

‘In anderhalf uur krijgt een omgekochte chauffeur hier veel gedaan’

Knack - 04 Apr. 2018
Pagina 28

Het escalerende geweld én de cijfers laten er weinig twijfel over bestaan: meer dan ooit loopt dé Europese smokkelroute voor cocaïne door de Antwerpse haven. De douane belooft een versnelling hoger te schakelen: ‘Wij onderzoeken of we straks alle containers kunnen screenen op de terminals.’

De haven van Antwerpen is geliefd bij de drugsmaffia omdat de snelle afhandeling er primeert op beveiliging. Het is een stelling die wordt opgeworpen in Patser, de populaire film van Adil El Arbi en Bilall Fallah die het cocaïneprobleem in de stad thematiseert.

De theorie kwam ook ter sprake in Borgerokko maffia, een recent boek van misdaadjournalist Raf Sauviller. Volgens Sauviller zet de haven van Antwerpen zich in de markt als een snelle haven om de concurrentiepositie ten overstaan van andere Noord-Europese havens te behouden. ‘De havenverantwoordelijken’, schrijft Sauviller, ‘hebben dan ook een broertje dood aan alles wat de snelle verwerking van de containers en de bulkgoederen in de weg staat, zoals douanecontroles en het scannen van containers. Het heeft de Antwerpse havenautoriteiten, het havenbedrijf en de opeenvolgende havenscheperen nooit een halve reet kunnen schelen dat de haven bijzonder slecht beveiligd is.’

Een stevige beschuldiging, maar is er ook bewijs voor? Is de haven van Antwerpen inderdaad slechter beveiligd dan bijvoorbeeld de concurrenten in Rotterdam en Hamburg?

Thierry Vanelslander, professor maritieme bedrijfseconomie (Universiteit Antwerpen), publiceerde in 2014 een studie waarin de procedures in Antwerpen en Rotterdam met elkaar werden vergeleken. ‘Uit de studie bleek dat Rotterdam toen professioneler controleerde’, zegt Vanelslander. ‘In Antwerpen is er sindsdien veel verbeterd, maar toen werd er toch meer vanuit een buikgevoel gecontroleerd.’

Of die wat laxere beveiliging te maken had met de vrijwaring van de concurrentiepositie is weer een andere vraag. Volgens Ken Witpas van het Antwerpse parket is die hypothese te kort door de bocht: ‘De douaneautoriteiten controleren zonder economische parameters. Bovendien zijn de verhalen over cocaïnesmokkel ook voor de havenbedrijven een smet op het blazoen.’ Dat er een spanningsveld bestaat tussen verschillende belangen, wordt evenwel door niemand ontkend. ‘Niemand in de haven wil met drugs geconfronteerd worden’, vertelt professor Vanelslander. ‘Tegelijk zijn oponthoud en tijdverlies evenzeer ongewenst. De belangen van de havenbedrijven willen daarom weleens clashen met die van de douane.’ Ook Kristian Vanderwaeren, administrateur-generaal van Douane & Accijnzen, is zich van dat spanningsveld bewust. Zijn dienst heeft grote plannen om, in het kader van het zopas ontvouwde Stroomplan, de controles in de toekomst aanzienlijk te verscherpen. ‘Maar de uitdaging zal zijn om dat te doen zonder te raken aan de vlotte goederenstroom waarvoor onze haven bekend is.’

Inhaalbeweging

Draagt de Antwerpse haven vandaag de gevolgen van de – al dan niet opzettelijk – lakse aanpak in het verleden? Feit is dat er nooit meer cocaïne in beslag werd genomen dan vandaag.

Volgens de nieuwste cijfers van de Antwerpse douane werd er tijdens de eerste drie maanden van dit jaar al 17,5 ton cocaïne onderschept, goed voor een straatwaarde van bijna 1 miljard euro. Dat is, met nog negen maanden te gaan, al bijna de helft van de hoeveelheid die in het recordjaar 2017 in beslag werd genomen.

Stevige cijfers zijn dat, en ze klinken zeker niet minder indrukwekkend als je ze vergelijkt met die andere ‘draaischijven’ van de Europese cocaïnesmokkel. Om enkel de belangrijkste concurrenten te noemen: in de havens van Bremen en Hamburg werd vorig jaar zeven ton cocaïne onderschept, in Rotterdam ‘slechts’ vijf.

