

LADINGDIEFSTAL

Criminaliteitsbeeldanalyse 2008 - 2010



Criminaliteitsbeeldanalyse Ladingdiefstal

2008 – 2010

KLPD - Dienst IPOL

Martin Grapendaal
Hervy de Miranda
Floris Korteweg
Irene Uijtdewilligen
Hilleke Wakkee

«waakzaam en dienstbaar»

Uitgave

Korps landelijke politiediensten (KLPD)
Dienst IPOL
Postbus 3016
2700 KX Zoetermeer

De dienst IPOL is een onderdeel van het Korps landelijke politiediensten

Colofon

Tekst Martin Grapendaal, Hervy de Miranda, Floris Korteweg,
Irene Uijtdewilligen en Hilleke Wakkee
Met medewerking van Janneke van Dooren

Zoetermeer, februari 2012
Copyright (c) 2012 KLPD-IPOL Zoetermeer
IPOL-nummer 2-2012

Copyright

Behoudens de door de wet gestelde uitzonderingen, alsmede behoudens voorzover in deze uitgave nadrukkelijk anders is aangegeven, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het KLPD.

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden de auteur(s), redactie en het KLPD geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich gaarne aanbevolen.

Inhoud

	Voorwoord	VI
	Samenvatting	VII
1	Inleiding	1
1.1	Onderzoeksopdracht	1
1.2	Definitie en domeinafbakening	1
1.3	Onderzoeksvragen	3
1.4	Begeleidingscommissie	3
1.5	Bronnen en onderzoeksactiviteiten	4
	1.5.1 Literatuur	4
	1.5.2 Interviews	5
	1.5.3 Dossieronderzoek	6
	1.5.4 Datasystemen	7
2	Het wegtransport in Nederland	8
2.1	De organisatie van het wegtransport in Nederland	8
2.2	Het probleem van ladingdiefstal	11
2.3	De aanpak van ladingdiefstal	13
	2.3.1 Het eerste transportconvenant	13
	2.3.2 Het convenant OM en de Transportsector	15
	2.3.3 Het tweede transportconvenant	15
	2.3.4 Aanpak ladingdiefstal in België en Duitsland	17
3	De aard en omvang van ladingdiefstal	18
3.1	Inleiding	18
3.2	Incidenten	19
3.3	Hot spots	22
3.4	De Secure Lane	28
3.5	Hot moments	30
3.6	Alleen voertuigen	33
3.7	Goederen	34
3.8	Internationaal	34

4	Criminele samenwerkingsverbanden en hun werkwijzen	35
4.1	Daders	35
4.2	Dadergroepen	37
4.3	Modus Operandi	40
4.3.1	Voorbereiding	41
4.3.2	Uitvoering	43
4.3.3	Verwerking	45
5	Gevolgen voor de samenleving	49
5.1	Het begrip 'schade'	49
5.1.1	Onduidelijkheid	49
5.1.2	Definitie	51
5.2	De schade van ladingdiefstal	52
5.2.1	De slachtoffers	52
5.2.2	Schade in bedragen	54
5.3	Overige gevolgen van ladingdiefstal	58
5.3.1	Limietdoorbreking	58
5.3.2	Klantverlies	59
6	Risico's voor ladingdiefstal	60
6.1	Kwetsbare punten in het wegtransport	60
6.1.1	Kwetsbare punten in de goederenketen	60
6.1.2	Concurrentie	62
6.1.3	Cultuur	63
6.1.4	Uitbesteden	63
6.1.5	Aangifte	64
6.2	Kwetsbare punten in de opsporing	65
6.2.1	Het aangifteproces	65
6.2.2	Prioriteitsstelling	65
6.2.3	Internationale opsporing	66
6.2.4	Capaciteit	66
6.2.5	Onderzoek naar helers	67
6.2.6	Samenwerking tussen OM en politie	67
6.3	Maatregelen tegen ladingdiefstal	68
6.3.1	Maatregelen in de transportsector	68
6.3.2	Maatregelen in de opsporing	72

7	Verwachtingen en ontwikkelingen	76
7.1	Criminaliteitsrelevante factoren	76
7.2	Verwachtingen voor de komende jaren (2012-2016)	80
8	Conclusies en aanbevelingen	86
8.1	Inleiding	86
8.2	De cijfers	86
8.3	Hot spots en hot moments	89
8.4	De daders	91
8.5	De slachtoffers	92
8.6	De opsporing	95
8.7	Verwachtingen voor de komende vier jaar	96
8.8	Ten slotte	98
	Literatuurlijst	101
	Bijlage 1	
	Aanvullende cijfers	107
	Bijlage 2	
	Geïnterviewde personen	109
	Bijlage 3	
	Lijst van afkortingen	111
	Bijlage 4	
	Vragenlijsten	112
	Vragenlijst schade-experts	115
	Vragenlijst opsporingsonderzoeken	118

Samenvatting

Deze criminaliteitsbeeldanalyse over ladingdiefstal is gemaakt in opdracht van het Landelijk Parket.

Doelstelling en onderzoeksvragen

Centraal in dit onderzoek staat ladingdiefstal in het wegtransport. Het onderzoek heeft betrekking op de periode 2008 tot en met 2010.

Met ladingdiefstal wordt bedoeld de diefstal van goederen die zich bevinden binnen de logistieke keten van verplaatsing van de ene locatie naar de andere. Locaties voor opslag (met uitzondering van de opslag bij de producent), overslag en distributie liggen binnen de logistieke keten. Dit kan een internationaal traject zijn.

Het doel van dit onderzoek is drieledig:

1. het leveren van een bijdrage aan het efficiënt en effectief inzetten van beschikbare capaciteit en middelen;
2. het identificeren van vlakken/plaatsen die zich lenen voor het opwerpen van barrières tegen ladingdiefstal;
3. het leveren van een bijdrage aan het advies dat de landelijk coördinerend officier transportcriminaliteit in 2012 zal uitbrengen over het nut en de noodzaak van een landelijk team ladingdiefstallen en de wijze waarop dit team optimaal georganiseerd kan worden.

Op grond van deze doelstellingen is een viertal onderzoeksvragen geformuleerd. In de *eerste* vraag staan aard en omvang van ladingdiefstal centraal. De *tweede* vraag richt zich op de kenmerken van criminele samenwerkingsverbanden en personen die zich met ladingdiefstal bezighouden. In de *derde* vraag wordt stilgestaan bij de gevolgen van ladingdiefstal; wat zijn de gevolgen voor de direct betrokkenen en voor de samenleving. Ten slotte wordt in de *vierde* vraag aandacht besteed aan de verwachtingen over omvang, werkwijze, betrokken criminele samenwerkingsverbanden en maatschappelijke gevolgen van ladingdiefstal voor de komende jaren (2012-2016).

Onderzoeksactiviteiten

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen zijn verschillende informatiebronnen gebruikt. Allereerst is een literatuurstudie verricht om een indruk te krijgen van onderzoeken en ontwikkelingen op het gebied van transportcriminaliteit. Voor een inzicht in de aard en omvang van ladingdiefstal zijn interviews gehouden met deskundigen uit het opsporingsveld, de koepelorganisaties, transportbedrijven en verladers, verzekeraars en expertisebureaus. Voor een inzicht in de aard van bij ladingdiefstal betrokken daders en criminele samenwerkingsverbanden is een dossieronderzoek verricht van opsporingsonderzoeken naar ladingdiefstal en is gekeken in de database van het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT).

Situatie wegtransport

Nederland speelt met name in het internationale wegvervoer een grote rol binnen Europa. De wegtransportsector zorgt voor veel werkgelegenheid en is daarom van groot economisch belang voor Nederland.

Uit gegevens over de vergunningbewijzen blijkt dat in de transportsector een klein aantal hele grote bedrijven zijn, en een groot aantal kleine bedrijven. De meeste bedrijven bevinden zich in de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland. Hier zijn dan ook de meeste transportbewegingen te zien.

Hoewel de exacte omvang en schade van ladingdiefstal onbekend zijn, ervaren betrokken partijen ladingdiefstal als een probleem. Ladingdiefstallen kunnen namelijk grote economische gevolgen hebben.

Om deze vorm van criminaliteit aan te pakken is onder meer een tweetal transportconvenanten en het convenant OM en Transportcriminaliteit opgesteld. Doel hiervan is een betere bestrijding en monitoring van transportcriminaliteit, waarbij verschillende betrokken publieke en private partijen samenwerken. In de samenwerking tussen de convenantspartijen en andere organisaties zijn er nog meer initiatieven genomen. Zo is het Projectteam Ladingdiefstallen opgericht, dat in 2011 aangevuld werd met het Snel Interventie Team (SIT), en ook het project Secure Lane; een samenhangend geheel van 'slimme' camera's op meerdere locaties. De lokvrachtwagen die door het KLPD wordt ingezet als middel voor het op heterdaad betrappen en aanhouden van ladingdieven. De participatie in het project LABEL voor een gemeenschappelijk certificeringssysteem voor parkeerplaatsen. In het kader van het convenant OM en Transportcriminaliteit is een loket gestart bij het Landelijk Parket Team Verkeer

(voorheen het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie) dat als vast aanspreekpunt fungeert voor de koepelorganisaties van transporteurs en verladers in geval van ladingdiefstal. In het kader van het tweede transport-convenant hebben de verzekeraars het RAP-systeem geïmplementeerd¹ voor het registreren van claims bij ladingdiefstallen.

Aard en omvang van ladingdiefstal

De beschikbare cijfers rond de omvang van ladingdiefstal betreffen vooral politiecijfers. Vanwege het dark number geven deze cijfers een onderschatting van de werkelijkheid. Het Landelijk Team transportcriminaliteit (LTT) van het KLPD verzamelt gegevens rond transportcriminaliteit waaronder ladingdiefstal.

Omdat het LTT de afgelopen jaren haar zoekmethoden heeft vernieuwd, is het LTT recentelijk beter op de hoogte van transportcriminaliteit in Nederland. Dit zorgt er wel voor dat niet kan worden vastgesteld of het aantal registraties in de onderzoeksperiode 2008-2010 (waarvan het aantal in 2010 een stuk hoger ligt dan in 2008) een werkelijke trend weergeeft of wordt veroorzaakt door het gebruik van de nieuwe zoekmethoden. Als het LTT de komende jaren dezelfde zoekmethoden aanhoudt als die zij in 2010 hebben gebruikt, zal er weer iets meer gezegd kunnen worden over een mogelijke trend in de omvang van ladingdiefstal.

De cijfers van het LTT bestaan zowel uit aangiften als meldingen van ladingdiefstal en ook pogingen van diefstal worden in de cijfers meegenomen. In dit rapport wordt gesproken van incidenten als het over aangiften en meldingen gaat.

In de onderzoeksperiode doen de meeste diefstallen in de wegtransportsector zich voor in de Brabantse en Limburgse politieregio's, de politieregio Rotterdam-Rijnmond en de politieregio Noord- en Oost-Gelderland. Dit zijn ook de regio's waar het meeste zwaar vrachtvervoer rijdt en dit zou een mogelijke verklaring voor het aantal diefstallen kunnen zijn.

¹ RAP is een afkorting van registratie applicatie. Het betreft hier een toepassing om schadeclaims bij ladingdiefstal centraal te registreren.

Aantal geregistreerde incidenten per politieregio voor de jaren 2008-2010

Regionaam	2008	2009*	2010*	Totaal
Groningen	6	14	14	34
Friesland	3	4	10	17
Drenthe	14	10	14	38
IJsselland	7	12	34	53
Twente	13	18	22	53
Noord- en Oost-Gelderland	45	27	46	118
Gelderland-Midden	15	11	31	57
Gelderland-Zuid	21	27	37	85
Utrecht	26	11	40	77
Noord-Holland-Noord	8	3	19	30
Zaanstreek-Waterland	2	3	6	11
Kennemerland	3	7	15	25
Amsterdam-Amstelland	6	7	25	38
Gooi en Vechtstreek	2	3	4	9
Haaglanden	5	9	35	49
Hollands Midden	11	11	19	41
Rotterdam-Rijnmond	54	22	81	157
Zuid-Holland-Zuid	15	21	31	67
Zeeland	1	8	8	17
Midden en West Brabant	41	59	81	181
Brabant-Noord	44	75	65	184
Brabant-Zuid-Oost	87	141	158	386
Limburg-Noord	58	142	196	396
Limburg-Zuid	42	41	84	167
Flevoland	4	9	11	24
KLPD	65	84	48	197
Marechaussee	2	3	7	12
Totaal	600	782	1141	2523

**In de jaren 2009 en 2010 is er regelmatig een nieuwe zoekmethode gebruikt waardoor de toename van kolom tot kolom niet als trend mag worden geïnterpreteerd.*

Bron: Korps landelijke politiediensten 2009-2011

Van de incidenten van diefstal in de wegtransportsector betreft 65 procent diefstal van alleen de lading. In 25 procent van de gevallen gaat het om diefstal van alleen een voertuig, de overige 10 procent betreft een combinatie hiervan. Van de incidenten van diefstal van alleen de lading gaat het bij 261 incidenten (35%) om pogingen en 478 incidenten betreffen voltooide diefstallen.

De meest toegepaste werkwijze bij diefstal van alleen de lading is zeilsnijden, 58 procent. Bij het zogenaamde zeilsnijden wordt in het zeil van zeilentrailers gesneden om te kijken welke lading er wordt vervoerd. De zeilentrailers zijn bij uitstek gevoelig voor ladingdiefstal omdat de toegang tot de lading relatief eenvoudig is.

Het LTT geeft voor 2008-2010 de plaatsen aan waar de meeste ladingdiefstallen plaatsvinden. Drie plaatsen staan alle jaren in deze hotspotslijst. Dit zijn Venlo, met de meeste incidenten, gevolgd door Heerlen en Asten.

Ladingdiefstallen vinden vooral plaats op parkeerplaatsen langs autosnelwegen en bedrijfsterreinen. Maar enkele incidenten hebben zich voorgedaan in opslagplaatsen als loodsen. Dit komt omdat loodsen van bedrijven steeds moeilijker toegankelijk zijn en de diefstallen daarom naar het transport zijn verplaatst. Het zeilsnijden vindt vooral plaats op parkeerplaatsen, 70 procent in 2010.

De politieregio Brabant-Zuid-Oost kent, in 2010, de meeste ladingdiefstallen op zowel parkeerplaatsen langs autosnelwegen als op bedrijfsterreinen. De parkeerplaats langs de autosnelweg waar zich de meeste incidenten in 2010 hebben voorgedaan is parkeerplaats Langveld aan de A76. Opvallend is dat de top drie van parkeerplaatsen met de meeste incidenten in 2010 bij een grensovergang liggen.

*Overzicht incidenten ladingdiefstal op parkeerplaatsen langs autosnelwegen 2010**

Autosnelweg	Verzorgingsplaats	Aantal
A76	Langveld	21
A67	Het Goor	15
A16	Hazeldonk (West)	14
A2	Bosserhof	13
A2	Meiberg	11
A2	t Haasje	11

* Zie bijlage voor volledig overzicht

Bron: LTT

De meeste ladingdiefstalincidenten op bedrijfsterreinen vinden plaats in Eindhoven, gevolgd door Rotterdam, Amsterdam, Tilburg, Maastricht en Roosendaal.

Overzicht incidenten ladingdiefstal op bedrijfsterreinen 2010

Plaats	Aantal
Eindhoven	19
Rotterdam	11
Amsterdam	6
Tilburg	6
Maastricht	5
Roosendaal	5

Bron: LTT

Na een pilot met twee verzorgingsplaatsen is in 2009 op 15 verzorgingsplaatsen langs de corridor Venlo-Rotterdam, een nieuw proactief systeem van intelligent cameratoezicht en informatie-uitwisseling geïnstalleerd. De invoering van deze Secure Lane heeft geleid tot een spectaculaire daling van het aantal ladingdiefstallen op de parkeerplaatsen die erbij zijn aangesloten. Het verbeterde toezicht heeft er echter toe geleid dat de ladingdiefstallen zijn verplaatst naar verzorgingsplaatsen, parkeerplaatsen en bedrijfsterreinen in de buurt van de Secure Lane. Toezicht werkt, maar om zichtbaar effect te hebben op de totale omvang van ladingdiefstal, zal dit toezicht sterk uitgebreid moeten worden.

De maanden in het jaar waarin de meeste ladingdiefstallen plaatsvinden, verschillen in de onderzoeksperiode. Wel kan gezegd worden dat de maanden oktober en november veel incidenten kennen en dat de maand december de minste incidenten heeft. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het aantal vervoersbewegingen in deze maanden in verband met de feestdagen in december. De meeste ladingdiefstallen vinden 's nachts plaats en op werkdagen. In 2010 vinden de meeste ladingdiefstallen plaats in de nacht van woensdag op donderdag.

Er is geen goede internationale vergelijking te maken van ladingdiefstal.

Criminele samenwerkingsverbanden en hun werkwijzen

De verdachten zijn vrijwel allemaal man en hebben een gemiddelde leeftijd van 34 jaar. Het merendeel van de verdachten is woonachtig in Nederland en heeft de Nederlandse nationaliteit. De meeste verdachten van diefstal van alleen de lading en diefstal van een voertuig met lading wonen in Noord-Brabant. Verdachten van diefstal van alleen het voertuig komen voornamelijk uit Zuid-Holland. Er lijken weinig buitenlandse dadergroepen in Nederland actief te zijn op het gebied van ladingdiefstal. De verdachten van ladingdiefstal hebben doorgaans al een antecedenentenlijst voor verschillende soorten delicten en zijn bekend met de transportwereld.

In de meeste onderzoeken was er geen sprake van een vaste dadergroep maar gaat een groter netwerk van daders in wisselende samenstelling op pad. In de gevallen dat er wel sprake was van een vaste dadergroep was het vaak een complexe diefstal die meer voorbereiding vereiste. De organisatie van de dadergroep lijkt af te hangen van de manier waarop de diefstal wordt uitgevoerd. Ondanks de beperkte organisatie kunnen in meerdere onderzoeken personen worden aangewezen die een leidende functie hebben. Het gaat in die gevallen doorgaans om een persoon die de uitvoering van de diefstal organiseert door mensen bij elkaar te zoeken en het moment en plek van uitvoering te bepalen. Voor zover bekend lijken de belangrijkste bindende factoren van de dadergroep familiebanden, vriendschapsbanden en het feit dat de daders bij elkaar in de buurt wonen.

De ladingdieven maken gebruik van verschillende afschermingsmethoden die de opsporing bemoeilijken. Ze gebruiken huurauto's of gestolen auto's, en GPS- en GSM-jammers. Ze bellen met werktelefoons of portofoons tijdens de diefstal. Bij vrachttuitwisselingsfraude wordt contact gelegd via een openbare computer met anonieme e-mailadressen. Men maakt gebruik van katvangers, valse identiteiten of valse aangiftes. Enkele helers richten ondernemingen op om hun handel te verkopen. De meeste helers hebben een internationale afzetmarkt.

In de bekeken rechercheonderzoeken maken de dadergroepen veel gebruik van zeilsnijden. Drie rechercheonderzoeken gaan over vrachttuitwisselingsfraude. Hierbij doen dadergroepen zich voor als een legaal bedrijf dat een transportopdracht aanneemt. Dit komt pas aan het licht als het transport niet op de juiste bestemming aankomt. Deze werkwijze was in eerdere onderzoeken nog niet naar voren gekomen.

Bij complexere vormen van ladingdiefstal waarbij veel ladingen en dure handelsgoederen worden gestolen zijn er sterke vermoedens van interne betrokkenheid. Bij diefstallen waar minder voorbereiding is vereist, zoals bij het zeilsnijden, ontbreken deze vermoedens vaak. Het gebruik van fysiek geweld tegen chauffeurs komt in Nederland weinig voor. Een logische verklaring hiervoor is dat geweld bij de uitvoering van dit delict niet nodig is. De politie heeft nog steeds weinig zicht op helers. De helers die wel zijn opgespoord kunnen ingedeeld worden in de drie types van Van de Mheen en Gruter (2007): individuele helers, criminele samenwerkingsverbanden en reguliere handelsondernemingen.

De individuele heler verkoopt veelal kleine partijen. Die kunnen wel oorspronkelijk uit een grote ladingdiefstal komen, die snel verdeeld is. Dit type heler verkoopt via internet of zijn sociale omgeving. De criminele samenwerkingsverbanden leveren aan individuele helers of aan de reguliere handel. Bij de verkoop in de reguliere handel wordt gebruik gemaakt van valse vrachtbrieven of facturen. De reguliere onderneming komt niet als heler naar voren in de rechercheonderzoeken, maar volgens de schade-experts komt dit type heler wel voor. Vooral in de metaalhandel zien zij dit type heler terug.

De gevolgen van ladingdiefstal

Er bestaat veel onduidelijkheid over de omvang van de schade van ladingdiefstallen. Geschatte bedragen lopen sterk uiteen. Het verschil wordt onder meer veroorzaakt door het al dan niet meerekenen van indirecte kosten, zoals imagoschade en daardoor geleden verlies van omzet en marktaandeel. Deze kosten zijn moeilijk te bepalen. Daarnaast is de precieze omvang van het fenomeen onbekend. Voor het bepalen van het schadebedrag van ladingdiefstal gaat de stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) uit van de dagwaarde van de goederen. Dat is de inkoopprijs op het moment dat het transport aanvangt. In deze criminaliteitsbeeldanalyse (CBA) is getracht een indicatie te geven van de financiële schade van ladingdiefstal in de afgelopen drie jaar op basis van de registraties van zes grote transportverzekeraars. Deze actie is niet helemaal gelukt omdat maar twee verzekeraars erin slaagden tijdig overzichten aan te leveren. Deze twee maatschappijen hebben een marktaandeel van 35 procent. Voor een totaal van 158 zaken in de periode 2008-2010 (> 10.000 euro schade) bedraagt het schadebedrag (factuurwaarde) ruim 10,6 miljoen euro, met een gemiddelde van 67.000 euro per zaak. Het totaalbedrag van de uitgekeerde schade is ruim 4,2 miljoen euro.

Degene die de grootste risico's loopt is de transporteur. Transportondernemers ondervinden directe schade wanneer goederen of voertuigen worden gestolen. Er kan een groot verschil ontstaan tussen de waarde van de gestolen lading en de uitgekeerde schade. De verzekerde waarde heeft vaak geen betrekking op de daadwerkelijke waarde van de lading, veelal is de lading verzekerd voor een vast bedrag per kilogram lading. Voor binnenlands vervoer is de maximale aansprakelijkheid 3,40 euro per kilogram (op grond van de Algemene Vervoercondities (AVC)) en voor buitenlands vervoer geldt een maximale aansprakelijkheid van 10 euro per kilogram (op grond van het CMR-verdrag²). Binnen de transportaansprakelijkheidsverzekeringen hanteren verzekeraars hogere eigen risico's bij ladingdiefstallen. Dat varieert van 20 tot 30 procent van het maximum aansprakelijkheidsbedrag zoals vastgelegd in de AVC en het CMR-verdrag. Daarnaast kennen uitkeringen van de verzekeringsmaatschappijen vaak een maximum van circa 250.000 euro per diefstalschade. Onbeperkte aansprakelijkheid geldt vaak in het buitenland. Rechters kunnen de limiet zoals vastgelegd in het CMR-verdrag doorbreken. In Nederland komt de limietdoorbreking minder vaak voor. Als blijkt dat transporteurs nalatig zijn geweest in het adequaat beveiligen van vrachtwagen en lading, kunnen ze aansprakelijk worden gesteld voor de gehele schade. Zo'n situatie kan zich voordoen als uit onderzoek blijkt dat de chauffeur betrokken is geweest bij de ladingdiefstal, of zich bijvoorbeeld niet aan de veiligheidsvoorschriften heeft gehouden.

