drugssmokkel in het Noordzeekanaalgebied
22	Cijfers Zeehavenpolitie Inbeslagnames drugs, uithalers en meer
24	Tulpen uit Amsterdam, rozen uit Colombia Zicht op internationaal bloementransport via zeevracht
28	Als er geen kilo's zijn, waar hebben we het dan over? Drugssmokkel via de zeehavens van Noord-Nederland
31	Na cocaïne stroomt nu cannabis de haven van Rotterdam binnen De link met legalisering van cannabis
34	Colombia omarmt Rotterdamse aanpak tegen cocaïnesmokkel Leren van criminele werkwijzen en vertalen naar weerbaarheid
35	Costa Rica versterkt koers naar ketenbrede weerbaarheid Systeemgericht werken met Rotterdam als inspiratie

Colofon

HAVENSCAN nr. 05: Verplaatsingseffecten

november 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



Over verplaatsingseffecten gesproken

'Als Rotterdam gaat drukken dan komt de cocaïne naar ons'. Dat was de gedachte bij menig Nederlandse haven toen we in Rotterdam vanaf 2018 een scala aan maatregelen troffen om de toenemende drugsmokkel tegen te gaan. Meteen bij aanvang hielden we rekening met verplaatsingseffecten. Zijn we een samenwerkingsverband aangegaan met Antwerpen en Hamburg. Zijn we om tafel gegaan met andere Nederlandse havens om ervaringen en tactieken te delen. Zijn we ons gaan verenigen in de European Ports Alliance.

Sinds 2022 zien we in Rotterdam een substantiële neerwaartse trend in cocaïnevangsten. Deze Havenscan laat zien dat de Rotterdamse maatregelen niet gepaard zijn gegaan met merkbare verplaatsingseffecten naar andere Nederlandse zeehavens. De nieuwe drugsroute loopt door Brazilië via West-Afrika naar Zuid-Europese havens, maar het lijkt onwaarschijnlijk dat die is ontstaan door onze ingrepen.

Wat zich wel heeft verplaatst, is het besef dat smokkelaars gebruikmaken van kwetsbaarheden in onze zeehavens. Dat opsporing niet de remedie is, maar wel het instrument om inzicht te krijgen in zwakheden van het logistieke proces. Dat effect moet komen door de weerbaarheid van zeehavens te vergroten. Zwakheden wegnemen door publieke en private samenwerking.

Via de mainports heeft de bottleneckstrategie - werken aan weerbaarheid - zich inmiddels verplaatst naar kleinere havens en de landelijke infrastructuur. Van een lokale integrale aanpak naar een nationale en internationale samenwerking in Europa en Latijns-Amerika. Met hulp van de Dienst Infra, het liaisonnetwerk, Europol en MAOC.

Trouwens, over verplaatsingseffecten gesproken: na elf jaar Zeehavenpolitie ga ik me op afzienbare tijd ook verplaatsen. De laatste twee jaar van mijn carrière mag ik de politie-eenheid Rotterdam adviseren over hoe we effectiever kunnen werken. Een brede weerbaarheidsaanpak via publiek-private samenwerking zou daar zomaar onderdeel van kunnen zijn.

Keep up the good work!

Jan Janse

*Districtschef Zeehaven
Politie-eenheid Rotterdam*



Drie aanhoudingen voor mensensmokkel in Rotterdamse haven



Foto: Nederlandse Arbeidsinspectie

De Opsporingsdienst van de Nederlandse Arbeidsinspectie heeft begin november drie personen aangehouden op verdenking van mensensmokkel en het illegaal tewerkstellen van buitenlandse werknemers in de Rotterdamse haven. Het drietal zou al meer dan vijf jaar mensen hebben geholpen om zonder geldige papieren in Nederland te verblijven en te werken.

Bij doorzoeken van een bedrijfspand in de Waalhaven en twee woningen werden zes Oezbeken en Algerijnen aangetroffen en overgedragen aan de Vreemdelingenpolitie. Ook zijn een bedrijfsbus en twee luxe auto's in beslag genomen, waaronder een voertuig met een nieuwwaarde van 410.000 euro. De actie volgde op eerdere controles en werd uitgevoerd in samenwerking met de Zeehavenpolitie.

G7 prijst Rotterdamse aanpak tegen drugscriminaliteit



Foto: Politiechef Tolga Koklu spreekt G7 toe

Politiechef Tolga Koklu van de Eenheid Rotterdam heeft eind november de G7-ministers toegesproken over de Rotterdamse aanpak van georganiseerde drugscriminaliteit in havens. Hij benadrukte dat 'alleen met sterke internationale én publiek-private samenwerking echte vooruitgang mogelijk is.'

Koklu lichtte toe dat de politie informatie met bedrijven deelt om hen te helpen criminelen buiten de deur te houden, maar alleen onder één voorwaarde: 'Fix what is broken. Zorg dat kwetsbaarheden in IT-, HR- en logistieke processen worden gedicht.'

Door nauwe samenwerking met bedrijven en buitenlandse partners daalde de hoeveelheid onderschepte cocaïne in Rotterdam van ruim zeventig ton in 2021 naar tien ton dit jaar. G7-ministers, de Europese Commissie en Interpol spraken hun waardering uit, maar waarschuwden ook voor het waterbedeffer: verschuivende smokkelroutes naar andere Europese havens.



Europa lanceert nieuw digitaal inreisysteem

Europa heeft sinds half oktober het Entry/Exit System (EES) ingevoerd voor het registreren van reizigers van buiten de Europese Unie. Het digitale systeem vervangt de stempel in het paspoort en registreert onder meer op basis van vingerafdrukken en gezichtsherkenning wanneer niet-EU-burgers het Schengengebied in- en uitreizen.

Het systeem wordt gefaseerd ingevoerd in 29 Europese landen en moet beter zicht geven op reizigers die langer blijven dan toegestaan. De twee grensposten van de Zeehavenpolitie, waar jaarlijks zo'n 80.000 zeelieden passeren, zijn inmiddels overgeschakeld op het nieuwe systeem.

In 2026 volgt uitbreiding met ETIAS, waarbij online toestemming moet worden aangevraagd vóór vertrek naar Europa, vergelijkbaar met het Amerikaanse ESTA-systeem. Het nieuwe systeem moet de grensbewaking versterken en bijdragen aan meer veiligheid en overzicht binnen Europa.

EU-bijeenkomst benadrukt noodzaak sterkere weerbaarheid van Europese havens

Sectorhoofd Jan Janse van de Zeehavenpolitie heeft begin november in Brussel deelgenomen aan een stakeholderoverleg met Eurocommissarissen Magnus Brunner en Apostolos Tzitzikostas. Janse was daarbij de enige vertegenwoordiger vanuit Nederland. De bijeenkomst maakte deel uit van de voorbereidingen op de nieuwe EU Ports Strategy, waarin veiligheid één van de centrale pijlers wordt.

Breed gedeelde urgentie

Tijdens het overleg schetsten de Eurocommissarissen dat Europese havens in toenemende mate worden geconfronteerd met georganiseerde criminaliteit, cyberdreigingen, hybride aanvallen en infiltratiepogingen in kritieke logistieke processen. De vertegenwoordigde stakeholders - van havens en rederijen tot opsporings- en veiligheidsdiensten - onderschreven breed dat een steviger en toekomstbestendig veiligheidskader noodzakelijk is.

Heldere rode lijnen vanuit het werkveld

Tijdens de gesprekken bleek al snel dat de meeste stakeholders dezelfde zorgen delen. Zo werd benadrukt dat de huidige regels voor havenbeveiliging versnipperd zijn en onvoldoende bescherming bieden tegen georganiseerde misdaad, statelijke dreigingen en cyberrisico's. Meerdere partijen gaven aan dat huidige wet- en regelgeving, zoals het **ISPS-kader**, mogelijk moeten worden aangescherpt of uitgebreid om deze bredere dreigingen adequater te adresseren.

Daarnaast kwam het belang van internationale screening van havenpersoneel nadrukkelijk terug, net als de wens vanuit de private sector voor een helder single point of contact richting de overheid. De Deense containerrederij Maersk benoemde het Nederlandse **HARC-model**



Foto: Europese Unie, 2025

daarbij als concreet voorbeeld. Janse benadrukte dat er kansen liggen om de formele coördinatie rond het thema weerbaarheid verder te versterken, aangezien dit een belangrijke randvoorwaarde is om infiltratie en manipulatie van logistieke processen te voorkomen.

Positieve signalen vanuit de Commissie

De Eurocommissarissen reageerden volgens Janse constructief op de aanbevelingen. Geen van de aangedragen punten werd op voorhand uitgesloten; ook mogelijke aanpassingen binnen het ISPS-kader worden door de Commissie actief onderzocht. Daarbij werd benadrukt dat de nieuwe EU Ports Strategy, die in februari 2026 wordt gelanceerd, een omvangrijk veiligheidsprogramma zal bevatten. Hierin krijgen fysieke havenbeveiliging, cyberdreigingen, militaire mobiliteit én de bestrijding van georganiseerde criminaliteit een prominente plek.

Verplaatsingseffecten van cocaïnesmokkel

Crimineel misbruik waar de gelegenheid zich voordoet

Auteur: Margriet Zoethout

Nu de dalende trend van inbeslagnames van grote partijen cocaïne in de haven van Rotterdam zich ook in 2025 heeft voortgezet, blijft de vraag over mogelijke verplaatsingseffecten naar andere zeehavens onverminderd van kracht. Waar blijft de cocaïne die voorheen in grote hoeveelheden de haven van Rotterdam binnenstroomde? Hebben criminele organisaties hun modi operandi aangepast op de verminderde mogelijkheden van grootschalige doorvoer? Of zoeken zij nieuwe routes via andere zeehavens? Met deze vragen in gedachten wordt in deze Havenscan verder ingezoomd op het beeld in de andere zeehavens in Nederland. Is daar sprake van een toename van inbeslagnames? Zien deze havens andere modi operandi van cocaïnesmokkel? Of ligt de nadruk vooral op het wegnemen van kwetsbaarheden om een mogelijk waterbedeefte vanuit Rotterdam te voorkomen?

Cijfers over 2025 laten zien dat de inbeslagnames van cocaïne in de haven van Rotterdam **nog verder zijn gedaald**. Tot september werden er 88 partijen in beslag genomen van in totaal 8.184 kilo cocaïne. Dat is een halvering van de 16.923 kilo die in dezelfde periode in 2024 werd onderschept. Deze **dalende trend** is sinds 2022 ingezet en kan mede gezien worden als een succes van de integrale aanpak van drugssmokkel met sterke nadruk op publiek-private samenwerking. Maatregelen die met jarenlange inzet van overheid en bedrijfsleven tot stand zijn gekomen, werpen hun vruchten af.

Belangrijk voorbeeld hiervan is de **Vertrouwensketen**, een aanpassing in het logistieke proces waardoor criminelen niet langer via pincodediefstal met cocaïne besmette containers uit de haven kunnen ophalen. Ook werkt de douane via het programma Weerbare Haven Terminals aan verdere uitbreiding van maatregelen zoals het **verkorten van de aanzegtermijn van scancontroles**. In maart 2025 werd ook de **Haven VOG** van kracht, gericht op betere screening van havenmedewerkers. Bij al deze maatregelen is sprake van een systemische aanpak om misbruik van de Rotterdamse haven door drugssmokkel tegen te gaan én te voorkomen.

Internationale samenwerking

Bij de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg komen samen jaarlijks **meer dan 90 miljoen containers** binnen. Ruim **tachtig procent van de cocaïne die in Europese zeehavens** in beslag werd genomen tussen januari 2019 en juni 2024, werd aangetroffen in containers. Criminele netwerken passen echter hun werkwijzen steeds verder aan, door nieuwe routes te gebruiken of door nieuwe technieken om cocaïne te verbergen. Om verplaatsingseffecten te voorkomen wordt daarom op Europees niveau onder andere via de **European Ports Alliance** toegewerkt naar een stevige publiek-private samenwerking in de aangesloten zeehavens.

Naast Europese afstemming wordt vanuit Rotterdam ook al jaren geïnvesteerd in goede samenwerking met de bronlanden zoals Colombia, maar ook met Ecuador en Costa Rica. Via gezamenlijke inspanningen, zoals ook te lezen in deze Havenscan, wordt steeds meer voorkomen dat cocaïne richting Nederland komt. Zo werd in Colombia tot september 2025 in totaal 20.566 kilo cocaïne onderschept die bestemd was voor Nederland. Op 21 november werd in de Colombiaanse haven Buenaventura opnieuw een grote inbeslagname gedaan, ditmaal van **14.000 kilo** die volgens de autoriteiten Rotterdam als bestemming had. Een toename van inbeslagnames in de bronlanden draagt in directe zin bij aan de afname daarvan in havens zoals Rotterdam.

Foto: In beslag genomen partij cocaïne in Buenaventura, Colombia / Nationale Politie Colombia



Historisch perspectief

Om verplaatsingseffecten te kunnen begrijpen, is het **van belang om uit te zoomen** en te kijken vanuit **historisch perspectief**. Spanje was jarenlang het belangrijkste punt van binnenkomst in Europa voor cocaïne uit Colombia, maar sinds 2018 begon een daling van inbeslagnames. Criminele netwerken werden zich bewust van de efficiënte infrastructuur, met vaste routes en grote volumes, van de containerhaven van Antwerpen en Rotterdam. Ook de aansluiting op het logistieke netwerk waardoor containers in korte tijd door heel Europa verplaatst kunnen worden, bleek aantrekkelijk voor het smokkelen van grote hoeveelheden cocaïne.

Sinds 2023 verandert het Europese beeld echter opnieuw. Antwerpen en Rotterdam hebben hun controles verscherpt en criminele netwerken verleggen onder andere hun focus naar minder goed gecontroleerde Europese havens. De dalende trend van inbeslagnames sinds 2022 in Rotterdam lijkt daar een bewijs van, in combinatie met onderscheppingen van cocaïne in Europese landen waar zich dat voorheen niet voordeed, zoals **Noorwegen** en **Zweden**.

Spanje boekt in 2023, na de aanvankelijke verschuiving van cocaïnesmokkel naar Antwerpen en Rotterdam, een **recordvangst van 13.000 kilo cocaïne** afkomstig uit Ecuador. Inmiddels laat het land opnieuw, net als vóór 2018, het grootste aantal inbeslagnames in Europa zien. Ook in **Portugal is sprake van een enorme toename**. Van 2011 tot 2019 bleven de inbeslagnames jaarlijks ruim onder de 10.000 kilo, maar sinds 2019 wordt per jaar meer dan 10.000 kilo cocaïne onderschept, met 23.000 kilo in 2024 als recordjaar.

Verplaatsingseffecten

Wanneer bij cocaïnesmokkel wordt gekeken naar verplaatsingseffecten, kan het meer dan alleen om verplaatsing gaan van een haven met veel controle, zoals Rotterdam, naar een andere haven zonder (effectieve) controle. Verplaatsingseffecten komen ook voort uit bijvoorbeeld ontwikkelingen in legale handelsstromen die onbedoeld gelegenheid bieden voor het meeliften van drugssmokkel. De groei van havens, maar ook economische ontwikkeling in de omgeving van havens, zijn daar een voorbeeld van. In deze Havenscan komt naar voren dat hiervan sprake is in de haven van Vlissingen, waar Chiquita besloot om de haven als belangrijkste entry point te maken voor bananen bestemd voor de Europese markt.