Of die cijfers iets zeggen over de hoeveelheid gesmokkelde waar dan wel over de strengheid van de controles? Het juiste antwoord is allicht: over allebei. Volgens Letizia Paoli (KU Leuven), een criminologe die gespecialiseerd is in internationale misdaad en drugsbeleid, waren de controles in de Antwerpse haven tot voor enkele jaren een stuk minder strikt dan in Rotterdam. ‘Dat verklaart net waarom de smokkelaars hun trafiek naar Antwerpen hebben verplaatst’, vertelt ze. Paoli stipt wel aan dat er inmiddels een inhaalbeweging is gemaakt. De 42 ton die vorig jaar buit werd gemaakt, noemt ze zelfs zonder meer indrukwekkend. ‘Die hoeveelheid doet de handel echt pijn.’ Paoli maakte enkele jaren geleden een schatting van de totale vraag naar cocaïne in Europa. Ze kwam uit bij 124 ton. Conclusie één? De inbeslagnames zijn – anders dan vaak wordt beweerd – veel meer dan alleen het topje van de ijsberg. Conclusie twee? Antwerpen is vandaag met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dé toegangspoort van de Europese cocaïnehandel.

Tropisch fruit

De aantrekkingskracht van de Antwerpse haven op invoerkartels is uiteraard geen volledig nieuw verhaal. ‘De Antwerpse haven is altijd al kwetsbaar geweest’, zegt Ken Witpas namens het Antwerpse parket. ‘Antwerpen ligt ook goed in de markt bij invoerkartels omdat de haven dicht bij Nederland, Duitsland én Frankrijk ligt. De controle wordt er bovendien bemoeilijkt door de oppervlakte. In aantal kilometers kade is Antwerpen de grootste haven van de wereld.’

Ook het fenomeen van de rip-off, cocaïne stiekem laten meereizen met containers zonder medeweten van de verscheperen die te goeder trouw handelen, werd in Antwerpen reeds jaren geleden ontdekt.

Daar komt nog eens bij dat de haven al sinds mensenheugenis gespecialiseerd is in tropisch fruit. Dat fruit komt voornamelijk uit landen als Colombia, Brazilië en Ecuador, dezelfde regio waar de cocoplant groeit en bloeit.

Tropisch fruit is ook de corebusiness van Belgian New Fruit Wharf, de grootste fruitterminal van Europa. Volgens directeur Johan Claes is het 'onmogelijk te zeggen' of er vandaag meer dan vroeger wordt gesmokkeld. Wel wijst hij erop dat recente ontwikkelingen in de logistieke keten de aantrekkingskracht op drughandelaars mogelijk nog hebben vergroot. 'De snelle containerisering van de voorbije jaren biedt smokkelaars veel meer mogelijkheden', zegt Claes. 'Ze kunnen drugs in grotere hoeveelheden verstopten, zowel tussen de lading als in holle wanden.'

De rechtstreekse lijn met Zuid-Amerika verklaart evenwel niet alles. Wie de cijfers van de inbeslagnames wat aandachtiger bestudeert, zal merken dat die voor Antwerpen en Rotterdam minstens tot 2014 niet drastisch van elkaar verschilden. 'Vroeger lagen die cijfers veel dicht bij elkaar', zegt Ken Witpas. 'De jaarlijks in beslag genomen hoeveelheden schommelden in beide havens rond de 5 tot 6 ton.'

Daar kwam pas echt verandering in vanaf 2015, toen de cijfers voor Antwerpen plots jaarlijks begonnen te verdubbelden en het verschil met Rotterdam steeds groter werd.

'Dat is geen toeval', vertelt Witpas. 'Antwerpen en Rotterdam zijn op het vlak van cocaïnesmokkel communicerende vaten. De invoerkartels bekijken de havens van Rotterdam en Antwerpen, die in vogelvlucht nauwelijks 80 kilometer van elkaar liggen, als één haven. Als de pakkans in Rotterdam te groot wordt, verhuizen de invoerkartels gewoon naar Antwerpen.'

1 procent containers gescreend

De grotere pakkans in Rotterdam heeft ongetwijfeld ook te maken met de efficiëntere controles op de geautomatiseerde terminal Maasvlakte 2.

Maar hoe zit het in Antwerpen eigenlijk met de screening van containers? Volgens Port of Antwerp was het maritiem containerverkeer in de Scheldestad vorig jaar goed voor 6,5 miljoen containers (3,1 miljoen binnenkomende en 3,4 miljoen uitgaande containers). Uit cijfers van de FOD Financiën blijkt dat de douane vorig jaar in de haven van Antwerpen zowat 34.000 containers heeft gecontroleerd. Op een totaal van 3 tot 3,5 miljoen voor de douane relevante containers (de rest zijn voor de douane niet-belangrijke EU-transitgoederen) is dat amper 1 procent.

Dat kan veel beter, gelooft administrateur-generaal Kristian Vanderwaeren. Zijn dienst gaat onderzoeken of het technologisch mogelijk is om in de strijd tegen drugs en wapens alle containers op de terminals in de Antwerpse haven te screenen. Vanderwaeren: 'De focus zal eerst liggen op de controle van import, maar daarna ook op uitvoer.'