Een doorbreking van de limiet kan tot gevolg hebben dat de vervoerder aansprakelijk wordt gesteld voor de gehele schadelast, wat grote gevolgen voor hem kan hebben. Een ander schadelijk effect kan zijn, dat de hoofdvervoerder zich terugtrekt wanneer er vermoedelijk sprake is van interne betrokkenheid van een werknemer van de ondervervoerder. Als deze vervoerder een grote klant is kunnen de gevolgen ook aanzienlijk zijn. Als ander schadelijk effect wordt aangegeven, dat de afhandeling van ladingdiefstal met de klant en de verzekeringsmaatschappij veel tijd, energie en geld kan kosten. Dit terwijl de financiële schade door ladingdiefstal mee kan vallen.

De directe confrontatie met de chauffeurs wordt door de daders over het algemeen uit de weg gegaan. Hierdoor komt geweld tegen chauffeurs nauwelijks voor. In de gevallen waar zich dit wel voordoet, kunnen chauffeurs

² CMR is een internationale conventie bij grensoverschrijdend wegvervoer. De afkorting CMR staat voor Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (Conventie voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de Weg). De CMR is van toepassing op alle vervoer over de weg van of naar een bij de conventie aangesloten land.

toch schade ondervinden. Zo kunnen zij lichamelijk letsel oplopen, maar ook psychische schade behoort, door de traumatische ervaring van zo'n incident, tot de mogelijkheden.

Risico's van ladingdiefstal

De wegtransportsector kent diverse punten die haar kwetsbaar maken voor ladingdiefstal. De keten is complex. De sector kent veel concurrentie waardoor de prijzen onder druk staan en in de cultuur van de transportsector zijn targets belangrijk en moet een transport 'hoe dan ook' gedaan worden. Hierdoor worden goederen niet altijd veilig vervoerd. Verder wordt er veel gebruik gemaakt van onderaannemers en is de aangiftebereidheid laag.

De processen binnen de goederenketen zorgen ook voor risico's (Muntinga, 2010). Op zes momenten in de goederenketen zijn risico's te benoemen:

- Het aannemen van personeel
- Het verkrijgen van de opdracht
- Het ophalen van de vracht
- De planning van de rit
- De rit
- Het lossen van de vracht

In de aanpak van ladingdiefstal kent de politie een aantal tekortkomingen. De kennis van transportcriminaliteit is bij politieregio's die hier minder mee te maken hebben beperkt. Hierdoor wordt de aangifte niet altijd (correct) opgenomen. Deze regio's geven ook minder prioriteit aan ladingdiefstal. Er wordt zelden sporenonderzoek gedaan, en binnen de politie wordt soms slecht gecommuniceerd over zaken. Bij opsporingsonderzoeken zorgen internationale rechtshulpverzoeken voor vertraging. Een ander knelpunt zijn capaciteitsproblemen, zowel bij de recherche als bij specialismen zoals observatie, techniek of op financieel gebied, waardoor niet altijd genoeg zicht verkregen kan worden op de verdachten. De samenwerking met het OM verloopt niet altijd vlekkeloos, sommige onderzoeken hadden (een periode) geen officier of slecht contact hiermee. In de opsporing is er nog te weinig aandacht voor helers.

De transportsector neemt maatregelen om ladingdiefstal tegen te gaan. Zo wordt personeel gescreend, krijgen zij soms een training, gaan bedrijven na met wie ze zaken doen, moeten chauffeurs zich legitimeren bij het ophalen van een vracht, wordt voor duurdere lading bij voorkeur beter materieel gebruikt en wordt soms rekening gehouden met de routes en parkeerplaatsen. De toepassing van GPS-bakens waardoor vrachtwagens na diefstal te traceren

zijn, is (nog) geen gemeengoed in de transportbranche. Het nemen van dit soort maatregelen is voor grote transportbedrijven makkelijker dan voor kleine. Daarnaast gaat het commerciële belang bij alle bedrijven voor de veiligheid.

Bij de politie zijn er initiatieven om het aangifteproces te verbeteren. Zo is een centraal transportaangifteloket in ontwikkeling. Het SIT (Snel Interventie Team) is opgericht om snel te kunnen reageren naast de bestaande projectmatige onderzoeken. Voor knelpunten in de internationale samenwerking zou een vast aanspreekpunt kunnen helpen. Er zou meer prioriteit moeten komen voor onderzoek naar helers, waarbij gebruik gemaakt kan worden van CIE-informatie, het opbouwen van een netwerk bij inkopers en financieel onderzoek naar helers. Publiek-private samenwerking, zoals die gestalte heeft gekregen in de twee convenanten kan bijdragen aan een betere opsporing en preventie van ladingdiefstal. Het initiatief van de Secure Lane is een goed voorbeeld van waartoe een dergelijke samenwerking kan leiden.

Verwachtingen en ontwikkelingen

Er zijn verschillende criminaliteitsrelevante factoren die mogelijk van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van ladingdiefstal.

Economie is een criminaliteitsrelevante factor, al is het de vraag of deze invloed positief of negatief is. Bij een positieve economische ontwikkeling is er meer vrachtverkeer en dus meer gelegenheid voor ladingdiefstal. En bij een negatieve economische ontwikkeling zal er minder geïnvesteerd worden in beveiliging en zijn er mogelijk meer potentiële daders.

Technologie is een andere criminaliteitsrelevante factor. Technologische ontwikkeling is niet alleen van invloed op de hoeveelheid en het soort lading, maar ook op de beveiligingsmogelijkheden voor de transportsector, de opsporingsmogelijkheden van de politie en de mogelijkheden voor criminelen.

De factor politiek is ook van invloed. De prioriteit die ladingdiefstal krijgt binnen de overheid zorgt voor meer of minder aandacht voor het probleem. Maar ook het beleid van het vrije verkeer binnen de EU en het kabinetsstandpunt over cabotagevervoer kunnen van invloed zijn. Daarnaast kan de politieke keuze van het wel of niet doorzetten van de huidige publiek-private samenwerking een factor zijn die meespeelt in de ontwikkeling van ladingdiefstal.

Als sociale factor kan de verharding van de samenleving worden genoemd. Mogelijk is dit van invloed op het gebruik van geweld bij ladingdiefstal.

De verwachting over de omvang van ladingdiefstal is moeilijk te schetsen. Respondenten verwachten dat de ernst van ladingdiefstal zal toenemen: minder incidenten, maar meer schade. Veel respondenten verwachten dat criminele samenwerkingsverbanden steeds professioneler en georganiseerder worden, en dat vrachtwisselingsfraude steeds meer gaat plaats vinden. Hoewel vrachtwisselingssystemen in de toekomst meer gebruikt zullen worden, is het maar de vraag of veel criminelen de kennis en de middelen hebben om deze vorm van ladingdiefstal te plegen. Bovendien is de transportsector zich steeds meer bewust van de risico's van vrachtwisselingssystemen.

Ladingdieven zijn op dit moment al internationaal actief, en respondenten verwachten dat ladingdieven steeds makkelijker grenzen overgaan. Mogelijk zijn maatregelen die in Nederland worden genomen een aanleiding om meer delicten over de grens te plegen.

Hoewel meerdere respondenten verplaatsingseffecten verwachten naar andere geografische gebieden in Nederland, of 'weer terug' naar de loodsen is in de beschikbare cijfers een dergelijke ontwikkeling niet terug te vinden.

Doordat ladingen een steeds grotere waarde vertegenwoordigen lijkt het waarschijnlijk dat de schade zal stijgen. Veel respondenten verwachten dit ook. Mogelijk zorgen hogere metaalprices in de toekomst ervoor dat metalen aantrekkelijker worden om te stelen. Omdat er weinig over de ontwikkeling van de omvang bekend is, is het ook moeilijk om iets te zeggen over de ontwikkeling van de schade.

Veel respondenten verwachten dat door betere beveiliging er meer geweld tegen chauffeurs gebruikt zal worden. De chauffeur wordt dan immers de zwakke schakel. Het is echter de vraag of er in de toekomst alleen beveiligde transporten zullen zijn, en als dat al zo is of criminelen niet overstappen naar een ander delict dat minder risico met zich meebrengt.

Conclusies

De registratie

De drie belangrijkste partijen blijken niet te beschikken over dekkende cijfers. De transporteurs doen niet altijd aangifte van ladingdiefstal, de politie is in

sommige gevallen onzorgvuldig bij de registratie en de verzekeraars kunnen geen totaaloverzicht produceren van de schadeclaims en dus van de financiële schade. Hierdoor kunnen de werkelijke omvang en ernst (in termen van schade) van ladingdiefstal niet met zekerheid vastgesteld worden. Van de circulerende bedragen is onbekend hoe zij tot stand zijn gekomen. Om hier verandering in te brengen is het van belang dat de politie de drempel om aangifte te doen verlaagt; bijvoorbeeld in de vorm van een centraal aangifteloket, dat de transporteurs hun verantwoordelijkheid nemen en consequent aangifte doen en dat de verzekeraars gebruik gaan maken van de recent actief geworden Registratie Applicatie (de zogenaamde RAP-omgeving) die tot doel heeft schadeclaims centraal te registreren.

De omvang

Wat van de omvang bekend is, vormt een ondergrens van het werkelijke aantal ladingdiefstallen. Er bestaat een dark number waarvan we de omvang niet kennen. In 2010 werden rond de 1100 incidenten geregistreerd. Dit is inclusief de pogingen en de diefstallen van uitsluitend vrachtwagencombinaties zonder lading. In 2010 zijn er zo'n 500 voltooide diefstallen van alleen lading gepleegd. Hierboven werd er al melding van gemaakt dat de feitelijke omvang niet vast te stellen is, evenmin kunnen we vaststellen of ladingdiefstal nu toe- of afneemt. Het grootste deel van de ladingdiefstallen wordt gepleegd door middel van zeilsnijden. De zeilentrailers zijn aanmerkelijk kwetsbaarder voor diefstal dan kastentrailers. De meeste diefstallen vinden plaats in het zuiden en oosten van ons land: op bedrijfsterreinen en parkeerplaatsen langs de autosnelweg. In 2009 is de zogenaamde Secure Lane van start gegaan. Een corridor aan snelwegen van Rotterdam, via Eindhoven naar Venlo, waarlangs 15 verzorgingsplaatsen extra beveiligd zijn. De evaluatie van deze Secure Lane laat zien dat het aantal diefstallen op de betrokken parkeerplaatsen spectaculair is afgenomen van 74 in 2008 tot 4 in 2010. De keerzijde van deze succesmedaille is dat parkeerplaatsen in de omgeving van de Secure Lane een significante stijging van incidenten laten zien. Toezicht, informatie-uitwisseling en handhaving zijn een probaat middel, maar de effecten zijn pas landelijk zichtbaar als het concept ook landelijk wordt geïmplementeerd en wanneer transporteurs hun chauffeurs ook verplichten gebruik te maken van deze voorzieningen.

Een tweetal verzekeraars heeft een selectie van grotere schadedossiers aangeleverd. Dit betreft 158 claims van meer dan 10.000 euro. Deze zaken hebben een gemiddelde schade (op basis van de dagwaarde van de gestolen goederen) van 67.000 euro. Omdat we niet weten welk deel van de schadeclaims hierin vervat is, noch hoeveel ladingdiefstallen er plaats vinden, leidt de

vermenigvuldiging van dit gemiddelde met het aantal aangiften niet tot een betrouwbare schatting van de werkelijke schade. Bovendien zijn er meerdere vormen van schade (ook immateriële) waarvan de omvang zich niet laat schatten. Reden te meer om voorzichtig te zijn met extrapolatie van deze gegevens.

De daders

De ladingdiefstallen worden over het algemeen gepleegd door daders van Nederlandse origine die in groepen van wisselende samenstelling opereren; zij zijn merendeels afkomstig uit het zuiden van ons land. De hardnekkige geluiden die soms te horen zijn dat het voornamelijk Oost-Europese groepen zouden zijn, worden niet bevestigd door dit onderzoek. De groepen hebben een voorkeur voor zeilentrailers omdat deze het gemakkelijkste doelwit vormen. Hierbij wordt de confrontatie met de chauffeur en/of eventuele beveiligers uit de weg gegaan. Hierdoor komt geweld bij ladingdiefstal zelden voor. In 2010 werd er in slechts vijf dossiers melding van geweld gemaakt, waarvan één geval aantoonbaar in scene was gezet. Omdat ladingdiefstal vaak een buit oplevert die zowel naar waarde als volume omvangrijk is, moet aangenomen worden dat er sprake is van een goed uitgerust netwerk van helers. Het opsporen van dit netwerk heeft geen prioriteit wanneer een opsporingsonderzoek wordt opgestart. De bestrijding van ladingdiefstal zal waarschijnlijk effectiever zijn wanneer van meet af aan uitgegaan wordt van een ketenbenadering: niet alleen aan de 'voorkant' de daders aanpakken, maar ook het vervolg van de verwerking van de buit in de bestrijding betrekken.

De slachtoffers

Niet alleen zijn de transporteurs en hun chauffeurs de belangrijkste slachtoffers van ladingdiefstal, zij zijn ook het startpunt bij de preventie ervan. Het gaat niet alleen om relatief eenvoudige maatregelen zoals het installeren van een track-en-trace systeem, maar ook om het gehele logistieke proces. Dit proces om een lading op tijd en ongehavend te bestemder plekke te krijgen is dermate complex, dat het in eerder onderzoek criminaliteitsbevorderend werd genoemd. Transporteurs realiseren zich dat terdege en zij hebben in dat verband dan ook legio maatregelen getroffen, variërend van het screenen en opleiden van personeel tot het inplannen van de veiligste route. Op zichzelf is dat vanzelfsprekend een noodzakelijke en goede ontwikkeling. Vanwege allerlei commerciële, financiële en planningstechnische belangen, worden de maatregelen echter lang niet altijd toegepast. Dit resulteert in het onnodig lang overstaan van trailers (op vrijdagmiddag laden bijvoorbeeld en maandagochtend

vroeg vertrekken), het gebruik van zeilentrailers voor kostbare lading, voorkeur voor de snelste in plaats van de veiligste route en betrokkenheid van eigen personeel bij ladingdiefstal. De verantwoordelijkheid van de transporteurs voor het toepassen van procedures en protocollen die de veiligheid bevorderen neemt niet weg dat transporteurs geconfronteerd worden met pieken in het aanbod die niet te voorzien zijn en dus moeilijk te plannen. Ook de verladers hebben hierin een verantwoordelijkheid. Meermaals is gebleken dat de transporteurs geconfronteerd worden met eisen van verladers waaraan alleen tegemoet kan worden gekomen wanneer concessies aan de veiligheid worden gedaan. Dit heeft te maken met de extra kosten voor het inzetten van een kastentrailer, de planning van het transport waardoor onnodig lang overstaan wordt bevorderd en de route die gekozen wordt. Het lijkt raadzaam dat de transporteurs én verladers de handen ineen slaan om de veiligheid van het transport te vergroten.

De opsporing

De specialistische kennis en capaciteit met betrekking tot ladingdiefstal zijn ongelijk verdeeld over de politiekorpsen. Bij het KLPD en de Bovenregionale Recherche Zuid Nederland (BRZN) die de zes zuidelijke regio's bedient is het hiermee wel goed gesteld. Elders gaat het duidelijk minder. De dienstverlening bij het doen van aangifte kan aanzienlijk verbeterd worden, de kwaliteit van de aangiften eveneens. Hierdoor kan de aangiftebereidheid en het succes van opsporingsonderzoeken toenemen. Eerder is al opgemerkt dat het aanbeveling verdient ook de helersnetwerken in het onderzoek te betrekken, zodat zowel de 'voorkant' (planning en uitvoering) van de diefstal, als de 'achterkant' (de verwerking van de buit) voldoende aandacht krijgen. Een probleem bij de opsporing is de beperkte informatiepositie zoals een betrokken officier van justitie benadrukt. Er is weinig bekend en ook CIE-informatie ontbreekt vaak.

Het onderzoek heeft diverse indicaties opgeleverd dat het opsporingsproces niet optimaal verloopt. Zo komt uit interviews naar voren dat er lang niet altijd technisch onderzoek wordt gedaan bij een ladingdiefstal, waardoor de kans op opheldering van het misdrijf afneemt. Ook de beschikbare opsporingsmiddelen worden niet maximaal benut.

Een ander knelpunt vormt de internationale samenwerking. Veel dadergroepen zijn ook internationaal actief. Daarom moet er met enige regelmaat een beroep worden gedaan op rechtshulpverzoeken. In de praktijk is dit een erg traag proces dat het onderzoek niet ten goede komt.

De verwachtingen

Er valt weinig met zekerheid te zeggen over de ontwikkeling van ladingdiefstal in de komende jaren. Het is aannemelijk dat deze ontwikkeling samen zal hangen met de omvang van het wegvervoer en dus ook met de economische vooruitzichten. Hoe meer wegvervoer, hoe groter de gelegenheid tot het plegen van ladingdiefstal en de gelegenheid maakt de dief. Internationaal onderzoek doet de prognose dat zowel internationaal als in Nederland het volume van het wegvervoer beduidend zal toenemen in de komende jaren. Een andere ontwikkeling waarover consensus bestaat is de verandering van de lading. Met name waar het elektronica betreft zien we dat de componenten steeds kleiner worden en de waarde hoger. Juist elektronica is aantrekkelijk voor ladingdieven. Of dit ook het aantal ladingdiefstallen zal doen toenemen is van meer factoren afhankelijk, het leidt er in ieder geval toe dat de schade per diefstal zal toenemen. Tegelijkertijd zien we dat de *sense of urgency* met betrekking tot ladingdiefstal groter wordt. Het zullen vooral de invoering en handhaving van preventieve maatregelen zijn die hieruit voortvloeien die in hoge mate bepalen welke richting ladingdiefstal zal nemen. Met name de bedrijven, bij het toepassen van hun procedures en protocollen, en het uitrollen van het Secure Lane concept, zijn hierbij van groot belang. In dit opzicht zijn de preventie en bestrijding van ladingdiefstal bij uitstek een publiek-private onderneming.

Ten slotte

In de afgelopen jaren is een groot aantal onderzoeken gedaan naar het fenomeen ladingdiefstal. Het beeld dat uit die onderzoeken oprijst, wordt in grote trekken bevestigd door het onderhavige. Dat betekent dat deze soort criminaliteit betrekkelijk weinig evolueert. Er is met andere woorden weinig nieuws onder de zon. Het is een tamelijk eenvoudig delict waarvoor nauwelijks technologische of andere specialistische deskundigheid noodzakelijk is. De constatering dat ladingdiefstal in zijn uitvoering aan weinig veranderingen onderhevig is, schept kansen voor de bestrijding ervan. Ondernemers, politie en justitie kunnen gemakkelijker anticiperen op een stabiel fenomeen dan op criminaliteit die snel evolueert en gebruik maakt van moderne technologische hulpmiddelen.

Onderhavige CBA is bedoeld als richtsnoer bij het maken van strategische keuzes. Gaandeweg het onderzoek werd duidelijk dat er voor de gerichte aanpak van ladingdiefstal en als vervolg op deze CBA, tevens behoefte bestaat aan een meer tactisch getinte analyse. Hierin zouden de bekende dadergroepen centraal moeten staan en -waar mogelijk- onbekende aan het licht brengen, met

als oogmerk op meer rationele gronden te kunnen prioriteren bij de aanpak van dadergroepen.

Resumerende aanbevelingen

Politie/OM:

- Verlagen van de drempel om aangifte te doen en verbetering van de kwaliteit van aangifte door het inrichten van een centraal aangifteloket.
- Meer aandacht voor helinggroepen.
- Meer technisch onderzoek.
- Verbeteren van de informatiepositie (waaronder begrepen een betere registratie van incidenten).
- Verschillende opsporingsmiddelen beter benutten.
- Investeren in internationale samenwerking.
- Initiëren van een tactische analyse op dadergroepen.

Transporteurs en verladers:

- Altijd aangifte doen van (poging tot) ladingdiefstal.
- Consequent toepassen van veiligheidsprotocollen en –procedures, inclusief het screenen van het personeel.
- Vervangen of ombouwen van zeilentrailers.
- Chauffeurs verplichten gebruik te maken van veilige routes en parkeerplaatsen.
- Meer prioriteit leggen bij de veiligheid van het transport.
- Installeren van track-en-traceapparatuur.

Verzekeraars:

- Verbeteren registratie van schadeclaims.
- Bij elke claim een aangifte.

Publiek-privaat:

- Op grotere schaal toepassen van het Secure Lane concept.
- Andere publiek-private initiatieven verder ontwikkelen.

1

Inleiding

Op 1 januari 2010 is het tweede convenant Aanpak Criminaliteit in de Transportsector in werking getreden. Het doel van dit convenant is het beter in kaart brengen van transportcriminaliteit en het ontwikkelen van maatregelen om deze vorm van criminaliteit te beperken en terug te dringen. Op grond van de resultaten van het eerste convenant hebben de partijen in het huidige convenant de behoefte uitgesproken om de preventie en repressie verder te versterken en onderling beter af te stemmen. De internationale component van transportcriminaliteit krijgt ook aandacht in dit convenant, omdat criminaliteit zich niet aan grenzen houdt. Verschillende partijen zijn bij de totstandkoming en voortgang betrokken: de staatssecretaris van Economische Zaken, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van Verkeer en Waterstaat, het Openbaar Ministerie, Air Cargo Netherlands (ACN), Eigen Vervoer en Verladers Organisatie (EVO), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de Nederlandse politie, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Transported Asset Protection Association (TAPA) en het Verbond van Verzekeraars (VvV).

1.1 Onderzoeksopdracht

Het onderzoek voor deze criminaliteitsanalyse is uitgevoerd in opdracht van het Landelijk Parket. Het verzoek was een criminaliteitsbeeldanalyse over ladingdiefstal te maken aan de hand van de volgende doelstellingen:

1. Het leveren van een bijdrage aan het efficiënt en effectief inzetten van beschikbare capaciteit en middelen;
2. het identificeren van vlakken/plaatsen die zich lenen voor het opwerpen van barrières tegen ladingdiefstal;
3. het leveren van een bijdrage aan het advies dat de landelijk coördinerend officier transportcriminaliteit in 2012 zal uitbrengen over het nut en de noodzaak van een landelijk team ladingdiefstallen en de wijze waarop dit team optimaal georganiseerd kan worden.

1.2 Definitie en domeinafbakening

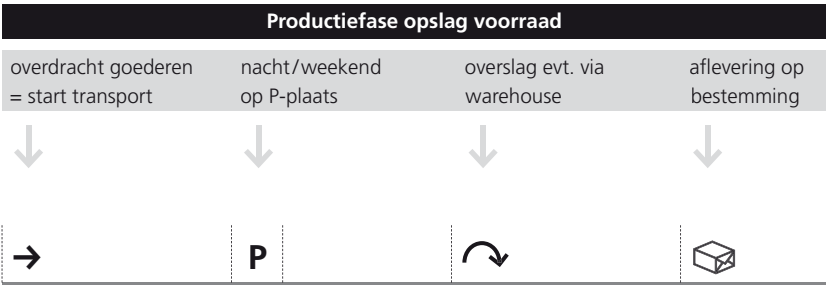
In het kader van het tweede convenant Aanpak Criminaliteit in de Transportsector is de projectgroep Monitoring in het leven geroepen, die zich allereerst

heeft beziggehouden met het opstellen van eenduidige definities van transportcriminaliteit.

De vastgestelde definities staan vermeld in het Rapport Definities Transportcriminaliteit (Projectgroep Monitoring, 2010).

Onder transportcriminaliteit wordt verstaan criminaliteit ten aanzien van het beroepsvervoer van goederen en het eigen vervoer, zoals bedoeld in de Wet Wegvervoer Goederen; het betreft de gehele vervoersketen, aanvangend zodra de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen en eindigend bij aflevering.

Een transport- of vervoerstraject kan als volgt worden weergegeven



Bron: Projectgroep Monitoring, 2010

Ladingdiefstal is een van de vormen van transportcriminaliteit. Uitgaande van de definitie van transportcriminaliteit, kan worden gesteld dat het bij ladingdiefstal gaat om de diefstal van goederen die zich bevinden binnen de logistieke keten van verplaatsing van de ene locatie naar de andere. Locaties voor opslag (met uitzondering van de opslag bij de producent), overslag en distributie liggen binnen de logistieke keten.

In het onderzoek voor deze criminaliteitsbeeldanalyse (CBA) is de nadruk gelegd op in Nederland gepleegde ladingdiefstallen. Gezien het internationale karakter van het wegtransport zijn de gevallen van ladingdiefstal in het buitenland tegen een Nederlandse transporteur in de beschouwing meegenomen indien zij ter sprake kwamen. Uit de interviews met verladers en transporteurs blijkt dat de bedrijven ook in het buitenland last hebben van ladingdiefstallen. In de praktijk blijkt dat vooral in de zuidoostelijke grensregio's Nederlandse criminelen en criminele samenwerkingsverbanden actief zijn die niet alleen hier, maar ook in de buurlanden ladingdiefstallen plegen. Daarom is er een interview afgenomen met de fenomeen-magistraat voor transportcriminaliteit op het parket in

Turnhout en met de teamleider van het AULA-team dat in het grensgebied met Nederland bezig is met de opsporing van ladingdiefstallen. Via de landelijk coördinerend officier van justitie voor transportcriminaliteit is een vragenlijst opgestuurd aan het Landes Kriminalamt (LKA) Nordrhein-Westfalen.

De kenmerken van ladingdiefstal worden bekeken in samenhang met de processen die in de (criminele) logistieke keten naar voren komen. In het hoofdstuk over criminele samenwerkingsverbanden en hun werkwijzen volgen we de onderverdeling van onderzoeksgroep Beke (Kuppens et al., 2006):

- Voorbereiding
- Uitvoering
- Verwerking

1.3 Onderzoeksvragen

In de opdracht voor de CBA ladingdiefstal die door het Landelijk Parket aan de Dienst IPOL is verstrekt, worden de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Wat zijn de aard (waaronder locaties, modus operandi, hot spots, omstandigheden, waaronder al dan niet gebruik van geweld of bedreiging met geweld) en omvang van ladingdiefstallen³?
- Welke criminele samenwerkingsverbanden en/of personen houden zich hiermee bezig en wat zijn hun kenmerken?
- Wat zijn de maatschappelijke gevolgen van de ladingdiefstallen, waaronder de omvang van de schade voor transportondernemingen?
- Welke verwachtingen voor de periode 2012-2016 kunnen uitgesproken worden met betrekking tot de aard, de omvang en de gevolgen van ladingdiefstallen?

1.4 Begeleidingscommissie

Ten behoeve van het onderzoek is een begeleidingscommissie ingesteld, samengesteld uit vertegenwoordigers van de belangrijkste actoren in dit veld. De rol van de begeleidingscommissie was een adviserende. Tot de taken behoorden het lezen en becommentariëren van het plan van aanpak, conceptteksten en het eindrapport. Tevens faciliteerde de commissie waar noodzakelijk en mogelijk het onderzoek; zoals het leggen van contact met

³ Pogingen tot ladingdiefstal behoren ook tot het onderzoeksdomein.

respondenten, het verzorgen van toestemming voor het inzien van dossiers, het raadplegen van databestanden e.d.

Leden van de begeleidingscommissie:

- De heer Mr. Olav Beckers, Landelijk coördinerend officier van justitie voor transportcriminaliteit;
- De heer Peter van den Ende, Commissaris van Politie Brabant-Zuid-Oost en directeur CrimiNee!;
- Mevrouw Mr. Hélène Minderman, secretaris Beleid en Deelmarkten TLN en voorzitter TAPA Taskforce NL;
- De heer Jan Stam, portefeuillehouder Transportcriminaliteit bij het Verbond van Verzekeraars en voormalig directeur Preventie en Risicobeheer bij TVM verzekeringen;
- De heer Guus Wesselink, directeur Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc).

1.5 Bronnen en onderzoeksactiviteiten

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen zijn verschillende informatiebronnen gebruikt. Er is een literatuurstudie verricht om een indruk te krijgen van onderzoeken en ontwikkelingen op het gebied van transportcriminaliteit. Er zijn interviews gehouden met personen uit het opsporingsveld (politie en OM), koepelorganisaties, verladers, transportbedrijven, schade-expertisebureaus en verzekeraars. Voor een verdere verdieping is een dossieronderzoek verricht op basis van dossiers van opsporingsonderzoeken naar ladingdiefstal. Verder zijn verschillende politiesystemen geraadpleegd voor een inzicht in de aard van bij ladingdiefstal betrokken daders en criminele samenwerkingsverbanden.

1.5.1 Literatuur

Startpunt van deze CBA is een inventarisatie en analyse van de Nederlandse en internationale literatuur op het gebied van transportcriminaliteit, in het bijzonder ladingdiefstal. Het doel van deze literatuurstudie is het verkrijgen van een beter inzicht in de aard en omvang en andere kenmerken van ladingdiefstal zoals die zich de afgelopen jaren hebben ontwikkeld. Op grond van literatuuronderzoek kunnen de bij ladingdiefstal betrokken criminaliteitsrelevante factoren worden aangeduid en beschreven.

1.5.2 Interviews

Functionarissen uit het opsporingsveld en vertegenwoordigers uit de transportsector, verzekeringsmaatschappijen en expertisebureaus zijn benaderd om hun medewerking voor het onderzoek te vragen en een afspraak in te plannen. De gesprekken met de expertisebureaus zijn geregeld door het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) van het Korps landelijke politiediensten (KLPD). De respondenten zijn erop gewezen dat de informatie die in de interviews is verkregen anoniem en gegeneraliseerd zal worden weergegeven. Een algemene vragenlijst die thematisch was ingedeeld diende als leidraad voor de interviews. De thema's waren als volgt benoemd: ladingdiefstallen (aard, omstandigheden, schade, gevolgen), beleid bij ladingdiefstallen (aangifte, preventie), beelden en trends (ontwikkelingen, verwachtingen), contact met politie en justitie (doen van aangifte, afloop).

De benodigde tijd voor een vraaggesprek varieerde van 1 tot 2,5 uur. De gesprekken zijn met toestemming van de respondenten opgenomen.

Er is gekozen voor respondenten uit verschillende organisaties om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de aard en omvang van ladingdiefstallen over de jaren 2008 tot en met 2010.

Opsporingsveld

Een bron voor expertise en informatie vormen rechercheurs en andere actoren binnen politie en justitie die betrokken zijn bij de opsporing en vervolging van ladingdiefstal.

Er zijn gesprekken gevoerd met:

- Landelijk Team Transportcriminaliteit (KLPD, DOS, Unit Informatie);
- Projectteam ladingdiefstal van de Bovenregionale Recherche Zuid Nederland (BRZN);
- Teamleiders en betrokken rechercheurs van andere Bovenregionale researcheteams (Midden, Noordwest, Noord-Oost-Nederland) en het KLPD;
- Koninklijke Marechaussee Schiphol, Bureau Bedrijfscriminaliteit;
- Landelijk Parket, team Verkeer, loket Transportcriminaliteit: OM-loket voor meldingen transportcriminaliteit;
- De projectleider Secure Lane;
- de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit;
- Zaakofficieren en de landelijk coördinerend officier van justitie voor transportcriminaliteit.

In verband met de vraag wat zich met betrekking tot ladingdiefstal in de buurlanden afspeelt en hoe de aanpak is geregeld, is een interview gehouden op het parket in Turnhout met de magistraat voor ladingdiefstal en met de teamleider van het AULA-team dat zich met ladingdiefstal bezighoudt. Een vraaggesprek met functionarissen bij de Duitse politie was binnen de termijn van het onderzoek niet mogelijk. Daarom is een vragenlijst via de landelijk coördinerend officier van justitie voor transportcriminaliteit voorgelegd aan het LKA Nordrhein-Westfalen.

Transport en logistiek

Een belangrijke bron van informatie waren gesprekken met vertegenwoordigers uit de branche transport en logistiek. Er zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van EVO (Eigen Vervoer en Verladers Organisatie), TLN (Transport en Logistiek Nederland) en TAPA (Transported Asset Protection Association). Om erachter te komen hoe de transportbranche en de verladers ladingdiefstal ervaren en wat de gevolgen zijn, zijn er interviews gehouden met enkele transportondernemers en verladers. Getracht is een breed scala van transportbedrijven te spreken. Er zijn interviews gehouden met vijf grote transportbedrijven (meer dan 50 vrachtwagens), drie middelgrote (15-50 vrachtwagens) en vijf kleine (minder dan 15 vrachtwagens) bedrijven.

Verzekeraars en expertisebureaus

Met enkele vertegenwoordigers uit de verzekeringsbranche, zoals de VbV (de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit) en met de portefeuillehouder Transportcriminaliteit van de afdelingscommissie Transport bij het Verbond van Verzekeraars, zijn gesprekken gevoerd over schade van ladingdiefstallen.

Via het LTT zijn in de laatste maand van het onderzoek afspraken gemaakt met vijf expertisebureaus. De vraaggesprekken waren in het bijzonder gericht op het verkrijgen van inzicht in de daders en dadergroepen en de helingactiviteiten.

1.5.3 Dossieronderzoek

Voor een verdere verdieping zijn achttien dossiers onderzocht van afgeronde zaken⁴ die bij de politie (Bovenregionale Recherche teams en de recherche van het KLPD) en de Koninklijke Marechaussee in de onderzoeksperiode hebben

⁴ Enkele zaken waren nog niet volledig afgerond, maar wel in de fase van afronding.

gedraaid op het gebied van ladingdiefstal. Er is ook een zoekvraag uitgezet in alle politieregio's voor het aanleveren van recherchezaken voor het dossier-onderzoek. Tien regio's hebben geen reactie gegeven op deze vraag. Uit één regio is van twee districten het antwoord ontvangen dat men geen onderzoeken had. Veertien andere regio's gaven aan geen onderzoeken⁵ te hebben gedraaid, of verwezen door naar zaken van de bovenregionale recherche.

Aan de hand van een aandachtspuntenlijst, die betrekking heeft op de onderzoeksvragen zijn de gegevens verzameld en geanalyseerd.

1.5.4 Datasystemen

Voor een inzicht over de omvang van ladingdiefstal en zaken betreffende daders en criminele samenwerkingsverbanden zijn verschillende datasystemen geraadpleegd, zoals de database van het LTT, HKS, Blueview, CSV-manager, Bromis en de RDW-database. Gegevens die geschikt waren voor het onderzoek zijn gebruikt.

⁵ Voor goed dossieronderzoek is het belangrijk dat er uitgebreid rechercheonderzoek is gedaan. Het gaat hier dus om een vraag naar uitgebreide rechercheonderzoeken, naar rechercheactiviteiten naar aanleiding van bijvoorbeeld heterdaadsituaties is niet gevraagd.

2

Het wegtransport in Nederland

2.1 De organisatie van het wegtransport in Nederland

In Nederland is het transport van oudsher een belangrijke bedrijfstak. De aanwezigheid van grote mainports zoals de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol zorgt ervoor dat veel transportbewegingen vanuit, naar of via Nederland plaatsvinden. De waarde van het transport voor de Nederlandse economie blijkt ook uit het feit dat het huidige kabinet de logistieke sector heeft aangewezen als één van de negen topsectoren in Nederland, waarvoor een stimulerend beleid wordt ontwikkeld (Regeerakkoord VVD-CDA, 2010).

Dat Nederland met name in het internationale wegvervoer een grote rol speelt blijkt uit een publicatie van Eurostat. Hierin staat dat Nederland in 2007 de tweede plek van de EU inneemt als het gaat om het aantal ton vracht dat internationaal wordt vervoerd (Eurostat, 2009). Daarnaast zijn Nederlandse vervoerders in 2007 verantwoordelijk voor 7,5 procent van het totale aantal tonkilometer aan internationaal wegvervoer in Europa (ibid.).

De wegtransportsector zorgt voor veel werkgelegenheid. Uit het rapport van de commissie Van Laarhoven (2008) komt naar voren dat de toegevoegde waarde van de logistieke sector⁶ in 2007 40 miljard was, en werkgelegenheid bood aan 746.000 personen. Dit is respectievelijk acht procent van de toegevoegde waarde en 8,5 procent van de totale werkgelegenheid in Nederland.

Op 1 januari 2011 kende Nederland 11.952 transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Dit zijn minder bedrijven dan in de jaren ervoor. In de jaren 2005 tot en met 2007 was het aantal transportbedrijven stabiel rond de 12.050. Daarna steeg het aantal bedrijven tot 12.235 in 2010. In 2011 is het aantal bedrijven voor het eerst sinds zeven jaar weer onder de 12.000 (NIWO, 2011).

⁶ In het rapport van de commissie Van Laarhoven wordt gesproken over het 'logistieke sectorhuis'. Hieronder vallen de volgende activiteiten: Transport en overslag, opslag en warehousing, Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS), ketenregie en –configuratie en logistieke supportactiviteiten.

Het aantal vergunningbewijzen per bedrijf is een indicatie voor het aantal voertuigen, omdat een vrachtwagen altijd een vergunningbewijs aan boord moet hebben. Op 1 januari 2011 stonden er 104.942 vergunningbewijzen uit bij 11.952 transportbedrijven. Gemiddeld bezit een transportbedrijf 8,8 vergunningbewijzen.

Op 1 januari 2011 kon bijna driekwart (69%) van de transportbedrijven als 'klein' bedrijf worden aangemerkt, met vijf of minder vergunningbewijzen. Deze 8.240 kleine bedrijven bezitten samen 15.469 vergunningbewijzen. Samen hebben de kleine bedrijven 15 procent van het totaal aan vergunningbewijzen. Aan de andere kant bezitten de 97 grootste transportbedrijven (nog geen één procent van de transportsector) samen 20 procent van het totaal aantal vergunningbewijzen (NIWO, 2011).

De meeste bedrijven in het beroepsgoederenvervoer over de weg bevinden zich in Zuid-Holland (n=2.295), Noord-Brabant (n=2.208) en Gelderland (n=1.662). Samen zijn in deze provincies meer dan de helft (52%) van alle transportbedrijven van Nederland te vinden. Hoewel zich in Utrecht niet veel transportbedrijven gehuisvest hebben, heeft Utrecht gemiddeld de meeste vergunningsbewijzen, wat duidt op grotere bedrijven (NIWO, 2011)

Deze verdeling van transportbedrijven over Nederland is logischerwijs terug te zien in het aantal voertuigen zwaar vrachtverkeer op de Nederlandse snelwegen. Waar veel bedrijven zijn, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland, zijn ook veel voertuigen in het zware vrachtverkeer te vinden. Maar naast de drie eerdergenoemde provincies komen ook Utrecht en Limburg naar voren als provincies waar veel voertuigen zwaar vrachtvervoer rijden.

Aantal voertuigen zwaar vrachtverkeer op werkdagen per etmaal in 2008



Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010).

De wegtransportsector zorgt voor veel werkgelegenheid en is daarom van groot economisch belang. De laatste decennia is het onderscheid tussen transportbedrijf en logistiek dienstverlener vervaagd doordat transportbedrijven nieuwe activiteiten zijn gaan ontplooiën. Tot de jaren 80 waren Nederlandse vervoerders enkel actief in het vervoer van A naar B. Daarna zijn grote vervoerders zich gaan ontwikkelen tot aanbieders van transportnetwerken, waarbij vervoerders voor regio's of verladers transport regelen. Sinds de jaren 90 zijn vervoerders ook meer logistieke dienstverlenende activiteiten gaan uitvoeren zoals de opslag van producten voor verladers (warehousing). Uiteindelijk hebben sommige transportbedrijven zich ontwikkeld tot ketenregisseur, zij controleren het gehele logistieke proces voor verladers en organiseren het transport van de goederen. Dit zijn veelal grotere bedrijven en volgens schattingen halen zij 30 procent van de

omzet van het wegtransport. De overige 70 procent omzet komt voor rekening van de andere transportbedrijven die actief zijn in vervoer van A naar B. Het is de verwachting dat het onderscheid tussen transportbedrijven en logistieke dienstverleners verder vervaagt, waarbij middelgrote en grote vervoerders naast transport ook meer hoogwaardige logistieke activiteiten uitvoeren. Een groot deel van de wegvervoersector blijft bestaan uit eigen rijders die actief zijn in het vervoer van goederen van A naar B.

Deze eigen rijders worden in de huidige situatie veelal ingezet door grotere logistieke dienstverleners.

Het streven van de luchthaven Schiphol is om in de komende 15 tot 20 jaar het vrachtvolume te verdubbelen, dit is noodzakelijk om de positie van de mainport te behouden. Vooral de intercontinentale vrachtluchten zijn via road feeding, de zogenaamde airport – airport lijndiensten waarbij vracht op ‘airway bills’ per truck vervoerd wordt, sterk aan het wegvervoer gekoppeld. Wegtransport is bijna volledig verantwoordelijk voor de afhandeling van luchtvracht in Europa (Policy Research Corporation & NEA, 2007).

2.2 Het probleem van ladingdiefstal

Veel waardevolle goederen die vervoerd worden zijn aantrekkelijk zijn voor criminelen. Risicogebieden zijn de grensgebieden van Nederland en het Rotterdamse havengebied, aldus advies- en onderzoeksgroep Beke (Kuppens et al., 2006). Het oostelijk en zuidelijk deel van Nederland liggen namelijk op de transportroute naar andere delen van Europa. Het probleem van ladingdiefstal neemt volgens de transportsector alleen maar toe en leidt tot steeds grotere schadebedragen. De roep om transportcriminaliteit aan te pakken neemt de laatste jaren dan ook uit verschillende hoeken toe. De precieze schade die ladingdiefstal in Nederland veroorzaakt, is onbekend. Door verschillende partijen worden bedragen geroepen, maar het is zeer lastig om te bepalen welk schadebedrag het meest reëel is, omdat iedere partij eigen belangen heeft bij het geschatte bedrag (Kuppens et al., 2006). In 2010 is een definitie geformuleerd over wat ‘schade’ bij ladingdiefstal is, maar voor deze tijd hanteerde iedere partij een eigen definitie. Daarnaast is er sprake van een dark number op het gebied van ladingdiefstal, omdat niet alle delicten bij politie of koepelorganisaties worden gemeld. Vermoed wordt dat met name kleinere diefstallen niet worden gemeld, omdat transporteurs een diefstal liever verzwijgen. Zij draaien dan immers op voor de douaneheffingen (Bruinsma en Bovenkerk, 1996) of worden aansprakelijk gesteld door hun opdrachtgever of

verzekeraar (Rovers en De Vries Robbé, 2005). Soms wordt echter ook de diefstal van zeer waardevolle ladingen niet naar waarheid gerapporteerd in de aangifte. Dit gebeurt omdat uit commercieel belang de lading niet voor de werkelijke waarde is verzekerd, zegt een respondent van het VbV. Transporteurs doen lang niet altijd aangifte, onder meer vanwege angst voor reputatieschade en het idee dat de politie er toch niets aan doet. Bovendien ontbreekt de noodzaak, soms omdat men niet verzekerd is, soms omdat men vindt dat het te veel tijd kost (Korps landelijke politiediensten, 2004). Deze zaken maken het lastig om een uitspraak te doen over de schade van ladingdiefstal.

Hoewel de vigerende schadebedragen niet onderbouwd worden, kan worden gesteld dat de schade die door ladingdiefstal wordt geleden jaarlijks zeker miljoenen bedraagt. Volgens het ministerie van Economische Zaken verdient het werken aan een veiligere vervoersketen dan ook een hoge prioriteit. Het imago van Nederland als transportland is daarbij van groot belang, maar ook het imago van Nederland als vestigingsklimaat voor industriële bedrijven (Projectgroep Secure Lane, 2011). Schade aan dit imago kan leiden tot economische schade. Als een land bekend komt te staan als een land waarin grote schades door ladingdiefstallen voorkomen, kunnen opdrachtgevers voor een ander transitland kiezen. Daarnaast kunnen verzekeraars eisen dat bepaalde landen vermeden moeten worden (Kuppens et al., 2006).

Een ander probleem dat ladingdiefstal met zich meebrengt, is de mogelijkheid dat transportbedrijven failliet gaan of werknemers moeten ontslaan. De schade-last kan door verschillende oorzaken zó hoog zijn, dat een transportondernemer deze niet of nauwelijks kan dragen.

Ontslagen en faillissementen leiden tot werkloosheid, wat economische schade voor de gehele samenleving betekent.

Verder kan de aantrekkelijkheid om ladingdiefstal te plegen als een probleem worden gezien. In Nederland wordt fysiek geweld door de daders vermeden (Kuppens et al., 2006). Als er geen geweld wordt gebruikt bij, krijgt dit minder snel prioriteit van politie en justitie. Kuppens et al. concludeerden in 2006 dat de pakkans van ladingdiefstal relatief laag is en de boetes en sancties gering zijn. Hierdoor zou ladingdiefstal dan ook een lonend delict zijn. Meerdere respondenten onderschrijven deze mening. Zij zeggen dat ladingdiefstal vanwege de hoge opbrengsten, lage pakkans en lage straffen lucratief is. Een voor dit onderzoek geïnterviewde officier van justitie is echter van mening dat de straffen in zijn arrondissement de laatste jaren steeds hoger zijn geworden.

Hoewel de exacte aard, omvang en vooral schade van ladingdiefstal dus onbekend is, kan wel worden gesteld dat dit fenomeen door verschillende betrokken partijen als een probleem wordt gezien.

2.3 De aanpak van ladingdiefstal

2.3.1 Het eerste transportconvenant

In 2004 is het 'Actieplan Veilig Ondernemen' gestart, met als doel om de criminaliteit tegen bedrijven tot en met 2010 met 25 procent te laten dalen. Eén van de projecten die voortkomt uit dit actieplan is het project Transport-criminaliteit. In het kader daarvan werd in 2004 het eerste transportconvenant ondertekend door zowel publieke als private partijen.⁷ Afspraken uit het convenant zijn het maken van een analyse van de wegvervoersector, meer veilige parkeerplaatsen, opleidingen op het gebied van criminaliteitspreventie, het gebruik van Cell Broadcast, een checklist en waarschuwingsregister voor nieuw aan te nemen personeel, tracking and tracing, verbeteren van de aangifte en een keurmerk voor Transport en Logistiek (Ministerie van Economische Zaken, 2004). Een aantal van deze verbeteringen is gerealiseerd. Zo heeft advies- en onderzoeksbureau Beke in 2006 het rapport *Zware jongens op de weg* geschreven, waarin een analyse van criminaliteit in de wegtransportsector wordt beschreven. Verder is er een opleiding criminaliteitsbeheersing voor het lager- en middenkader, en een module criminaliteitspreventie voor het midden- en hoger kader. Ook is er een modelprocedure voor werving en selectie van nieuw personeel (Ministerie van Economische Zaken, 2009). Deze bestaat onder andere uit het vragen naar een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) en een toetsing aan het sinds 1 juni 2009 in werking getreden WLS (Waarschuwingsregister Logistieke Sector). In dit waarschuwingsregister zijn werknemers uit de logistieke sector opgenomen tegen wie aangifte is gedaan en die zijn ontslagen vanwege fraude en/of criminaliteit. Voor uitzendkrachten en personeel van charters geldt 'ontslagwaardig' als norm om te worden opgenomen in het waarschuwingsregister (Minderman, 2010). 'Ontslagwaardig' houdt in dat een uitzendkracht in het waarschuwingsregister kan worden geregistreerd wanneer de ernst van het incident bij een medewerker in vaste dienst tot ontslag zou leiden (Stichting WLS, 2011). Met deze maatregelen proberen bedrijven zo veel

⁷ Ministerie van Economische Zaken, ministerie van Justitie, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Eigen Vervoerders en Verladere Organisatie, Koninklijk Nederlands Vervoer- en Goederenvervoer, Verbond van Verzekeraars, Transport en Logistiek Nederland en Nederland Distributieland.

mogelijk betrouwbaar personeel in dienst te nemen. De koepelorganisaties promoten deze maatregelen bij hun leden.

In samenwerking tussen de partijen van het eerste transportconvenant en andere organisaties zijn er daarnaast nog meer initiatieven genomen. Bijvoorbeeld Secure Lane, de lokvrachtwagen, participatie in het project LABEL en het loket Transportcriminaliteit bij het OM (Ministerie van Economische Zaken, 2009). Secure Lane is een samenhangend geheel van 'slimme' camera's op meerdere locaties. Deze camera's lezen kentekens die vervolgens gematcht worden aan een lijst met kentekens van bekende ladingdieven. Verder kunnen de camera's verdachte gedragingen herkennen. Secure Lane is een succes, op de aangesloten parkeerplaatsen zijn vrijwel geen ladingdiefstallen meer gepleegd. Nadeel is wel dat het probleem zich verplaatst naar andere parkeerplaatsen. Daarom is onderzocht of een landelijke uitrol van Secure Lane haalbaar is. Volgens onderzoek dat is uitgevoerd door projectgroep Secure Lane (2011) is dit haalbaar. Een belangrijke voorwaarde voor een landelijke uitrol is wel dat private partijen aan het project deelnemen.

De lokvrachtwagen is een middel dat sinds november 2007 door het KLPD wordt ingezet op parkeerplaatsen die bekend staan als 'onveilig'. Met behulp van de lokvrachtwagen kunnen verdachten van ladingdiefstallen op heterdaad betrapt en aangehouden worden. De lokvrachtwagen wordt gezien als een succes, maar het succes neemt af omdat criminelen alerter zijn geworden (Hestens, 2010).

Het project LABEL is een Europees project medegefinancierd door de Europese Commissie. Het is gestart in september 2008 en heeft als doel te komen tot één Europees certificeringssysteem voor parkeerplaatsen, waarbij eenvoudig te zien is hoe de parkeerplaats beveiligd is en welke services er aanwezig zijn. Het systeem is opgeleverd op 25 oktober 2010 en wordt beheerd door International Road Transport Union (IRU). De stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) en de VbV zijn nog steeds bezig met de uitrol in Nederland, waarbij VbV de beheerdersrol voor Nederland heeft.

Het systeem bestaat uit twee symbolen, slotjes en sterren. De slotjes (1-5) geven aan in hoeverre een parkeerplaats beveiligd is. Hoe meer slotjes, hoe meer beveiligingsmaatregelen op de parkeerplaats zijn. De sterren geven aan hoe hoog het serviceniveau van een parkeerplaats is. Ook hier geldt: hoe meer faciliteiten, hoe meer sterren. Op 27 november 2009 is de eerste parkeerplaats in Nederland, volgens LABEL-gecertificeerd. Begin 2011 waren 24 Nederlandse parkeerplaatsen LABEL-gecertificeerd. Overigens hebben slechts vijf van deze

parkeerplaatsen een score van drie slotjes of hoger (Verzekeringsbureau bestrijding Voertuigcriminaliteit, 2011).

2.3.2 Het convenant OM en de Transportsector

In 2005 heeft een aantal koepelorganisaties en het Openbaar Ministerie een convenant gesloten, namelijk het convenant *OM en de Transportsector*. De deelnemende partijen hebben afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak van transportcriminaliteit. De belangrijke verplichtingen van de koepelorganisaties was het bevorderen van maatregelen ter voorkoming van transportcriminaliteit en het bevorderen dat aangiften worden gedaan. Elke organisatie zou een vast aanspreek- of meldpunt voor transportcriminaliteit inrichten. Daartegenover zou het OM ervoor zorgen dat aan de daarvoor in aanmerking komende aangiften daadwerkelijk een vervolg wordt gegeven. Het OM ontwikkelt procedures voor de selectie en prioritering van onderzoeken naar transportcriminaliteit (Openbaar Ministerie, 2005). Aan de hand van dit convenant is een loket gestart, het loket Transportcriminaliteit bij het Landelijk Parket. Het belangrijkste doel van dit loket is om de bestrijding van vormen van transportcriminaliteit, zoals de diefstal van voertuigen en lading, te faciliteren. Het loket biedt een vast aanspreekpunt voor koepelorganisaties over de start en voortgang van strafrechtelijke opsporingsonderzoeken of de stand van zaken in een strafrechtelijke procedure. Daarnaast kunnen bij het loket incidenten worden gemeld (Openbaar Ministerie, 2011).

2.3.3 Het tweede transportconvenant

In december 2009 is een tweede transportconvenant getekend. Dit convenant heeft als doel om transportcriminaliteit beter in kaart te brengen en maatregelen te ontwikkelen om het terug te dringen. Na het eerste convenant was er behoefte om de preventie en repressie verder te versterken, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de internationale component van transportcriminaliteit (Ministerie van Economische Zaken, 2009). Dit uit zich in het feit dat naast een aantal ministeries en koepelorganisaties, het Openbaar Ministerie, de politie en de Transported Asset Protection Association (TAPA) medeondertekenaars zijn van dit tweede convenant. Belangrijke actiepunten hieruit zijn de beveiliging van parkeerplaatsen en bedrijfsterreinen, monitoring, preventie en repressie.

Zo is afgesproken dat de koepelorganisaties aansluiten bij provinciale structuurvisies en gemeentelijke bestemmingsplannen voor het bedrijven-terreinenbeleid. Volgens een respondent van een koepelorganisatie is dit echter nog niet het geval. Bij de veiligheid van parkeerplaatsen zijn wel enkele stappen

gezet. De lijst van onveilige parkeerplaatsen die in het kader van het eerste convenant was opgesteld is aangepakt door meer verlichting te plaatsen of bomen en struiken te kappen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2010). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zorgt ervoor dat er op het hoofdwegennet goede verwijzingen zijn naar beveiligde parkeerplaatsen (Ministerie van Economische Zaken, 2009).

In het kader van monitoring zijn er definities afgesproken voor transport-criminaliteit en ladingdiefstal en de schade hiervan, zodat transportcriminaliteit en ladingdiefstal op een eenduidige manier kunnen worden geregistreerd. Dit moet monitoring vergemakkelijken. Verzekeraars dienen ladingdiefstallen vanaf 1 januari 2011 in het RAP-systeem (Registratie Applicatie) te registreren. Het RAP-systeem bevindt zich bij de stichting Verzekeringsbureau Voertuig-criminaliteit. Door deze registratie kan in de toekomst meer gezegd worden over de schade van ladingdiefstal. De meldingen vanuit het RAP-systeem worden doorgegeven aan het Landelijk Team Transportcriminaliteit (KLPD), die de kwartaal- en jaarrapportages maakt en deze terugkoppelt aan de convenantpartijen.

In het kader van preventie zal het gebruik van een particuliere alarmcentrale gestimuleerd worden, en criminaliteitspreventie onderdeel uitmaken van het lespakket van de beroepschauffeur. TAPA en EVO hebben in 2010 een nota gepresenteerd over de risico's in de goederenketen. In deze nota wordt een beeld gegeven van criminele risico's in het logistieke proces waarvan goederen-transport deel uitmaakt (Muntinga, 2010).

Bij repressie is afgesproken dat de politie het toezicht en de opsporing op de goederenstromen intensiveert. Hoewel het niet in het convenant is afgesproken, is er op verzoek van het parlement een landelijk coördinerend officier van justitie op het gebied van transportcriminaliteit aangesteld. Deze officier coördineert de bestrijding van transportcriminaliteit. Hij treedt op als centrale functionaris voor het onderwerp transportcriminaliteit voor het Openbaar Ministerie, de politie, de transportsector en verzekeraars (Ministerie van Justitie, 2009). In 2009 is besloten om het in 2007 opgestarte projectteam ladingdiefstallen, ondergebracht bij de Bovenregionale Recherche Zuid, in ieder geval tot en met 2011 voort te zetten. In 2011 is het team uitgebreid met het Snel Interventie Team (SIT), dat wordt ingezet voor kortdurende ondersteuningsacties, korte operationele onderzoeken en acute rechtshulpverzoeken (Ministerie van Justitie, 2009).

2.3.4 Aanpak ladingdiefstal in België en Duitsland

Volgens betrokkenen van het Aula-team (Autozwendel-Ladingdiefstal) is in België ladingdiefstal vooral een groot probleem in het grensgebied met Nederland, rond Turnhout. Hier wordt de politie geconfronteerd met dadergroepen die voornamelijk uit Nederland afkomstig zijn. In 2003 is in het grensarrondissement Turnhout een vaste referentiemagistraat aangesteld. Voor de aanpak van de dadergroepen die zich aan ladingdiefstallen schuldig maken is toen ook beslist deze onderzoeken door de Federale Politie te laten uitvoeren. In Turnhout werd het Aula-team opgericht dat in nauwe samenwerking met de betrokken referentiemagistraat onderzoek doet naar ladingdiefstal. Waar Nederland gericht is op een projectmatige aanpak van ladingdiefstal, is de aanpak in België fenomeengericht (ieder gepleegd feit wordt onderzocht op mogelijke sporen). Er wordt aan de hand van een proces-verbaal kort besproken wat de mogelijkheden binnen een zaak zijn en hoe een zaak zal worden aangepakt. Als er een spoor is, wordt dit gevolgd. Zo niet, dan wordt de zaak niet opgepakt. Wat volgens de respondenten Nederlandse ladingdieven afschrikt is dat zij, wanneer zij in België worden opgepakt, in de gevangenis blijven zitten totdat zij voor de rechter moeten komen.

Uit navraag bij het Landeskriminalamt (LKA) Nordrhein-Westfalen blijkt dat de Nederlanders die in Duitsland ladingdiefstal plegen, dit met name doen in de plaatsen nabij de grens. Het aantal ladingdiefstallen in de grensgebieden is in 2010 gestegen ten opzichte van 2009, maar lijkt in de eerste helft van 2011 weer te dalen. Er is een geografische verschuiving te zien. In 2008 en 2009 werden de delicten vooral in het noorden en midden van Nordrhein-Westfalen gepleegd (bij Viersen en Wesel), terwijl in 2010 en 2011 de delicten met name in het zuiden worden gepleegd (bij Aachen en Düren). Zeilsnijden is hierbij de meest voorkomende modus operandi. De aanpak van ladingdiefstal in Duitsland is vooral een taak van de regionale politie. In Duitsland is er geen sprake van een aanpak op federaal of landelijk niveau. Diefstallen van ladingen of vrachtwagens met complete ladingen worden geregistreerd in een landelijke databank. Diefstal van werktuigen uit vrachtwagens of containers valt niet onder de Duitse definitie van ladingdiefstal.

3

De aard en omvang van ladingdiefstal

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de beschikbare cijfers rond ladingdiefstal besproken worden. Daarbij wordt vooral gebruik gemaakt van politiecijfers. Politiecijfers staan bekend om hun onvolledigheid. Dit betekent in vrijwel alle gevallen dat de cijfers een onderschatting zijn van de werkelijkheid. Er bestaat een zeker dark number waarvan de omvang niet bekend is. Daar zijn verschillende redenen voor. In de eerste plaats wordt niet altijd goed geregistreerd waardoor ladingdiefstal of zeilsnijden niet als zodanig in de systemen worden vastgelegd. Ten tweede doen transporteurs niet altijd aangifte, onder meer vanwege angst voor reputatieschade en het idee dat de politie er toch niets aan doet. Ten derde ontbreekt de noodzaak soms, omdat men niet is verzekerd of men vindt dat aangifte doen te veel tijd en dus omzet kost (Grapendaal et al., 2008). Al met al vormen de cijfers zoals die hier gepresenteerd worden een ondergrens van het fenomeen ladingdiefstal.

Om tot betrouwbaarder cijfers te komen heeft het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) van het KLPD in 2009 haar zoekmethode om informatie uit de beschikbare systemen te verzamelen verbeterd. In 2010 is de zoekmethode nogmaals verbeterd. Weliswaar heeft dit er toe geleid dat het LTT recent beter op de hoogte is van de feitelijke omvang van transportcriminaliteit in Nederland dan voorheen, maar dit betekent ook dat de cijfers van 2010 niet meer vergelijkbaar zijn met die van eerdere jaren. Vragen omtrent trendmatige toe- of afname van ladingdiefstal kunnen daarom niet beantwoord worden. Bij de interpretatie van de cijfers moet hiermee rekening worden gehouden.

De cijfers van het LTT bestaan zowel uit aangiften als meldingen van ladingdiefstal. Ook pogingen worden meegenomen. Van pogingen wordt minder snel aangifte gedaan. Zo erkent een door ons geïnterviewde transporteur dat hij slechts bij diefstal aangifte doet en niet als er bijvoorbeeld alleen in het zeil van een zeilentrailer is gesneden. Pogingen worden op verschillende manieren in de basisprocessensystemen omschreven. Zeilsnijden wordt bijvoorbeeld nogal eens als vernieling geregistreerd. Door de nieuwe zoekmethoden komen deze meldingen vaker naar boven. Verduisteringen worden niet meegenomen in de LTT rapportages. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt van incidenten gesproken als het gaat over aangiften en meldingen.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan het aantal incidenten met betrekking tot ladingdiefstal dat geregistreerd is, de plaatsen waar ladingdiefstallen voornamelijk plaatsvinden, de zogenaamde hot spots, de momenten waarop de diefstallen gepleegd worden, de hot moments, de goederen die gestolen worden en de diefstallen van voertuigen zonder lading.

3.2 Incidenten

In tabel 1 staat per politieregio het aantal incidenten dat in de jaren 2008 tot en met 2010 is geregistreerd. Zoals in de inleiding op dit hoofdstuk is opgemerkt, kunnen de diverse jaren niet goed met elkaar vergeleken worden omdat de zoekmethode in 2009 en 2010 verbeterd is. Vastgesteld kan worden dat de cijfers over de jaren van voor 2010 een behoorlijke onderschatting van de feitelijke cijfers waren. De cijfers over 2010 geven een reëler beeld van de huidige situatie. Verder bevestigen de cijfers wat al uit andere onderzoeken naar voren komt, namelijk dat de zuidelijke regio's de meeste incidenten kennen, waarbij Limburg-Noord en Brabant-Zuid-Oost de kroon spannen. De geografische spreiding van ladingdiefstal vertoont, los van registratie-effecten, over de jaren heen eenzelfde patroon. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de route naar de dominante bestemmingen via deze corridor loopt, zodat de gelegenheid –in de vorm van aantallen vrachtbewegingen- tot diefstal hier groter is dan elders (zie ook paragraaf 2.1). Dit vormt blijkbaar geen reden om een alternatieve -veiliger- route te kiezen.

Tabel 1

Aantal geregistreerde incidenten per politieregio				
Regionaam	2008	2009*	2010*	Totaal
Groningen	6	14	14	34
Friesland	3	4	10	17
Drenthe	14	10	14	38
IJsselland	7	12	34	53
Twente	13	18	22	53
Noord- en Oost-Gelderland	45	27	46	118
Gelderland-Midden	15	11	31	57
Gelderland-Zuid	21	27	37	85
Utrecht	26	11	40	77
Noord-Holland-Noord	8	3	19	30
Zaanstreek-Waterland	2	3	6	11
Kennemerland	3	7	15	25
Amsterdam-Amstelland	6	7	25	38
Gooi en Vechtstreek	2	3	4	9
Haaglanden	5	9	35	49
Hollands Midden	11	11	19	41
Rotterdam-Rijnmond	54	22	81	157
Zuid-Holland-Zuid	15	21	31	67
Zeeland	1	8	8	17
Midden en West Brabant	41	59	81	181
Brabant-Noord	44	75	65	184
Brabant-Zuid-Oost	87	141	158	386
Limburg-Noord	58	142	196	396
Limburg-Zuid	42	41	84	167
Flevoland	4	9	11	24
KLPD	65	84	48	197
Marechaussee	2	3	7	12
Totaal	600	782	1141	2523

* In de jaren 2009 en 2010 is er regelmatig een nieuwe zoekmethode gebruikt waardoor de toename van kolom tot kolom niet als trend mag worden geïnterpreteerd.

Bron: Korps landelijke politiediensten, 2009-2011

Ladingdiefstal kent een aantal verschijningsvormen. Zo kan uitsluitend de lading gestolen worden en laat men het voertuig ongemoeid. Over het algemeen wordt de lading dan overgeheveld naar een ander voertuig. In andere gevallen

wordt het voertuig inclusief de lading gestolen en het komt ook voor dat alleen het voertuig gestolen wordt. In tabel 2 zijn deze vormen van diefstal uitgesplitst over een drietal jaren.

Tabel 2

Overzicht incidenten van diefstal in de wegtransportsector 2008-2010, inclusief pogingen			
Categorieën	2008	2009*	2010*
Alleen lading	289 (46%)	476 (60%)	739 (65%)
Voertuigen met lading	117 (19%)	76 (10%)	113 (10%)
Alleen voertuigen	212 (35%)	247 (30%)	286 (25%)
Totaal	618	799	1138

* In de jaren 2009 en 2010 is er regelmatig een nieuwe zoekmethode gebruikt waardoor de toename van kolom tot kolom niet als trend mag worden geïnterpreteerd.

Bron: Korps landelijke politiediensten, 2009-2011

Van 2008 tot en met 2010 is er een sterke stijging van het aantal incidenten waarbij alleen de lading wordt weggenomen, van 289 in 2008 naar 739 in 2010. In 2008 vormden zij nog 46 procent van het totaal, in 2010 was dat gestegen tot 65 procent. Van de 739 incidenten in 2010 betrof 35 procent pogingen tot diefstal en werd er niets weggenomen. Het lijkt er op dat de nieuwe zoekmethode van het LTT vooral tot gevolg heeft dat er meer (pogingen tot) diefstallen van alleen de lading aan het licht komen. Dit betekent dat de diefstal van voertuigen al dan niet met lading een relatief geringer aandeel van het totaal vormt. Wellicht is dit te verklaren door een grotere aangiftebereidheid wanneer er (ook) sprake is van diefstal van het voertuig. Indien dit het geval is, ligt het voor de hand hier verzekeringstechnische verklaringen voor te geven. Aangenomen mag worden dat de voertuigen verzekerd zijn en dat aangifte verplicht is om de schade vergoed te krijgen. De kans dat deze aangiften duidelijk herkenbaar in de systemen gevonden kunnen worden is daardoor groot. Een verbeterde zoekmethode zal daarom op deze aangiften weinig invloed hebben.

Als nader wordt gekeken naar de categorie 'diefstal alleen lading' dan verdeelt het LTT deze in verschillende typen:

Tabel 3

Overzicht incidenten categorie 'diefstal alleen lading' 2010			
Typen 'diefstal alleen lading'	Poging	Voltooid	Totaal
Lading afgifte dmv oplichting	0	12	12
Diefstal lading	61	234	295
Diefstal lading dmv zeilsnijden	200	232	432
Totaal	261	478	739

Bron: Korps landelijke politiediensten, 2011

Hier valt op dat in 2010 bij 58 procent van de incidenten er bij de uitvoering gebruik is gemaakt van de werkwijze zeilsnijden. Hierbij wordt in het zeil van zeilentrailers gesneden om te kijken welke lading er wordt vervoerd. De zeilentrailers zijn bij uitstek gevoelig voor ladingdiefstal omdat de toegang tot de lading relatief eenvoudig is. In de rapportages van het LTT wordt aandacht besteed aan de werkwijze zeilsnijden, andere werkwijzen bij ladingdiefstallen worden niet genoemd.

3.3 Hot spots

Het LTT geeft voor de jaren 2008-2010 aan in welke plaatsen de meeste ladingdiefstallen plaatsvinden. Drie plaatsen staan alle jaren in deze hot spotslijst. Hiervan heeft Venlo de meeste incidenten, gevolgd door Heerlen en Asten. Eindhoven, Oirschot, Rotterdam en Venray komen ieder twee keer voor.

De meeste ladingdiefstallen doen zich voor op parkeerplaatsen (46% in 2010). Daarnaast vinden veel ladingdiefstallen plaats op bedrijfsterreinen (31% in 2010). Het gaat hier om terreinen van (meestal) een enkel bedrijf dat vaak afgesloten wordt door een hek en niet om grotere bedrijventerreinen. Uit het onderzoek van Kuppens et al. (2006) komt naar voren dat diefstal van zogenoemde handelsgoederen zich verplaatst. Loodsen van bedrijven zijn steeds moeilijker toegankelijk en daardoor vinden tegenwoordig meer diefstallen tijdens het transport plaats. De fase van transport is een zwakke schakel in de productieketen (Kuppens et al., 2006). Dit lijkt nog steeds te gelden. In 2010 hebben maar zes incidenten plaatsgevonden in een opslagplaats.

Tabel 4

Plaats incidenten ladingdiefstal 2010	
Soort plaats	Aantal
Parkeerplaats	368
Bedrijfsterrein	246
Openbare weg / water	123
Huisadres	43
Opslag loods / schuur	6
Industrieterrein	4
Autosnelweg	3
Benzinepomp	2
Bouwterrein	2
Horeca gelegenheid	1
Winkel	1
Woning / erf	1
Totaal	800*

* Niet van elk incident is de pleegplaats bekend. Bijvoorbeeld als diefstal na het transport wordt ontdekt en niet duidelijk is waar de diefstal tijdens het transport heeft plaatsgevonden.
Bron: LTT

Het zeilsnijden vindt vooral plaats op parkeerplaatsen (70% in 2010). Volgens Kuppens et al. (2006) is er een relatief groot risico dat de lading wordt onvreemd op parkeerplaatsen omdat de vrachtwagen dan tijdelijk onbemand is of omdat de chauffeur in de cabine slaapt.

Tabel 5

Overzicht soort plaats incidenten diefstal lading door middel van zeilsnijden 2010	
Soort plaats	Aantal
Parkeerplaats	297
Bedrijfsterrein	72
Openbare weg / -water	42
Huisadres	7
Opslag loods/ -schuur	4
Totaal	422*

* Niet van elk incident is de pleegplaats bekend.
Bron: KLPD 2011

Veel ladingdiefstallen vinden plaats op parkeerplaatsen langs de autosnelweg (250 in 2010). In tabel 6 staan de parkeerplaatsen waar zich in 2010 de meeste incidenten hebben voorgedaan. Bovenaan staat parkeerplaats Langveld aan de A76. Daarnaast zijn er nog vijf parkeerplaatsen waar meer dan tien incidenten hebben plaatsgevonden. Opvallend is dat de top drie allen liggen bij een grensovergang.

Tabel 6

Aantal incidenten ladingdiefstal op parkeerplaatsen langs autosnelwegen 2010		
Autosnelweg*	Verzorgingsplaats	Aantal
A76	Langveld	21
A67	Het Goor	15
A16	Hazeldonk (West)	14
A2	Bosserhof	13
A2	Meiberg	11
A2	t Haasje	11

* Zie bijlage voor volledig overzicht

Bron: LTT

De meeste ladingdiefstallen op parkeerplaatsen langs de autosnelweg vinden plaats in de Brabantse en Limburgse politieregio's, met de meeste in regio Brabant-Zuid-Oost. 15 van de 25 politieregio's hebben in 2010 te maken gehad met één of meer ladingdiefstal incidenten op parkeerplaatsen langs de autosnelweg.

Tabel 7

Overzicht incidenten ladingdiefstal op verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen per politieregio 2010	
Regio	Aantal
Brabant-Zuid-Oost	59
Limburg-Noord	51
Limburg-Zuid	37
Brabant-Noord	24
Midden en West Brabant	20
Gelderland-Zuid	17
Noord- en Oost-Gelderland	14
Utrecht	9
IJsselland	5
Zuid-Holland-Zuid	5
Twente	4
Gelderland-Midden	2
Drenthe	1
Kennemerland	1
Noord-Holland-Noord	1
Totaal	250

Bron: LTT

Figuur 1 geeft een geografisch overzicht van de parkeerplaatsen aan de autosnelweg waar zich in 2010 één of meer ladingdiefstalincidenten hebben voorgedaan.

Figuur 1

Overzicht incidenten ladingdiefstal op parkeerplaatsen langs autosnelwegen 2010



Bron: LTT

Naast parkeerplaatsen langs autosnelwegen vinden veel ladingdiefstallen plaats op bedrijfsterreinen. In 2010 gaat het om 246 incidenten. De meeste incidenten vinden plaats in Eindhoven. Daarnaast hebben Rotterdam, Amsterdam, Tilburg, Maastricht en Roosendaal vijf of meer incidenten.

Tabel 8

Overzicht incidenten ladingdiefstal op bedrijfsterreinen 2010	
Plaats*	Aantal
Eindhoven	19
Rotterdam	11
Amsterdam	6
Tilburg	6
Maastricht	5
Roosendaal	5

* Zie bijlage voor volledig overzicht

Bron: LTT

Ladingdiefstallen op bedrijfsterreinen vinden met name plaats in de Brabantse en Limburgse politieregio's en de regio Rotterdam-Rijnmond. De meeste ladingdiefstallen vinden plaats in de regio Brabant-Zuid-Oost. In 2010 hebben alle 25 politieregio's te maken gehad met één of meer ladingdiefstalincidenten op bedrijfsterreinen.

Tabel 9

Overzicht incidenten ladingdiefstal op bedrijfsterreinen per politieregio 2010	
Regio*	Aantal
Brabant-Zuid-Oost	31
Limburg-Noord	28
Midden en WestBrabant	25
Rotterdam-Rijnmond	21
Brabant-Noord	15
Limburg-Zuid	14
Gelderland-Midden	13
Amsterdam-Amstelland	12
Gelderland-Zuid	11
Utrecht	11

* Zie bijlage voor volledig overzicht

Bron: LTT

Figuur 2 geeft een geografisch overzicht van de bedrijfsterreinen waar in 2010 één of meer ladingdiefstalincidenten zich hebben voorgedaan.

Figuur 2

Overzicht incidenten ladingdiefstal op bedrijfsterreinen 2010



Bron: LTT

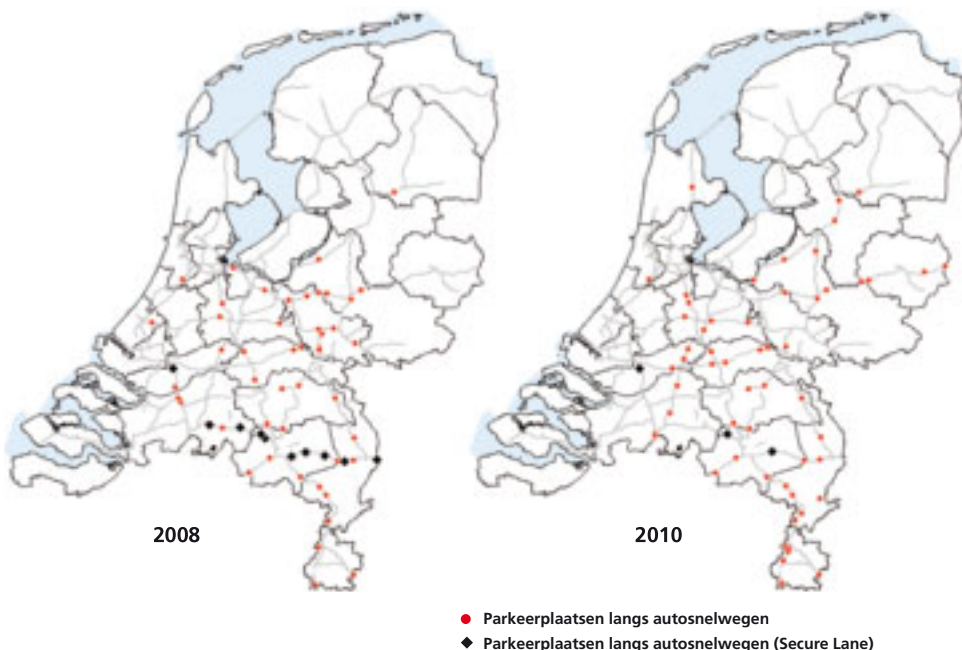
3.4 De Secure Lane

Na een pilot met twee verzorgingsplaatsen van april 2008 tot maart 2009 is in 2009, op 15 verzorgingsplaatsen langs de corridor Venlo-Rotterdam, een nieuw proactief systeem van intelligent cameratoezicht en informatie-uitwisseling geïnstalleerd. Deze Secure Lane is inmiddels geëvalueerd. Voor de evaluatie is

gekeken naar het aantal incidenten op deze verzorgingsplaatsen in 2010 en deze cijfers zijn vergeleken met de periode van 1 juli 2007 tot 1 juli 2008. In de periode 2007/2008 ging het om 74 incidenten. In 2010 is het aantal incidenten op deze verzorgingsplaatsen gedaald tot vier (Projectgroep Secure Lane, 2011). Een spectaculaire daling. Hierdoor is het verleidelijk om te spreken van een doorslaand succes. In aanvulling op het evaluatierapport is voor dit onderzoek gekeken naar het aantal parkeerplaatsen waarop zich incidenten hebben voorgedaan in 2008 en 2010. In 2010 hebben zich op drie van de vijftien parkeerplaatsen, die zijn aangesloten bij de Secure Lane, ladingdiefstalincidenten voorgedaan. In 2008 waren dit er dertien. Een resultaat dat in dezelfde richting wijst. In figuur 3 is dit geografisch weergegeven. In het evaluatierapport wordt nagegaan of het sterk toegenomen toezichtregime van de Secure Lane geleid heeft tot een toename van het aantal incidenten buiten de Secure Lane, maar wel in de directe omgeving ervan. De conclusie is dat gedurende de periode dat de Secure Lane actief is geweest, het aantal incidenten op verzorgingsplaatsen, parkeerplaatsen en bedrijfsterreinen in de buurt van de Secure Lane significant is toegenomen (ibid.).

Figuur 3

Overzicht incidenten ladingdiefstal op parkeerplaatsen langs autosnelwegen 2008 en 2010



Bron: LTT

Resumerend kan gezegd worden dat de invoering van de Secure Lane heeft geleid tot een spectaculaire daling van het aantal ladingdiefstallen op de parkeerplaatsen die erbij zijn aangesloten. De Secure Lane wordt gekenmerkt door een sterk verbeterd toezichtregime en informatie-uitwisseling. Tegelijkertijd lijken daders zich dit te realiseren en risico's uit de weg te gaan door mogelijkheden te zoeken en te vinden om buiten de Secure Lane hun slag te slaan. Per saldo heeft de invoering van de Secure Lane er niet toe geleid dat het fenomeen ladingdiefstal in omvang is afgenomen. Toezicht werkt, maar om zichtbaar effect te hebben op de totale omvang van ladingdiefstal, zal dit toezicht sterk uitgebreid moeten worden.

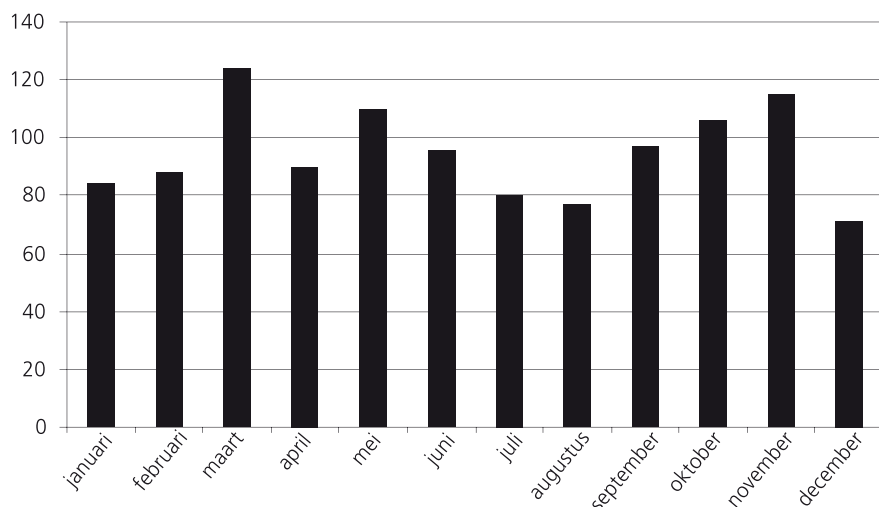
3.5 Hot moments

Behalve de analyse van hot spots wordt ook gekeken naar de hot moments; de momenten in de tijd waarop de meeste ladingdiefstallen plaatsvinden. Dat kan op diverse manieren. Hier zal dit beperkt worden tot de maanden van het jaar, de dagen van de week en de tijden waarop ladingdiefstallen plaatsvinden.

Wat betreft de maanden van het jaar waarin diefstallen in de wegtransportsector worden gepleegd valt op dat dit de afgelopen jaren erg verschilt. Nu eens piekt de ene maand, dan weer de andere. In 2010 was het bijvoorbeeld de maand maart die er uit sprong. Er is nauwelijks enig patroon in te ontdekken en er lijkt dus sprake te zijn van een hoge mate van toeval. Er is echter wel een subpatroon te ontdekken dat zich over de laatste jaren telkens voordoet. Het aantal diefstallen na de zomer (vanaf september) neemt gestaag toe met als piek de maand november, waarbij de maand december zowel in 2009 als in 2010 de maand is met de minste diefstallen. Dit subpatroon wordt door transporteurs verklaard door de aanstaande feestdagen. Uit interviews met transporteurs komt naar voren dat in de maanden voor december de meeste vervoersbewegingen zijn in verband met de bevoorrading van de winkels voor de feestdagen. In december zijn de vervoersbewegingen minder omdat de winkels dan hun voorraad al hebben.

Grafiek 1

Overzicht incidenten van diefstal in de wegtransportsector per maand 2010

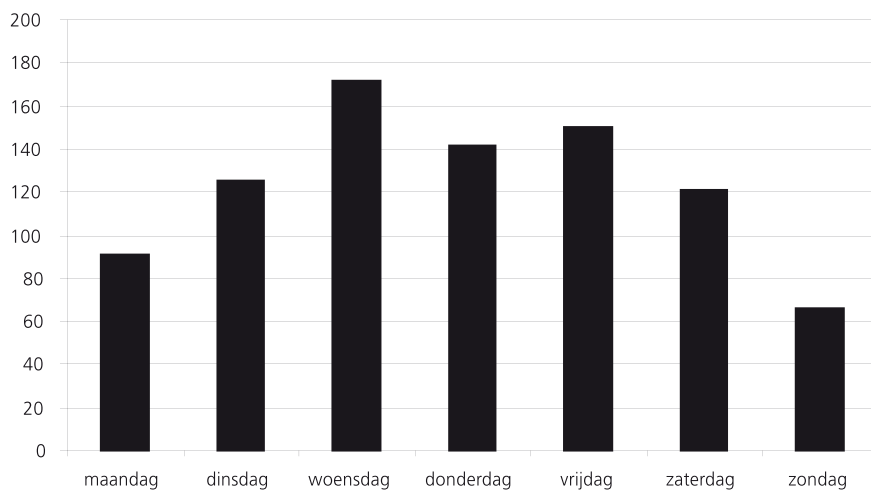


Bron: Korps landelijke politiediensten, 2011

Volgens de geïnterviewde rechercheurs en experts vinden de meeste ladingdiefstallen 's nachts en in het weekend plaats. Deze trend is al eerderesignaleerd door Kuppens et al. De daders willen zoveel mogelijk de confrontatie met het slachtoffer voorkomen en de pakkans verkleinen (Kuppens et al., 2006). In de recente cijfers van het LTT wordt bevestigd dat de meeste diefstallen 's nachts plaatsvinden, maar dan op werkdagen. In 2010 vinden de meeste ladingdiefstallen plaats in de nacht van woensdag op donderdag. Deze piek in de nacht van woensdag op donderdag wordt met name veroorzaakt door het zeilsnijden.

Grafiek 2

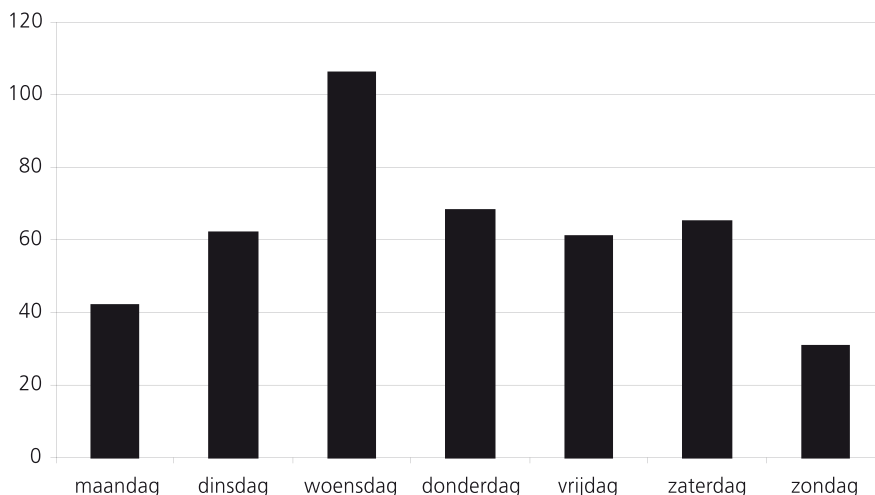
Overzicht incidenten ladingdiefstal per dag van de week 2010



Bron: LTT

Grafiek 3

Overzicht incidenten diefstal lading door middel van zeilsnijden per dag van de week



Bron: Korps landelijke politiediensten, 2011

3.6 Alleen voertuigen

Het RDW houdt de diefstallen van zware bedrijfsvoertuigen bij. Dit zijn bedrijfsvoertuigen van boven de 3500 kg. In 2010 is er sprake van een daling van het aantal diefstallen ten opzichte van 2009. Het betreft een daling van een kleine 9 procent. Het aantal zware bedrijfsvoertuigen dat wordt teruggevonden verschilt in de onderzoeksperiode maar ligt gemiddeld rond de 60 procent.

Tabel 10

Overzicht diefstal en terugvindpercentage zware bedrijfsvoertuigen 2008-2010			
	2008	2009	2010
Diefstallen	257	262	239
Terugvindpercentage	69,3%	54,2%	58,6%

Bron: Aanpak voertuigcriminaliteit, 2011

Uit gegevens van het LTT blijkt dat de meeste zware bedrijfsvoertuigen in Rotterdam worden gestolen en vanaf bedrijfsterreinen. Ook voor de diefstal van containers loopt Rotterdam op kop. Een verklaring hiervoor is de aanwezigheid van containeroverslagbedrijven (Grapendaal et al., 2008).

3.7 Goederen

Bij veel aangiften is niet bekend om welk soort goederen het gaat en wat de precieze hoeveelheid is van de gestolen goederen. Het LTT (Korps landelijke politiediensten, 2011) spreekt dan ook van een indicatie als het gaat over goederen die vaak worden weggenomen. In de onderzoeksperiode 2008-2010 gaat het om computerapparatuur, geluids- en beeldapparatuur en voeding/genotmiddelen.

Er zijn geen recente cijfers over het terugvinden van gestolen lading. Bij de diefstallen die zijn onderzocht in de bekeken rechercheonderzoeken wordt van iets meer dan een op de tien zaken (een gedeelte van) de lading teruggevonden. Ook uit interviews met betrokkenen komt naar voren dat de lading zelden wordt teruggevonden.

3.8 Internationaal

Hoe ladingdiefstal in Nederland zich verhoudt tot hetzelfde fenomeen in de ons omringende landen, blijft ongewis. Hierover zullen dan ook geen uitspraken worden gedaan. Er is sprake van een grote hoeveelheid oncontroleerbare variabelen en met name de registratiepraktijken lopen erg uiteen. Dit is geen nieuwe constatering. Ook Van den Engel en Prummel (2007) komen tot deze conclusie. Zolang er binnen de EU geen harmonisering van definities en registratie plaatsvindt, zal internationale vergelijking van ladingdiefstal een probleem blijven.

4

Criminele samenwerkingsverbanden en hun werkwijzen

4.1 Daders

Om een goed beeld te krijgen van de verdachten van ladingdiefstal is gebruik gemaakt van de LTT-database van het KLPD, die op 1 januari 2010 in gebruik is genomen (Korps landelijke politiediensten, 2011). Hiervoor is gekozen omdat het KLPD de instantie is die centraal de aangiften van transportcriminaliteit monitort. Dit geeft een beter beeld dan slechts te kijken naar de verdachten van de rechercheonderzoeken omdat daarbij al een selectie is gemaakt uit de gehele verdachtenpopulatie. Er is gekeken naar de verdachten die in 2010 aan een incident zijn gekoppeld. Het gaat hier om 141 verdachten.

Het merendeel van deze verdachten heeft de Nederlandse nationaliteit danwel een dubbele nationaliteit waaronder de Nederlandse, namelijk 84 procent (118). In het rapport Kuppens et al. (2006) is gesteld dat er weinig aanwijzingen zijn dat buitenlandse en in het bijzonder Oost-Europese bendes zich toeleggen op ladingdiefstal. De gegevens van het LTT lijken deze conclusie te ondersteunen. Onder de verdachten zijn vijf Poolse, twee Roemeense en één Bulgaarse verdachten. De zaken waarin zij verdacht zijn, zijn incidenten en ondersteunen de hypothese van Oost-Europese bendes niet. De vermoedelijke afwezigheid van buitenlandse bendes bij ladingdiefstal is mogelijk te verklaren door het feit dat dit misdrijf een zekere mate van voorbereiding vereist. In ieder geval is het belangrijk de gestolen spullen snel te kunnen afzetten. En dan is het niet handig om de lading mee te moeten nemen naar bijvoorbeeld Oost-Europa (Grapendaal et al., 2008).

De verdachten zijn vrijwel uitsluitend mannen, onder de verdachten zijn slechts twee vrouwen. Deze vrouwen worden als verdachte aangemerkt in twee zaken waarbij ook één of meer mannelijke verdachten betrokken zijn. Uit deze zaken komt hun rol niet duidelijk naar voren. Uit onderzoek voor het Nationaal Dreigingsbeeld 2008 kwam naar voren dat als er al vrouwen bij betrokken zijn, ze óf katvanger, óf heler van stuksgoederen zijn (Grapendaal et al., 2008). Dit beeld wordt bevestigd door de onderzochte rechercheonderzoeken waarin drie vrouwen voorkomen als verdachte. Deze vrouwen worden als verdachte

aangemerkt vanwege het hebben van bezittingen op naam, valsheid in geschrifte en het vermoeden van witwassen.

De gemiddelde leeftijd van de verdachten is 34 jaar. Het overgrote deel van de verdachten is woonachtig in Nederland. Slechts zeven verdachten hebben als woonplaats een buitenlands adres (van twaalf verdachten is geen woonplaats bekend). De woonplaats van de meeste verdachten ligt in Noord-Brabant (39) en Zuid-Holland (28). Als we de informatie afzetten tegen de door het LTT gehanteerde categorieën dan zien we dat de meeste verdachten van diefstal van alleen de lading en diefstal van een voertuig met lading in Noord-Brabant wonen. Verdachten van diefstal van alleen het voertuig komen voornamelijk uit Zuid-Holland. Als deze gegevens worden afgezet tegen de resultaten uit hoofdstuk 3 dan lijkt het erop dat de hoeveelheid incidenten in sommige regio's verklaard kan worden door het aantal verdachten dat in die regio woont.

Volgens Kuppens et al. (2006) zou er in veel zaken een band zijn met de woonwagenwereld. Gestolen goederen zouden van oudsher worden afgezet in deze wereld, waar helers gemakkelijk te vinden zijn. Vooral in Brabant zouden veel helers wonen en dat wordt wel aangevoerd als een van de redenen voor het hoge aantal ladingdiefstallen in die regio's. Er zijn te weinig gegevens over helers in de LTT-database en de onderzochte rechercheonderzoeken om deze bewering te staven.

Uit meerdere onderzoeken komt naar voren dat verdachten van ladingdiefstal doorgaans al een antecedentenlijst hebben voor verschillende soorten delicten. Kuppens et al. (2006) valt op dat de door hen onderzochte verdachten met antecedenten voor diefstal en heling, ook vaak hebben moeten voorkomen voor geweldsmisdrijven en verkeersdelicten. Bij de uitvoering van ladingdiefstal komt echter weinig geweld voor. Zij concluderen dat er door de dadergroepen op wordt aangedrongen om geweld te vermijden danwel dat geweld niet nodig is bij de uitvoering van het delict.

Ook in het onderzoek dat is verricht voor het Nationaal Dreigingsbeeld 2008 is gekeken naar de antecedenten van verdachten. De dadergroepen waar zij toe behoren houden zich niet alleen met ladingdiefstal bezig, maar ook met grootscheepse drugshandel, hennepsteelt, autodiefstal, heling, bedrijfsinbraken en overvallen. Dergelijke activiteiten worden niet altijd in dezelfde samenstellingen gepleegd en soms hebben groepsleden 'bijbanen'. Ze plegen dan wel eens andere misdrijven met personen buiten de groep (Grapendaal et al., 2008). Kijken we naar de door ons onderzochte rechercheonderzoeken dan valt op dat verdachten van ladingdiefstal zich vaak ook bezighouden met de handel in verdovende middelen.

Volgens de geïnterviewde rechercheurs hebben de daders van ladingdiefstal de nodige kennis van de transportwereld. Dit komt met name naar voren bij onderzoeken waar meer voorbereiding voor vereist is. Dit zagen wij in onderzoeken naar vrachttuitwisselingsfraude. Kuppens et al. (2006) richtten zich in hun onderzoek met name op diefstallen van bedrijfswagens van verlaten bedrijventerreinen en komen in bijna al hun opsporingsonderzoeken één of meer verdachten tegen die zware voertuigen kunnen besturen en werkervaring hebben in de transportsector.

4.2 Dadergroepen

Om een beeld te krijgen van de dadergroepen die zich bezighouden met ladingdiefstal is gekeken naar rechercheonderzoeken omtrent ladingdiefstal, die in de periode 2008 tot en met 2010 zijn afgerond of in de afrondingsfase zaten. Na een inventarisatie van de onderzoeken zijn achttien onderzoeken uitgekozen. Een aantal onderzoeken is afgefallen omdat de delicten die in de onderzoeken worden behandeld niet vallen onder de definitie die is gebruikt in deze analyse. Ook zijn er onderzoeken afgefallen omdat er uiteindelijk geen zicht op een dadergroep was. Deze onderzoeken zijn gedraaid door researcheteams van de Bovenregionale Recherche, het Korps landelijke politiediensten en de Koninklijke Marechaussee.

Organisatie en hiërarchie

In de meeste onderzoeken is er geen sprake van een vaste dadergroep maar gaat een groter netwerk van daders in wisselende samenstelling op pad. In negen onderzoeken wordt de dadergroep zo omschreven. Dit lijkt verband te houden met de wijze waarop de ladingdiefstallen worden gepleegd. In zeven onderzoeken gaat het om dadergroepen die lading stelen door middel van braak uit transportmiddelen die op parkeerplaatsen of bedrijfsterreinen in de buurt van de snelweg staan. Deze diefstal wordt vooraf gegaan door het snijden in het zeil van het transportmiddel. In een andere zaak gaat het om een groep die bedrijfsinbraken pleegt in Nederland, maar in het buitenland actief is met zeilsnijden. Het laatste onderzoek betreft diefstal van lading door middel van het klemrijden van de transporteur op de openbare weg.

In de gevallen waar sprake was van meer vaste groepen daders ging het in drie onderzoeken om vrachttuitwisselingsfraude en in één zaak om het klemrijden van de transporteur op de openbare weg. Bij de overige onderzoeken is geen duidelijk beeld van de organisatie van de dadergroep naar voren gekomen.

Kuppens et al. (2006) concluderen dat er bij de door hen onderzochte dadergroepen nauwelijks sprake is van criminele organisaties. Dit omdat er minder kennis en voorbereiding vereist is voor de uitvoering van ladingdiefstal in vergelijking met bijvoorbeeld georganiseerde autodiefstal. Bij de vracht-uitwisselingsfraude, uit de voor deze analyse bekeken onderzoeken, is er meer kennis en voorbereiding vereist dan voor bijvoorbeeld het zeilsnijden.

Ondanks de beperkte organisatie kunnen in meerdere onderzoeken personen worden aangewezen die een leidende functie hebben (8). Het gaat in die gevallen doorgaans om een persoon die de uitvoering van de diefstal organiseert door mensen bij elkaar te zoeken en het moment en plek van uitvoering te bepalen. In één onderzoek behoort de heler tot de dadergroep waarin hij een leidende functie vervult. Voor zover er in de andere onderzoeken helers naar voren komen, lijken zij niet tot de dadergroep te behoren.

In acht onderzoeken komen één of meer verdachten naar voren die ook verdachte zijn in een ander onderzoek. Het vermoeden bestaat dat er meer verbanden bestaan tussen de betreffende groeperingen. Dit komt omdat in de onderzoeken met name de hoofdverdachten worden bekeken en er vaak geen tijd en capaciteit is om uitgebreid onderzoek te doen naar hun relaties. In één van de onderzoeken stuiten de rechercheurs op drie dadergroepen met gezamenlijke contacten. Uiteindelijk is één dadergroep uitgekozen om nader onderzocht te worden. Wanneer de gezamenlijke contacten van de verschillende dadergroepen in kaart zouden zijn gebracht, zou dat naar de verwachting van de rechercheurs wel eens tot een netwerk van 60 personen hebben kunnen leiden.

In twee vrachttuitwisselingszaken komt een zelfde verdachte naar voren. De dadergroepen uit deze onderzoeken hebben na elkaar bestaan. Deze verdachte is naar aanleiding van het eerste onderzoek veroordeeld en uit het tweede onderzoek blijkt dat hij na deze veroordeling weer verder is gegaan.

Voor zover bekend lijken de belangrijkste bindende factoren van de dadergroep familiebanden, vriendschapsbanden en het feit dat de daders bij elkaar in de buurt wonen.

Afschermingsmethoden en reacties op opsporingsactiviteiten

In de onderzoeken komen veel verschillende methoden naar voren waarmee de dadergroepen hun activiteiten willen afschermen van opsporingsactiviteiten. Er wordt veel gebruik gemaakt van zogenaamde 'werktelefoons' en portofoons en uitsluitend ten behoeve van de uitvoering van het delict. Ze wisselen nogal eens

van eigenaar en de nummers zijn niet altijd herleidbaar. De eigen mobiele telefoon laat men tijdens de diefstal vaak thuis of deze wordt uitgezet. In het geval dat er communicatie is opgenomen blijkt dat de daders in bedekte termen spreken en elkaar niet bij naam noemen. Van een paar dadergroepen is het vermoeden dat ze bij de uitvoering helemaal geen communicatiemiddelen gebruiken.

Daarnaast gebruiken sommige dadergroepen GPS en/of GSM jammers om te voorkomen dat de politie de lading kan terugvinden en de bewegingen van de daders kan achterhalen. Om niet als verdachte naar voren te komen in het politieonderzoek wordt er meer dan eens valse aangifte gedaan van diefstal. Het gaat hierbij om valse aangiften van diefstal van goederen, transportmiddelen en identiteitspapieren.

Voor het transport van de gestolen goederen worden gehuurde en/of gestolen transportmiddelen gebruikt. Ook het gebruik van valse kentekenplaten komt meerdere keren voor. In één zaak gebruikt de groep eerst hun eigen voertuig, maar bij volgende diefstallen gebruiken ze huurauto's. De meeste verdachten wisselen vaak van voertuig. Dit maakt niet alleen de bewijsvoering moeilijker, maar ook de opsporing. De gestolen voertuigen worden na de diefstal achtergelaten en in één zaak zelfs in brand gezet.

Bij de vrachtwisselingsfraudezaken is sprake van valsheid in geschrifte en er worden meerdere keren openbare computers en niet herleidbare mailadressen gebruikt. Ook worden bedrijven opgericht om een legale status te suggereren. Bij de koop en huur van bedrijven en transportmiddelen worden regelmatig katvangers gebruikt. De verdachten van deze vrachtwisselingsfraude proberen in zeer korte tijd zo veel mogelijk ritten te krijgen. Na twee à drie weken is namelijk de naam van het 'foute' transportbedrijf bekend in de branche en zullen ze geen opdrachten meer krijgen. De verdachten maken hierbij slim gebruik van de complexiteit van de transportketen: het kan soms tot twee weken duren voordat men merkt dat een transport niet is aangekomen. Die tijd gebruiken ze om hun slag te slaan.

Voor heling maken verdachten ook gebruik van afschermingsmethoden. Zo worden in een aantal zaken bedrijven opgezet om de gestolen goederen af te kunnen zetten. Door middel van valse facturen krijgen de goederen een schijnbaar legale oorsprong. Dit maakt het moeilijk voor de opsporing: het lijkt een normaal bedrijf te zijn, alleen door een vergelijking te maken tussen inkoop en verkoop kan het verschil ontdekt worden. Ook de internationale gerichtheid bij de heling van de goederen kan een afschermingsmethode genoemd worden. Een schade-expert vermoedt dat bepaalde groeperingen bewust 'de grenzen opzoeken', omdat ze weten dat dit het politieonderzoek bemoeilijkt. Hij geeft het voorbeeld van een dadergroep die op een klein landweggetje vijftig meter over de grens van Noord-Brabant in België een voor hen nutteloze lading had gedumpt. Overigens duikt de meeste lading die wordt teruggevonden, op in Nederland en de buurlanden België en Duitsland. In twee onderzoeken ging de lading naar andere landen, namelijk Bosnië en Hongarije. Dit kan echter ook een gevolg zijn van de opsporing; lading in Nederland, België en Duitsland wordt waarschijnlijk eerder teruggevonden dan lading in andere landen. De schade-experts geven aan dat er in Nederland ook genoeg helers zijn.

Het is moeilijk om te bepalen of het gebruik van afschermingsmethoden een reactie is op de opsporingsactiviteiten van de politie. In een aantal gevallen bestaat dit vermoeden wel. Zo zagen geïnterviewde rechercheurs bij één dadergroep dat zij hun werkterrein gingen verleggen naar het buitenland. Zij vermoeden dat dit komt vanwege de betere beveiliging van de parkeerplaatsen in hun oude werkgebied, zoals de implementatie van de Secure Lane. Bij een andere groep had men het vermoeden dat zij bewust alleen stalen van buitenlandse chauffeurs. Mogelijk dachten zij dat deze chauffeurs vanwege de taalbarrière niet snel aangifte doen, waardoor de pakkans kleiner is. Daarnaast zien de experts dat dadergroepen als ze veel gecontroleerd worden gebruik gaan maken van andere verhuurbedrijven.

4.3 Modus Operandi

Kuppens et al. (2006) onderscheiden drie fasen in de werkwijze van dadergroepen, te weten: voorbereiding, uitvoering en verwerking.

Hieronder zal per fase de werkwijze worden beschreven van de dadergroepen uit de onderzochte rechercheonderzoeken. Daarbij zullen de resultaten van ons onderzoek worden afgezet tegen eerder onderzoek en informatie uit interviews.

4.3.1 Voorbereiding

Bij de rechercheonderzoeken valt op dat weinig bekend is over de voorbereidingsfase, waarom de daders kiezen voor een bepaalde locatie en/of een bepaalde buit. Ook door Kuppens et al. (2006) werd dit geconstateerd. De volgende zaken zijn wèl bekend van de voorbereidingsfase.

Voor het vervoer van de gestolen lading wordt vaak gebruik gemaakt van gehuurde transportmiddelen (komt acht keer in de onderzoeken voor) en/of gestolen transportmiddelen (zeven). Bij respondenten bestaat het vermoeden dat daders zoeken naar oudere modellen vrachtwagens om weg te nemen. Omdat die voertuigen vaak geen GPS-baken hebben is de vrachtwagen na de diefstal niet te traceren.

In één geval koopt de dadergroep een eigen bedrijf, dat op naam van een katvanger wordt gezet, om via dit bedrijf transportmiddelen aan te schaffen. Daarnaast beschikken zes dadergroepen over een loods voor de opslag van de gestolen goederen. In vijf onderzoeken kwam duidelijk naar voren dat er sprake is geweest van voorverkenning. In één zaak kon op basis van bakens worden vastgesteld dat leden van de dadergroep vaste routes langs snelwegen en bedrijfsterreinen hadden die ze regelmatig bezochten.

Vrachttuitwisselingsfraude

Het vrachttuitwisselingssysteem kan het best worden omschreven als een online dienst waardoor expediteurs en transporteurs vrachten en laadruimte met elkaar kunnen uitwisselen. Via een online aanbestedingssysteem ontvangt de expediteur een aanbod van laadcapaciteit, zodat hij zelf een selectie kan maken uit goedgekeurde transporteurs die capaciteit hebben om de geplaatste vracht te vervoeren. Er wordt hierbij volgens vaste tarieven gewerkt, over de prijs wordt niet onderhandeld.

In een interview met een bedrijf dat vrachttuitwisseling via internet mogelijk maakt, noemt de respondent twee verschijningsvormen van ladingdiefstal. Bij de eerste vorm probeert een ladingdief zich in te schrijven onder een valse identiteit, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een fictief bedrijf. Er zijn gevallen bekend dat criminelen voor dit doel een bedrijf opkopen om als dekmantel te gebruiken. Meestal zijn het bedrijven die door schulden in een slechte positie verkeren. Voor de buitenstaander is het vaak niet mogelijk te checken wie achter zo'n onderneming zit. De indruk bestaat dat deze praktijk veel in Oost-Europese landen voorkomt. Bij de tweede verschijningsvorm wordt misbruik gemaakt van bestaande logins van legale bedrijven. Er zijn duizenden gebruikers actief op het

systeem. Er komen steeds nieuwe klanten bij en weer anderen houden op met hun activiteiten. Het probleem is dat mensen zich niet afmelden als ze ermee ophouden. Het is mogelijk dat zo'n login in bezit komt van criminelen. Zij kunnen dan gaan zoeken naar vrachten, zich voor het vervoer aanbieden en vervolgens een lading stelen. Twee geïnterviewde transportbedrijven (waarvan één groot en één middelgroot transportbedrijf) geven aan dat zij last hebben gehad van deze vorm van ladingdiefstal.

Drie rechercheonderzoeken richtten zich op vrachttuitwisselingsfraude. In twee onderzoeken zijn de dadergroepen aan de inlogcodes gekomen van een bedrijf. Op de vrachttuitwisselingsite deden zij zich voor als een legaal transportbedrijf. Vervolgens werd er met vervalste papieren, valse Kamer van Koophandel-nummers en voor de gelegenheid gebruikte mailadressen en telefoonnummers contact onderhouden met de aanbieder totdat de oplichting had plaatsgevonden. Eén van deze dadergroepen kocht later een bestaand bedrijf dat op naam van een katvanger werd gezet. Hierdoor hoefden ze geen vervalste papieren en een vals KvK-nummer meer te gebruiken. In het andere onderzoek werd gebruik gemaakt van vervalst briefpapier, voorzien van een faxnummer dat toebehoorde aan een tankstation, zodat de bevestiging van het transport daar naartoe zou worden gestuurd. Het vermoeden bij deze zaak is dat er medewerking van de planner is geweest. Deze medewerker heeft mogelijk op eigen initiatief goederen op een vrachttuitwisselingssysteem aangeboden en het contact met de dadergroep onderhouden.

Interne betrokkenheid

In een aantal gevallen is er sprake van voorkennis danwel enige vermoedens van voorkennis.

In één zaak is de chauffeur van de lading betrokken. Hij verschaftte informatie aan de dadergroep en was betrokken bij de uitvoering van de diefstal. In een andere zaak was één van de daders een oud-medewerker van het benadeelde bedrijf. Hij had nog steeds contacten met medewerkers van het bedrijf. Aangezien de daders bij de diefstallen telkens specifieke en dure lading uitkozen, rees het vermoeden dat een van de medewerkers informatie had verschaft.

In twee andere zaken was er geen directe relatie tussen de daders en het benadeelde bedrijf, maar bestond er een vermoeden van interne betrokkenheid vanwege de werkwijze van de dadergroep. In beide gevallen waren de daders kennelijk op de hoogte van het beveiligingssysteem van het bedrijf. In één zaak wisten de daders zich toegang tot een bedrijf te verschaffen door gebruik te maken van een toegangspas, een alarmcode en een sleutel.

Bij twee vrachtwisselingsfraudezaken werd gebruik gemaakt van inlogcodes die waren afgegeven aan gescreende bedrijven. Inlogcodes die maar door een paar mensen gebruikt mochten worden. Het vermoeden bestond dan ook dat één van deze personen deze inlogcodes had doorgegeven aan de betreffende dadergroepen. In de andere zaak van vrachtwisselingsfraude bestond het vermoeden dat de planner had samengewerkt met de dadergroep.

Volgens de door Rovers en De Vries Robbé (2005) geraadpleegde ervaringsdeskundigen wordt bij grootschalige diefstal van handelsgoederen in de meeste gevallen gebruikgemaakt van kennis van binnenuit. Kuppens et al. (2006) stellen dat dadergroepen ook zonder interne contacten informatie kunnen verzamelen door observatie en 'inkijkoperaties'. De voor dit rapport onderzochte recherche-onderzoeken lijken dit te bevestigen. De vrachtwisselingsfraudezaken kunnen omschreven worden als grootschalige diefstal waarbij veel ladingen en dure handelsgoederen zijn gestolen. Hierbij bestaan sterke vermoedens van interne betrokkenheid. Bij het zeilsnijden ontbreken deze vermoedens vaak.

4.3.2 Uitvoering

In de meeste onderzoeken is sprake van diefstallen door middel van braak uit transportmiddelen die geparkeerd staan op parkeerplaatsen langs snelwegen of op parkeerplaatsen van bedrijfsterreinen (10 onderzoeken). Ladingdiefstallen op bedrijfsterreinen worden vooraf gegaan door het openbreken van het hek of het hek wordt zelfs omver gereden. In veel gevallen wordt eerst het zeil opengesneden alvorens wordt ingebroken in het transportmiddel (8). Uit twee onderzoeken komt naar voren dat een deel van de daders de diefstal uitvoert, terwijl een ander deel op de uitkijk staat. Na de braak worden de goederen overgeladen in gehuurde of gestolen bestelauto's of vrachtwagens, om de goederen vervolgens naar een loslocatie te vervoeren.

In drie onderzoeken wordt de chauffeur onder dreiging van geweld gedwongen afstand te doen van zijn lading, danwel van zijn transportmiddel met lading. In twee onderzoeken worden bewust bestelbussen met dure lading gevolgd. Op de openbare weg worden deze bestelbussen klemgereden. Onder bedreiging van (vuur)wapens en in één onderzoek ook fysiek geweld worden de chauffeurs overmeesterd. Vervolgens wordt de lading overgeladen in een andere bestelbus. In het derde onderzoek komen twee zaken aan de orde waarbij de chauffeurs gemaand werden (door een bord met tekst: 'politie volgen') een personenauto te volgen naar een afgelegen plaats. Vervolgens werden zij overmeesterd en een tijd gegijzeld om daarna in een afgelegen gebied te worden vrijgelaten. In één geval blijkt het te gaan om een valse aangifte die volledig verzonnen is door de

chauffeur. De chauffeur werkte samen met de dadergroep en reed zelf de vrachtwagen naar de loslocatie. Om dit te verhullen deed de chauffeur vervolgens een valse aangifte. Vanwege de overeenkomsten in de verklaringen zijn de rechercheurs ook gaan twijfelen aan het verhaal van de andere chauffeur. Hier zijn vooralsnog geen duidelijke aanwijzingen voor gevonden. Ook zijn er in deze zaak vooralsnog geen verdachten in zicht gekomen.

De overige twee onderzoeken richtten zich op inbraken bij transportbedrijven. Wat opvalt is dat in beide gevallen de daders kennelijk op de hoogte waren van het beveiligingssysteem en de aanwezige goederen. Het ging hierbij om dure elektronica.

In de meeste gevallen werden de gebruikte voertuigen teruggevonden in de buurt van de pleegplaats.

Zeilsnijden

Zowel uit de gegevens van het LTT als uit de onderzochte rechercheonderzoeken komt naar voren dat er bij ladingdiefstal veel gebruik wordt gemaakt van zeilsnijden. Een verklaring hiervoor is dat er bij zeilsnijden geen voorkennis vereist is. Door in het zeil van een zeilentrailer te snijden kan vastgesteld worden welke lading in de trailer zit en of deze lading interessant is voor de daders. Vaak gaat het bij meldingen over zeilsnijden om meerdere trailers die zijn open-gesneden. Zeilsnijden komt veel voor op parkeerplaatsen langs de autosnelweg en op bedrijfsterreinen. Door observatie van de politie en aangiften van zeilsnijden komt het beeld naar voren dat verdachten vaste routes rijden langs parkeerplaatsen en/of bedrijfsterreinen om te kijken of hier voertuigen met lading staan. De verdachten doen bijvoorbeeld 's nachts verschillende parkeerplaatsen langs de autosnelweg aan die bij elkaar in de buurt liggen. Daar rijden ze langs de trailers om te kijken of er een interessante trailer staat of parkeren ze de auto om langs de trailers te lopen. Meerdere keren is geconstateerd dat er gebruik wordt gemaakt van een personenauto om de inspectieronde te doen en dat vervolgens een bestelauto of vrachtwagen wordt gebruikt voor de daadwerkelijke diefstal.

Geweld

Kuppens et al. (2006) concluderen dat het gebruik van geweld weinig voorkomt bij de uitvoering van ladingdiefstal. Een enkele keer wordt een chauffeur ontvoerd, maar in bijna alle gevallen is dit in scène gezet. Kuppens et al. zijn in de door hen onderzochte onderzoeken geen overvallen tegengekomen. Als verklaring hiervoor geven de experts de reden dat dadergroepen er geen belang

bij hebben om geweld te gebruiken omdat een incident dan een hogere prioriteit bij de politie krijgt.

Zoals hierboven beschreven is er bij drie onderzoeken fysiek geweld gebruikt tegen de chauffeur om de ladingdiefstal te kunnen uitvoeren. Opvallend genoeg blijkt dat een van de incidenten in scène was gezet. Daarnaast werd in twee onderzoeken fysiek geweld tegen een chauffeur gebruikt maar pas nadat de daders waren ontdekt door de chauffeur.

De geïnterviewde transporteurs geven aan dat hun bedrijf weinig of niet met geweldsincidenten is geconfronteerd. Zij geven wel aan dat er in andere landen in Europa meer geweld voorkomt en vrezen dat dit kan overwaaien naar Nederland. Als een verklaring voor de mogelijke toename van geweld noemen zij de betere beveiliging van het transport waardoor de chauffeur de zwakke schakel wordt.

4.3.3 Verwerking

Heling

Een belangrijke spil in de keten van het delict ladingdiefstal is de heler. 'Zonder heler geen steler' luidt een bekend gezegde, hoewel dit in het rapport van Van de Mheen en Gruter (2007) wordt betwijfeld. Zij citeren Van de Bunt (1991), die aangeeft dat het probleem van heling niet zozeer zit in een aantal grote helers, maar in het feit dat heling niet als immoreel gedrag wordt beschouwd. Er zullen daarom altijd helers blijven bestaan.

Uit het onderzoek van Kuppens et al. (2006) bleek al dat de politie weinig zicht heeft op helers. Ondanks voornemens om bij opsporing meer aandacht te schenken aan de heler (*De Telegraaf*, 15 mei 2008) blijkt uit de bestudeerde rechercheonderzoeken dat de praktijk weerbarstig is. Van de achttien onderzoeken waren bij ons tien projectplannen beschikbaar. In slechts drie projectplannen wordt het identificeren van de heler als doelstelling genoemd. De enkele helers die wél in beeld zijn gekomen stonden óf dicht bij de stellers (bijvoorbeeld loodseigenaren) óf waren 'toevalstreffers': er kwam een melding dat de lading weer ergens opdook.

Overigens is het niet alleen voor de politie lastig om helers te achterhalen. De expertisebureaus die in opdracht van verzekeraars onderzoek doen naar verdwenen lading, en in het kader van dit onderzoek geïnterviewd zijn, hebben eveneens veel moeite met het terugvinden van lading. De resultaten in deze paragraaf zijn dus gebaseerd op slechts enkele zaken.

In het helingonderzoek van Van de Mheen en Gruter (2007) worden drie typen helers onderscheiden: individuele helers, criminele samenwerkingsverbanden en reguliere handelsondernemingen. In de onderzochte rechercheonderzoeken en uit de interviews met expertisebureaus komen alle type helers naar voren.

De individuele helers zijn volgens de expertisebureaus het meest eenvoudig om te achterhalen. Zij geven aan dat áls zij gestolen goederen terugvinden, dit dikwijls bij individuele helers is op het moment dat zij die goederen via een veilingsite aanbieden. De handel van individuele helers is vaak afkomstig van een 'kleine' ladingdiefstal (enkele dozen goederen) of een verduistering door een werknemer van een verlader of transportbedrijf. Maar het kan ook dat de individuele heler een klein onderdeel verkoopt van een grotere partij goederen. De lading is dan in kleinere partijen verdeeld en meerdere malen doorverkocht. Zo blijkt bij een vrachtwisselingszaak de lading op drie locaties weer op te duiken op veilingsites: in het noorden van Nederland, in het oosten van Nederland en in Duitsland. Dit illustreert hoe versnipperd de lading kan eindigen. Door deze versnippering is het voor schade-experts niet rendabel om te investeren in individuele helers, omdat ze hooguit een klein gedeelte van de gestolen lading kunnen terughalen. De kosten wegen dan niet op tegen de baten. Overigens geven de schade-experts aan dat ze het aanbieden van gestolen goederen via veilingsites steeds minder tegenkomen, omdat de helers weten dat je via internet te achterhalen bent. Naast veilingsites bieden individuele helers hun goederen ook aan in hun sociale omgeving.

Het tweede type heler, de criminele samenwerkingsverbanden, kunnen (eventueel via meerdere tussenstappen) leveren aan individuele helers. Maar criminele samenwerkingsverbanden leveren ook aan de reguliere handel. In vier rechercheonderzoeken komen we deze vorm tegen. Bij één onderzoek werden de vrachtbrieven gestolen, waardoor de lading een legale oorsprong leek te hebben. Men bracht de lading op de markt, maar deze werd herkend door iemand die wist dat een dergelijke partij gestolen was. Opvallend was de snelheid waarmee de gestolen goederen weer op de markt werden gebracht, namelijk binnen twee weken. Bij een ander onderzoek is alleen duidelijk dat de partij mobiele telefoons in zowel malafide als bonafide handel is beland (internetwinkels en de zwarte markt in Beverwijk), maar de wijze waarop dit is gebeurd is niet bekend. In het derde onderzoek bleek de heler een bedrijf te hebben van waaruit de goederen verkocht werden. Met valse inkoopfacturen kreeg de handel een schijnbaar legale herkomst. Dit bedrijf verkocht goederen door heel Europa. In het vierde onderzoek kwam door middel van onderzoek van de recherche in België, de vermoedelijke heler van de gestolen goederen in beeld. De heler bood via een ogenschijnlijk bonafide bedrijf op internet de

computeronderdelen aan bij computerfabrikanten. Zijn prijzen varieerden van zestig tot negentig procent van de reguliere groothandelsprijs.

De geïnterviewde schade-experts van de expertisebureaus geven eveneens aan dat goederen in de reguliere handel terechtkomen. Dit geldt volgens hen met name voor de grotere partijen die door middel van vrachtwisselingsfraude onvreemd worden. Via het zogenoemde 'grijze circuit' komen partijen gestolen lading weer bij de inkopers van de reguliere handel terecht. Overigens bestaat dit 'grijze circuit' volgens de experts niet alleen uit gestolen goederen, maar ook uit goederen afkomstig van parallelimport⁸ en btw-carroussels⁹. De meningen van de schade-experts zijn verdeeld wat betreft de afnemers van de goederen. Waar de ene expert het alleen heeft over kleinere winkels met restpartijen en tweedehands spullen, zeggen andere experts dat de gestolen goederen ook bij grote ketens, zoals elektronica- en drogisterijketens belanden.

Het derde type heler, de reguliere onderneming, is eveneens terug te vinden bij de handel in goederen afkomstig uit ladingdiefstal. Het onderscheid tussen dit type heler en het criminele samenwerkingsverband is dat er naast de illegale handel ook legale handelpraktijken plaatsvinden. Uit de interviews met de schade-experts blijkt dat men dit type heler in de metaalhandel tegenkomt. Metaalrecyclingbedrijven kunnen naast hun legale activiteiten gemakkelijk gestolen metalen verwerken. Particulieren kunnen zonder legitimatie of registratie metalen aanbieden en krijgen contant betaald. Omdat metalen niet meer herkenbaar zijn als ze zijn verwerkt, is het moeilijk aan te tonen dat deze uit diefstal afkomstig zijn. In de rechercheonderzoeken zijn we geen metaaldiefstallen tegengekomen¹⁰. Wel is in 2011 de eigenaar van een metaalrecyclingbedrijf veroordeeld voor heling en witwassen. De rechtbank achtte bewezen dat hij zich in de periode tussen 2002 en 2007 schuldig gemaakt heeft "aan het op grote schaal witwassen en helen van gestolen partijen metaal, door deze metalen in te kopen, al dan niet met zijn bedrijfsvoorraad te vermengen en vervolgens door te verkopen aan derden" (Rechtbank Rotterdam, 2011). Veel van deze gestolen partijen metaal waren afkomstig van ladingdiefstal.

⁸ Parallelimport is het invoeren van producten buiten de officiële distributiekanaal om. Dit gebeurt omdat producenten in verschillende landen verschillende prijzen hanteren (Kamer van Koophandel, 2009).

⁹ Bij btw-carrouselfraude draagt een ondernemer geen btw af aan de Belastingdienst, terwijl hij zijn afnemers die btw wel in rekening brengt (Belastingdienst, 2011).

¹⁰ Bij één zaak was er sprake van een poging tot het stelen van tin.

In de rechercheonderzoeken zijn we het helertype van de 'reguliere onderneming' niet tegengekomen. De kanttekening die hierbij gemaakt kan worden is dat niet van alle onderzoeken duidelijk is geworden of de bedrijven die door de heler gebruikt werden voor de afzet van de uit diefstal afkomstige goederen ook gebruikt werden voor legale handelspraktijken. Verder is het de vraag in hoeverre de reguliere handelaren die in het 'grijze circuit' goederen afkomstig uit diefstal afnemen, te goeder trouw handelen of wel degelijk hadden kunnen weten dat er iets niet in orde was met de partij. In dat geval zouden zij namelijk ook een reguliere onderneming zijn die zowel legale als illegale handelspraktijken er op na houdt.

Verdeling opbrengsten

In één onderzoek heeft het researchteam, door middel van een Strafrechtelijk Financieel Onderzoek (SFO), zicht gekregen op de opbrengsten voor de heler en bij benadering ook van de steler. In dit SFO gaat de politie er vanuit dat de gemiddelde opbrengsten voor een heler 50 procent van de consumenten verkoopprijs is. Voor de steler is de opbrengst 25 procent van de consumenten verkoopprijs. De heler in dit onderzoek haalde een gemiddelde opbrengst van 59 procent. In het onderzoek is niet komen vast te staan welke kosten de heler had voor de inkoop van de gestolen goederen. Daarnaast is in een ander onderzoek vast komen te staan dat een heler de gestolen goederen verkocht voor 60 tot en met 90 procent van de normale inkoopprijs. Op basis van deze zaken zijn geen algemene conclusies te trekken. Wel is duidelijk dat het voor de politie lastig blijft om zicht te krijgen op de financiële transacties binnen de dadergroepen. Kuppens et al. (2006) stellen dat dit komt doordat veel dadergroepen alles contant uitbetalen en daders vaak weinig bezittingen op naam hebben. Dit beeld wordt bevestigd door de geïnterviewde rechercheurs en schade-experts.

5

Gevolgen voor de samenleving

5.1 Het begrip 'schade'

5.1.1 Onduidelijkheid

Over de gevolgen die ladingdiefstal voor de samenleving heeft bestaat veel onduidelijkheid. Er worden verschillende schadebedragen genoemd, maar het is niet duidelijk waar deze cijfers op zijn gebaseerd. Daarbij wordt er binnen onderzoeken gebruik gemaakt van verschillende definities van het begrip 'schade', waardoor er verwarring over de hoogte van het schadebedrag ontstaat. Omdat criminele verschijnselen niet alleen negatieve, maar soms ook positieve gevolgen kunnen hebben, wordt in de literatuur gesproken over gevolgen in plaats van schade (Boerman, Grapendaal & Mooij, 2008). Een positief gevolg van ladingdiefstal kan bijvoorbeeld zijn, dat de transportbedrijven meer aandacht besteden aan beveiliging, zich bewuster worden van het belang hiervan en zich richten op samenwerking met andere partijen om ladingdiefstal te voorkomen en te bestrijden (zoals samenwerking via TAPA). Een negatief gevolg is het verlies van goederen en dus financiële schade. Volgens onderzoek van Kuppens et al. (2006) kan ladingdiefstal zowel direct als indirect bij verschillende partijen schadelijke gevolgen hebben, te weten de bedrijven (transportbedrijven, verladers en verzekeraars), de chauffeurs en de economie als geheel. Onder directe gevolgen wordt verstaan, de gevolgen die in direct verband staan met een incident. Indirecte gevolgen zijn gevolgen die voortvloeien uit de directe effecten van een incident (Versantvoort et al., 2005). Voorbeelden van directe gevolgen bij ladingdiefstal zijn de waarde van de gestolen goederen en eventuele schade aan het voertuig, zoals een ingesneden zeil. Indirecte gevolgen zijn vele malen groter dan de directe gevolgen en zijn moeilijk om precies te bepalen (Coenraads, 2008). Schattingen wijzen erop dat dit schadebedrag het dubbele van de directe schade moet bedragen (Van den Engel & Prummel, 2007).

Voorbeelden van indirect gevolgen zijn imagoschade (Coenraads, 2008) en daardoor geleden verlies van omzet en marktaandeel.

Daarnaast wordt, zoals in het artikel van Groot et al. (2007), gesproken van een onderverdeling in kosten die een delict met zich meebrengt. Kosten kunnen worden onderverdeeld in kosten van anticipatie op een delict, kosten als

consequentie van een delict en kosten als reactie op een delict. Kosten van anticipatie op een delict zijn allerlei preventieve maatregelen, zoals het investeren in hang- en sluitwerk, het gebruik van kastenwagens en het bewerkstelligen van projecten met betrekking tot de aanpak van ladingdiefstal, zoals het project Secure Lane. Uit interviews met vier transportbedrijven wordt duidelijk dat de kosten van preventieve maatregelen hoog kunnen oplopen.

Kosten als consequentie van een delict zijn kosten die worden veroorzaakt als gevolg van een delict, zoals financiële schade en leed van het slachtoffer.

Kosten van reactie op een delict zijn de kosten van de justitiële keten, zoals die van opsporing, vervolging, berechting en tenuitvoerlegging. Deze kosten kunnen logischerwijs ook een maatschappelijke impact hebben, omdat de tijd die aan een onderzoek op een transportdelict wordt besteed niet kan worden gestoken in een onderzoek naar een ander delict waar de maatschappij door geraakt is.

Dorn en Van de Bunt (2009) zeggen dat bij de berekening van de kosten van criminaliteit de kosten van reactie op een delict buiten beschouwing moeten worden gelaten vanwege het gevaar van cirkelredenering: door preventieve en repressieve maatregelen stijgen de kosten van het delict en daarmee de prioriteit, waardoor er nog meer preventieve en repressieve maatregelen worden getroffen, de kosten evenals de prioriteit verder toenemen, enzovoort. Ook worden gevolgen voor het imago (imagoschade) niet meegenomen. Een imago is namelijk geen constante eigenschap van het object, maar bestaat in de perceptie van de waarnemer. De ene persoon kan een positief beeld van een bedrijf hebben, terwijl een andere persoon hier een negatief beeld van heeft. Evenmin valt goed te bepalen welk deel van een imago door de manifestatie van criminele verschijnselen wordt veroorzaakt. Mochten er echter specifieke kosten ontstaan in het verlengde van imagoschade dan worden die specifieke kosten weer wel meegeteld, omdat dit vaak vast te stellen is. Een voorbeeld hiervan is een faillissement dat rechtstreeks het gevolg is van een gedeukt imago (Dorn & Van de Bunt, 2009). Preventie kan ook positieve gevolgen hebben. Voor het bedrijf kan dat leiden tot een reductie van het schadebedrag of een vermindering van claims en misschien een grotere klanttevredenheid. Negatief aspect van preventie kan zijn dat de criminaliteit zich verplaatst, de modus operandi veranderen, de georganiseerde criminaliteit de kop op steekt waardoor de criminaliteit zich verhardt (meer kans op geweld)¹¹.

¹¹ Dick Muntinga, lezing bij presentatie RAP-systeem bij het Verbond van Verzekeraars (Den Haag, 7-12-2010)

5.1.2 Definitie

Zoals eerder is vermeld, zijn er grote verschillen in wat er onder schade met betrekking tot ladingdiefstal wordt verstaan. In hoofdstuk 2 is beschreven, dat de projectgroep Monitoring zich bezig heeft gehouden met het opstellen van een eenduidige definitie over schade van transportcriminaliteit, zodat gegevens over de geleden schade eenduidig vast kunnen worden gelegd (Projectgroep Monitoring, 2010). De door hen opgestelde definitie van schade wordt binnen deze criminaliteitsbeeldanalyse gehanteerd en luidt als volgt:

De schade die geregistreerd wordt is de dagwaarde van de ontvreemde goederen op het moment van de aanvang van het transport; wanneer er sprake is van diefstal van een transportmiddel wordt de dagwaarde van het object op het moment van diefstal geregistreerd.

In november 2010 is het document met de definities vastgesteld, en is het registreren op basis van de nieuwe definitie begonnen. Uiteindelijk is gekozen voor het meest basale, de dagwaarde van de goederen. Dat is de inkoopprijs op het moment dat het transport aanvangt. In veel gevallen zal voor de waarde van de goederen de factuurwaarde kunnen worden genomen. Er is voor dit uitgangspunt gekozen omdat de meeste respondenten aangeven dat de factuurwaarde de beste indicatie is om schade te onderzoeken. De factuurwaarden zijn volgens het Verbond van Verzekeraars (VbV) beschikbaar bij de verladers, en soms ook bij de transporteurs, als het op de ladingdocumenten staat.¹²

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, is door het VbV per 1 januari 2011 een online registratie-applicatie (RAP) van start gegaan waar de verzekeraars incidenten van ladingdiefstallen dienen te melden. Om een melding te doen is behalve plaats en omstandigheden van de diefstal ook het schadebedrag essentieel. Er wordt veel verwacht van het RAP-systeem, zegt een functionaris van het VbV, maar het probleem is dat er pas registratie plaatsvindt als de lading verzekerd is en er geclaimd is. Dit is niet altijd het geval. Zo wordt bij diefstal van accijnsgoederen zoals alcoholhoudende drank en tabakswaaren, niet altijd een claim ingediend. Als een lading alcoholhoudende drank is gestolen waarvan de dagwaarde per fles slechts twee euro bedraagt, maar er acht euro accijns wordt geheven, dan kun je beter niet claimen. Je krijgt dan van de verzekeraar twee euro terug, maar vervolgens moet je wel acht euro aan accijns betalen. Daarnaast is het soms niet de moeite waard om te claimen, omdat het risico

¹² Interview functionaris VbV

bestaat dat de premie dan verhoogd wordt. Een bedrijf maakt een inschatting van de hoogte van de vergoeding en de hoogte van de premie, net als particulieren bij hun autoverzekering doen. Behalve dat er niet altijd geclaimd wordt, zijn goederen ook niet altijd verzekerd. Een respondent vertelt dat een groot elektronikabedrijf zich bewust niet verzekert. Ze zitten qua prijzen aan de onderkant van de markt, dus wordt er op het transport bezuinigd. Ze accepteren een zeilenwagen en het transport verloopt zonder verzekering. Volgens TLN wordt in een groot aantal gevallen geen goederentransportverzekering afgesloten. De vervoerder wordt geacht te beschikken over een vervoerders-aansprakelijkheidsverzekering.

5.2 De schade van ladingdiefstal

In deze criminaliteitsbeeldanalyse is getracht een indicatie te geven van de directe financiële schade van ladingdiefstal in Nederland in de afgelopen drie jaar. Voor de waarde van de goederen wordt de factuurwaarde genomen. Naast de verdwenen lading vormt de diefstal van voertuigen een kostenpost voor transportbedrijven. Een andere vorm van schade is de braakschade bij de inbraak in een trailer, cabine of loods. Zo kost het vervangen van een zeildoek na een geval van zeilsnijden gemiddeld 1500 euro. Aan de hand van de vraaggesprekken met transportbedrijven en expertbureaus willen we ook iets zeggen over de andere schadelijke gevolgen voor betrokken bedrijven.

De buit bestaat volgens vervoerders en schade-expertisebureaus over het algemeen uit snel verhandelbare goederen die gemakkelijk kunnen worden afgezet in het zwarte circuit of via internet. Volgens schade-experts kunnen de goederen ook op bestelling worden weggenomen, soms nemen de stellers-groepen hierin het initiatief. Dieven die weten waar goederen staan, benaderen eerst een heler alvorens tot diefstal over te gaan. Goederen die volgens respondenten vaak gestolen worden, zijn: metalen, hoogwaardige elektronica, alcoholhoudende drank, kleding, scheermesjes en tabaksgoederen (sigaretten).

5.2.1 De slachtoffers

Transporteurs en verladers

Degene die de grootste risico's loopt is de transporteur. Als vervoerder is deze aansprakelijk voor de te vervoeren goederen vanaf het moment dat hij ze onder zijn verantwoordelijkheid heeft tot het moment dat ze zijn afgeleverd. Transportondernemers ondervinden directe schade wanneer goederen of voertuigen worden gestolen. Ook als de goederen verzekerd zijn kunnen zij

schade lijden, omdat de goederen vaak tot een bepaald niveau worden verzekerd. De verzekerde waarde heeft niet altijd een directe relatie met de daadwerkelijke waarde van de lading. Een transportbedrijf heeft vaak een aansprakelijkheidsverzekering gebaseerd op het CMR-verdrag (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route), tegen een bepaalde (vaste) premie per kilogram lading. Voor binnenlands vervoer is de maximale aansprakelijkheid 3,40 euro per kilogram (op grond van de Algemene Vervoercondities (AVC)) en voor buitenlands vervoer geldt een maximale aansprakelijkheid van 10 euro per kilogram (op grond van het CMR-verdrag).

Binnen de transportaansprakelijkheidsverzekeringen hanteren verzekeraars hogere eigen risico's bij ladingdiefstallen. Dat varieert van 20 tot 30 procent van het maximum aansprakelijkheidsbedrag zoals vastgelegd in de AVC en het CMR-verdrag. Daarnaast kennen uitkeringen van de verzekeringsmaatschappijen vaak een maximum van circa 250.000 euro per diefstal. De transporteurs zijn doorgaans zelf ongelimiteerd aansprakelijk. Onbeperkte aansprakelijkheid geldt vaak in het buitenland, rechters kunnen de limiet zoals vastgelegd in het CMR-verdrag doorbreken. In Nederland komt de limietdoorbreking minder vaak voor. Als blijkt dat transporteurs nalatig zijn geweest in het adequaat beveiligen van vrachtwagen en lading, kunnen ze aansprakelijk worden gesteld voor de gehele schade. Zo'n situatie kan zich voordoen als uit onderzoek blijkt dat de chauffeur betrokken is geweest bij de ladingdiefstal, of zich bijvoorbeeld niet aan de veiligheidsvoorschriften heeft gehouden.

Voor de transporteur kunnen de gevolgen aanzienlijk zijn en dit kan er zelfs toe leiden dat hij failliet gaat. Een aantal transportbedrijven geeft aan dat dit soort zaken voornamelijk in het buitenland aan de orde is. Naast de schade als gevolg van de verdwenen lading is er vaak eveneens schade aan de voertuigen of de opleggers. Die worden meegenomen, vernield of in brand gestoken.

De verladers die zijn geïnterviewd zijn self-insured. Ze hanteren een eigen risico dat zo hoog is dat de verzekering vrijwel nooit wordt benaderd. Als er iets gebeurt, moet de verlader dit zelf regelen en er zelf voor opdraaien. De claim wordt bij de vervoerder neergelegd, de schade die in rekening wordt gebracht is de waarde van de verloren goederen.

De schade kan heel hoog zijn als er een hele trailer wordt gestolen. Een bijkomend probleem voor de verlader is, dat er niet kan worden geleverd. Volgens een respondent bestaat het risico dat de klant naar een ander overstapt, tenzij het specifiek voor de klant geproduceerde producten zijn. Een ander

probleem is dat de goederen opnieuw moeten worden geproduceerd, wat veel organisatie vergt. Een probleem voor producenten is dat het kan voorkomen dat gestolen goederen bij gebruikers terechtkomen die aan kunnen tonen dat zij het artikel te goeder trouw hebben gekocht.

De chauffeur

Chauffeurs die geconfronteerd worden met ladingdiefstallen kunnen ook schade ondervinden. In de eerste plaats kunnen zij lichamelijk letsel oplopen als het tot een confrontatie met de dieven komt en er geweld is gebruikt. Ze kunnen ook psychische schade oplopen door de traumatische ervaring van zo'n incident. Verschillende transporteurs zeggen in de interviews dat ze rekening houden met de mogelijkheid dat bij ladingdiefstal meer geweld zal worden gebruikt. Chauffeurs vertellen wel eens dat ze zich 's nachts onveilig voelen. Een helder beeld van geweld bij ladingdiefstal is niet te geven, maar de branche heeft wel te maken met vormen van geweld en agressie tegen chauffeurs. In een recente enquête van TLN onder aangesloten transportondernemers wordt door de respondenten aangegeven dat zij menen dat agressie tegen chauffeurs vaker voorkomt. Bijna de helft van de 256 respondenten verklaarde dat een chauffeur wel eens slachtoffer was geworden. In slechts één geval lijkt er een samenhang te zijn tussen het geweld en ladingdiefstal (Transport en Logistiek Nederland, 2011).

5.2.2 Schade in bedragen

Er worden verschillende bedragen genoemd als het gaat om de schade die wordt geleden door ladingdiefstal. Van den Engel en Prummel (2007) hebben de schade voor Nederland berekend voor de periode 2003–2006 en komen uit op een gemiddelde schade van 330 miljoen euro per jaar. Dit is de directe schade van de gestolen lading en/of het voertuig. Allerlei economische gevolgschade is in dit bedrag niet opgenomen. Transport en Logistiek Nederland (TLN), de stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) en de Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) schatten de schade van truck- en ladingdiefstal op minimaal 350 miljoen euro per jaar. Verzekeringsmaatschappij TVM geeft aan op ongeveer 500 miljoen euro uit te komen als naast de schade aan de lading alle bijkomende schade die direct en indirect ontstaat wordt meegenomen.¹³ De buit per ladingdiefstal bedraagt volgens enkele geïnterviewde transporteurs al gauw

¹³ In de Monitor criminaliteit bedrijfsleven (TNS/NIP, 2010) wordt de schade van diefstal en inbraak voor de transportsector in 2005 geschat op 45 miljoen euro. Hierbij is echter geen specifiek onderzoek naar ladingdiefstal gedaan en het rapport geeft hierdoor dan ook geen goed beeld van de schade die door ladingdiefstal wordt geleden.

enkele tonnen, maar miljoenen zijn ook geen uitzondering. Het is moeilijk om aan te geven welk bedrag het meest waarschijnlijk is.