Ook veranderingen in criminele modi operandi kunnen leiden tot een verplaatsingseffect. Wanneer bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van drop-off, komen de drugs uiteindelijk in een andere haven binnen dan bij rip-on/rip-off waarbij misbruik wordt gemaakt van containers. Daarnaast kan de aanpassing van smokkelroutes, als gevolg van verhoogde controles maar ook door ontwikkelingen in de gebruikersmarkt, worden gezien als een verplaatsingseffect. Bij alle vormen van 'verplaatsing' is het belangrijk te kijken naar de gelegenheid, want misbruik ontstaat waar de kwetsbaarheid zich voordoet.

Andere havens

Het klassieke concept van een verplaatsingseffect is de verschuiving naar andere havens. Waar cocaïne in Latijns-Amerika oorspronkelijk vooral via havens in Colombia werd gesmokkeld, zijn havens in andere landen in beeld gekomen, zoals Brazilië, Costa Rica en Ecuador. Zo werd in Posorja in 2019 de eerste 'deep sea' haven van Ecuador geopend voor het laden en lossen van postpanamaxschepen, de grootste containerschepen ter wereld. Met deze groei werd de haven echter ook kwetsbaar voor drugssmokkel. Posorja veranderde sindsdien in een gewelddadig **knooppunt van internationale drugssmokkel**. In 2024 werd in de haven 15.400 kilo cocaïne onderschept, drie keer zoveel als het jaar daarvoor. Ook in Rotterdam was de meeste cocaïne die de afgelopen twee jaar is onderschept, afkomstig uit **Posorja**.

Andere modi operandi

Ook vindt er een aanpassing plaats in modi operandi van drugssmokkel naar Europa. De smokkel van grote volumes via containers neemt af, de productie van cocaïne wordt deels verlegd van de bronlanden in Zuid-Amerika naar laboratoria in Europa, en ook oude methodes zoals drop-off worden weer actueel. Met name Spanje en Portugal laten dit beeld zien waar cocaïne onder andere met go-fasts, net als in de beginjaren van drugssmokkel naar Europa, aan land wordt gebracht. Sjoerd Top, voormalig directeur van het Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC-N) gaat daar in deze Havenscan verder op in.

Andere routes

Om de pakkans te verlagen, is cocaïnesmokkel deels verlegd naar **andere routes zoals via West-Afrika**. Dit betekent dat criminele netwerken hun focus op legale handelsstromen naar Europa hebben verlegd van Latijns-Amerika naar **West-Afrika**. Hierbij vindt misbruik plaats van rederijen die vanuit landen in West-Afrika, waaronder Ghana en Sierra Leone, op Europese havens varen zoals Antwerpen en ook Amsterdam. De inbeslagnames in de haven van Amsterdam dit jaar zijn daar een voorbeeld van. In deze Havenscan wordt daar verder op ingezoomd.

Ook zouden criminele netwerken, met de verhoogde controles in Europese havens, steeds meer gebruik maken van een **smokkelroute via Rusland**. Hierbij worden bananen uit Ecuador als deklading gebruikt. Er is sprake van een toename van onderscheppingen in Rusland van 5000 kilo in 2023 naar 12.000 kilo in 2024. In het land zouden mogelijke voorraadpunten worden opgebouwd, deels voor de binnenlandse consumptie, deels om mogelijk door te smokkelen naar West-Europa. Deze nieuwe smokkelroute zou ook een verklaring kunnen zijn voor de afname van onderscheppingen in Rotterdam.

Andere drugs

Nu de smokkel van cocaïne via de haven van Rotterdam is afgenomen, doet zich mogelijk een nieuw fenomeen voor: de smokkel van cannabis. De haven heeft dit jaar een enorme toename gezien van inbeslagnames van cannabis. In deze Havenscan wordt onderzocht in welke mate legalisering van cannabis van invloed is op smokkel van cannabis via de haven van Rotterdam. Pieter Tops, emeritus-hoogleraar en extern lid van het Platform Drugs van Politie Nederland, deelt daarbij zijn inzichten over het effect van legalisering in Canada. Ook wordt de vraag gesteld in hoeverre criminele netwerken wellicht de ene drugs inruilen voor de andere.

Nederlandse zeehavens

Verplaatsingseffecten zijn niet gemakkelijk aan te tonen, maar kunnen wel worden voorkomen. Om een waterbedeffect in Nederland te voorkomen, wordt sinds 2022 het **Mainportprogramma** uitgevoerd. Logistieke knooppunten verhogen hun weerbaarheid tegen crimineel misbruik zoals drugssmokkel. In deze Havenscan wordt een ronde gemaakt langs de zeehavens die zijn aangesloten bij het Mainportprogramma. Wat is het beeld van cocaïnesmokkel in hun havens, en welke ontwikkelingen worden daar gezien?

Ook wordt gekeken in hoeverre de sierteelt in Nederland kwetsbaar is voor drugssmokkel met bloemen via zeevracht. En hoewel de zeehavens van Noord-Nederland geen deel uitmaken van het Mainportprogramma, wordt in deze Havenscan stilgestaan bij de kwetsbaarheid van deze havens voor crimineel misbruik.

Bij alle havens is het van belang om niet alleen naar bestaande voorbeelden van drugssmokkel te kijken, maar vooral de gelegenheid onder de loep te nemen. Welke ontwikkelingen zijn er gaande in de regio? Betekent schaalvergroting van havens, of nieuwe economische bedrijvigheid, of de energietransitie een mogelijke kwetsbaarheid voor drugssmokkel? Met deze vragen in het achterhoofd moet deze Havenscan gelezen worden, met als doel steeds beter een antwoord te kunnen geven op de vraag: is er sprake van verplaatsingseffecten vanuit de haven van Rotterdam, of spelen er (ook) andere factoren die crimineel misbruik van de havens veroorzaken?



Figuur: European Union Drugs Agency (EUDA)

Succesvolle aanpak havens kan waterbedeffect veroorzaken

Andere havens, andere schepen en andere vormen van cocaïne

Auteur: Margriet Zoethout

Sjoerd Top werd in oktober 2021 directeur bij MAOC-N. Als sectorhoofd bij Dienst Infra, onderdeel van de toenmalige Landelijke Eenheid, had hij wel enig beeld over wat er speelde in de internationale drugsmokkel, door zaken waar Nederlanders bij betrokken waren of schepen die in de richting van Nederland of het Caribisch gebied kwamen. Maar bij MAOC-N kreeg hij een veel breder beeld door alle informatie van de inmiddels negen lidstaten en de Verenigde Staten. Wat was bij aantreden zijn beeld van de internationale drugsmokkel, en hoe heeft zich dit in de afgelopen jaren ontwikkeld? Welke rol speelt MAOC-N in de bestrijding hiervan, en welke actuele trends en ontwikkelingen zijn bepalend hierin? 'Je ziet dat naar mate havens succesvoller worden in de aanpak, we andere methodes van drugsmokkel gaan zien.'



Top is na vier jaar MAOC-N weer terug in Nederland en sinds september Politiechef Oost-Brabant. 'Over de internationale samenwerking was ik blij verrast toen ik bij MAOC-N kwam. Ik had niet verwacht dat er zo makkelijk, zo snel en goed samengewerkt werd tussen deze landen. Dat hoor je ook wel eens anders.' De kracht zit volgens Top onder andere in de gezamenlijke focus op slechts één thema: internationale drugsmokkel. Daarnaast is de kleine organisatie zo min mogelijk bureaucratisch en zijn de interventies altijd teamwork. 'De meeste interventies vinden plaats waar minimaal drie of vier landen bij betrokken zijn met hun informatie, met mensen, middelen, soms de luchtmacht van het ene land en de marine van een ander land. Dat maakt het werk heel erg interessant en af en toe ook wel spannend hoe je alles aan elkaar kan verbinden.'

Hierbij gaat het uiteindelijk niet om de hoeveelheid cocaïne die wordt gepakt, maar om het ontmantelen van criminele organisaties. 'Het succes zit 'm niet in de kilo's cocaïne in mijn ogen, hoewel we de afgelopen drie jaar **meer cocaïne in beslag hebben genomen** dan de veertien jaar daarvoor.' De succesfactor zit in het vertrouwen. Het feit dat de hoeveelheid informatie die gedeeld wordt via MAOC-N over maritieme smokkel de afgelopen jaren verdubbeld is, betekent volgens Top dat er heel veel vertrouwen is in MAOC-N. 'Landen zien dat het veel beter is om meer informatie te delen, omdat je daarmee meer kans hebt dat een ander land niet ongewild jouw schip gaat controleren, en omdat je gebruik kan maken van het netwerk.'

Maritime Analysis and Operations Centre-Narcotics (MAOC-N) is een internationaal samenwerkingsverband dat zich richt op het bestrijden van drugsmokkel via zee en lucht. MAOC-N werd in 2007 opgericht met een verdrag tussen meerdere EU-lidstaten: Frankrijk, Ierland, Italië, Spanje, Nederland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk. In 2024 zijn ook België en Duitsland toegetreden. De staf van MAOC-N, gevestigd in Portugal, wordt gevormd door liaison officers van politie, douane, defensie en maritieme autoriteiten van de deelnemende landen en van de Verenigde Staten. MAOC-N verzamelt en analyseert inlichtingen, stuurt gezamenlijke operaties aan en zet, zowel maritiem als via de lucht, middelen van partnerlanden in om drugsmokkel te bestrijden. Maritieme focus ligt op alle soorten schepen behalve containerschepen waar geen crewmembers bij zijn betrokken.



Foto: Voormalig directeur MAOC-N Sjoerd Top geeft persconferentie

Dit raakt de oorsprong van MAOC-N. 'De organisatie is ooit ontstaan vanwege het feit dat, als bijvoorbeeld de Portugezen een interventie deden en een baken uit Spanje en een baken uit Engeland aan boord aantreffen, en de drie landen niet van elkaar wisten dat ze met hetzelfde schip bezig waren.' Europol, dat toen al bestond, kon volgens Top deze onderlinge afstemming tussen landen niet bewerkstelligen, omdat het zich moet focussen op veel meer onderwerpen dan drugsmokkel alleen. Overigens hoeft een land geen lid te zijn van MAOC-N om hulp te ontvangen, benadrukt Top. Een individuele casus, bijvoorbeeld uit Zweden of **Brazilië**, kan gedeeld worden met de MAOC-N-partners. 'Dan krijg je in één keer feedback binnen 24 uur van tien landen of zij meer informatie hebben', aldus Top. Er is goed over nagedacht en vanuit een operationele noodzaak, want 'het is letterlijk gestart omdat landen bij elkaar in het vaarwater zaten en dat heeft zo enorm geholpen, dat zit nog steeds in het DNA van de organisatie.'

Foto: Franse marine entert vissersboot in de Golf van Guinee / Ministerie van Binnenlandse Zaken van Guyana, Franse marine





Foto: Narco onderzeeboot / U.S. Coast Guard

Rotterdam

Voordat Top bij Dienst Infra de focus had op internationale drugssmokkel, maakte hij als districtschef bij de Eenheid Rotterdam van dichtbij mee hoe de Zeehavenpolitie, samen met de douane, het signaal wilde afgeven hoe groot de problematiek in de haven was. Na tien, vijftien jaar staat Rotterdam er op dit moment in Europa erg goed voor als haven in de aanpak van criminaliteit, benadrukt Top. 'Rotterdam heeft heel veel innovatieve projecten kunnen doen vooral ook omdat de samenwerking met private partijen is gezocht. En dat is echt iets unieks in Rotterdam wat je in weinig landen terugziet, ook niet in heel veel Westerse landen.' Top wijst daarbij ook op het externe netwerk dat wordt gebouwd, niet alleen met private partijen in de scheepvaart maar ook met de andere havens zoals Antwerpen, Hamburg, en Le Havre. 'Ik zie dat dat succesvol is. Dat is volgens mij ook één van de redenen waarom er steeds minder drugs wordt aangetroffen. Eén van de redenen, gewoon omdat jullie betere methodieken hebben opgebouwd **samen met die andere havens**.' Top ziet wél een verschuiving, 'en die verschuiving gaat drie kanten op wat mij betreft.'

Andere havens

Top ziet als eerste een verschuiving naar andere havens. Vorig jaar had Portugal en ook **Spanje** nog steeds een recordaantal drugsvangsten in de havens. 'De haven van Setúbal en van Sines in Portugal, een aantal havens in Zuid-Spanje, daar zie je nog niet de daling die je al wel in de Noord-Europese havens ziet.' Volgens Top zal er altijd een **verplaatsingseffect** zijn. 'Als een haven effectieve veiligheidsmaatregelen treft, worden zendingen naar andere havens doorgestuurd, ook binnen Europa.' Top hoopt dat de **European Ports Alliance** een vliegwieltje kan zijn ook voor die havens, maar ook dat de individuele contacten tussen havens dingen in gang kunnen zetten. 'Dus de goede praktijken en lessons learned van Rotterdam, want jullie hebben ook vaak je kop gestoten natuurlijk.'

Ander soort schepen

Een tweede verschuiving, volgens Top, is dat er bij de drugssmokkel naar Europa meer andersoortige schepen zijn betrokken die geen enkele haven binnenkomen, dus ook niet Rotterdam. Dit hangt onder andere samen met een opvallende toename de afgelopen jaren van de modus operandi 'drop-off' waarbij de drugs overboord worden gezet en **door een ander schip opgepikt**. Bij het oppikken van drugs uit zee worden al langer schepen uit de **irreguliere vaart** gebruikt, zoals zeilboten en vissersschepen. Opvallend hierbij is echter de nieuwe trend van het gebruik van go-fasts. Dit zijn kleinere, snelle motorboten met meerdere buitenboordmotoren, met satellietcommunicatie en internet aan boord. De drugs worden door deze go-fasts op volle zee opgepikt en vervolgens afgezet aan de kust en overgeheveld op vrachtwagens voor verder transport.

