

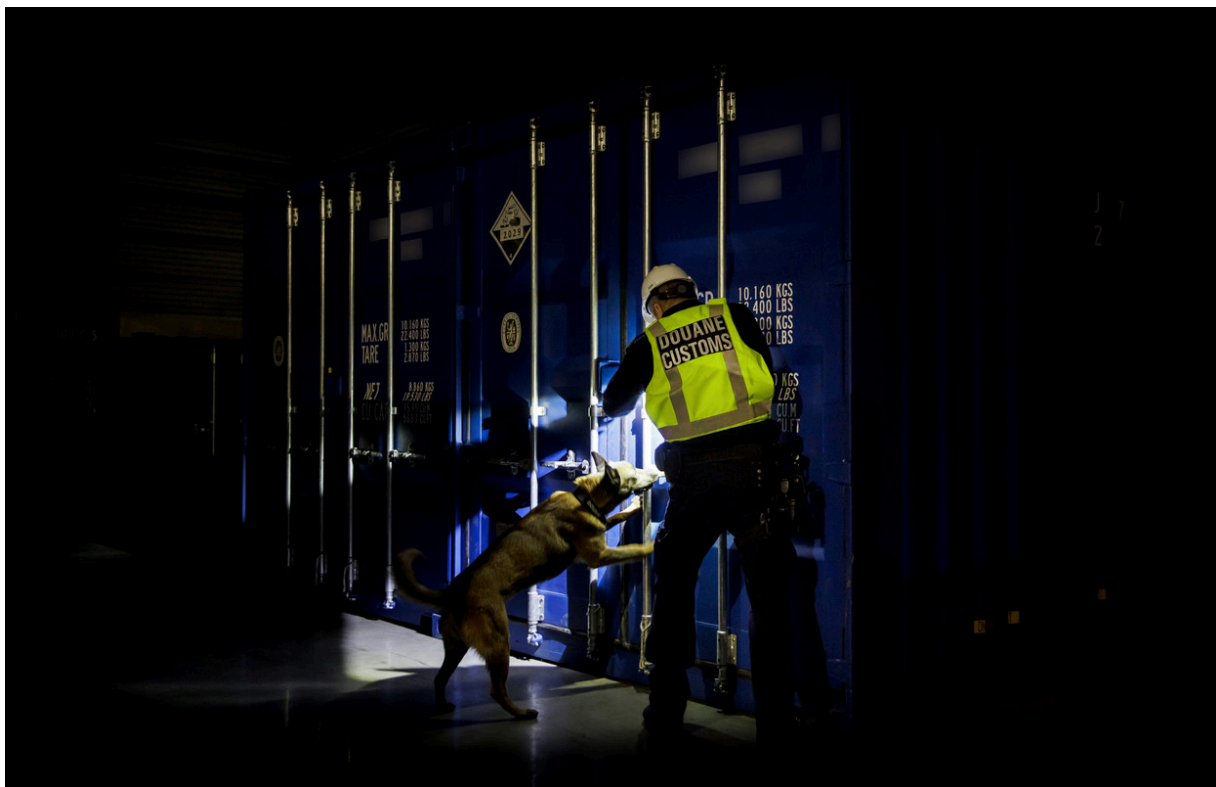
De verborgen kosten van cocaïnesmokkel

Een onderzoek naar de economische impact van de cocaïnesmokkel op de Rotterdamse containeroverslag bedrijven

Naam: Noa van Esch
Klas: 6VW2
Profiel: Economie & Maatschappij
School: Maerlant college Brielle

Vak: Economie
Begeleider: J. Kreuger

Inleverdatum: 22-01-2024
Plaats: Brielle



(Figuur 1: cocaïnevangst in Rotterdamse haven)

Voorwoord

Een onderwerp waar ik graag mijn profielwerkstuk over wilde schrijven is de gevolgen van cocaïnesmokkel. Door dit te koppelen aan het vak economie, kwam ik op een voor mij interessant onderwerp, namelijk de economische impact van de cocaïnesmokkel op de Rotterdamse containeroverslagbedrijven. Om dit onderwerp specifieker te maken heb ik het jaar 2022 hieraan gekoppeld. Het bestrijden van de drugscriminaliteit en de invloed die dit heeft op andere factoren wekt mijn interesse, waardoor ik het onderzoeken van dit onderwerp erg leuk vond. Tijdens het voeren van dit onderzoek heb ik Dennis en Jan (dit zijn fictieve namen in verband met de veiligheid), beiden werkzaam bij containeroverslagbedrijf RWG, mogen interviewen, daarom wil ik hen bedanken voor de tijd en moeite.