Uitgebreide screening op de smokkel van radioactief of nucleair materiaal gebeurt sowieso al. De oplossing die de douane nu zoekt, zal waarschijnlijk liggen in een combinatie van scanning, risicoanalyse en artificiële intelligentie. Vanderwaeren: 'Onder politieke druk van de VS en naar aanleiding van 9/11 is in 2009 al eens onderzocht of het mogelijk is om de export van de EU naar de VS voor 100 procent te scannen. De conclusie toen was negatief. Maar intussen zijn de tijden en de technologie veranderd. We organiseren momenteel een grootscheeps marktonderzoek in samenwerking met de Europese Commissie, de Wereld Douane Organisatie, de Haven van Antwerpen, technologiebedrijven en experts van andere rechtshandavingsinstanties uit binnen- en buitenland.'

Tegelijk zal de douane ook een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren, om na te gaan of het überhaupt mogelijk en opportuun is om alle containers in de haven te screenen én om de eventuele verdere procedure in kaart te brengen. De eerste resultaten worden tegen oktober verwacht. In mei bespreekt Vanderwaeren de mogelijkheden van innovatie en nieuwe technologieën ook met zijn Europese collega's op een tweedaags congres in Antwerpen.

Screening van containers is evenwel niet alleen een kwestie van frequentie. Volgens Ken Witpas wordt er met de beschikbare mogelijkheden in Antwerpen vandaag niet beduidend minder gescand dan in andere grote havens. Misschien wel het belangrijkste verschil is dat de scans in Antwerpen buiten de terminals plaatsvinden. Dat zorgt volgens Witpas nog voor een ander pijnpunt. 'Een chauffeur die gevraagd wordt om met een container naar de scanner te rijden, krijgt een anderhalf uur tijd om zich naar de controle te begeven. In die tijd krijgt een omgekochte chauffeur veel gedaan. Bovendien waren de boetes die de chauffeur krijgt als hij aan de controle verzaakt tot voor kort veel te laag. Een lading van 20 tot 50 miljoen euro, tegenover een administratieve geldboete van 1250 euro? De rekening lijkt mij snel gemaakt.'

Om fraude wat minder aantrekkelijk te maken, werden de boetes voor 'nalatige' chauffeurs vorige maand alvast opgetrokken tot 5000 euro voor een eerste inbreuk, en nog veel forsere boetes bij herhaling. Maar daar mag het niet bij blijven. Vandaag beschikt de douane over twee vaste scaninstallaties, een grote mobiele containerscanner en een zogenaamde Z Backscatter Van – een camionette met scanapparatuur die rond de containers kan rijden. In het kader van het Stroomplan plant de douane om nog bijkomende scanningapparaten aan te kopen én de mobiele scanner te vervangen door een performanter type. Daarnaast wil de douane nagaan hoe detectieapparatuur op de terminals zelf kan worden ingeplant. 'Op die manier kunnen we dicht bij de bron controleren. Dat is efficiënter', zegt administrateur-generaal Vanderwaeren. 'In de haven van Rotterdam gebeurt dat al op de Maasvlakte 2-terminal. Op deze moderne en geautomatiseerde containerterminals werd plaats gemaakt om een vaste scanner in te planten. Daardoor kan de Nederlandse douane dicht bij de bron controleren, wat smokkelen sterk bemoeilijkt.'

De uitbreiding van de Rotterdamse haven speelt mogelijk om nog een andere reden in het nadeel van Antwerpen. Anders dan de Antwerpse haven is de Maasvlakte 2, die in 2014 in gebruik werd genomen, een overzichtelijke site. 'In de nieuwe haven is er maar één belangrijke toegangsweg, wat het controleren uiteraard veel makkelijker maakt', legt Ken Witpas uit. 'Bovendien is er zwaar geïnvesteerd in automatisering van de kaaien. Je ziet daar kilometers kaaien zonder ook maar één mens tegen te komen. In de Antwerpse haven is die automatisering nog niet zo ver doorgedreven, en wordt nog meer met havenarbeiders gewerkt.'