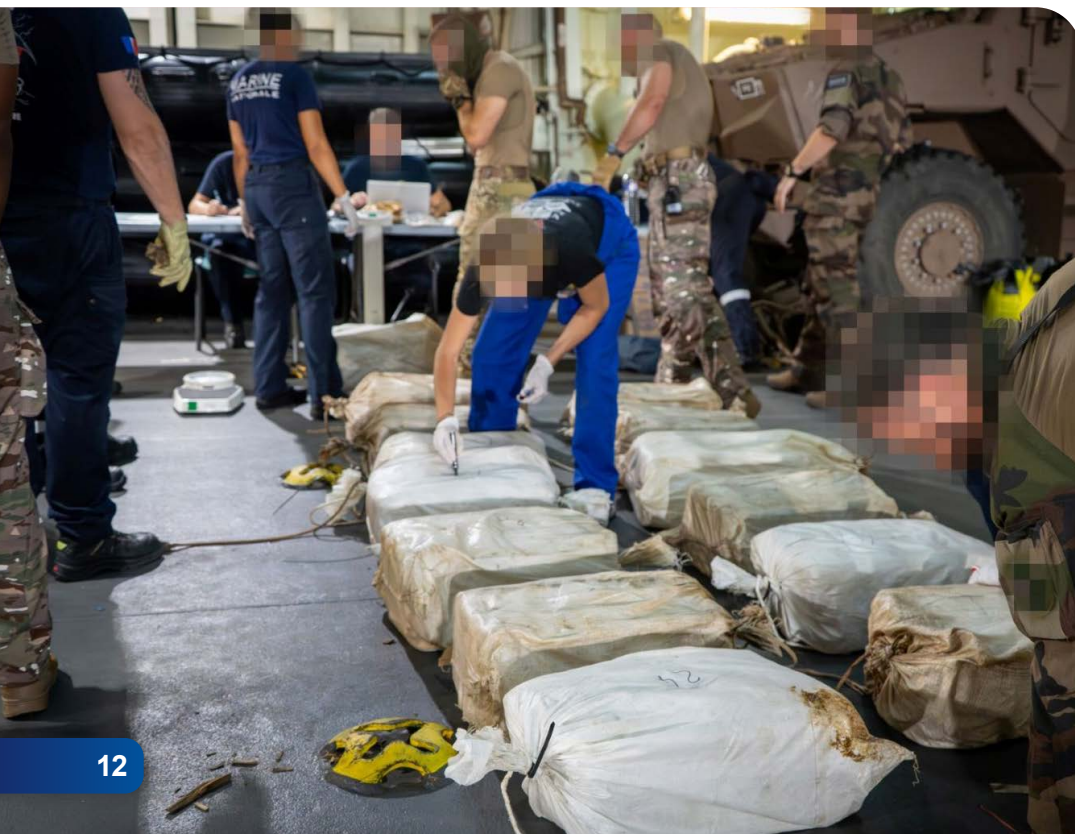
Deze go-fasts gaan verder de zee op dan ze ooit gedaan hebben, aldus Top. 'Wij zien go-fasts 1100 nautische mijl (ruim 2000 kilometer, red.) van de kust varen met soms vijf ton cocaïne aan boord. Dat zijn geen kleine hoeveelheden.' Go-fasts zijn voor MAOC-N dan ook de grootste zorg op dit moment. Ze worden vooral gezien rondom Afrika, de Canarische eilanden en de zuidwest kant van Europa. Sinds 2018 is er in Spanje een verbod op go-fasts, maar ze worden weldegelijk nog gebruikt en illegaal geproduceerd. Legale productie vindt nog plaats in omliggende landen zoals Portugal, hoewel ook daar een wettelijk verbod in aantocht is. MAOC-N pleit inmiddels voor een Europese ban op go-fasts. 'Zolang dit verbod er nog niet is, gaan Frankrijk, Engeland, Ierland, en ik denk Nederland straks ook, er steeds meer last van hebben', aldus Top.

Ook ziet MAOC-N wat betreft andersoortige schepen een toename van **semi-onderzeeboten**, ook wel 'low-profile vessels' (LPV) genoemd. Lange tijd bestond de overtuiging dat semi-onderzeeboten niet de Atlantische oceaan overstaken, totdat in **2019** bij de Spaanse kust van Galicië een gezonken semi-onderzeeboot werd aangetroffen waarin drie ton cocaïne was vervoerd. Inmiddels zijn deze semi-onderzeeboten verder doorontwikkeld waardoor **nóg grotere hoeveelheden** cocaïne kunnen worden vervoerd, én dezelfde semi-onderzeeboot meerdere malen gebruikt kan worden. In Colombia werd recent zelfs een **eerste onbemande semi-onderzeeboot** in beslag genomen met de capaciteit om zonder opvarenden anderhalve ton cocaïne te vervoeren. Semi-onderzeeboten worden nu nog vooral in de omgeving van Portugal, **Spanje** en Frankrijk aangetroffen, 'maar het zou me niet verbazen als het in de toekomst ook een keer bij Ierland, Engeland of zelfs Nederland gaat gebeuren', aldus Top.

Andere vorm van cocaïne

Het derde punt wat betreft verschuiving, is volgens Top dat veel drugs niet meer als cocaïne-chloride in de vorm van geperste blokken wordt verstuurd. Er wordt veel cocaïne in Zuid-Amerika opgekocht in de vorm van **cocaïne-base of cocaïne-pasta**. Voordeel voor criminele organisaties is dat de inkoopprijs veel lager is dan cocaïne-chloride, waarmee ook het financieel risico bij verlies van een partij cocaïne wordt beperkt. Daarnaast is het veel minder goed detecteerbaar, omdat het wordt **ingewassen** in allerlei soorten dragermaterialen. In Europa vindt dan de uiteindelijke productie van cocaïne-chloride plaats, de poedervorm voor de gebruikersmarkt. Deze andere vorm van cocaïne draagt er dus ook aan bij dat er, zoals in Rotterdam, steeds minder drugs worden aangetroffen.

Foto: Franse marine en MAOC-N onderscheppen 9 ton cocaïne voor kust West-Afrika / MAOC-N, Marine Nationale



West-Afrika

MAOC-N is succesvol, omdat er steeds meer cocaïne in beslag wordt genomen via de landen die deelnemen, maar 'we zijn niet succesvol genoeg om op onze lauweren te rusten', aldus Top. De grootste zorgen zitten nu bij het **misbruik van landen in West-Afrika**. 'Het geld wat daar ook vanuit criminele handen in corruptie geïnvesteerd wordt, maakt het voor ons niet makkelijker.' Daarom moet volgens Top meer worden geïnvesteerd in het versterken van de intelligence-positie door uitbouw van het liaisons netwerk. Dan kan ook scherper worden gemaakt vanuit welke havens de doorvoer van cocaïne naar Europa plaatsvindt. De landen moeten daarnaast niet alleen operationeel en met middelen worden ondersteund, maar ook met de juiste juridische systemen. Ook publiek-private samenwerking met rederijen is hierin cruciaal, zodat zij bijdragen aan verbetering van de veiligheid van havens.

“

**We kunnen niet op
onze lauweren rusten.**

”

European Ports Alliance

Volgens Top werpt de European Ports Alliance steeds meer haar vruchten af. Hij benadrukt daarin het belang van publiek-private samenwerking met de reders 'die we straks ook voor andere modaliteiten nodig gaan hebben', aldus Top. 'Als steeds meer havens succesvol worden in de aanpak van ondermijning in hun havens, dan weten we zeker dat de andere vormen die ik net genoemd heb, zich meer gaan voordoen.' Als drugsmokkel steeds minder via containers plaatsvindt, veranderen ook de faciliterende rollen. 'Criminelen hadden eerst vooral mensen in havens nodig, maar straks hoeft je het hele haventerrein niet meer op, omdat de drugs daar nooit meer aankomt.' Dan zijn er andere faciliterende rollen nodig - waarschijnlijk aan boord van schepen - en daarmee komt MAOC-N in beeld. 'We hebben voorbeelden van **criminelen die gemaskerd en met wapens aan boord gaan** van schepen om drugs te rippen', aldus Top. 'Het succes van de aanpak in havens kan dus een waterbedeffect veroorzaken, en daar moeten we ook op voorbereid zijn.'

De kwetsbaarheid in fruithaven Vlissingen

Grote partijen cocaïne en de mens als zwakste schakel

Auteur: Margriet Zoethout

Wanneer het Openbaar Ministerie begin 2025 de cijfers bekend maakt van inbeslaggenomen cocaïne in het voorgaande jaar, zijn er twee zaken die opvallen. In tegenstelling tot Rotterdam en Antwerpen laten de havens van Zeeland-West-Brabant geen afname zien maar een lichte stijging. Het gaat hierbij om de havens van Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk. In 2024 werd daar in totaal 12.664 kilo cocaïne gevonden, iets meer dan de 11.300 kilo in 2023. Daarnaast benadrukt het OM dat 'er **vooral nog geen aanwijzingen zijn die wijzen op een verband** tussen de daling van onderschepte kilo's in Rotterdam en de lichte stijging ervan in Zeeland-West-Brabant.' Wat maakt deze havens zo specifiek en wat is het beeld van de smokkel van cocaïne via deze regio?





Foto: Schip lost pallets in haven Vlissingen / Politie Zeeland-West-Brabant

**Een pallet van een schip
krijgen is een kwetsbaar proces.**

Atypisch beeld

In de loop van 2025 heeft de daling van inbeslaggenomen cocaïne in Rotterdam en Antwerpen zich verder doorgezet, maar de regio Zeeland-West-Brabant volgt een andere tred. Jan Hoekman, Teamchef Zeehavenpolitie Zeeland-West-Brabant, spreekt dan ook over een 'atypisch beeld'. 'Wat we in Vlissingen zien, is dat het hier de afgelopen jaren niet is afgenomen', aldus Hoekman. Ook dit jaar werd er alweer ruim 6300 kilo in beslag genomen. Vlissingen vormt samen met Borsele, Terneuzen en Gent sinds 2018 de fusiehaven **North Sea Port**. De haven van Vlissingen krijgt, net als Borsele en Terneuzen, bulk binnen zoals kolen afkomstig uit Zuid-Amerika. 'En daar hebben we ook al wel smokkel gezien, en dan vooral de modus operandi 'aflopen met tassen', aldus Hoekman. Vlissingen is weliswaar meer dan een vruchthaven, maar de enorme hoeveelheden bananen die via conventionele vracht binnenkomen, is één van de aspecten die de haven echt typeert.

Bananen die in Vlissingen aankomen, zijn afkomstig uit havens in Ecuador (Puerto Bolivar en Guayaquil), Peru (Paita), Panama (Manzanillo), Colombia (Santa Marta en Turbo) en de Dominicaanse Republiek (Pepillo Salcedo). Belangrijk verschil met de haven van Rotterdam is dat de bananen in Vlissingen op pallets binnenkomen. Hierin schuilt voor Vlissingen meteen een specifieke kwetsbaarheid die de haven van Rotterdam niet kent. Dit gepelletiseerde goederenvervoer is namelijk een zeer arbeidsintensieve branche. 'Om een pallet van het schip in het koelhuis te krijgen, heb je zo al vijf, zes medewerkers nodig, en dat maakt het een **heel kwetsbaar proces**', aldus Hoekman. Daarbij is de tijdsdruk hoog vanwege de beperkte houdbaarheid van het fruit. 'De massaliteit die op ons afkomt qua pallets, de snelheid waarmee het door moet, het feit dat er heel veel mensen bij betrokken zijn, dat maakt het kwetsbaar', benadrukt Hoekman. 'En dat wordt dus ook benut getuige de grote partijen cocaïne die de douane tussen de bananen vindt.'

Blinde vlek

Lange tijd was er echter geen oog voor de kwetsbaarheid van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk voor drugssmokkel. Logistieke marktontwikkelingen (zie kader 1) brachten sinds 2015 belangrijke economische ontwikkeling voor de regio zich met mee. Maar met de schaalvergroting in de legale sector nam echter ook de mogelijkheid van misbruik van deze logistieke stromen toe. In 2020 toont TNO in haar onderzoek '**Systeemanalyse Zeehavens**' aan, dat de onderzochte zeehavens van Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk worden gebruikt als **effectieve doorvoerhavens voor drugshandel**, illegale migratie en smokkel. Corrupte havenarbeiders bleken nauw betrokken bij smokkelpraktijken en er was onvoldoende toezicht en te weinig kennis en capaciteit om de drugscriminaliteit te bestrijden. TNO constateerde onder andere een blinde vlek als het gaat om de vestiging van nieuwe bedrijven met een mogelijk criminele link, en gebrek aan zicht op risico-transportlijnen.

Na het TNO-rapport gaat dan ook het roer om en worden programma's en initiatieven ontwikkeld, zoals het **Mainportprogramma Zeehavens Zeeland – West-Brabant**, onder andere om de weerbaarheid van de havens te verhogen en drugssmokkel tegen te gaan. Belangrijk ijkpunt is de oprichting in 2023 van de **Zeehavenpolitie Zeeland-West-Brabant**. Cijfers van inbeslagnames maken dan inmiddels inzichtelijk hoe groot de omvang van de cocaïnesmokkel via de regio is. In Vlissingen gaat het in 2020 om bijna 8000 kilo, in 2021 (coronatijd) om 200 kilo en in 2022 om 4276 kilo inbeslaggenomen cocaïne. Volgens voormalig Districtschef van de Politie Zeeland Joost Manusama is het **lastig te zeggen of het door meer capaciteit komt dat criminele activiteiten vaker aan het licht komen of omdat Vlissingen populair is onder drugssmokkelaars**. Of er verschuivingseffecten zijn, kan hij bij de start van de Zeehavenpolitie in zijn regio nog niet veel zeggen.



Logistieke marktontwikkelingen

Verscheidende marktontwikkelingen in de import- en export van bananen van de afgelopen jaren zijn van invloed op de havens van Zeeland-West-Brabant waaronder Vlissingen:

- ▶ Chiquita, één van de vier grootste spelers op de wereldwijde bananenmarkt, koos in 2015 voor Vlissingen als dé aanvoerhaven in West-Europa. Tot dan toe was Antwerpen gedurende 33 jaar de belangrijkste invoerhaven voor bananen van Chiquita. In 2016 werd ook Bremerhaven door Chiquita geschrapt, waardoor de aanvoer naar Vlissingen verdubbelde. Wanneer Chiquita vervolgens in 2018 besluit om een **eigen vervoerslijn naar Vlissingen** op te zetten, wordt de omvang van invoer- en doorvoer via Vlissingen nogmaals verdubbeld.
- ▶ Daarbij besluit in 2018 de Deense rederij **Unifeeder**, de grootste in de Europese shortsea-markt, om de bananen vanuit Vlissingen verder te vervoeren naar het Verenigd Koninkrijk en de havens van Oslo, Helsingborg en Helsinki. Deze toename in de invoer en doorvoer van bananen betekent dat er 150 extra schepen de haven van Vlissingen binnenlopen: vijftig van Chiquita zelf en honderd van Unifeeder.
- ▶ De ontwikkelingen betekenden ook een **schaalvergroting voor Kloosterboer**, logistiek dienstverlener voor temperatuur gekoelde producten in Vlissingen. Het bedrijf opent in 2020 dan ook een nieuwe terminal in de haven van Vlissingen. In 2021 komt er **een einde aan het Nederlandse familiebedrijf** wanneer het wordt overgenomen door **Lineage Logistics**, de grootste logistiek dienstverlener wereldwijd in gekoeld vervoer en opslag.
- ▶ In 2018 neemt de Duitse supermarkt Lidl haar nieuwe distributiecentrum voor fruit in Moerdijk in gebruik. Met een capaciteit van 45 'rijpkamers' heeft Lidl hiermee in één klap de **grootste bananenrijperij van Europa** in handen. Ook deze schaalvergroting is van invloed op de logistieke stromen van de invoer- en doorvoer van bananen in de regio Zeeland-West-Brabant.

Kader 1

Foto: Inbeslagname cocaïne haven Vlissingen februari 2025 / Douane



Omvang meer zichtbaar

Een half jaar na de start van de Zeehavenpolitie volgt een bijstelling van het jaarcijfer inbeslagnames in 2023. Uit opsporingsonderzoek bleek er **6300 kilo méér door de haven** te zijn gegaan. Het gaat hierbij om partijen die in andere Europese landen, zoals Duitsland, in beslag zijn genomen, maar waarvan onderzoek heeft aangetoond dat ze via de haven van Vlissingen in Europa aankwamen. In havens in bijvoorbeeld **Oslo** (Noorwegen) en **Helsingborg** (Zweden) is inmiddels ook sprake van een toename van inbeslagnames. Of hierbij mogelijk een link kan worden gelegd met Vlissingen is onduidelijk. Hoewel de Deense shortsea rederij Unifeeder de haven van Vlissingen in haar **vaarschema** heeft opgenomen met verbindingen naar Oslo en Helsingborg (zie kader 1), blijkt uit recente navraag bij de douane dat de schepen van Unifeeder Vlissingen niet aandoen. Als er doorvoer plaatsvindt, zal dat gebeuren via de havens van Rotterdam of Antwerpen, aldus de douane. Containers worden dan via land of water (binnenvaartschip) naar de andere havens vervoerd.

Wat Vlissingen verder kenmerkt, zijn de grote partijen cocaïne die via pallets met fruit binnenkomen. 'Mainstream is dat het grotere hoeveelheden zijn, beginnend van 300 kilo per pallet, maar vaak meer', zo benadrukt Hoekman. Er komen meerdere schepen per week aan, ieder schip heeft vijf tot zeventuizend pallets aan boord. 'Wat we daarin zien, is dat er ook best wel risico's genomen worden', aldus Hoekman. Zo was er sprake van een lading van 3600 kilo cocaïne die in één partij van elf pallets door het bedrijf geloodst moest worden. Doordat er één pallet omviel, werd de hele lading ontdekt. Tegelijkertijd zegt dit veel over de gelegenheid die er zichtbaar is. 'Ik denk dat er veel gelegenheid is, en dat die maximaal wordt benut', aldus Hoekman.

Barrières

In Rotterdam werpt de **Vertrouwensketen** haar vruchten af in het dichtzetten van de haven om zodoende misbruik te voorkomen. De Vertrouwensketen is echter ontwikkeld voor de logistiek van containers en lastig toepasbaar op pallets. **Weerbaarheidsadviezen** aan bedrijven zijn inmiddels wél een belangrijk instrument in Vlissingen en 'voor de komende tijd ook echt wel onze focus', benadrukt Hoekman. Het strafrecht wordt gebruikt om inzicht te krijgen, wat vervolgens breed wordt gedeeld zodat gezamenlijk barrières kunnen worden opgeworpen. De criminele link binnen bedrijven, met als spraakmakend voorbeeld **Bulk Terminal Zeeland**, wordt onderzocht en is daarmee niet langer een blinde vlek zoals in 2020 nog werd geconstateerd door TNO.

Ook zou de Zeehavenpolitie meer beeld willen krijgen op misbruik van pallet-invoer voor drugssmokkel in andere havens. 'Daarbij kun je natuurlijk naar de losse pallets kijken, maar wat we ook bijvoorbeeld zien, is dat vracht van Vlissingen naar Duinkerke is verschoven', aldus Hoekman. Hij duidt hierbij op bananen bestemd voor de Duitse supermarktketen Lidl in Moerdijk (zie kader 1) die voorheen via Vlissingen binnenkwamen, maar nu voor een aanzienlijk deel via de haven van Duinkerke. 'Duinkerke is een soort van vergelijkbare haven als Vlissingen waar ook gewoon heel veel fruit binnenkomt. Daarom is het een haven waar we wel naar kijken als het gaat om lijnen die vervolgens (via de weg) in onze zeehavens terechtkomen', benadrukt Hoekman. In maart van dit jaar werd in **Duinkerke** een recordvangst van tien ton cocaïne gedaan.



Er blijft reden tot zorg doordat er veel gelegenheid is.



Verplaatsing?

'Er wordt soms verplaatsing verondersteld, ik vind dat lastig aan te tonen, want hoe ga je dat objectiveren of valide uitspraken over doen?', vervolgt Hoekman. Naast dat criminelen de gelegenheid benutten 'denk ik dat we door de oprichting van de Zeehavenpolitie ook meer gaan zien.' Er is een intensieve samenwerking met de douane en andere ketenpartners. 'Zonder die samenwerking zouden we niet zover gekomen zijn als waar we nu staan. We zijn er met elkaar van overtuigd dat hoe we dat doen, het verschil maakt', benadrukt Hoekman. Een belangrijk effect daarvan is hoe bedrijven tegen veiligheid aan zijn gaan kijken. 'Waar veiligheid vroeger slechts een bijzaak was in de strategische plannen, is het nu voor steeds meer bedrijven een belangrijk thema geworden', aldus Hoekman.

'En in de opsporingsmethodieken die we toepassen, horen we dat de hoge pakkans in Vlissingen benoemd wordt', vervolgt Hoekman. 'Dus als je het dan over effectmeting hebt, dan zou ik veel meer naar die effecten kijken dan naar het hoge aantal kilo's wat we in beslag nemen.' Toch blijft er reden tot zorg doordat er heel veel gelegenheid is. Die gelegenheid komt direct voort uit de rol van Vlissingen (zie kader 2) als belangrijkste invoerhaven van bananen via pallets. 'We zien hier eigenlijk geen kentering, geen daling van het aantal kilo's, dat betekent wat mij betreft dat we hier echt nog wat te doen hebben', aldus Hoekman. Dat er ook aandacht is voor de kleinere zeehavens als Vlissingen vindt Hoekman mooi. 'Dat er hier net als in Rotterdam duizenden kilo's in beslag worden genomen, is niet iets om trots op te zijn, maar ik vind het wel belangrijk dat we dat laten zien.'



Internationale bananenmarkt

- ▶ Bananen zijn het favoriete tropische fruit van de Europese consument. Antwerpen, Rotterdam en Vlissingen zijn de belangrijkste invoerhavens. In 2024 importeerde Nederland **1,2 miljoen ton bananen** uit Ecuador, Costa Rica en Panama. Tachtig procent hiervan wordt ook weer uitgevoerd, hoofdzakelijk naar Duitsland.
- ▶ Bananen die in Vlissingen aankomen zijn afkomstig uit Colombia, Ecuador, Peru, Panama en de Dominicaanse Republiek.
- ▶ Volgens het nieuwsmedium **AGF** ligt de aanvoer van bananen naar Nederland momenteel op een lager niveau dan andere jaren, mede veroorzaakt door een tekort aan reefercontainers in Zuid-Amerika. Daarbij veroorzaken vertragingen van aankomsten en congestie in de havens van Rotterdam en Antwerpen volgens AGF een zeer onregelmatige aanvoer van bananen.
- ▶ In Spanje is de bananenaanvoer uit de Canarische eilanden verstoord na de vulkaanuitbarsting op La Palma in 2021. Ook de huidige ongunstige klimatologische omstandigheden zorgen in Spanje voor een stijging van bananenimport uit Latijns-Amerika.
- ▶ Ontwikkelingen in de belangrijkste productielanden zijn ook van invloed op de wereldmarkt. Zo hebben langdurige stakingen in de bananensector in Panama, mede door het opschorten van activiteiten door Chiquita en massale ontslagen, geleid tot verstoringen in de export naar Europa. Verder laat Costa Rica een aanzienlijk lagere productie zien, terwijl in Ecuador sprake is van jaarlijkse groei door onder andere het verder consolideren van markten zoals Rusland, China en Oost-Azië. En hoewel de bananenproductie in Colombia stabiel is, liggen daar de belangrijkste uitdagingen in de internationale logistiek, met name door vertragingen in Europese havens, aldus AGF.

Kader 2

Steeds beter zicht, ook onder water

Aanpak van drugsmokkel in het Noordzeekanaalgebied

Auteur: Margriet Zoethout

Lange tijd was er weinig aandacht voor drugsmokkel via de haven van Amsterdam. Het uitgestrekte Noordzeekanaalgebied, dat al begint bij de sluisen van IJmuiden, kent echter specifieke kwetsbaarheden die de kans vergroten op crimineel misbruik. Het is een zeehavengebied met grote haventerminals, maar ook met bedrijfsverzamelgebouwen die onduidelijke praktijken aantrekken. Daarbij wordt gewaarschuwd voor de mogelijk veranderende goederenstromen als gevolg van de nieuwe Zeesluis IJmuiden die begin 2022 werd geopend. Hierdoor kunnen nóg grotere zeeschepen de haven van Amsterdam bereiken. Met het Mainportprogramma wordt geïnvesteerd in het verbeteren van de informatiepositie en het ontwikkelen van een versterkte gezamenlijke aanpak, ook om een waterbedeefte vanuit andere havens te voorkomen.





Bulkhaven

De haven van Amsterdam is de tweede haven van Nederland en vormt samen met de havens van Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Het is de grootste benzinehaven ter wereld en een belangrijke **internationale logistieke hub** voor bulkgoederen zoals kolen, schroot en cacao. Zo'n 47 procent van de goederen komt uit Noord- en Latijns-Amerika en Afrika, en van alle goederen wordt bijna veertig procent doorgevoerd naar het Europese achterland. Het NZKG is één van de mainports die van het Ministerie van Justitie en Veiligheid structurele financiering ontvangt voor het vergroten van de weerbaarheid tegen crimineel misbruik zoals internationale drugsmokkel. Uit **onderzoek** kwam eerder naar voren dat het NZKG als veelzijdig en semi-industrieel zeehavengebied steeds belangrijker wordt als criminele uitwijkhaven, waar legale diensten worden benut door de georganiseerde drugscriminaliteit.

'Daarbij is **niet-ambtelijke corruptie** een specifiek fenomeen wat we hier in de Amsterdamse haven veelvuldig terug zien komen', benadrukt René Refos, officier van justitie Mainports vanuit het arrondissementsparket Amsterdam. Dit hangt samen met het specifieke karakter van Amsterdam als doorvoerhaven van bulkgoederen waarbij volgens Refos in essentie een heel andere smokkelmethode wordt gebruikt dan in Rotterdam. 'Als je het hebt over smokkel via de Amsterdamse haven, dan gaat het over verplaatsing van verdovende middelen via verstopplekken op het schip zoals in de ankerkast, of in het ruim tussen de lading, bijvoorbeeld steenkool, of geïmpregneerd in steenkool', legt Refos uit. Die smokkelvarianten kunnen eigenlijk alleen maar uitgevoerd worden met medewerking van binnenuit. 'Je moet toegang krijgen tot het schip en dat kan enkel op het moment dat je een legitieme reden hebt om aanwezig te zijn op dat schip. Dat is dus het aspect niet-ambtelijke corruptie', aldus Refos.

Megavangst

'Lange tijd werd gedacht dat de invoer van grote hoeveelheden harddrugs eigenlijk voornamelijk verliep via de havens van Rotterdam en Antwerpen, en dat het niet echt een Amsterdams probleem was', vervolgt Refos. 'Maar inmiddels is wel duidelijk dat er behoorlijk effectief is gedrukt in de Rotterdamse haven en dat er sprake is van een waterbedeffect, dat er in ieder geval sprake is geweest van een waterbedeffect, en dat we in Amsterdam dus ook zitten met een enorm probleem van invoer van drugs', stelt Refos. Volgens mediaberichten was 2022 een **recordjaar** met 1522 kilo onderschepte cocaïne. Opvallend hierbij was dat het vrijwel één grote partij betrof die met een lading cacaobonen via containervracht van Ecuador naar Amsterdam was gekomen. Burgemeester Halsema spreekt in 2023 van een **toename van het aantal drugsvondsten**, hoewel volgens haar op dat moment de concrete signalen relatief gezien nog beperkt zijn. In juni 2025 onderschept de douane naar schatting **4.500 kilo cocaïne in de haven van Amsterdam** verstoppt in een container met een lading hout afkomstig uit West-Afrika. Op 17 november werd nog een partij van ruim **250 kilo afkomstig uit Ghana** in beslag genomen.

Volgens Pim Jansonius, hoofd operatiën bij de Eenheidsleiding Amsterdam, zou je kunnen stellen dat er sprake is van een toename van inbeslagnames van cocaïne de afgelopen jaren, maar, voegt hij daar nadrukkelijk aan toe, 'de vraag is of we dat heel goed kunnen onderbouwen.' Het NZKG wordt bediend vanuit twee politie-eenheden, Amsterdam en Noord-Holland. Het werkgebied van de eenheid Amsterdam bestrijkt naast mainport NZKG ook de bloemenveiling in Aalsmeer/Uithoorn. Daarnaast zijn er nauwe relaties met de mainport Schiphol. 'Langere tijd heeft de haven geen prioriteit gehad, ik denk wel binnen beide Eenheden', vervolgt Jansonius, 'we hadden ook niet of nauwelijks een intelligence-positie.' Inmiddels wordt sinds twee jaar hard gewerkt om een integraal intelligence-beeld op te bouwen van het criminele misbruik van de mainports. 'Wat we in ieder geval weten, is dat bepaalde criminele samenwerkingsverbanden gebruik maken van zowel de veiling als de haven, maar bijvoorbeeld ook connecties hebben met Schiphol', aldus Jansonius.

West-Afrika

De partij van 4500 kilo cocaïne die in juni in beslag werd genomen, was afkomstig uit Ghana en zat in een container met houten balken. De indruk van het Openbaar Ministerie, aldus Refos, is dat die houten balken enkel en alleen dienden als deklading. Media schrijven de **'grootste cocaïnevangst uit de Amsterdamse geschiedenis'** toe aan 'Bolle Jos' Leijdekkers die vanuit West-Afrika grote partijen cocaïne naar Europa stuurt. Volgens Sjoerd Verhagen, programmamanager bij Sterk Noordzeekanaalgebied, ging het bij deze 4500 kilo niet om een testpartij. 'Een testpartij is twee, drie, vierhonderd kilo', aldus Verhagen, 'er is geen crimineel die 4500 kilo als testpartij doet.' Dit zou erop kunnen wijzen dat deze lijn al langer bestaat.

Verhagen gaat dan ook niet uit van een waterbedeffect, maar wijst op een veiligheidsdilemma. Hij doelt daarbij op de aandacht die sinds twee jaar aan de haven van Amsterdam wordt gegeven en de vangsten die worden gedaan. Om drugssmokkel in het NZKG een halt toe te roepen, is het **Programma Sterk Noordzeekanaalgebied** opgericht. Binnen het programma delen publieke en private partijen informatie en nemen zij maatregelen om georganiseerde drugscriminaliteit aan te pakken. 'Nu we opeens dingen vangen, zegt iedereen 'we hebben een probleem', maar we hebben altijd al een probleem gehad, we hebben het alleen nooit gezien', benadrukt Verhagen, 'dat is wat we in Amsterdam op dit moment zien gebeuren.' De strijd tegen drugssmokkel in het NZKG wordt sinds juni dit jaar verder versterkt met een structureel samenwerkingsverband tussen diverse opsporings- en handhavingdiensten onder de naam **HARC-NZKG**.

Foto: Recordvangst 4.500 kilo cocaïne in Amsterdamse haven in juni 2025 / Openbaar Ministerie



Grimaldi

'Criminele samenwerkingsverbanden die bemerken dat de lijnen vanuit Zuid-Amerika naar Rotterdam besmet zijn geraakt, hebben zich natuurlijk doorontwikkeld door hun lijnen iets te verleggen', aldus Refos. Vanuit Zuid-Amerika lopen de lijnen dan bijvoorbeeld via West-Afrika naar Nederland. Binnen de opsporingsdiensten leeft de verdenking, aldus het Parool, dat drugssmokkelaars mogelijk al langer misbruik maken van de zogeheten **Grimaldi-lijn**. Dit is een rechtstreekse verbinding van containerschepen die varen tussen West-Afrika en Noordwest-Europa. Verder onderzoek, ook in het kader van het door Jansonijs genoemde integrale intelligence-beeld, zal mogelijk kunnen uitwijzen óf en waar sprake is van vermenging van bonafide en malafide processen. Van belang is om ook de ontwikkelingen van de haven en het NZKG daarin mee te nemen (zie kader pagina 21).

Feit is dat criminele organisaties voortdurend hun modi operandi aanpassen en hun routes verleggen naar waar de meeste gelegenheid tot misbruik bestaat. 'Zo weten we dat criminele samenwerkingsverbanden, die zich bezighouden met de invoer van grote hoeveelheden verdovende middelen in containerladingen, zich ook focussen op bijvoorbeeld de smokkelmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van droppings', aldus Refos. Volgens Refos is dit 'specifiek ook een methode die we relateren aan schepen die bestemd zijn voor de Amsterdamse haven.' Vanaf bulkschepen worden er sporttassen met cocaïne gedropt op open water en die worden opgepikt door snelle RHIB-boten of vissersboten. Refos noemt dit een specifiek waterbedeffect in die zin dat 'criminele samenwerkingsverbanden, die eerder voornamelijk op containertransporten zaten, dus dan ook gewoon door ontwikkelen.'

“

**Er is geen crimineel die
4500 kilo als testpartij doet.**

”



Foto: Duiker bij zeekast / Douane

Onderwatersmokkel

Naast de droppings die Refos noemt, heeft de haven van Amsterdam te maken met nóg een specifieke modus operandi die criminele samenwerkingsverbanden gebruiken om drugs de haven binnen te smokkelen. Het gaat hierbij om **onderwatersmokkel** waarbij drugs, veelal kleinere partijen, in het bronland op verschillende manieren onder een schip zijn aangebracht, bijvoorbeeld met torpedobuizen. Wanneer het schip is aangekomen in de haven van bestemming, gaan duikers van de criminele organisatie onder water om de drugs los te maken, uit het water te halen en veilig te stellen.

In juni 2022 is er in de Mercuriushaven in Amsterdam voor het eerst een incident geweest waarbij een duiker werd gezien die met pakketten uit het water kwam. Sindsdien zijn er meerdere incidenten geweest waarbij in totaal honderden kilo's cocaïne werd aangetroffen.

Jaarlijks komen er meer dan vijftienduizend schepen het Noordzeekanaalgebied binnen via de sluisen van IJmuiden. Ongeveer een derde van deze schepen is te bestempelen als zeevaart en hiervan kan een gedeelte bestempeld worden als (hoog)risicoschepen. Naar het NZKG komen schepen uit risicogebieden zoals Zuid-Amerika en West-Afrika. Het incident in 2022 was de aanleiding om in het Noordzeekanaalgebied te **onderzoeken** hoe schepen gecontroleerd zouden kunnen worden op onderwatersmokkel van drugs. 'Wat het NZKG uniek maakt, zijn natuurlijk de sluisen die we hebben', aldus Verhagen. 'Waar je in Rotterdam vrij vanuit de Maas gewoon de havens in kunt varen, hebben wij het aspect sluisen, en dat heeft altijd in ons gezeten met de vraag: kunnen we daar iets mee?'

Sonar

Die vraag heeft uiteindelijk geleid tot een pilot waarbij in samenwerking met TNO en twee commerciële bedrijven wordt getest of door middel van **sonar** onderwatersmokkel kan worden gedetecteerd. Bij de pilot zijn ook Defensie/ Koninklijke Marechaussee, douane, politie, Rijkswaterstaat en de Port of Amsterdam betrokken. 'Als een schip binnenkomt in de sluis van IJmuiden, dan is het statisch, en als iets statisch is dan kun je er veel mee', legt Verhagen uit. Daarbij is het voordeel dat de onderkant van een schip altijd hetzelfde is. 'Sonar kan heel mooi laten zien waar een uitstulping zit terwijl de onderkant vlak hoort te zijn', aldus Verhagen. Dit kan in theorie een wijze zijn om onderwatersmokkel in de sluisen van IJmuiden op te sporen. De haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid van het gebruik van sonar worden momenteel nog verder onderzocht.

Bekend is dat criminelen zelf echter ook hun technieken verder door ontwikkelen. Bij onderwatersmokkel reist de cocaïne als een 'parasiet' mee onder het schip en wordt later door duikers verwijderd. De eerste voorbeelden hiervan werden al in 1991 ontdekt, en de techniek voor het aanhechten onder het schip bijvoorbeeld heeft zich steeds verder ontwikkeld. Er zijn voorbeelden van torpedo's die met magneten aan de buitenzijde van de scheepsromp zijn bevestigd of eraan vast gelast. Ook is er het voorbeeld waarbij **cocaïne met een magnetische drone** onder het schip kan worden bevestigd en vervolgens via een modem op afstand kan worden losgekoppeld. Naast de technische doorontwikkeling van deze modus operandi wordt er ook een toename gezien van onderwatersmokkel. In **Brazilië** bijvoorbeeld was er in 2020 sprake van 9 incidenten, in 2022 ging het om 26 incidenten.

Naast de praktische uitvoerbaarheid van het gebruik van sonar is ook het commerciële aspect belangrijk. 'Elk schip wat een uur langer in een haven is, kost klauwen met geld', benadrukt Verhagen, 'dus dit is een punt van afstemming met de Port of Amsterdam.' Dat sluit aan bij een algemeen aandachtspunt dat Jansonius noemt, want 'economie versus veiligheid, hoe ga je daarmee om?' De Port of Amsterdam benadrukt in haar **Strategisch Plan 2025-2028** het belang om binnen het Programma Sterk Noordzeekanaalgebied drugssmokkel via de haven een halt toe te roepen, en samen te werken aan een veilig en integer NZKG. Volgens Refos is de publiek-private samenwerking binnen het Programma Sterk Noordzeekanaalgebied tot nu toe buitengewoon succesvol.

Nationaal issue

De grootste zorg van Refos voor dit moment is echter 'dat we die containerstroom vanuit West-Afrika maar echt heel moeilijk kunnen beheersen. En dat is omdat het controleproces in de Amsterdamse haven op dit moment nog onvoldoende is ingericht op gewoon meer afvangen. Dat is een hele grote zorg die ik absoluut heb.' Jansonius benadrukt specifiek de positie van Amsterdam. 'Amsterdam is gewoon een internationale ontmoetingsplaats van criminelen, Amsterdam is de financiële hoofdstad van de onderwereld. Dus hoe meer en hoe beter wij weten wat er hier speelt, en hier is niet alleen de stad Amsterdam maar ook het NZKG en de weerbare sierteeltsector, hoe meer mogelijkheden we eventueel hebben qua interventies.'



Cocaïnesmokkel is uiteindelijk een nationaal issue.



Met interventies doelt Jansonius nadrukkelijk niet alleen op opsporen, maar ook op preventie en het verhogen van de weerbaarheid. 'Het verbleekt al snel bij onze grote broer en zus in Rotterdam en Vlissingen, maar ik ben, hoe raar het wellicht ook klinkt, er best trots op dat we zeker het laatste jaar echt wel forse stappen hebben gemaakt', aldus Jansonius. 'We hebben de specifieke situatie dat we hier te maken hebben met meerdere mainports, en dat maakt dat we ook moeten kijken waar de overeenkomsten en verschillen zitten, en hoe we daar ook als het gaat over het interventiepalet, op een goede manier mee om kunnen gaan.'

'Uiteindelijk is cocaïnesmokkel gewoon ook een nationaal issue', benadrukt Jansonius. In dat kader wordt gewerkt aan een landelijk intelligence-beeld. 'Dat gaat ons allemaal helpen in Nederland, en dan zou je ook eventueel verplaatsingseffecten moeten gaan zien.' Als het gaat om de havens in Europa 'zie je wel de verplaatsingen bijvoorbeeld, waarbij Spanje en Frankrijk steeds belangrijker worden als landen waar de coke op de één of andere manier binnen gaat komen', aldus Jansonius. 'Dat laat onverlet dat wij dit heel goed in gezamenlijkheid in de gaten moeten houden, we worden daar nationaal denk ik ook op aangekeken, en dan is het goed als we in de gezamenlijkheid kunnen zeggen hoe we ervoor staan.'



Grimaldi

Rederij Grimaldi is een Italiaans familiebedrijf dat al sinds de jaren negentig op Amsterdam vaart. Het bedrijf wil van Amsterdam **een regionale hub** maken en uitgroeien tot een overslaghaven voor onder meer het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en de Baltische staten. In dat kader heeft Grimaldi samen met TMA Holding in oktober 2023 de EMT-terminal in Amsterdam overgenomen. Grimaldi heeft een tachtig procent aandeel in deze nieuwe terminal, de **Amsterdam Multipurpose Terminal** (AMT). Voor de Port of Amsterdam betekenen de ontwikkelingen rondom Grimaldi een **sterke toename in de deep sea-ladingen** via de haven van Amsterdam.

Zeesluis IJmuiden

Begin 2022 is de nieuwe Zeesluis IJmuiden geopend. Door deze **grootste zeesluis ter wereld** is het Westelijk Havengebied beter bereikbaar geworden voor grotere schepen.

(Energie)transitie haven van Amsterdam

De Amsterdamse haven heeft een sterke positie in de energie-, bouwgrondstoffen- en voedselsector. Dit zijn markten waarin veel verandering optreedt. De Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED) dwingt brandstofleveranciers om fossiele brandstoffen te vervangen door hernieuwbare energie in vervoer. Het doel daarvan is om CO2-reductie te realiseren. In dat kader is de transitie van de kolenterminals in een vergevorderd stadium. De overslag van steenkool daalde met 48 procent naar 7,4 miljoen ton in 2023. In 2030 vindt er geen kolenoverslag meer plaats in de haven van Amsterdam.

De haven is ook in **transitie** wat betreft het type goederen dat wordt overgeslagen. Er gaat meer schroot door de haven en er wordt een groei verwacht in bouwgrondstoffen, agrarische ladingstromen en projectlading. Terminals diversifiëren hun overslagactiviteiten met andere bulkkladingstromen. Toename van de op- en overslag heeft niet geleid tot significant méér schepen, maar wel tot grótere schepen. In de toekomst verwacht de haven ook nieuwe materiaalstromen, bijvoorbeeld van offshore ontmantelingsactiviteiten.



In elke editie van de Havenscan worden de meest recente cijfers gepubliceerd die een belangrijk deel van het werk van de Zeehavenpolitie raken. Dit overzicht is samengesteld op basis van gegevens van Basisteam Grens, de opsporing, het HARC-team en het ICH.

Drugsvangsten Rotterdamse haven

De cocaïnevangsten betreffen voornamelijk kleinere partijen van minder dan 100 kilo. Opvallend is dat er in 2025 een aanzienlijk aantal partijen cannabis in beslag is genomen.

Drugszaken en inbeslagnames

	Netto kg cocaïne	Netto kg cannabis	Aantal zaken
jan	1.053	0	24
feb	3.641	11.509	23
mrt	1.135	511	18
apr	824	5.888	8
mei	267	69	6
jun	89	828	5
jul	883	0	14
aug	204	33.430	11
sep	374	312	10
okt	1.482	0	10
2025	9.952	52.548	129



Aangehouden Uithalers

Tot en met oktober dit jaar zijn er 83 uithalers aangehouden. Meer dan de helft werd opgepakt op de terminals. Ruim één op de vier arrestaties vond plaats op zogeheten empty depots, terreinen waar lege containers worden opgeslagen. Deze locaties zijn over het algemeen minder goed beveiligd dan reguliere containerterminals, wat ze aantrekkelijk maakt voor criminele activiteiten.

Uithalers totaal

	Aangehouden
jan	17
feb	6
mrt	3
apr	3
mei	5
jun	12
jul	13
aug	20
sep	0
okt	4
2025	83

Uithalers terminals

	Aangehouden
jan	5
feb	2
mrt	3
apr	0
mei	2
jun	4
jul	10
aug	19
sep	0
okt	0
2025	45

Uithalers empty depots

	Aangehouden
jan	12
feb	4
mrt	0
apr	3
mei	3
jun	8
jul	3
aug	1
sep	0
okt	4
2025	38

Leeftijdscategorie uithalers

2025	minderjarig	18-22 jaar	22-26 jaar	26-30 jaar	30-40 jaar	40+ jaar	Totaal
Aantal	19	31	12	7	10	4	83

Inklimmers en assenhangers

Jaarlijks proberen tientallen migranten via de Rotterdamse haven per vrachtferry de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk (VK) te maken. Dat gebeurt op twee manieren: door in vrachtrailers te klimmen of door onder de trailer op de as te hangen. In de context van illegale uitreis wordt daarom gesproken over inklimmers en assenhangers.

► Mensensmokkel en toegangsweigeringen

	2025
Aanhoudingen mensensmokkel	2
Toegangsweigeringen	5

Bestuurlijke rapportages en artikel 19 Wpg-verstrekingen

De Zeehavenpolitie deelt in bijzondere gevallen politiegegevens met havenbedrijven (Art. 19 Wpg) om op te treden tegen betrokkenen bij drugsmokkel. Daarnaast worden bestuurlijke rapportages verstrekt aan gemeenten, waarmee burgemeesters panden kunnen sluiten en gebiedsverboden kunnen opleggen. Dit leidde afgelopen jaar tot meerdere sluitingen en maatregelen tegen uithalers.

► Inklimmers en assenhangers

	Tegengehouden in NL	Aangetroffen in VK / IE
jan	15	6
feb	1	10
mrt	0	2
apr	0	0
mei	1	0
jun	1	2
jul	3	6
aug	0	1
sep	6	3
okt	3	0
2025	18	20

► Scheepscontroles

	Zeeschepen vrachvaart	Ferry's	Cruiseschepen
jan	98	293	6
feb	81	271	8
mrt	89	300	6
apr	94	286	7
mei	52	303	15
jun	102	304	10
jul	93	332	10
aug	58	311	13
sep	67	283	6
okt	64	295	11
2025	516	1757	52

	2025
Artikel 19 Wpg verstrekingen	9
Bestuurlijke rapportages	11

Tulpen uit Amsterdam, rozen uit Colombia

Zicht op internationaal bloementransport via zeevracht

Auteur: Margriet Zoethout

Nederland staat internationaal bekend om haar bloemen. Niet alleen als producent, maar ook als import- en exportland van sierteelt. Veel bloemen die Nederland importeert, komen via luchtvracht vanuit Colombia, Ecuador, Kenia en Ethiopië. Dankzij gekoeld transport en snelle logistieke processen krijgt de consument een prachtig vers boeket op de vaas. De sierteelt is echter ook kwetsbaar voor drugssmokkel, want niet alleen rozen maar ook cocaïne komt vanuit Zuid-Amerika naar Europa. Hoewel de meeste bloemen nog steeds via Schiphol naar de bloemenveiling of daarbij liggende handelsbedrijven in Aalsmeer gaan, komt uitbreiding van vervoer via zeecontainers steeds meer in beeld. Dit hangt samen met duurzaamheidsdoelen, innovatie en kostenreductie binnen de sierteelt. Wat betekent dit voor de kwetsbaarheid van de Nederlandse zeehavens?

De sierteelt is de derde exportsector van Nederland. Als het gaat om snijbloemen is Nederland in 2023 **de grootste exporteur wereldwijd** (bijna veertig procent) gevolgd door Colombia (ruim twintig procent) en Ecuador (ruim 8 procent). Als importeur staat Nederland in datzelfde jaar op de derde plaats, na de Verenigde Staten en Duitsland. Een groot deel van de in- en uitvoer van bloemen in Nederland loopt via de grootste sierteeltveiling ter wereld Royal FloraHolland, ook wel bloemenveiling Aalsmeer, soms daadwerkelijk fysiek, soms alleen financieel. De veiling heeft drie grote locaties in Aalsmeer, Rijnsburg en Naaldwijk waar vandaan dagelijks zo'n tien tot twaalfduizend vrachtwagens vertrekken richting de rest van Europa.

René Refos, die vanuit het arrondissementsparket Amsterdam als officier van justitie Mainports verantwoordelijk is voor de Amsterdamse haven en de sierteeltsector, benadrukt de kwetsbaarheid van Royal FloraHolland door al die vervoerbewegingen. 'Dat is onmogelijk te controleren natuurlijk en betekent in essentie dat de veiling en de daarbij liggende bedrijven een buitengewoon aantrekkelijk punt zijn voor criminele organisaties om vandaar uit hun smokkel vorm te kunnen geven', aldus Refos. 'Daarbij komt dat in de sierteelt veel bedrijven zijn gecertificeerd', vult Bas van Delden, projectleider publiek-private samenwerking bij het **Programma Weerbare Sierteelt**, aan. Dit betekent dat de importbedrijven zelf mogen inklaren. 'De douane voert uiteraard wel controles uit, net zoals de marechaussee, maar het zijn natuurlijk steekproeven', aldus Van Delden.

Recent werd bijna **honderd kilo cocaïne ontdekt** door een oplettende medewerker op de veiling bij het handmatig uitpakken van dozen met bloemen. 'De cocaïne was gesmokkeld in een soort van buizen die eruitzagen als de stelen van rozen. Die buizen waren uitgehold en in iedere buis zat ongeveer honderd gram coke', vertelt Refos. 'Dit is een smokkelvariant die niet volledig nieuw is, maar wel een smokkelvariant die buitengewoon moeilijk te onderkennen is', voegt Refos eraan toe. Bovendien benadrukt Refos dat de partij substantieel groter was dan de voornamelijk kleinere partijen van vijf tot mogelijk enkele tientallen kilo's die voorheen al op of onderweg naar de bloemenveiling en andere sierteeltbedrijven werden ontdekt. De partijen cocaïne zijn weliswaar **kleiner dan in de havens**, maar de kans dat die worden onderschept óók.

Luchtvracht

Bloemen die Nederland importeert, komen hoofdzakelijk uit Colombia, Ecuador, Kenia en Ethiopië. De omvang van de import fluctueert gedurende het jaar afhankelijk van onder andere tradities in de afzetmarkt zoals Moederdag, Valentijnsdag of Allerheiligen. De import vindt plaats via luchtvracht, niet alleen met vrachtvliegtuigen, maar vaak ook in het vrachtruim van passagiersvliegtuigen. 'Daar is ook een hoog risico dat daar cocaïne in mee komt', aldus Van Delden. Vroeger kwamen deze vluchten vooral of uitsluitend aan op Schiphol, maar er is sprake van **verplaatsing naar Maastricht Aachen Airport** en met name ook naar het Belgische Luik. Dit komt onder andere door de drukte op Schiphol en het beperkte aantal slots, waardoor wordt uitgeweken naar ander luchthavens. Volgens Van Delden moet het zicht op deze veranderde transportbewegingen nog worden verbeterd. In dit kader is het ook relevant te melden dat Maastricht Aachen Airport met ingang van oktober twee vluchten per week zal ontvangen van de **Colombiaanse luchtvaartmaatschappij Avianca Cargo**, die onder andere transport van bloemen naar Europa verzorgt.

Tijdens een lang transport kan kwaliteitsverlies van de snijbloemen ontstaan, zo blijkt uit **onderzoek van Rabo Research**. 'Ten eerste reageren bloemensoorten en -rassen verschillend op de lange periode in een geklimatiseerde container of reefer. Daarnaast kan het voorkomen dat de bloemen niet opengaan als ze eenmaal in de vaas staan. En het kan ook gaan om beschadigingen, verdroging, bloemverkleuring of infecties. Deze zaken kunnen zowel plaatsvinden bij lucht- als zeevracht, maar bij luchtvracht wordt de bloem veel korter blootgesteld aan mogelijk verkeerde condities', aldus Rabo Research. Toch wordt zeetransport steeds meer gebruikt voor het internationale transport van bloemen en planten, blijkt uit hetzelfde onderzoek.

Foto: Avianca Cargo



Zeevracht

Een combinatie van verschillende factoren in de afgelopen jaren draagt bij aan de toename van zeetransport. Zo zijn de kosten voor luchtvracht sterk gestegen, zijn grote retailers op zoek naar verlaging van de CO-2 voetafdruk, en zorgde de coronapandemie voor verschuivingen in het internationale vliegverkeer, de luchtvrachtprijzen en de beschikbaarheid van zeecontainers, aldus Rabo Research. Alle grote logistieke bedrijven moesten improviseren om snijbloemen in goede conditie en binnen een aanvaardbare tijd op de plek van bestemming te krijgen. Bovendien is inmiddels wetenschappelijk aangetoond dat langere houdbaarheid van snijbloemen zoals rozen, haalbaar is, mits de hele keten daar goed op is ingericht.

Uit onderzoek in 2017 van de **Universiteit Wageningen** blijkt dat rozen na de oogst voor langere tijd kunnen worden bewaard op de juiste lage temperatuur. Dit maakt transport in reefercontainers mogelijk voor de duur van wel vier weken. Vijftien jaar geleden leek het transport van rozen langer dan veertien dagen nog onmogelijk, aldus het onderzoek. Zeevracht wordt hiermee kosten-efficiënter en duurzamer dan luchtvracht. Daarbij gaat het volgens Rabo Research om een **andere insteek van hoe je met dat transport omgaat**. 'Bij luchtvracht gaat het om snelheid, snelheid, snelheid, daar draait het om, zo min mogelijk uren tussen de oogst en de bloemist, of zelfs de consument. Bij zeevracht gaat het eigenlijk continu om beheersing van klimaat, zorgen dat er nergens een conditie ontstaat waardoor het rijpen van de roos te snel gaat', aldus Rabo Research.

Volgens Royal FloraHolland is zeevracht van bloemen ongeveer rond 2003 begonnen, maar sindsdien heeft het nog geen sterke ontwikkeling doorgemaakt. 'Voor Oost-Afrika (Kenia, Ethiopië) staat zeevracht momenteel op een heel laag pitje. De voorkeursroute is namelijk via de Rode Zee in verband met tijd en kosten. Maar door de inval van Israël in Gaza en de aanvallen van Houthi's op schepen in de Rode Zee, is deze route te risicovol. Hierdoor gaan min of meer alle zendingen weer via luchtvracht', aldus Royal FloraHolland. Zeevracht vanuit Zuid-Amerika heeft geen hinder van de Rode Zee. 'Zeevracht vanuit Colombia en Ecuador gaat voor een deel naar Miami, de Verenigde Staten maar ook naar Europa. Het aandeel zeevracht Colombia/Ecuador ligt naar schatting rond de tien procent, de rest is luchtvracht', aldus Royal FloraHolland.

Colombia en Ecuador

In een recente quick-scan van Rabo Research komt naar voren dat de export van bloemen via (gekoelde) zeecontainers uit Colombia naar Europa vooral de route van Cartagena/Santa Marta naar Rotterdam/Southampton/Barcelona volgt. Vanuit Ecuador wordt alleen de exportlijn Guayaquil naar Los Angeles onderkent, en dus niet direct naar Europa. Om de export te berekenen, moet worden uitgegaan van het gewicht van bloemen. Hoewel dit sterk uiteenloopt afhankelijk van de bloemensoort, zou een vuistregel 5.000 kilo per TEU (20-voets zeecontainer) kunnen zijn. Volgens een prognose van Rabo Research zullen er in 2025 via zeevracht vanuit Colombia ongeveer 737.000 kilo bloemen naar Nederland gaan komen. Uitgaande van de vuistregel van 5.000 kilo per TEU zouden dit jaar dan 147 bloemencontainers uit Colombia in Nederland, lees Rotterdam, gaan arriveren met uiteraard een behoorlijke marge, aldus Rabo Research.

Experts benadrukken dat de juiste teelt, oogst en gekoeld transport van bloemen cruciaal zijn om het **langdurige vervoer over zee** mogelijk te maken. Uitdagingen daarbij zijn een permanente koeling van maximaal twee graden Celsius vanaf het pakhuis tot aan de consument. Ook is het van belang voor de kwaliteit van de bloem dat een container helemaal gevuld is, wat maakt dat alleen grote exportbedrijven hiertoe in staat zijn. Ook het **vervoer vanuit het binnenland naar de haven** is cruciaal. Rondon Bogotá, de hoofdstad van Colombia, vindt de meeste bloementeelt plaats, met een afstand van duizend kilometer tot de kust. Dit is een belangrijk verschil met vervoer per luchtvracht vanaf de luchthaven van Bogotá.

In 2023 staan **bloemen op de vierde plaats van exportproducten via zeevracht vanuit Colombia**, na bananen, koffie en avocado's. De top drie rederijen in 2023 zijn CMA/CGM (42,7 procent), Seaboard Marine (31,2 procent) en Maersk (26 procent). De **haven van Santa Marta is het belangrijkste vertrekpunt van zeecontainers met bloemen vanuit Colombia** met 61 procent, gevolgd door Cartagena met ruim vijftien procent en Buenaventura met twaalf procent. In 2024 zou in Colombia het zeetransport van bloemen zijn gegroeid met bijna vijf procent in vergelijking met het jaar daarvoor, met Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Spanje als Europese afzetmarkt. De groei zou te maken hebben met 40 procent lagere kosten van zeevracht ten opzichte van luchtvracht naar Europa.

Het grootste exportbedrijf **Flores de Capiro** bereikte in 2023 het aantal van **10.000 containers met bloemen vanuit Santa Marta met bestemming Rotterdam** sinds het bedrijf jaren geleden startte met zeevracht. Andere grote Colombiaanse exportbedrijven zijn The Elite Flowers en Flores Silvestres. Het Nederlandse bedrijf dat de bloemen van Flores de Capiro importeert, is **Dutch Flower Group** (DFG). DFG-bedrijven zijn al in 2008 gestart met het opbouwen van een commerciële route voor het vervoeren van bloemen per zeecontainer vanuit Colombia naar Nederland, het Verenigd Koninkrijk en andere bestemmingen.

Rotterdam is nog niet ingesteld op grote hoeveelheden bloemen.

Haven van Rotterdam

Het is niet makkelijk om de **verschuiving van luchtvracht naar zeevracht** te realiseren. Bij vracht is gewicht bepalend voor de kosten. 'De teler moet eigenlijk een gehele container kunnen vullen, en is dat niet mogelijk, dan zul je met meerdere telers samen een container moeten vullen. De importeur, op zijn beurt, moet er mee kunnen omgaan dat grote hoeveelheden in één keer in een zeecontainer aangevoerd worden in bijvoorbeeld Rotterdam. Op allerlei plekken moet je zaken opnieuw inrichten', aldus Rabo Research. Dit geldt ook bij aankomst in Nederland. 'Afhandeling van het vrachtvliegtuig of de laadruimte van het passagiersvliegtuig is relatief eenvoudig. Bedrijven hebben er veel ervaring en de douane is goed op de hoogte van procedures en werkwijzen', aldus Rabo Research.

De **haven van Rotterdam daarentegen is ingesteld op binnenkomend fruit, maar nog niet op grote hoeveelheden snijbloemen**. 'Allereerst zijn daar investeringen nodig in koelruimtes. Als snijbloemen binnenkomen, moet koelruimte beschikbaar zijn en dat moet niet afhankelijk zijn van de situatie in de fruitimport. Daarnaast moet ook geïnvesteerd worden in mensen. Het douanepersoneel is in Rotterdam vaak nog niet bekend met de gewoontes en procedures voor deze productcategorie. Ideaal zou zijn om procedures te ontwerpen voor een gespecialiseerde snelle afhandelingswijze, een zogenaamde *fast lane*', aldus Rabo Research. De vraag is dan ook hoe kwetsbaar de haven van Rotterdam momenteel is voor misbruik van de sierteelt door de internationale drugssmokkel.



Weerbare Sierteelt

Vanwege de snelheid en de goede verbindingen met de rest van Europa vormt de *supply chain* van de sierteelt een goede gelegenheidsstructuur voor door- en uitvoer van drugs. Daarom is de sierteeltsector, met de bloemenveiling als logistiek knooppunt, opgenomen in het Mainportprogramma gefinancierd door het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Met het programma **Weerbare Sierteeltsector** wordt onder andere sterk ingezet op preventie door het weerbaar maken van de sector.



Foto: Vrachtkontrolle sierteelt / Weerbare Sierteeltsector

Als er geen kilo's zijn, waar hebben we het dan over?

Drugssmokkel via de zeehavens van Noord-Nederland

Auteur: Margriet Zoethout

Aan de kust van Noord-Nederland liggen de zeehavens Harlingen, Lauwersoog, Eemshaven en Delfzijl. De havens maken geen onderdeel uit van het Mainportprogramma. Toch bestaan over iedere haven, met elk haar specifieke eigenschappen, zorgen over crimineel misbruik. De zorg daarover neemt toe nu de effecten van het terugdringen van drugssmokkel in de grote zeehavens zoals Rotterdam steeds zichtbaarder worden. Is er mogelijk sprake van een waterbedeefte? Of is er slechts sprake van angst daarvoor, omdat het grotendeels ontbreekt aan concrete vangsten? De vier zeehavens bundelen steeds meer hun krachten om de gelegenheid voor misbruik verder te beperken, en vragen daarbij om structurele borging.



Blinde vlek

Hoewel er geen concrete bewijzen zijn dat georganiseerde criminaliteit voorkomt in de Noordelijke havens, lijkt het wel aannemelijk dat dat het geval is. Deze constatering komt naar voren uit verschillende (academische) onderzoeken die de afgelopen jaren zijn gedaan, zoals **'De onderwereld boven water'** (2020) en **'Groningse praktijken'** (2022). 'Deze rapporten zijn een grote trigger geweest voor het Noorden', aldus de programmamanager drugs bij het Regionaal Informatie en Expertise Centrum (RIEC) en voorzitter van het Tactisch Overleg Zeehavens (TOZ). 'En wat beide rapporten eigenlijk gemeen hebben, is dat zij zeiden: de zeehavens in het noorden van het land zijn een blinde vlek.' Er wordt daarbij gewezen op de beperkte mate van toezicht en het grotendeels openbare karakter van de havens. Ook ontbreekt er controle op pleziervaart en visserij, twee vormen van zeevaart die als risicovol worden gezien in de context van drugs- of mensensmokkel.

Burgemeesters van de betrokken gemeenten uitten in 2023 hun **vrees voor een waterbedeffect** doordat de Rotterdamse haven steeds strenger op drugs controleert. Het thema wordt door bestuurders op de agenda gezet in het kader van de **aanpak van ondermijning**. Opvallend is dat omvangrijke casuïstiek echter veelal ontbreekt. De vermoedens bestaan, maar harde feiten en cijfers zijn er niet. Vaak worden dezelfde incidenten aangehaald om de problematiek te onderstrepen, zoals een Urker viskotter die in 2017 in Harlingen werd onderschept met 261 kilo cocaïne. Dat incident heeft volgens de projectleider ondermijning bij de gemeente Harlingen wél in de beeldvorming geholpen.

Volgens de projectleider zijn er nog wel andere signalen geweest, maar ging het meer om vermoedens dan concreet zicht op de rol van de havens in het Noorden bij drugssmokkel. Er is nog een incident geweest in Harlingen begin 2024 met een onderwaterscooter en een duiker die uit het water kwam met een pakket. Hoewel er bij nader onderzoek geen drugs zijn aangetroffen, 'is bijna met zekerheid te zeggen dat het om drugssmokkel ging.' Door het ontbreken van vangsten blijkt het al jaren moeilijk om een vinger achter de problematiek te krijgen. Ria van der Veen, portefeuillehouder ondermijning bij Eenheid Noord-Nederland, hamert op het belang om die impasse te doorbreken. 'We hebben stapels wetenschappelijke rapporten, maar als wij geen kilo's hebben, dan is er niks. Dat vind ik eigenlijk te zot voor woorden.'



Harlingen

Harlingen ligt direct aan de Noordzee en het Waddengebied en is de belangrijkste haven van de provincie Friesland. Naast de passagiersverbindingen met Vlieland en Terschelling kent de haven ook industrie en visserij. Harlingen is via een containerbinnenvaartcorridor **verbonden met de containerterminals in de zeehavens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen**. Op de zeehaventerminal vindt overslag plaats van containers, projectlading, bulkgoederen en stukgoed. De komende jaren gaat HOV Harlingen haar kustvaart activiteiten uitbouwen voor import en export van lading naar Engeland, de Oostzee en Scandinavië. Daarnaast wordt onderzocht of het aantal reeferaansluitingen op de kade wordt verdubbeld van 16 naar 32.

Lauwersoog

De haven van Lauwersoog in de provincie Groningen is primair een vissershaven en heeft zelf nog een vrij kleine vloot. Lauwersoog heeft een veerdienst naar Schiermonnikoog en is ook doorvaartroute naar het Lauwersmeer met veel pleziervaart. Het heeft geen industrie die bevoorraad wordt vanuit schepen. Zowel **de visserij als de haven zelf staan onder druk**. Steeds meer visgronden worden gesloten ten behoeve van windparken. Een doelstelling van de haven is het creëren van meer aanlegcapaciteit voor de visserij en crewtenders.

Eemshaven

De Eemshaven is een overslaghaven in de provincie Groningen en de **grootste zeehaven van Noord-Nederland**. In het havengebied bevinden zich grote energiecentrales, zoals de RWE Centrale, een olieterminal, een Google datacenter en het grootste windmolenpark van Nederland. Er vindt overslag plaats van kolen uit Zuid-Amerika en Afrika. Er zijn veel bedrijven gevestigd die zich bezighouden met toelevering van de offshore windindustrie. De haven wordt steeds minder gebruikt voor visserij. Er is een veerdienst naar het Duitse Waddeneiland Borkum. De mogelijkheid wordt onderzocht om de veerdienst tussen de Eemshaven en Noorwegen opnieuw op te zetten. De Eemshaven wordt ook gebruikt voor de overslag van militaire goederen. Voorheen ging het daarbij om militair materieel voor oefeningsuitzendingen, nu gaat het ook om materieel dat wordt ingezet in Oekraïne.

Delfzijl

De haven van Delfzijl is **gericht op de chemische industrie**. Het chemiepark in de haven is na Moerdijk het grootste chemiecluster van Nederland. Er komt zeevaart en binnenvaart binnen, er zijn veel op- en overslagbedrijven, veelal bulk, en weinig containerbedrijven. Delen van het havengebied worden gebruikt voor pleziervaart. In het kader van de energietransitie ontwikkelt Delfzijl zich tot de biobased locatie van Noordwest-Europa.



Kwetsbaarheden

Bij gebrek aan concrete incidenten is de focus op kwetsbaarheden en het verhogen van de weerbaarheid cruciaal. Zo bestaat er in alle havens discussie over de openbaarheid van het havengebied. Bedrijven met een kade zijn gebonden aan ISPS-regels. Dat betekent dat bij het laden en lossen de hekken gesloten zijn. Het nemen van beveiligingsmaatregelen is in Harlingen echter lastig. Aan de kades zijn ook bedrijven gevestigd die niet aan een kade gebonden zijn, en dus niet ISPS-plichtig.' Daardoor moeten we als een lappendeken heel lokaal de beveiligingsmaatregelen inrichten', aldus de projectleider ondermijning. Bij controle op naleving van de ISPS-plicht zit nog enige legitimatie om achter de voordeur te kijken. Maar zwijgzaamheid onder de bevolking maakt toezicht in Harlingen lastig, en vrije toegang tot de haven is onderdeel van de historische cultuur. 'Een hek plaatsen is voor Harlingers not done', zo stelt Van der Veen.

Ook de vissersvloot brengt kwetsbaarheden met zich mee. Door (inter)nationale ontwikkelingen verdwijnt de lokale vissersvloot steeds meer. Europa is de grootste visimporteur van de wereld waarvan hét **handelscentrum zich bevindt in Urk**. 'Urk is op dit moment bezig om zoveel mogelijk visveilingen in handen te krijgen. De kotters zelf komen niet meer in Urk, maar waar de vis ook Nederland binnenkomt, eigenlijk alles gaat via Urk weer verder', aldus de projectleider ondermijning in Harlingen.

Kotters kunnen niet alleen drugs opvissen uit zee, ze kunnen ook drugs exporteren naar Scandinavië. **Potentiële smokkelaars** zijn niet alleen schippers die eigenaar zijn van een kotter, maar ook bemanningsleden en schippers op andermans kotter. Een andere kwetsbaarheid zit bij de dienstverlening door maritime service vessels (MSV's) die vanuit Harlingen en ook Lauwersoog worden ingezet. Het is een vrij onoverzichtelijke markt van kleinere schepen die materialen en mensen naar offshore-locaties brengen, met name de windlocaties. Ook hier zijn signalen van betrokkenheid bij drugsmokkel, maar geen vangsten.

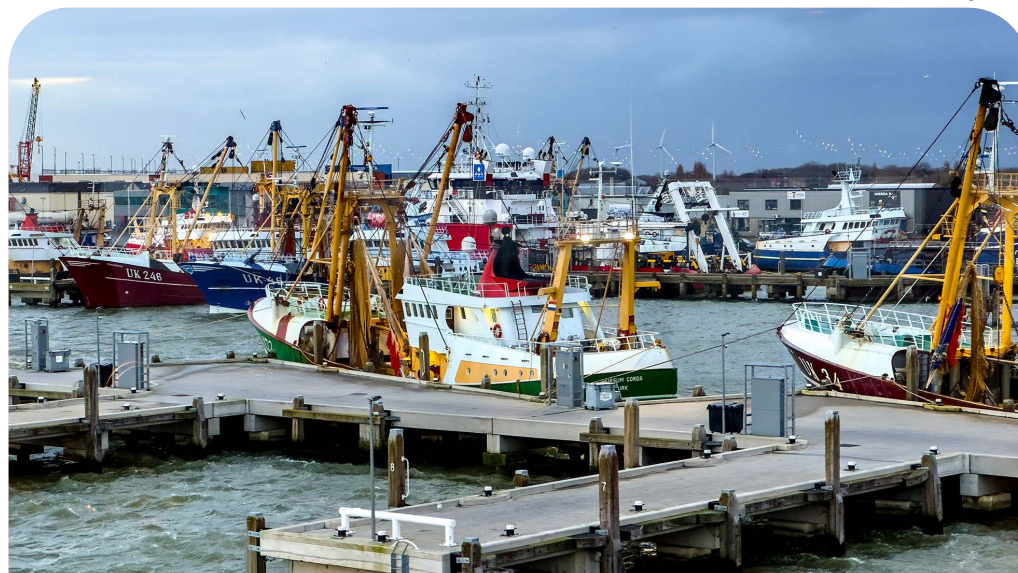
Tot slot is er nog de aansluiting van de zeehavens in Noord-Nederland op de binnenvaart. Om het containervervoer in Nederland te verduurzamen, wordt steeds meer gebruik gemaakt van de binnenvaart. **Inland Terminals Group** vervoert jaarlijks ruim 500.000 containers voor import en export van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen. Bij de doorvoer van containers via de binnenvaart bestaat echter ook het risico op misbruik door drugsmokkel. In dat kader gaat de douane, in samenwerking met de politie-eenheid LX (Landelijke Expertise en Operaties), verscherpte controles uitvoeren bij de Inland Terminals.

Waterbedeffect

Wanneer wordt gewezen op een (mogelijk) waterbedeffect wordt dat meestal gerelateerd aan de modus operandi drop-off. Hierbij worden er vanaf grote zeeschepen partijen drugs overboord gegooid, die vervolgens door kleinere schepen aan land worden gebracht. Sinds 2023 heeft de **douane** daarom haar toezicht in het Noorden van het land uitgebreid om een waterbedeffect te voorkomen. Eind 2024 spoelden **meerdere pakketten met in totaal 54 kilo cocaïne** aan op de Waddeneilanden. De vrees voor een waterbedeffect werd hiermee verder gevoed, ook in kleine zeehavens elders in het land. Afgelopen juli waarschuwde de douane dat **criminelen plots terecht kunnen langs de hele Nederlandse kustlijn: van Terneuzen tot de Eemshaven**.

Om dit mogelijke waterbedeffect te voorkomen, is in 2025 het landelijk **Platform Ondermijning Kleine Zeehavens** opgericht. Hierbij zijn ook de havens van Harlingen, Delfzijl en Eemshaven aangesloten. Het doel is dat samenwerking via dit platform kleine zeehavens minder kwetsbaar maakt voor drugsmokkel. In november 2024 is er een **motie in de Tweede Kamer** aangenomen om het Platform te financieren en zo drugscriminaliteit in de kleine zeehavens tegen te gaan. Het platform is een belangrijk vliegwiel om de kwetsbaarheid van de zeehavens in Noord-Nederland aan te pakken. 'Zowel Rotterdam als Vlissingen zeggen 'op het moment dat wij een programmamanager kregen, toen pas ging het veranderen.' Dat ontberen wij nog', aldus Van der Veen. 'Maar we zijn in het noorden nu ook aardig aan de weg aan het timmeren. En als je dan die financiering voor het Platform krijgt, dan heb je meteen een structuur die je kunt gebruiken om ermee aan de slag te gaan.'

Foto: Vissersboten in de haven van Harlingen



Na cocaïne stroomt nu cannabis de haven van Rotterdam binnen

De link met legalisering van cannabis

Auteur: Margriet Zoethout

De inbeslagnames van drugs in de haven van Rotterdam laten in 2025 een opvallend beeld zien. Niet alleen loopt het aantal inbeslaggenomen kilo's cocaïne verder terug, maar opmerkelijk genoeg is er een groeiend aantal kilo's cannabis dat in de haven wordt aangetroffen. Heeft het één met het ander te maken? Is hier wellicht sprake van een verplaatsingseffect waarbij criminelen de ene drugs inwisselen voor de andere? En waar komen al die kilo's cannabis vandaan? Hoewel er nog weinig onderzoek is gedaan naar deze opvallende toename, kan er mogelijk wél al een link worden gelegd met een belangrijke ontwikkeling in de markt: de legalisering van cannabis.

In de haven van Rotterdam werd tot november dit jaar in totaal 52.548 kilo cannabis in beslag genomen. Dat is ruim een vijfvoud van het aantal kilo's cannabis in het hele jaar daarvoor (zie grafiek 1). De meeste partijen zijn afkomstig uit **Canada**, sommige uit Thailand, maar er waren in augustus ook twee opvallend grote inbeslagnames van bij elkaar ruim 33.000 kilo afkomstig uit Zuid-Afrika met bestemming Verenigde Staten.

De haven van Antwerpen laat een vergelijkbaar beeld zien. Daar werd **in 2023 voor het eerst 336 kilo** cannabis onderschept afkomstig uit Canada. Sindsdien nam niet alleen het aantal drugsvangsten, maar ook de grootte van die vangsten toe. Begin november van **dit jaar staat de teller al op 19.339 kilo** met in totaal dertien inbeslagnames waarvan vier boven de 3000 kilo. De meeste ladingen komen uit Canada, maar ook vanuit Thailand en de Verenigde Staten wordt cannabis naar België vervoerd.

In Duitsland laten alleen al de cijfers voor de haven van Hamburg in 2025 een groei zien ten opzichte van het landelijke beeld in 2024 (zie grafiek). En dat terwijl de douane vorig jaar al meer cannabis in beslag nam dan ooit tevoren. Sinds februari 2024 bestaat in Duitsland een **gedeeltelijke legalisatie van cannabis** waarbij echter de import, export en doorvoer van cannabis verboden en dus strafbaar blijft. Of de toename van grootschalige inbeslagnames zoals in Hamburg direct te maken heeft met de gedeeltelijke legalisering in Duitsland, is moeilijk te zeggen. Wél wordt door de douane gewezen op de **relatie met eerdere legalisering in de Verenigde Staten, Canada en Thailand**.

Europa

Cannabis is de **meest gebruikte illegale drug in Europa**. Uit nationale onderzoeken blijkt dat naar schatting 8,4 procent van de Europese volwassenen (24 miljoen mensen tussen 15 en 64 jaar) in 2024 cannabis heeft gebruikt. De **beleidsaanpak in Europa** ten aanzien van cannabis wordt steeds meer divers. Sommige EU-lidstaten overwegen hun beleid met betrekking tot recreatief cannabisgebruik door volwassenen te wijzigen of hebben dit al gedaan, zoals **Duitsland**. Hierdoor ontstaat legale toegang tot cannabisproducten.

In Nederland wordt sinds juni 2024 in tien gemeenten **gedoogde en gereguleerde cannabis** verkocht. Een jaar later mag, in het kader van de **tweede fase van de 'wietproef'**, in de geselecteerde gemeenten alleen nog gereguleerde cannabis worden verkocht. Het **coffeeshopbeleid in Nederland** wordt jaarlijks in opdracht van het Ministerie van Justitie en Veiligheid gemonitord.

Spanje speelt een belangrijke rol in de productie en doorvoer van illegale cannabis in Europa. Volgens de European Union Drugs Agency (EUDA) was 73 procent van het totale aantal in beslag genomen cannabisplanten in de Europese Unie in 2023 afkomstig uit Spanje. De organisatie benadrukt echter dat grootschalige cannabisproductie ook in andere landen van de Europese Unie plaatsvindt, voor zowel de lokale als de internationale markt.

Hoewel in Europa jaarlijks duizenden cannabisteeltlocaties, kleinschalig tot industrieel, worden ontmanteld, wijst EUDA erop dat de **smokkelroutes steeds diverser** worden. Als voorbeeld wordt de handel via de post en commerciële luchtvaart genoemd, verbonden met diverse landen, waaronder de Verenigde Staten, Canada en, in mindere mate, Thailand.

Legalisering

In 2013 legaliseerde **Uruguay als eerste land** ter wereld het recreatieve gebruik van cannabis. Ook in Canada treedt in **oktober 2018 een wet in werking** die het recreatief gebruik van cannabis legaliseert. Eén van de doelstellingen daarbij was het terugdringen van het criminele systeem rondom cannabis. Pieter Tops, emeritus-hoogleraar en extern lid van het Platform Drugs van Politie Nederland, concludeert na **onderzoek in Canada in 2025** dat deze doelstelling niet is behaald.

'Als je een legaal systeem wilt hebben, moet je enorm investeren in het beschermen daarvan tegen illegale of criminele activiteiten', aldus Tops. 'Anders ontstaat de situatie dat het illegale systeem een soort concurrent wordt van het legale systeem.' Maar juist omdat cannabis is gelegaliseerd, ervaren de autoriteiten dat ze er niet meer zo bovenop hoeven te zitten. Criminelen weten dat en maken daar gebruik van. 'Meestal is de veronderstelling dat criminelen wel doorgaan met iets anders, maar nee, ze blijven ook actief in de wereld van de cannabis', aldus Tops.



Een legaal systeem moet beschermd worden.

► Emeritus-hoogleraar Pieter Tops



En dat heeft in Canada verschillende vormen. 'Er is nog behoorlijk wat illegale distributie van cannabis online, dat is een wereld die buitengewoon lastig te controleren is. Daarnaast is de illegale productie van cannabis stevig gebleven.' Ook de export van illegaal geproduceerde cannabis is toegenomen. 'Eerst vooral naar de Verenigde Staten, maar we zien ook de export naar andere landen zoals Nederland.'

Legale en illegale markten

Opvallend is dat landen hun legalisering na enige tijd aanpassen, omdat de praktijk anders uitvalt dan was voorzien. Ervaringen in Uruguay lieten zien dat **met legalisering een grijze markt ontstaat**: de illegale distributie van legaal geproduceerde cannabis. **Thailand** paste na drie jaar haar wetgeving aan, en ook **Duitsland** dat in 2024 het negende land ter wereld werd met legalisering van recreatief gebruik. Na ruim een jaar werd door de Duitse overheid de online verkoop van cannabis aan banden gelegd. Reden hiervoor was dat de import in de eerste helft van 2025 met 400 procent was gestegen ten opzichte van dezelfde periode het jaar ervoor.

In 2018 werd ook in Zuid-Afrika het recreatief gebruik van cannabis gelegaliseerd. Daar heeft de legalisering echter een andere uitwerking. Het land heeft namelijk de ambitie zich te ontwikkelen tot een **belangrijke exporteur in de mondiale legale cannabismarkt**. Er is daarbij sprake van een overgang van informele teelt naar gereguleerde grootschalige productie. De trage ontwikkeling van een volledig functionerende legale markt zorgt er echter voor dat **illegale teelt van cannabis voor een deel van de bevolking een belangrijke bron van inkomsten blijft**.

Inbeslagnames

Wanneer gekeken wordt naar inbeslagnames van cannabis die afkomstig is uit landen waar legalisering heeft plaatsgevonden, is een juiste interpretatie van de context cruciaal. Omdat in Canada de export van cannabis is verboden, kan gesteld worden dat alle cannabis die vanuit Canada de haven van Rotterdam binnenkomt, per definitie illegaal is. Bij Zuid-Afrika is dat onderscheid niet zo makkelijk te maken, omdat export vanuit Zuid-Afrika in principe niet illegaal is.

In augustus werden zoals eerder genoemd twee grote partijen cannabis van in totaal ruim 33.000 kilo in Rotterdam in beslag genomen. Het betrof hier legale export vanuit Zuid-Afrika naar de Verenigde Staten met Rotterdam als doorvoerhaven. Bij controle bleek echter het THC-gehalte van deze cannabis te hoog te zijn. Hiermee vielen de partijen onder de Opiumwet en werden inbeslaggenomen.

Dit soort nuancerings zijn van belang bij de analyse van inbeslagnames in zeehavens zoals Rotterdam, en bij het duiden van trends en ontwikkelingen in relatie tot legalisering van cannabis. Inbeslagnames van cannabis zijn daarom niet eenvoudig weg een optelsom van kilo's. Verder onderzoek zou kunnen uitwijzen met welke bedoeling deze zending vanuit Zuid-Afrika via Rotterdam naar de Verenigde Staten werd verstuurd.

Inbeslagnames cannabis

▶ Rotterdam

2025	52.548 kilo	<i>*tot nov.</i>
2024	9.867 kilo	
2023	2.711 kilo	

▶ Antwerpen

2025	19.339 kilo	<i>*tot nov.</i>
2024	4.465 kilo	
2023	366 kilo	

▶ Duitsland *Douane cijfers*

2025	15.000 kilo	<i>*tot sep. in Hamburg</i>
2024	12.618 kilo	
2023	8.642 kilo	



Foto: Inbeslagname cannabis haven Rotterdam / Douane

Grafiek 1

Adaptieve netwerken

Zowel het voorbeeld van Duitsland als van Zuid-Afrika laat zien dat er als gevolg van legalisering een wisselwerking ontstaat tussen legale en illegale handel en productie van cannabis, en dat dit tijdige en adequate wetgeving behoeft. Het uitblijven hiervan werkt het voortbestaan of zelfs uitbreiden van de illegale markt verder in de hand. Feit is dat er met legalisering een legale markt ontstaat naast een illegale markt die niet zomaar verdwijnt. 'Er zijn natuurlijk enorme verdiensten gemoeid met dat produceren van drugs, dat geeft men niet zomaar uit handen', aldus Tops.

Criminele netwerken in de illegale cannabismarkt blijken uiterst adaptief en divers. Volgens de Belgische nationaal drugscoördinator Charlotte Colman zijn de cannabisstromen, die de laatste twee jaar worden gezien, opvallend en zorgwekkend. Zij noemt de **hypothese** dat er sprake is van overproductie in landen waar productie gelegaliseerd is, waardoor er veel cannabis wordt uitgevoerd onder andere via zeehavens. Het gaat hier om een hypothese, omdat er volgens Colman nog te weinig onderzoek wordt gedaan naar de cannabismokkel.

Nieuw verdienmodel

Dat raakt precies één van de aanbevelingen van de evaluatie van legalisering in Canada. 'Verbeter je kennispositie als het gaat om de illegale cannabiswereld in Nederland, want die verdwijnt niet', aldus Tops. Bovendien is inmiddels gebleken, onder andere in Canada, dat legalisering van cannabis niet leidt tot afname maar juist tot toename van consumptie. Criminelen spelen daar uiteraard op in.

Volgens het NRC is legaal gekweekte cannabis uit Canada een **nieuw verdienmodel voor drugsmokkelaars**. De winst zou volgens de krant vergelijkbaar zijn met de marge die wordt behaald met de smokkel van cocaïne. Daarbij is de pakkans lager vanwege de focus van de opsporingsdiensten op cocaïne. Nu er met cannabismokkel bijna net zoveel geld verdiend kan worden als met cocaïnesmokkel, is er een verschuiving gaande, aldus het NRC, want drugscriminelen doen ook aan risicospreiding.

Tops wijst dan ook op het belang van onverminderde inspanning, want havens zullen een interessante toegang voor illegale drugs blijven. 'Verminder je even je inspanningen, of was je minder gespitst op cannabis, dat soort mogelijkheden worden heel snel ontdekt en benut', benadrukt Tops. 'Dat is niet zo'n fijne boodschap, want je moet hierin blijven investeren en alert zijn om te voorkomen dat je haven vervuild wordt.'

Colombia omarmt Rotterdamse aanpak tegen cocaïnesmokkel

Auteur: Jordi Kloos

De Zeehavenpolitie heeft in september een bezoek gebracht aan Colombia om de samenwerking in de strijd tegen drugscriminaliteit te versterken. Strategisch specialist (OSE) Niels van der Sanden reisde op uitnodiging van generaal Ricardo Sanchez en kolonel William Zambrano van de Colombiaanse antinarcotica-eenheid DIRAN af naar Colombia, waar hij samen met liaison officer Esther van Rijswijk diverse werkbezoeken aflegde.

Kolonel Zambrano, verantwoordelijk voor alle lucht- en zeehavens, wil elementen van de Rotterdamse werkwijze en de **Bottleneck-strategie** toepassen, met nadruk op publiek-private samenwerking, informatie-uitwisseling en weerbaarheid.

Inzichten vertalen naar weerbaarheid

Tijdens het bezoek spraken Van der Sanden en Van Rijswijk met DIPOL, de nationale inlichtingendienst van de Colombiaanse politie, over actuele casuïstiek en het dichten van kwetsbaarheden in logistieke processen, datastromen en IT-systemen. Met SIJIN, de opsporingsdienst van DIRAN in de havens, werd afgestemd over probleemgericht werken en het actief delen van kennis uit opsporingsonderzoeken met private partijen. De gesprekken richtten zich vooral op het leren van criminele werkwijzen en het vertalen van die inzichten naar praktische weerbaarheidsadviezen.

Foto: Strategisch specialist (OSE) Van der Sanden spreekt DIRAN toe



Daarnaast bezochten zij BASC, een internationale non-profitorganisatie die bedrijven certificeert op veilige en integere logistieke processen. BASC ontwikkelt beveiligingsnormen, voert audits uit en traint bedrijven in het herkennen van risico's zoals infiltratie en datamisbruik, en versterkt wereldwijd publiek-private samenwerking. De organisatie is actief in zeventien landen en telt ruim 4.600 aangesloten bedrijven. BASC toonde bijzondere interesse in de Rotterdamse aanpak, met name in de structurele borging van publiek-private samenwerking, ISPS-verplichtingen en informatie-uitwisseling.

Criminal investigation as a service

Op een door DIRAN georganiseerd publiek-privaat congres presenteerden Van der Sanden en Tom Demolder, directeur van Hapag-Lloyd Benelux, een praktijkvoorbeeld van samenwerking in Rotterdam. Een gezamenlijk corruptieonderzoek, opgezet als een criminal investigation as a service, leidde tot arrestaties, drugsvangsten en beslagleggingen, maar vooral tot wereldwijde procesaanpassingen binnen Hapag-Lloyd. Misbruik van data werd onmogelijk gemaakt, interne procedures werden aangescherpt en het HR-beleid werd verbeterd. De casus geldt internationaal als voorbeeld van hoe operationele inzichten kunnen leiden tot structurele weerbaarheid.

Ook namen Van der Sanden en Demolder deel aan de eerste nationale Safety and Security Meeting tussen DIRAN en de grote rederijen, naar Rotterdams voorbeeld. Aan tafel zaten onder meer MSC, Hapag-Lloyd, CMA CGM, COSCO en ONE. Zambrano, die eerder een vergelijkbaar overleg in Rotterdam bijwoonde, heeft dit model inmiddels ook in Colombia ingevoerd.

Drie stappen voor nauwere samenwerking

Zambrano lichtte tijdens de bijeenkomst drie stappen toe om de samenwerking verder te versterken. Ten eerste moeten de alertering en kennisdeling tussen publieke en private partijen in beide richtingen verbeteren. Daarnaast wil hij de samenwerkingsrelatie en het onderlinge vertrouwen versterken en de bewustwording binnen de logistieke sector vergroten. Hij vroeg de rederijen daarom om meer informatie te delen en gaf aan - net als in Rotterdam - zelf ook operationele inzichten terug te koppelen, mits bedrijven voldoende barrières opwerpen tegen misbruik. Het doel is om met gezamenlijke interventies in systemen en processen de veiligheid in de havens te vergroten.

Generaal Sánchez en kolonel Zambrano onderstreepten het belang van vertrouwen, kennisdeling en strategische betrokkenheid. De Zeehavenpolitie en de Colombiaanse autoriteiten hebben afgesproken de samenwerking en informatie-uitwisseling verder te intensiveren.

Costa Rica versterkt koers naar ketenbrede weerbaarheid

Auteur: Jordi Kloos

Op uitnodiging van viceminister van Binnenlandse Zaken, Politie en Veiligheid Manuel Jiménez Stellar zijn beleidsadviseur Ronald Heesbeen van de Zeehavenpolitie en tactisch specialist Willem Verweij van DRIO Rotterdam eind oktober naar Costa Rica gereisd. Hun bezoek stond in het teken van het Congres Nationale Soevereiniteit, onderdeel van Operación Soberanía: de grootschalige beveiligingsoperatie die Costa Rica in 2023 heeft gelanceerd in reactie op toenemend bendege geweld en de groeiende rol van het land in de cocaïnesmokkel.

Het congres - het eerste met een expliciete publiek-private insteek - werd georganiseerd met steun van de Nederlandse ambassade, Canada, de Verenigde Staten en UNODC. Naast het tweedaagse programma bezochten Heesbeen en Verweij onder meer de havens van Moín en Japdeva, de anti-drugspolitie PCD en het nationale intelligencecentrum CIIO.

Operatie Soevereiniteit: stevige druk op criminaliteit

Sinds de Costa Ricaanse politie in 2023 de beveiliging op de belangrijkste Atlantische haven, Puerto Moín, heeft overgenomen, is de druk op criminele netwerken zichtbaar opgevoerd. De haven geldt al jaren als vertrekpunt voor cocaïne zendingen richting Europa. Scanners zijn geplaatst, de controlecapaciteit is uitgebreid en een gecombineerd nationaal intelligencecentrum is ingericht. De aanpak wordt nu uitgerold naar andere havens.

De aanpak levert resultaat op, maar legt ook nieuwe uitdagingen bloot. Overheid en bedrijven zoeken naar een vorm van samenwerking die veiligheid versterkt zonder de logistieke operatie te ontwrichten. Vooral de vraag hoeveel en op welke wijze informatie publiek en privaat met elkaar kunnen en willen delen, blijkt een belangrijk aandachtspunt.

Het belang van internationale samenwerking op het gebied van intelligence wordt door de Costa Ricaanse politie als essentieel gezien om, bij veranderende modus operandi, tijdig nieuwe barrières te kunnen opwerpen. Per 1 januari 2026 krijgt de Nederlandse politie een eigen vertegenwoordiging, een liaison officer, in Costa Rica, die ook wordt geaccrediteerd voor een aantal andere landen in Latijns-Amerika.



Foto: Rotterdamse delegatie ontmoet Costa Ricaanse autoriteiten

Meerdere gesprekspartners verwezen naar het werkbezoek van de Costa Ricaanse delegatie aan Rotterdam in 2023, gevolgd door het vervolgbezoek van een Europese delegatie van burgemeesters en veiligheidspartners in 2024. Tijdens die reis bezochten de burgemeesters van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg, samen vertegenwoordigers van politie, justitie, douane en havenbedrijven, onder meer Colombia, Ecuador, Peru en Costa Rica om te spreken over havenveiligheid en de strijd tegen drugssmokkel.

Volgens viceminister Jiménez Stellar en Jorge Vargas, hoofd van het UNODC Passenger and Cargo Control Programme (PCCP) in Costa Rica, heeft juist die uitwisseling de basis gelegd voor Operación Soberanía. De systeemgerichte werkwijze uit Rotterdam, met aandacht voor kwetsbaarheden in IT-, HR- en logistieke processen en een sterk publiek-privaat samenwerkingsmodel, vormt inmiddels een pijler onder de Costa Ricaanse aanpak.

Tijdens het congres gaf Heesbeen een presentatie over de Rotterdamse werkwijze, waarbij het actief delen van operationele inzichten met private partijen centraal stond. Die benadering sluit aan bij de transitiefase waarin Costa Rica zich nu bevindt: van reactieve handhaving naar een duurzaam, systeemgericht model.

APM en exporteurs willen vooruit

APM-terminalmanager Luis Morales benadrukte dat scanners in Moín zichtbaar effect hebben, maar dat de menselijke factor het grootste risico blijft. Net als in Rotterdam wil APM de cirkel van betrokkenen verkleinen en processen verder automatiseren. Exporteurs en transporteurs onderschrijven het belang van veiligheid, maar wijzen op het kwetsbare evenwicht tussen economische continuïteit en strengere beveiliging. De gesprekken lieten zien dat de wil om samen op te trekken groot is, zowel bij de Costa Ricaanse autoriteiten als bij logistieke bedrijven.

Nr. 01 Drugsmokkel

Nr. 02 Mensenhandel & Mensensmokkel

Nr. 03 Statelijke Dreigingen

Nr. 04 Milieu

Nr. 05 Verplaatsingseffecten



HAVENSCAN

Nr. 05 november 2025

Thema

Verplaatsingseffecten



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.