Noa van Esch
Oostvoorne, 22 januari 2024

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
H1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Opbouw onderzoek	4
1.3 Leeswijzer	5
H2 Theoretisch kader	6
2.1 Sinds wanneer is er sprake van cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven en neemt deze cocaïnesmokkel de laatste jaren toe?	6
2.1.1 Het ontstaan van de cocaïnesmokkel naar Rotterdam	6
2.1.2 Straatwaarde cocaïne	6
2.2 Welke technieken worden er gebruikt om cocaïne te smokkelen via de Rotterdamse haven?	7
2.2.1 Smokkel technieken door de jaren heen	7
2.2.2 Hoe inventief zijn smokkelaars?	7
2.3 Hoe wordt geprobeerd de cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven tegen te gaan?	8
2.3.1 Zwakke plekken tijdens controleprocedures	8
2.4 Wat waren de kosten in 2022 van containerterminal RWG voor het bestrijden van cocaïnesmokkel?	9
2.4.1 Wat waren de kosten voor het automatisch scannen van containers?	10
2.4.2 Wat waren de kosten voor de fysieke controleprocedures van containers?	10
2.5 Wat waren de kosten van RWG voor andere factoren van het onderscheppen van de cocaïnesmokkel in 2022?	11
H3 Methode	12
H4 Resultaten	13
H5 Conclusie	14
Bijlagen	16
Vorbereiding van het interview	16
Literatuurlijst	17

H1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Afgelopen jaren is het drugsgebruik flink toegenomen. Kranten en nieuwsbladen staan vol met aan drugs gelieerde moordaanslagen, bomaanslagen en rechtszaken tegen drugscriminelen. Van de moord op Peter, R. de Vries tot aan de rechtszaak tegen Ridouan Taghi. De maatschappelijke onrust die de drugshandel in met name cocaïne met zich meebrengt start bij de smokkel van cocaïne naar Nederland. Uit onderzoek blijkt dat het merendeel van deze cocaïne via de grootste haven van Europa, de Rotterdamse haven via containers het land binnen gesmokkeld wordt. In de nieuwsbladen worden de vangsten van cocaïne, uitgedrukt in kilo's, breed uitgemeten. De steeds groter wordende vangsten zijn een actueel onderwerp in onze maatschappij. In het jaar 2022 werd er namelijk voor 46.789 kilo cocaïne onderschept met een straatwaarde van 3,5 miljard euro in het havengebied van Rotterdam (AD, 2023). De kant die echter weinig belicht wordt, zijn de kosten die containeroverslagbedrijven maken in deze strijd tegen cocaïnesmokkel via de Rotterdamse haven. Daarom leek dit laatstgenoemde mij een interessant onderwerp om te onderzoeken.

1.2 Opbouw onderzoek

Bij mijn onderzoek zal ik ingaan op de kosten die de containeroverslagbedrijven van Rotterdam in het voorafgaande jaar, 2022, hebben gemaakt. Waarbij mijn onderzoeksvraag luidt: Hoeveel commerciële kosten werden er door de containeroverslagbedrijven in 2022 in Nederland gemaakt voor het onderscheppen van cocaïne in de Rotterdamse haven?

Om tot dit antwoord te komen ben ik eerst specifiek ingegaan op de containerterminal RWG om later deze cijfers te gebruiken om tot een totaal te komen gezien de overeenkomstigheid van kosten en processen binnen deze industrie. Om deze informatie te achterhalen heb ik onder andere interviews gevoerd en uitgebreid onderzoek op het internet verricht, waarmee ik eerst de volgende deelvragen zal beantwoorden:

Sinds wanneer is er sprake van cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven en neemt deze cocaïnesmokkel de laatste jaren toe?

Welke technieken worden er gebruikt om cocaïne te smokkelen via de Rotterdamse haven?

Hoe wordt geprobeerd de cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven tegen te gaan?

Wat waren de kosten in 2022 van containerterminal RWG voor het bestrijden van cocaïnesmokkel?

Wat waren de kosten van RWG voor andere factoren van het onderscheppen van cocaïne in de Rotterdamse haven in 2022?

Gezien de enorme omvang van de opbrengsten van drugshandel die in de media gepubliceerd worden zal de economische impact van de strijd tegen drugssmokkel navenant omvangrijk zijn.

1.3 Leeswijzer

Als eerst behoort tot hoofdstuk 2 het theoretisch kader, hierin staan de deelvragen met antwoorden hierop beschreven. In hoofdstuk 3 staat de methode beschreven. Hierin staat hoe ik tot de antwoorden van mijn deelvragen en uiteindelijk mijn onderzoeksvraag ben gekomen. In hoofdstuk 4 staan de resultaten waarin de cijfers uit het onderzoek zijn verwerkt in een overzichtelijk excel-bestand. In hoofdstuk 5 vindt u de conclusie, waarmee het antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvraag. Hierin wordt ook een korte samenvatting gegeven en wordt de discussie besproken. Ook de aanbevelingen worden hierin beschreven. In de literatuurlijst staan alle gebruikte bronnen. Als laatst kunt u bij de bijlagen de bijlagen van de resultaten en methode vinden, het plan van aanpak en de reflectie.