Frank de Tank

Dat brengt ons bij de laatste, meest gevoelige kwestie. Toeval of niet, maar sinds het aantal inbeslagnames in 2015 explodeerde, worden Antwerpen en omstreken met de regelmaat van een klok geconfronteerd met geweld dat overduidelijk aan de drugsmokkel in de haven is gerelateerd. In de zomer van 2015 werd in Schoten een woning beschoten van havenarbeider Jimmy H. Een jaar later gebeurde hetzelfde met de woning van Thierry C., eveneens havenarbeider. Thierry C. was een contact van Frank V, beter bekend als Frank de Tank, voormalig portier, dokwerker, bodybuilder en een berucht figuur uit het Antwerpse drugsmilieu. In dat milieu functioneerde Frank V. als een soort aannemer. Tot hij in 2016 in conflict kwam met zijn opdrachtgevers na een discussie over de precieze omvang van een ingevoerde lading. Sinds het conflict waren Frank de Tank en zijn 'personeelsleden' meer dan eens het doelwit van verschillende (meestal) mislukte afrekeningen.

Frank V. werd begin vorig jaar opgepakt op verdenking van cocaïnesmokkel. Met de hulp van zijn netwerk zou hij minstens twee ton cocaïne hebben 'uitgehaald'. Zijn bekentenissen geven een vrij uniek beeld van hoe de drugsmokkel in de Antwerpse haven functioneert. Om een container met cocaïne tot bij de besteller te krijgen, werkte Frank V. onder meer samen met een planner, die op de computer moest nagaan waar de lading zich precies bevond. Aan dat klusje zou de planner minstens 75.000 euro verdienen. Soortgelijke sommen waren weggelegd voor de chauffeur die de container naar een veilige plek wist te loodsen of de dokwerkers die de cocaïne van de ene naar de andere container verplaatsten. De chauffeur die de waar tot bij de ontvanger bracht, kreeg een beloning van 150.000 euro.

Het relaas van Frank de Tank kan de indruk wekken dat enkel havenarbeiders zich aan cocaïnesmokkel bezondigen. Die indruk is fout. In zijn rapport dat de basis legde voor het Stroomplan schreef Stanny De Vlieger, gerechtelijk directeur bij de federale politie in Antwerpen, dat de tentakels van de drugsnetwerken soms veel verder reiken. 'Meerdere onderzoeken tonen links naar personen, bijvoorbeeld bij douane en politiediensten, die werden benaderd om deel uit te maken van het criminele netwerk', schreef De Vlieger. 'Zo worden fikse bedragen betaald voor het verkrijgen van politionele data en lieten sommigen zich in het verleden al verleiden om effectief actieve handelingen te stellen. De bedragen die omgaan in de te faciliteren criminaliteit zijn ook hier van die aard dat men zich laat beïnvloeden, omkopen of corrumperen. Honderdduizenden euro's zijn hier als vergoeding geen uitzondering.'

Aan frappante voorbeelden van dergelijke infiltratie geen gebrek. Vorig jaar nog werd in Antwerpen een agent opgepakt die ervan verdacht wordt informatie uit de databank van de politie te hebben doorspeeld aan het netwerk van Frank de Tank. Nog veel onthutsender was het dossier Tim D., een douanier die aan het hoofd stond van een crimineel netwerk dat in 2012 minstens 11 ton cocaïne door de haven wist te loodsen. Antwerpen staat daarin overigens niet alleen: ook Rotterdam heeft recent corruptieschandalen bij de Nederlandse douane gekend.

Uit het dossier - Tim D. werden duidelijk lessen getrokken door de douane. Administrateur-generaal Vanderwaeren laat weten dat douaniers die essentiële functies uitoefenen in het controleproces sinds eind 2013 uitgebreid en regelmatig worden gescreend. 'Bovendien hebben we in 2017 beslist om de screening uit te breiden naar operationele functies, zoals die van de beeldanalisten, de opsporingsteams en de bewakingsteams.'

In het Stroomplan wordt ook een betere screening aangekondigd voor het havenpersoneel. Maar of dat voor een compleet waterdichte haven zal zorgen? 'Een terminal is een levend organisme, waar dagelijks honderden chauffeurs en bezoekers in- en uitrijden', zegt Johan Claes van de Belgian New Fruit Wharf. 'Smokkelaars zijn de grootste logistieke specialisten die er rondlopen,' zo vult Kris Neyens van het Vlaams instituut voor Logistiek aan. 'Ze weten precies op welke plek van de keten ze moeten ingrijpen.' Toch gelooft zowel Claes als Neyens dat er op het vlak van beveiliging nog veel verbetering mogelijk is. Beiden wijzen daarvoor in de richting van de blockchaintechnologie. Neyens: 'Een chauffeur die een container wil oppikken, heeft daar vandaag een pasje met een pincode voor nodig. Maar zodra hij die heeft, kan hij bij wijze van spreken doen wat hij wil. De Antwerpse start-up T-Mining werkt aan een systeem dat, met behulp van blockchaintechnologie, de hele keten beveiligt en het risico op fraude tot een minimum beperkt. In de sector wordt hier bijzonder veel van verwacht.'

Door Kristof Clerix

Copyright © 2018 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden