

OUTLINE VAN DE INLEIDING 'CRIMINALITEITSBEELD HAVENS'

HENK VAN DE BUNT

12 maart 2003

1. Rotterdam knooppunt van handel: 6 miljoen containers per jaar; 40 km achterland; 320 miljoen ton goederen. Massieve tegenstelling tussen het economisch belang van vlotte doorstroom van goederen, personen en informatie enerzijds, en belang van rechtshandhaving (controle, toezicht, opsporing).
2. Twee typen van relaties tussen zeehavens en georganiseerde misdaad: a) haven is geïnfiltrerd; vitale schakels onder invloed van georganiseerde misdaad en b) haven is gelegenheidsstructuur voor georganiseerde criminaliteit.
3. **ad a)** Voorbeelden: Canada (parlementair onderzoek 2002), na privatisering van haventoezicht hebben criminele organisaties kans te baat genomen werknemers op sleutelposities in de haven aan te stellen. Verenigde Staten , o.a. Abadinsky (1991): via vakbonden heeft/had georganiseerde misdaad greep op situatie in de havens. Onderzoek-groep Fijnaut (1996): geen aanwijzingen voor een dergelijke binnendringing van georganiseerde criminaliteit in Nederlandse zeehavens.
4. **ad b)** Onderzoek Van Dijk e.a. (1999) over vormen van misdaad in Rotterdamse haven: smokkel, transitfraude (accijns, bunkerfraude), diefstallen (containers) en corruptie (vooral werknemers). Interviewronde Staringe.a. (2002): bevestiging van eerder onderzoek; 'nieuw' : mensensmokkel.
5. Hebben publieke diensten wel 'greep' op problemen? Staring (**zie attachment**) en criminaliteitsbeeld kernteam Rotterdam/Rijnmond: weinig instanties hebben een goed beeld van wat er speelt. Versnippering van informatie, problemen met informatie-uitwisseling als gevolg van specifieke taakstelling en prioriteiten. Een merkwaardige blinde vlek bij veel diensten is dat men weinig aandacht en zicht heeft op goederen- en persoonsstromen vanuit de havens naar het buitenland. De laatste jaren begint hiering verandering te komen. Echter risicoprofielen, databestanden, e.d. zijn sterk op 'in-smokkel' gebaseerd.
6. Uit interviewronde Staring blijkt dat publieke diensten bereid en in staat zijn samen te werken. Principiele vraag is of en hoe samengewerkt moet worden met private diensten binnen de haven (in Rotterdam zijn er circa 160 particuliere beveiligingsbedrijven).
7. Terug naar begin: de tegenstelling tussen economische belangen en belangen van rechtshandhaving. Nuances: a) tegenwoordig wordt veiligheid of beter gezegd het keurmerk veilige haven commercieel aantrekkelijk. Amerikanen willen in toekomst alleen nog maar zaken doen met 'veilige havens'; b) vaak wordt beweerd dat scherpere controle in Rotterdam (scan) leidt tot verzwakking van concurrentiepositie. Is dat wel zo? Zijn bedrijven geneigd om bij strengere controle uit te wijken naar Antwerpen? (Zie over het verplaatsingsgedrag van criminelen en hun gevoeligheid voor scans de bijdrage van Zaitch in de recente CIROC-nieuwsbrief)