H2 Theoretisch kader

2.1 Sinds wanneer is er sprake van cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven en neemt deze cocaïnesmokkel de laatste jaren toe?

2.1.1 Het ontstaan van de cocaïnesmokkel naar Rotterdam

Eerst even een stukje geschiedenis over de haven van Rotterdam. De haven ontstond rond 1250 toen de mensen die zich in Rotterdam vestigden een dam bouwden bij de rivier de Rotte, waar dus ook de naam Rotterdam vandaan komt. Later bleek dat deze ligging erg gunstig was voor de handel, maar Amsterdam speelde toen nog een leidende rol als haven van Nederland. Aan het eind van de negentiende eeuw verbeterde de overheid de doorvoer van de haven, omdat er in Duitsland industrialisatie plaatsvond. Helaas werd de haven in de twintigste eeuw tijdens de tweede wereldoorlog door bombardementen geruïneerd. De haven werd hierna opnieuw opgebouwd en gebieden zoals de Botlek, Europoort en Maasvlakte werden toegevoegd. Ze maakte onder andere hierdoor een flinke groei mee en werd één van de grootste havens van de wereld. Niet zo gek dus dat er hier cocaïnesmokkel plaatsvindt zou je denken, maar helaas is de toenemende hoeveelheid zorgwekkend.

Wanneer de cocaïnesmokkel naar de Rotterdamse haven precies is begonnen is niet te zeggen, maar wel kunnen we een schatting maken. Cocaïne komt oorspronkelijk uit Zuid-Amerika en is afkomstig uit de cocaplant. De bewoners van Zuid-Amerika kauwden op deze plant zodat hun hartslag tijdelijk werd verhoogd. Aan het eind van de negentiende eeuw werd de cocaïne ook naar Europa getransporteerd en werd het hier een belangrijk handelsproduct, omdat het onder andere werd gebruikt voor medicatie. In het begin van de twintigste eeuw werden de gevolgen van het zogenoemde “coke” pas bekend, waardoor er in verschillende landen een verbod op het gebruik van cocaïne kwam. In Nederland gebeurde dit door middel van de Opiumwet in 1928. Cocaïne was vanaf nu dus illegaal. Hierdoor viel de handel hierin dus in criminele handen. vanuit Zuid-Amerika transporteerden zij nu illegaal drugs naar Nederland, waarvan vaak via schepen naar de haven van Rotterdam. Uit het Nationaal Dreigingsbeeld 2017 blijkt dat het vanuit Zuid-Amerika bestemde cocaïne naar Nederland, vooral uit Brazilië, Ecuador, Peru en Venezuela komt.

2.1.2 Straatwaarde cocaïne

De laatste jaren is er een toename van het aantal cocaïnevangsten in de Rotterdamse haven, maar geldt dit dan ook voor een toename van de vraag voor cocaïne wat doorgevoerd wordt? In ieder geval geldt dat de marktwerking van de cocaïnehandel gericht is op vraag en aanbod. “Ondanks de toegenomen zuiverheid is de prijs van cocaïne niet gestegen, maar schommelt de gemiddelde prijs van cocaïne poeders al sinds 2008 rond de 50 euro per gram”(Nationale Drug Monitor, 2024, Cocaïne 4.8.2 Prijs). De prijs blijft dus hetzelfde en de zuiverheid van de cocaïne neemt toe, dit wijst dus op een toegenomen beschikbaarheid van cocaïne.

Er is dus een toename van het aantal cocaïnevangsten in de Rotterdamse haven en een toename van de beschikbaarheid van cocaïne in Nederland, wat betekent dat de vraag naar cocaïne in Nederland dus ook toeneemt. Oorzaken hiervan zijn onder andere het toenemende gebruik van cocaïne onder studenten. Zij gebruiken de drug steeds meer, omdat ze waarschijnlijk steeds meer kampen met mentale problemen.

2.2 Welke technieken worden er gebruikt om cocaïne te smokkelen via de Rotterdamse haven?

Dat er veel cocaïnesmokkel voorkomt in de Rotterdamse haven is nu wel duidelijk, maar hoe doen de smokkelaars dit nou precies? Als eerst gaan we in op de ontwikkeling van deze smokkel technieken door de jaren heen.

2.2.1 Smokkel technieken door de jaren heen

De technieken worden steeds efficiënter, zodra de douane of politie de methode van de smokkelaars door heeft, verzinnen zij weer een nieuwe. Vroeger werd de cocaïne verstopt in de containers op de grote vrachtschepen en werd dit er pas uit gehaald wanneer de container de terminal had verlaten op weg naar de eindlocatie of op de eindlocatie zelf. Op deze manier was er voor de terminal en de douane veel kans om de cocaïne te onderscheppen, zoals bij het scannen van de containers op de vrachtwagen als ze de terminal verlaten. Sinds het laatste decennium wordt er meestal gebruikgemaakt van zogenoemde rip-offs, de cocaïne wordt dan tussen de legale lading verstopt, terwijl de verzender en de geadresseerde van deze lading hier geen weet van hebben. Vervolgens haalt een corrupte medewerker van de terminal, waar de lading in de container is aangekomen, de cocaïne zo snel mogelijk hieruit. Ook worden er steeds meer 'uithalers' voor dit klusje gebruikt. Dit zijn mensen, soms zelfs kinderen, die voor een geldbedrag de cocaïne uit de container halen. Soms overnachten deze uithalers zelfs in de containers, deze worden 'hotel containers' genoemd. Door in zo'n hotel container te overnachten hebben de uithalers langer de tijd om de cocaïne uit verschillende containers te halen. Deze cocaïne stoppen ze vervolgens in een niet verdachte container, bijvoorbeeld afkomstig uit een land buiten Zuid-Amerika. Deze containers worden namelijk weinig gecheckt door de douane, omdat er vaak niet verwacht wordt dat uit deze landen drugs verscheept wordt.

2.2.2 Hoe inventief zijn smokkelaars?

Al met al hebben de smokkelaars dus 2 grote uitdagingen voor het smokkelen van cocaïne. Namelijk het terrein van de terminal ongezien betreden en vervolgens zorgen dat de cocaïne veilig gesteld wordt. Vaak wordt hierbij gebruikgemaakt van corrupte medewerkers van de terminal. Zij kunnen de uithalers binnen laten op het terrein van de terminal of kunnen de smokkelaars inlichten over welke containers uit een onverdacht land komen en dus weinig kans hebben om door de douane gecheckt te worden. Ook lukt het de smokkelaars soms om douaniers om te kopen. Deze corrupte douaniers kunnen dan de containers met cocaïne erin doorlaten. Smokkelaars proberen zich dus continu aan te passen aan de steeds scherpere

controle van de douane en gaan hier heel erg creatief mee om. Zo zijn er nog vele manieren voor het smokkelen van cocaïne, zoals het meenemen van eerder verstopte cocaïne door corrupte medewerkers van een schip. Soms worden er zelfs pakketten cocaïne onder schepen verstoppt, die vervolgens, als het schip is aangekomen, door duikers onder het schip vandaan worden gehaald.

2.3 Hoe wordt geprobeerd de cocaïnesmokkel in de Rotterdamse haven tegen te gaan?

Er zijn dus veel manieren voor het smokkelen van cocaïne naar de Rotterdamse haven, maar hoe probeert de Nederlandse overheid dit nou tegen te houden? De laatste decennia is er meer aandacht gekomen voor het tegengaan van de drugssmokkel en het onderscheppen hiervan. Zo werd het HARC-team ruim 25 jaar geleden opgericht. “Het Hit And Run Cargo(HARC) team is een samenwerkingsverband van douane, FIOD, zeehavenpolitie en het Openbaar Ministerie in Rotterdam. Het HARC-team houdt zich bezig met de opsporing en vervolging van grote ondermijningsonderzoeken in en rondom de Rotterdamse haven.”(Openbaar Ministerie, 2023). Het HARC-team houdt zich dus bezig met de bestrijding van de drugshandel.

2.3.1 Zwakke plekken tijdens controleprocedures

Voor het bestrijden van de cocaïnesmokkel maken de douane en het harc-team meestal gebruik van één van de twee volgende procedures: de fysieke controle procedure of het automatisch scannen van de containers. De laatste is het meest interessant voor de uithalers, omdat bij het automatische proces de door de douane voor scan geselecteerde containers tijdelijk opgeslagen worden tussen de niet te controleren containers. Deze periode van het zogenoemde “stacken” duurt ongeveer 24 uur in verband met de capaciteit. Dit is de uitgelezen kans voor uithalers om hun slag te slaan en de drugs uit hun container te halen en in een niet te controleren container te stoppen. Die vervolgens gemakkelijk het terrein verlaat. Dit verleggen van cocaïne naar een niet te controleren container heeft als reden dat de hoeveelheden van de cocaïne tegenwoordig te groot zijn om zomaar het terrein af te smokkelen. Ook is de straf veel groter als je gepakt wordt met drugs dan alleen het bevinden op het terrein van de terminal. Vaak komen de uithalers er bij het laatstgenoemde namelijk met een boete van 60 euro vanaf. Tegenwoordig wordt het voor de uithalers wel steeds moeilijker gemaakt om ongezien op een containerterminal te komen. De beveiliging van de terminals wordt namelijk steeds verder aangescherpt om insluipers te voorkomen. Dit doen ze door middel van thermische beveiligingscamera's, observatiecamera's, hekken en detectie hierop. Als een insluiper zo'n hek aanraakt gaat het alarm af en wordt de beveiliging van de terminal gealarmeerd.

Bij de tweede procedure voor het bestrijden van de cocaïnesmokkel, de fysieke controleprocedure, wordt van de loslijst die van elk schip bekend is, een selectie

gemaakt van hoog risico containers door de douane. Zij doen dit op basis van ervaring, artificial intelligence en andere informatie. Pas op het allerlaatste moment, ongeveer een dag van tevoren, neemt de douane contact op met de terminal om een fysieke controle te eisen. Dit doen zij op het laatste moment om te zorgen dat eventuele corruptie vanuit de terminal niet veel nut meer zal hebben. De fysieke controleprocedure houdt in dat de geselecteerde containers van een schip niet het automatische proces volgen, maar onder toezicht van de douane direct vanaf de boot op een vrachtwagen worden gezet en onder begeleiding van de douane op een groter open terrein neer worden gezet om fysiek gecontroleerd te worden. Hierdoor wordt het voor de drugs uithalers onmogelijk om bij de cocaïne lading te komen. De fysieke controleprocedure is dus een erg goede manier om de cocaïnesmokkel tegen te gaan. Helaas kan er op deze manier een beperkt aantal containers gecontroleerd worden. Deze procedure is namelijk enorm belastend voor de containerterminal in verband met de trage afhandeling van het lossen van schepen. De huidige containerterminals zijn gebouwd om grote aantallen containers over te slaan en vaak via een geautomatiseerd proces, waardoor het handmatig containers lossen en controleren alleen voor kleine aantallen logistiek haalbaar is. Ook de douane kan maar een paar van dit soort fysieke controleprocedures aan in verband met de enorme vereiste personeels inzet.

2.4 Wat waren de kosten in 2022 van containerterminal RWG voor het bestrijden van cocaïnesmokkel?

Voor deze vraag gaan we dieper in op de Rotterdamse haven, namelijk de containerterminal RWG. Bij deze terminal kijken we onder andere goed naar de extra kosten die gemoeid zijn met de douanecontroles. Deze kosten zullen ongeveer evenredig zijn met de overige containerterminals in de Rotterdamse haven, omdat de beveiliging en de logistieke processen volgens experts nagenoeg gelijk zijn. In verband met de hoge concurrentie van deze terminals liggen de tarieven namelijk erg dicht bij elkaar, waardoor de omzet per container ongeveer hetzelfde zal zijn. In mijn berekening reken ik niet met kosten per container, maar met teu. Teu is de standaard eenheid van een container. Dit bedraagt 20 feet. Deze eenheid wordt gebruikt als een standaardmaat voor containers van verschillende capaciteit en voor het beschrijven van de capaciteit van containerschepen of -terminals(cbs.nl). Hierin worden dus ook containers van 40 feet meegenomen, teruggerekend naar 20 feet. Om achter de nodige informatie te komen voor het berekenen van de totale kosten van overlast door cocaïnesmokkel bij RWG zijn de volgende medewerkers van RWG geïnterviewd, Dennis en Jan. Jan is verantwoordelijk voor de beveiliging op de terminal en is contactpersoon voor RWG met het HARC-team. Dennis is douane-manager van de terminal en is dus een expert op alle douane gerelateerde zaken van de terminal.

Om de kosten voor de fysieke controleprocedures en het automatisch scannen van de containers en de kosten die gemoeid gaan bij het stilleggen van dit proces in

verband met drugs uithalers bij RWG in 2022 te berekenen, werd als eerst de vraag gesteld aan Dennis hoeveel de omzet en het aantal overgeslagen teu van RWG in 2022 bedroeg. De omzet bedroeg maar liefst 350 miljoen euro en de aantallen teu in 2022 bedroeg 2.352.000 teu. Gezien dat de terminals 365 dagen per jaar, 24 uur per dag open zijn, kunnen we ook de omzet per uur berekenen, namelijk 40.000. Met deze gegevens kunnen we berekenen wat de kosten zijn voor de fysieke controle van containers en het onderbreken van het automatisch scannen van de containers door uithalers, wat allemaal berekend is in de bijlage bij resultaten.

2.4.1 Wat waren de kosten voor het automatisch scannen van containers?

De kosten van het automatisch scannen van de containers zelf zijn verwaarloosbaar, omdat die al in het terminal ontwerp zijn meegenomen. Ook is de scanner zelf in eigendom van de douane, waardoor daar de kosten verwaarloosbaar zijn voor de containerterminal. De eerste procedure die wordt vergeleken met de gegevens hierboven was het stilleggen van de terminal door uithalers. We weten van de 2 douane experts dat de terminal gemiddeld 10 uur per maand stilligt om de douane op een veilige manier de drugs uithalers van de terminal te halen. Dit in verband met risico van ongelukken als de terminal in bedrijf is. Als je deze 10 uur vergelijkt met de omzet per uur loopt de terminal maar liefst 400.000 euro omzet per maand mis door het stilleggen van de terminal door uithalers. Over heel 2022 was de kosten voor dit proces 4.800.000 euro gemiste omzet.

2.4.2 Wat waren de kosten voor de fysieke controleprocedures van containers?

Voor de tweede procedure, de fysieke controleprocedure, die gemiddeld 2 keer per maand plaatsvindt, kent RWG 2 soorten kosten, de directe en indirecte kosten. Onder de directe kosten valt het huren van materiaal om de controle door de douane mogelijk te maken, zoals het inhuren van extra vrachtwagens en mensen. Die nodig zijn om de containers van hun plaats weg te rijden, zodat ze op een aparte locatie, stuk voor stuk, opengemaakt en gecontroleerd kunnen worden. Volgens Jan zijn de kosten van deze extra inzet 50.000 euro per risico schip met een gemiddelde van 420 teu per schip. Gemiddeld leidden de 2 fysieke controles per maand dus op een kostenpost van 1.200.000 euro in 2022. Het verlies in omzet zien we als indirecte kosten. Deze kosten ontstaan door het trage proces van de fysieke controleprocedure vergeleken met het proces zonder de fysieke controleprocedure. Om dit verlies aan potentiële omzet te berekenen, gaan we uit van het feit dat RWG zijn omzet maakt met 16 containerkranen, waarbij we zien dat de risico schepen gemiddeld met 2 kranen per schip worden gelost. Zonder fysieke controleprocedure zou dit lossen 24 uur duren. Met fysieke controle duurt dit 80 uur, waardoor er dus een productieverlies ontstaat van 56 uur met 2 kranen. Om dit omzetverlies te berekenen, rekenen we eerst uit wat de kranen per stuk aan omzet genereren. De totale omzet in 2022 bedraagt 350 miljoen euro. Dit bedrag delen door het aantal kranen, 16, en vervolgens door het aantal uren per jaar, 8760, geeft een omzetspotentieel per kraan van 2500 euro per uur. Gezien er 2 kranen worden ingezet en er een verlies van 56 uur is, bedraagt de gemiste omzet per fysieke

controleprocedure bij een risicovol schip maar liefst 280.000 euro. Volgens Jan zijn er gemiddeld 2 fysieke controleprocedures per maand, wat dus neerkomt op een omzetverlies van 560.000 euro per maand en 6.720.000 euro per jaar. De totale kosten zijn weergegeven in de bijlage bij resultaten.

2.5 Wat waren de kosten van RWG voor andere factoren van het onderscheppen van de cocaïnesmokkel in 2022?

Natuurlijk is het niet alleen de potentiële omzet die de terminal misloopt, maar ook is het tegengaan van corruptie en het aanschaffen en onderhouden van beveiligingssystemen een grote kostenpost. Ze maken deze kosten om aan de internationale beveiliging certificering ISPS (International Ship & Port Facility Security) te voldoen. Zonder deze certificering krijgt een terminal geen vergunning om schepen te lossen of te laden. Deze certificering is ingezet, zodat containerterminals al beveiligingsmaatregelen nemen die het smokkelaars moeilijker maken om drugs te smokkelen.

De kosten van de douane, HARC-team, zeehavenpolitie en het openbaar ministerie worden gedragen door de overheid en niet door commerciële partijen, waardoor deze kosten niet in te zien zijn voor burgers en dus buiten beschouwing blijven. De kosten van de andere factoren zijn inzichtelijk gemaakt met behulp van Dennis en Jan. De terminal heeft maatregelen genomen tegen de drugs uithalers door onder andere nieuwe beveiligingssystemen en betere thermische beveiligingscamera's aan te schaffen. De kosten hiervan bedragen ongeveer 50 duizend euro per jaar aan onderhoud en de afschrijving per jaar voor de thermische beveiligingscamera's bedraagt 40.000 euro. Naast deze beveiligingssystemen heeft RWG ook een extra beveiligiger in de 24/7 dienst ingehuurd. Wat neerkomt op 250.000 euro per jaar. Ook geeft RWG trainingen aan het personeel met als doel het tegengaan van corruptie, waarvoor de kosten 50.000 euro per jaar kosten. De kosten van al deze factoren zorgen voor een jaarlijkse kostenpost van 390.000 euro per jaar.

H3 Methode

Als eerst is er onderzoek gedaan naar cocaïnesmokkel met behulp van het internet. Hier is op zoek gegaan naar het ontstaan van cocaïnesmokkel en de werkwijze van het smokkelen van cocaïne via de Rotterdamse haven. Voor het antwoord op de onderzoeksvraag was er meer onderzoek nodig dan alleen onderzoek op het internet. De kosten en omzet van een containerterminal in de Rotterdamse haven waren namelijk nodig om deze met de overslagcijfers van de hele Rotterdamse haven te vergelijken. Deze informatie kon alleen verkregen worden door een interview met iemand met deze kennis, werkend bij een Rotterdamse container terminal. Hiervoor zijn Dennis en Jan geïnterviewd, beiden werkend voor containerterminal RWG. Met de informatie uit dit interview, kon er een berekening gemaakt worden van de mogelijke kosten die RWG in het jaar 2022 maakte. Deze resultaten zijn duidelijk weergegeven in een excel, zodat de economische impact als gevolg van cocaïnesmokkel voor de hele Rotterdamse haven makkelijk berekend kon worden.

H4 Resultaten

Om een globale indruk te krijgen van de commerciële gevolgen voor de Rotterdamse containeroverslag worden de kosten en het omzetverlies bij elkaar opgeteld. Om de commerciële impact van de drugs overslag van Rotterdam te berekenen, rekenen we de kosten van RWG terug per overgeslagen container om vervolgens een inschatting te maken wat de totale impact is op de Rotterdamse containeroverslag gezien de overslagcijfers van de Rotterdamse haven openbaar zijn en de kosten per container terminal ongeveer gelijk zijn. Al de cijfers uit de deelvragen heb ik samengevoegd in onderstaande excel, waardoor de totale economische impact op de Rotterdamse containeroverslag duidelijk wordt.

[Berekening van de economische impact voor de Rotterdamse haven door cocaïnesmokkel](#)

H5 Conclusie

Om tot een duidelijke conclusie te komen halen we eerst de resultaten op de deelvragen naar voren. Deze worden kort beantwoordt om samen met de resultaten de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden.

Uit de eerste deelvraag bleek dat men niet precies weet wanneer de cocaïnesmokkel is begonnen, wel is bekend dat er aan het einde van de negentiende eeuw al cocaïne naar Europa, en dus waarschijnlijk ook de Rotterdamse haven, getransporteerd werd. Als we kijken naar de tweede deelvraag wordt duidelijk dat de cocaïne smokkelaars veel verschillende technieken hebben voor het smokkelen, waarbij de laatste tijd met name gebruik gemaakt wordt van uithalers, hotel-containers, rip-offs en corruptie van medewerkers van containerterminals en de douane. Uit deelvraag 3 blijkt dat meestal één van de twee volgende procedures gebruikt worden om cocaïne te onderscheppen. Namelijk de fysieke controleprocedure en het automatisch scannen van containers. Deelvraag 4 resulteert in een kostenpost van 12.720.000 euro tegen de cocaïnesmokkel voor RWG als containerterminal. De laatste deelvraag geeft de kosten weer van de andere factoren voor het bestrijden van de cocaïnesmokkel van RWG, namelijk 390.000 euro.

Deze gegevens van RWG combineren we met de overslagcijfers van heel de Rotterdam haven in 2022, waardoor we een antwoord krijgen op de onderzoeksvraag, namelijk: de geschatte negatieve economische impact op de Rotterdamse containeroverslag bedraagt globaal rond de 80 miljoen in 2022 aan gemiste omzet door de vertragende werking van de controles en de directe kosten van douanecontroles en de kosten van preventie.

Gestelde hypothese: gezien de enorme omvang van de opbrengsten van drugshandel die in de media gepubliceerd worden zal de economische impact van de strijd tegen drugssmokkel navenant omvangrijk zijn.

Gezien de geschatte kosten van 80 miljoen voor de containerterminals van de Rotterdamse haven is de hypothese redelijk gelijk aan de conclusie.

Gezien er tijdens dit onderzoek weinig cijfers van containerterminals zichtbaar zijn, is één van de zwaktes van mijn onderzoek dat er veel aannames worden gedaan. Hierdoor kon ik de economische impact voor de containerterminals alleen bij benadering berekenen.

Tijdens dit onderzoek heb ik gemerkt dat ik de kosten die de containerterminals dragen, door het bestrijden van de cocaïnesmokkel, onrechtvaardig vind. Ik vind zelf dat deze kostenpost meer op de overheid terecht moet komen, omdat er nu te veel kosten door de containerterminals worden gedragen, wat hun winstgevendheid

vermindert. Dit is dus economisch ook nadelig voor heel Nederland. Het compenseren van de bedrijven voor de gemaakte kosten zal de effectiviteit van de douane doen toenemen gezien de bedrijven nu wel enorme kosten maken, maar niet maatschappelijk verantwoord zijn. Een compensatie zal dus voor de douane meer mogelijkheden bieden om strengere eisen op te leggen aan de containerterminals, waardoor het voor hen makkelijker is om cocaïne te onderscheppen.

Bijlagen

[Vorbereiding van het interview](#)

Als voorbereiding op het interview met Dennis en Jan, werkend bij containerterminal RWG, heb ik een document gemaakt met vragen over informatie die ik nodig had om in het theoretisch kader te verwerken. Tijdens het interview heb ik de informatie in het theoretisch kader opgeschreven. Ook heb ik opgeschreven welke cijfers ik moest weten om mijn berekening te maken voor het antwoord op de onderzoeksvraag. De link hieronder bevat het document met de vragen voor het interview en de voorbereiding hierop.

[Vragen voorbereiding interview profielwerkstuk](#)

Literatuurlijst

- Binnenlandredactie. (2023, 10 januari). *Onvoorstelbaar grote hoeveelheid drugs in Rotterdam en Antwerpen gevonden: 160 ton coke in 2022*. AD. Geraadpleegd op 15 september 2023, van: [https://www.ad.nl/binnenland/onvoorstelbaar-grote-hoeveelheid-drugs-in-rotterdam-en-antwerpen-gevonden-160-ton-coke-in-2022~ac6caca8/#:~:text=In%20de%20havens%20van%20Rotterdam,Antwerpen%20gevonden%20\(110.000%20kilo\).](https://www.ad.nl/binnenland/onvoorstelbaar-grote-hoeveelheid-drugs-in-rotterdam-en-antwerpen-gevonden-160-ton-coke-in-2022~ac6caca8/#:~:text=In%20de%20havens%20van%20Rotterdam,Antwerpen%20gevonden%20(110.000%20kilo).)
- L. Bisschop, E. Brein, H. van de Bunt, R. Staring en R. Roks.(2019, 26 mei). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus School of Law. Geraadpleegd op 8 september 2023, van: file:///home/chronos/u-fd8665a00371c37533291b8a8809cba2479881a5/MyFiles/Downloads/Eindrapport-Drugscriminaliteit-in-de-Rotterdamse-haven_31052019_protect.pdf
- L. Bisschop en R. Roks. (2019, 28 mei). *Uniek onderzoek EUR-criminologen naar drugssmokkel in de Rotterdamse haven*. Erasmus University Rotterdam. Geraadpleegd op 10 november 2023, van: <https://www.eur.nl/nieuws/uniek-onderzoek-eur-criminologen-naar-drugssmokkel-de-rotterdamse-haven>
- F. Boerman, M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis en E. Stoffers.(2017, mei). *Nationaal dreigingsbeeld 2017*. Dienst Landelijke Informatieorganisatie. Geraadpleegd op 10 september 2023, van: <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/nationaal-dreigingsbeeld/2017/nationaal-dreigingsbeeld-2017.pdf>
- CBS. (z.d.). *TEU (Twenty-foot equivalent unit)*. Geraadpleegd op 18 november 2023, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/teu--twenty-foot-equivalent-unit--#:~:text=Een%20eenheid%20die%20op%20een,capaciteit%20van%20containerschepen%20of%20%2Dterminals>
- Groentennieuws.(2022, 6 januari). *Criminelen lijken smokkelmethode cocaine te veranderen*. Geraadpleegd op 3 oktober 2023, van: <https://www.groentennieuws.nl/article/9387720/criminelen-lijken-smokkelmethode-cocaine-te-veranderen/>
- IsGeschiedenis.(z.d.). *COCAÏNE: VAN GENEESMIDDEL TOT HARDDRUG*. Geraadpleegd op 8 september 2023, van: <https://isgeschiedenis.nl/nieuws/cocaine-van-geneesmiddel-tot-harddrug>
- IsGeschiedenis.(z.d.). *Geschiedenis haven van Rotterdam*. Geraadpleegd op 9 september 2023, van:

<https://isgeschiedenis.nl/nieuws/geschiedenis-haven-van-rotterdam#:~:text=D e%20Rotterdamse%20haven%20is%20in,handel%20waardoor%20de%20stad%20groeide>

- Nationale Drug Monitor.(2024). *Cocaïne 4.8.2 Prijs*. Trimbos-instituut. Geraadpleegd op 12 september 2023, van: <https://www.nationaledrugmonitor.nl/cocaine-prijzen/>
- Openbaar Ministerie. (z.d.). *HARC-team*. Geraadpleegd op 14 november 2023, van: <https://www.om.nl/onderwerpen/harc-team>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *GOEDERENOVERSLAG IN DE HAVEN VAN ROTTERDAM*. Geraadpleegd op 18 november, van: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2023-02/overslagcijfers-havenbedrijf-haven-rotterdam-2022.pdf>
- S. Sonnemans. (2018, 30 november). *Corrupte douanier en drugscrimineel moeten miljoenen zien op te hoesten*. AD. Geraadpleegd op 12 november 2023, van: <https://www.ad.nl/rotterdam/corrupte-douanier-en-drugscrimineel-moeten-miljoenen-zien-op-te-hoesten~ad50f6db/>
- VDAA. (2016, 6 december). *Deze methodes gebruiken smokkelaars om cocaïne te smokkelen*. GVA. Geraadpleegd op 10 november 2023, van: https://www.gva.be/cnt/dmf20161206_02610775#:~:text=Rip%20on%2Frip%20off%3A%20de,snel%20mogelijk%20uit%20de%20containers
- I. Vermeulen.(2019, 1 juli). *Marktwerving in de cocaïnehandel*. Het tijdschrift voor de Politie. Geraadpleegd op 12 september 2023, van: <https://www.websitevoordepolitie.nl/marktwerving-in-de-cocainehandel/>