Het door de koepelorganisaties genoemde schadebedrag van 350 miljoen euro per jaar is in beginsel gebaseerd op het rapport van Van den Engel en Prummel (2007). In hun rapport gebruiken de onderzoekers gegevens uit 2004. Ondanks de opmerking in het rapport dat de verwachting is dat de resultaten voor de hierop volgende jaren van dezelfde strekking zouden zijn is het niet zeker of deze gegevens ook gelden voor de periode 2008 tot en met 2010. Sinds de periode van hun onderzoek is er in Nederland namelijk veel gebeurd omtrent de aanpak van ladingdiefstal, zoals de maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van verschillende (in hoofdstuk 2 beschreven) convenanten. Hierdoor is het lastig om de in het onderzoek van Van den Engel en Prummel gepresenteerde resultaten door te trekken naar de jaren 2008 tot en met 2010.

Om voor deze criminaliteitsbeeldanalyse een indicatie te krijgen over de financiële schade was gekozen voor een dossieronderzoek van door transportverzekeraars aangeleverde schadedossiers. Als maat voor de dagwaarde van de ontfreemde goederen zou de factuurwaarde worden genomen. Hiermee wordt de schade voor transportondernemingen vastgesteld en de door de verzekeringsmaatschappijen uitgekeerde schade¹⁴. Het dossieronderzoek zoals wij ons dat hadden voorgesteld bleek geen haalbare kaart. Van een verzekeraar ontvingen wij afschriften van een aantal schadedossiers die in 2009 en 2010 waren behandeld. Het doornemen van deze dossiers nam veel tijd in beslag en leverde niet altijd een antwoord op de vragen. Daarom is de vraagstelling (over de geclaimde en uitgekeerde schade over de jaren 2008, 2009 en 2010) voorgelegd aan de transportverzekeraars die deelnemen aan de werkgroep Transportcriminaliteit van het Verbond van Verzekeraars. De vertegenwoordigers van deze zes transportverzekeraars hebben ingestemd om binnen hun organisatie de noodzakelijke gegevens te verzamelen. Vier maatschappijen zijn erin geslaagd een overzicht over de afgelopen drie jaar in te leveren. Verder bleek dat er maar twee overzichten zijn gemaakt die aan de vraagstelling voldeden. Bij navraag bij de verzekeraars bleek dat de maatschappijen met hetzelfde probleem zaten, de schadedossiers moesten handmatig worden doorgenomen.

¹⁴ De geregistreerde schade is gericht op de waarde voor de verlader, omdat de waarde voor de detaillist verschillend kan zijn. Daarnaast hoeft degene die aangifte doet niet op de hoogte te zijn van de prijs waarvoor het goed later in de winkel ligt.

In het volgende overzicht zijn de gegevens verwerkt van de twee verzekeraars die een gedetailleerd overzicht wisten in te leveren. In verband met de beperkte tijd voor het onderzoek hebben de maatschappijen zich beperkt tot de zaken met een factuurwaarde van meer dan 10.000 euro.

Tabel 11

Omvang van de schade van ladingdiefstal over de jaren 2008 tot en met 2010 voor zaken van meer dan 10.000 euro factuurwaarde die behandeld zijn door twee transport-verzekeraars (marktaandeel 35%).

	Aantal zaken	Factuurwaarde (€)	Uitgekeerd (€)
Verzekeraar 1	38	3.740.138	1.288.711
Verzekeraar 2	120	6.848.185	2.949.336
Totaal	158	10.588.323	4.238.047

Het schadebedrag van twee transportverzekeraars in de periode 2008-2010 is ruim 10,6 miljoen euro (n=158), gemiddeld 67.000 euro per zaak. In totaal is ruim 4,2 miljoen door de verzekering uitgekeerd (40%). Het gaat hierbij om een overzicht van twee verzekeraars waarbij niet alle zaken zijn meegenomen. Op grond van deze uitkomst kunnen wij weinig zeggen over de werkelijke omvang van de schade.

In tabel 12 zien wij een overzicht van zaken van één van de verzekeraars (marktaandeel 23%). Het gaat om ladingdiefstallen die in Nederland zijn gepleegd in de periode 2008 tot en met 2010, ingedeeld naar het soort goederen, de factuurwaarde en het uitgekeerde bedrag. Het percentage van de uitgekeerde schade varieert in dit overzicht tussen 2,5 en 100 procent. Uit dit overzicht wordt duidelijk dat er een groot verschil kan ontstaan in de waarde van de gestolen lading en het bedrag dat door de verzekering wordt uitbetaald. Uiteraard zal de hoogte van de uitkering afhankelijk zijn van het soort verzekering en mogelijk ook van andere omstandigheden.

Tabel 12

In Nederland gepleegde ladingdiefstallen van 2008 t/m 2010 van verzekeraar 1.
Het verschil tussen de factuurwaarde en de uitgekeerde schade.

Jaar	Soort goederen	Factuur- waarde (€)	Uitgekeerde som (€)	% uitgekeerd
2008	Computerapparatuur	659296	41000	6,2
2008	Computerapparatuur	686163	330000	48,1
2008	Voedingspower supply	17690	16238	91,8
2008	Computerapparatuur	91156	15000	16,5
2008	CV onderdelen	74000	23681	32,0
2008	Brilmonturen	21485	21485	100,0
2008	Parfum	304021	149700	49,2
2009	Gereedschap	15000	15000	100,0
2009	Gereedschap	37065	20608	55,6
2009	Sodium	140000	81944	58,5
2009	Alcoholische drank	53000	25000	47,2
2009	mobiele telefoons	46099	25116	54,5
2009	computerapparatuur (notebooks)	67037	16456	24,5
2009	Gereedschap	9869	9744	98,7
2009	Sigaretten en parfum	116000	12250	10,6
2009	Consumentenelectronica	25992	21185	81,5
2009	Proteïnedrank	20163	4742	23,5
2010	PVC draad met koperen kern	53251	33029	62,0
2010	Gereedschap	15556	11236	72,2
2010	Koelopleggers	75000	66000	88,0
2010	Oplegger	47500	47000	98,9
2010	computerapparatuur (notebooks)	597742	15000	2,5
2010	Metaalafval	10000	10000	100,0
2010	kleding, lederen riemen	12975	12975	100,0
2010	Cosmetica	38750	10000	25,8
2010	Gereedschap	14276	14276	100,0
2010	Autobanden	14386	10304	71,6
2010	Consumentenelectronica	18272	15285	83,7
2010	Printers	19375	13916	71,8
2010	Sigaretten	230000	7500	3,3
2010	Consumentenelectronica	72500	36102	49,8
2010	Sieraden	30525	30525	100,0
2010	Consumentenelectronica		25000	
2010	Gereedschap	5564	5529	99,4
2010	Computerapparatuur	84740	80660	95,2
2010	Monitoren	15690	15225	97,0
Totaal		3740138	1288711	34,5

Een aantal kanttekeningen kan worden geplaatst bij de gepresenteerde resultaten. Zo is gebruik gemaakt van gegevens die door slechts twee verzekeraars beschikbaar zijn gesteld. In verband met de beperkte tijd voor het onderzoek hebben de maatschappijen zich daarnaast beperkt tot de zaken met een factuurwaarde van meer dan 10.000 euro. Dit houdt in dat zij nog meer zaken in hun bestand hebben zitten, maar deze zijn niet meegenomen in dit onderzoek. De twee verzekeraars hebben samen een marktaandeel van 35 procent. Dit betekent echter niet dat de vermelde resultaten met drie kunnen worden vermenigvuldigd om een totaalbeeld te schetsen van de financiële schade die ladingdiefstal met zich meebrengt.

5.3 Overige gevolgen van ladingdiefstal

5.3.1 Limietdoorbreking

In een interview zegt een respondent van een schade-expertisebureau dat hij de indruk heeft dat de politie denkt dat een ladingdiefstal slechts een kwestie van verzekeringswerk is. Vervolgens wordt de zaak stil gelegd omdat dit volgens hen niet echt op het stapeltje criminaliteit thuishoort. De klant denkt dan ook dat alles is geregeld en het schadebedrag netjes wordt uitgekeerd. Zo werkt dit echter niet helemaal.

In de transportwereld zijn er meerdere verzekeringsvormen. Een transportbedrijf heeft vaak een aansprakelijkheidsverzekering op grond van het CMR-verdrag, een bepaalde prijs per kilogram lading en er geldt een maximale aansprakelijkheid van 10 euro per kilogram. Daarnaast heeft een transportbedrijf een hoger eigen risico bij ladingdiefstallen. De verzekering keert uit tot een bepaalde limiet en als de schade veel groter is, zal de vervoerder dit probleem zelf moeten oplossen en betalen. De klant kan een rechtzaak tegen de vervoerder beginnen en de rechter om doorbreking van de limiet vragen. Het gevolg is dat de vervoerder aansprakelijk wordt gesteld voor de gehele schade. Als bijvoorbeeld bij een ladingdiefstal sprake is van interne betrokkenheid van de chauffeur, is de werkgever hier verantwoordelijk voor. Maar ook wanneer aangetoond kan worden dat er onvoldoende technische en fysieke beveiligingen zijn getroffen kan een ladingbelanghebbende voor de rechtbank limietdoorbreking eisen, wat grote gevolgen voor de vervoerder kan hebben. In het uiterste geval is een faillissement van het bedrijf mogelijk, maar er kunnen ook medewerkers worden ontslagen als de vervoerder deze last niet kan dragen. Dit probleem speelt meer bij middelgrote en kleine dan bij grote transportbedrijven, omdat zij financieel

gezien minder sterk staan. Daarbij geven verschillende transportbedrijven aan dat limietdoorbreking zich vaker in het buitenland afspeelt dan in Nederland.

Een schade-expertisebureau geeft aan dat het vanwege een mogelijke limietdoorbreking soms lastig is om na onderzoek zaken aan te dragen waarbij er sprake is van interne betrokkenheid, omdat dit grote gevolgen kan hebben voor het transportbedrijf.

5.3.2 Klantverlies

Interne betrokkenheid bij ladingdiefstal kan grote gevolgen hebben voor de vervoerder. Als dat kan worden aangetoond kan de vervoerder aansprakelijk worden gesteld voor de totale schade. Het gevaar bestaat dat de klant wegloopt. In een interview met een schade-expertisebureau zegt een respondent dat het voorkomt dat bij een ladingdiefstal de transporteur de schade zelf betaalt om een klant te behouden, terwijl het sterke vermoeden bestaat dat een eigen medewerker betrokken is bij de diefstal. De aansprakelijkheid houdt niet op bij de eigen onderneming. De respondent noemt ook het voorbeeld waarbij het vervoer was uitbesteed aan een ondervoerder. De opdrachtgever (de hoofdvervoerder) trok zich terug toen er sprake was van interne betrokkenheid van een werknemer van de ondervoerder. De gevolgen voor laatstgenoemde waren aanzienlijk omdat de opdrachtgever een grote klant was. Een andere respondent stelt dat het frustrerend is wanneer zij (het schade-expertisebureau) wel in staat zijn materiaal aan de politie te leveren met een duidelijke aanwijzing wie de dader is, maar de politie hier niets mee doet. Bewezen interne betrokkenheid door een werknemer bij een ladingdiefstal is voldoende reden voor ontslag op staande voet. Als de politie niets met zo'n zaak doet is ontslag moeilijk. De werkgever zal deze persoon moeten uitkopen. Hij moet extra kosten maken om van de werknemer af te komen, terwijl deze de oorzaak is van het feit dat de klant zich terug heeft getrokken waardoor het bedrijf belangrijke inkomsten is misgelopen.

Een respondent van een groot transportbedrijf geeft aan, dat de afhandeling met de klant een groter probleem kan vormen. Er kan veel tijd, energie en geld in gaan zitten om een incident voor de klant goed af te handelen. Ook kan de afhandeling van de schade met de verzekeraars tijdrovend zijn. Er is veel overleg nodig en de vervoerder moet veel informatie overleggen.

6

Risico's voor ladingdiefstal

6.1 Kwetsbare punten in het wegtransport

"De complexe logistieke keten werkt criminaliteitsbevorderend" (p. 173) concluderen Rovers en De Vries Robbé (2005) in hun rapport over interne criminaliteit in de logistieke sector. Zij wijten dit aan de vele actoren, de vele overdrachtsmomenten en de grootschaligheid van het proces. Op het moment dat geconstateerd wordt dat goederen niet zijn aangekomen op de plaats van bestemming, is het vaak niet duidelijk of criminaliteit hiervan de oorzaak is en al helemaal niet waar in de keten de goederen zijn verdwenen. Om te onderzoeken waar het in de lange keten mis is gegaan kost veel tijd. Als gevolg daarvan werken de meeste bedrijven met marges voor verlies en schade. Pas bij grotere verliezen is het de moeite waard om onderzoek te doen.

6.1.1 Kwetsbare punten in de goederenketen

Naast de kwetsbare punten voor de wegtransportsector zijn in de verschillende processen binnen de goederenketen ook diverse risico's te benoemen. Een groot deel van deze risico's is in kaart gebracht in de notitie Risico's in de goederenketen (Muntinga, 2010).¹⁵ In deze notitie worden de risico's per stap in de keten weergegeven en de maatregelen die hiertegen genomen kunnen worden. Zowel aspecten van de gehele wegtransportsector, zoals de cultuur en de complexiteit, als de afzonderlijke processen binnen de goederenketen bevatten een aantal kwetsbaarheden voor ladingdiefstal. Hieronder worden de risico's uit dat stuk die betrekking hebben op ladingdiefstal besproken.

1) Een eerste risico is het personeel. Zoals eerder in dit hoofdstuk al is geschetst zijn er vele actoren binnen de goederenketen. Er zijn dus meerdere personen op de hoogte van de inhoud van een bepaald transport zoals de planner, de

¹⁵ Het in kaart brengen hiervan was actie 15 uit het Tweede Transportconvenant (Ministerie van Economische Zaken, 2009): "TAPA en EVO presenteren in het tweede kwartaal van 2010 een model waarin supply chain risico's en preventieve maatregelen voor alle vervoerssectoren in samenhang worden geplaatst. In dit model worden vrachtgerelateerde informatiestromen meegenomen, in eerste instantie die over wegvervoer en vervoer door de lucht. Voor zover mogelijk wordt tegelijkertijd aansluiting met vervoer over spoor en water gezocht."

warehousemedewerkers, de chauffeur¹⁶ en personen op de backoffice van de transportbedrijven¹⁷ die de opdracht aannemen. Deze medewerkers zijn niet altijd in vaste dienst. Vanwege de golfbewegingen in het aanbod van ladingen wordt veelal met tijdelijke medewerkers gewerkt. Dus naast het feit dat veel mensen op de hoogte zijn van de inhoud van een transport, zijn dit vaak ook nog mensen die weinig binding hebben met het bedrijf. Dit vormt een risico, omdat deze personen de gelegenheid hebben om zelf goederen te ontvreemden of om (tegen betaling) informatie te verstrekken aan criminelen. Uit onderzoek van Rovers en De Vries Robbé (2005) blijkt dat 34 procent van de bedrijven in de afgelopen drie jaar slachtoffer was van inbraak (inclusief auto-/ladingdiefstallen)¹⁸ waarbij er concreet of vermoedelijk sprake was van interne betrokkenheid.

2) Een tweede risico in de wegtransportsector is het verkrijgen van de opdracht. Het is niet altijd gebruikelijk om na te gaan van wie de opdracht komt. De grote transportbedrijven werken met een beperkt aantal vaste onderaannemers. Deze bedrijven worden doorgelicht en er wordt gekeken of aan alle eisen wordt voldaan. Maar als een bedrijf eenmaal binnen de vaste pool zit is daar vrijwel geen controle meer op. Voor een regelmatige audit hebben de transportbedrijven geen capaciteit. In de loop van de tijd kan een bedrijf dus de afspraken schenden, zonder dat dit snel wordt opgemerkt. En op het moment dat een vracht wordt uitbesteed, weet de eerste opdrachtgever vaak niet meer met wie er zaken wordt gedaan. Ook via vrachttuitwisseling is het makkelijk voor criminelen om misbruik te maken van de gebrekkige controle. Als de verladers niet zelf de bedrijfsinformatie nagaan maar vragen aan de partij die de vracht aanneemt om stukken op te sturen, is een eenvoudige vervalsing van een Kamer van Koophandeluittreksel voldoende. Daarnaast nemen verladers een risico als ze zaken doen met iemand die alleen bekend is met een anoniem e-mailaccount (zoals gmail of hotmail) of een mobiel telefoonnummer.

3) Een derde risico is het ophalen van de vracht. Sommige bedrijven hebben hier protocollen voor: een chauffeur moet met kenteken van tevoren worden aangemeld en zich bij aankomst legitimeren, anders komt hij of zij het terrein niet op.

¹⁶ Een aantal transportbedrijven zorgt er voor dat de chauffeur van tevoren niet weet wat hij of zij vervoert. Dit kan dan duren tot het moment waarop het transport geladen wordt en de chauffeur de vrachtdocumenten krijgt.

¹⁷ In het geval van het uitbesteden van het vervoer kunnen dit meerdere bedrijven zijn.

¹⁸ De definitie van inbraak die gebruikt is in dit onderzoek is veel breder dan alleen ladingdiefstallen: inbraken in gebouwen, zoals kantoren en loodsen, maar ook diefstallen van en uit (vracht)auto's (cabine- en ladingdiefstallen, diefstallen van complete trailers). Mogelijk mist deze definitie een aantal ladingdiefstallen die kunnen vallen onder andere categorieën uit het onderzoek van Rovers en De Vries Robbé, zoals overval, fraude of oplichting.

Dit blijkt echter niet bij alle bedrijven het geval te zijn. Het komt dan ook voor dat anderen dan de daadwerkelijke chauffeur de lading komen ophalen.

4) Een vierde risico is de planning van de rit. In de planning wordt niet altijd rekening gehouden met de risico's van een rit. De meest efficiënte rit is namelijk niet altijd de meest veilige. Het gebeurt nog steeds dat ritten met kostbare lading zo worden gepland dat ze lang moeten overstaan. Bijvoorbeeld als ze geladen worden op vrijdagmiddag. Daarnaast wordt niet altijd het meest veilige materieel en de meest veilige route gepland. Vaak is dit wel het uitgangspunt, maar als het niet beschikbaar of mogelijk blijkt te zijn, wordt de lading op een minder veilige manier vervoerd.

5) Een vijfde risico is de rit zelf. Vrijwel alle geïnterviewden geven aan dat tegenwoordig het transport de zwakke schakel is. En met name de momenten waarop het transport stil staat. "Cargo at rest is cargo at risk" aldus een respondent (interview verlader). De beveiliging van de loods en de afgelopen jaren verbeterd, dus loopt het transport het meeste risico (Meerdere respondenten; Rovers & De Vries Robbé, 2005; Muntinga, 2010).¹⁹ Het gebrek aan goede en veilige parkeerplaatsen is hier volgens veel transporteurs debet aan. Bovendien dwingt volgens transporteurs de wetgeving met betrekking tot rij- en rusttijden, tot het stoppen op onveilige parkeerplaatsen in het buitenland. De kleine transportbedrijven geven aan dat beveiligd parkeren erg duur is.

6) Een zesde risico is het lossen. Of beter gezegd het niet lossen. Het komt regelmatig voor dat volle wagens vanwege sluitingstijden niet gelost kunnen worden. Dit heeft deels te maken met de planning, maar ook met de ontvanger van het transport. In het gunstigste geval kan de vrachtwagen op het bedrijfs-terrein staan, maar als dat niet kan wordt er een parkeerplaats in de buurt gezocht. Ook komt het voor dat er lading wordt gestolen als een transporteur aan het lossen is. Het gaat hierbij meestal om het lossen bij een winkel.

6.1.2 Concurrentie

Een ander kwetsbaar punt van het wegtransport is de concurrentie in de sector. Het kost geld om een transport zo veilig mogelijk uit te voeren. Als de klant niet bereid is meer te betalen voor een transport, wordt vaak voor een minder veilige oplossing gekozen (interviews transportbedrijven). Vanwege de hevige concurrentie is het voor een transportbedrijf moeilijk om in een dergelijk geval het transport te weigeren, waardoor de goederen uiteindelijk op een minder veilige manier worden vervoerd.

¹⁹ Dit komt ook naar voren uit de gegevens van het LTT, zie paragraaf 3.3.

6.1.3 Cultuur

De cultuur binnen de goederenketen is een ander kenmerk dat zorgt voor kwetsbaarheid. Een onderdeel van die cultuur is het sturen op targets. Het voornaamste doel van de verkoopafdeling van een transportbedrijf is om een opdracht binnen te halen. Of een transport goed beveiligd kan plaatsvinden is daarbij van ondergeschikt belang. De security managers van transportbedrijven die we in het kader van dit onderzoek gesproken hebben gaven allen aan dat de commerciële belangen boven de veiligheid van een transport gaan: “Sales is leading”.

Niet alleen de targets van de transportbedrijven, maar ook die van de producenten zorgen voor kwetsbare punten in het wegtransport. Producenten hebben vaak targets waarbij goederen op bepaalde momenten de warehouses uit moeten. “Het maakt niet uit hoe, die goederen moeten het pand uit.” (interview verlader). Omdat er dan weinig tijd is om het transport goed te regelen, brengt dit risico's met zich mee. Een security officer van een verlader voert deze discussie regelmatig met de commerciële afdeling. “Als je die [targets, red.] nu een week mist, dan kan je dat volgende week goedmaken, maar dat krijg ik er niet doorheen.” Door de targets bij de verladers zijn er plotselinge piekmomenten voor het transport. De afgesproken procedures en richtlijnen met de transporteurs kunnen daardoor lang niet altijd nageleefd worden. Tegen de afspraken in worden zaken dan bijvoorbeeld toch in zeilentrailers vervoerd, uitbesteed aan een onbekend bedrijf of op een vrachtwisselingssysteem gezet. Dit is uiteraard zeer tegen de zin van de security managers van de transportbedrijven. Zij beseffen echter wel dat de doelstelling van het bedrijf is om zoveel mogelijk transporten te doen, en niet om alle transporten zo veilig mogelijk te doen. Het commerciële belang gaat voor en nee-verkopen is geen optie. Zelfs als de vraag van de verlader, in de ogen van transportbedrijven, soms onrealistisch is. Dat een transport altijd weg moet²⁰ is een onderdeel van de cultuur binnen de transportwereld, vermoedelijk ontstaan vanwege de grote concurrentie

6.1.4 Uitbesteden

Het is in de transportwereld gebruikelijk om transporten uit te besteden. Dit wordt vaak meerdere keren gedaan. Hierdoor heeft de opdrachtgever geen zicht meer op wie het transport daadwerkelijk uitvoert en onder welke condities. Eventueel gemaakte afspraken verwateren in de praktijk naarmate er meer

²⁰ Eén transportbedrijf gaf aan een opdracht te weigeren als het niet volgens hun eisen kon worden vervoerd.

tussenschakels komen²¹. Bovendien neemt de winstmarge op een transport steeds verder af, waardoor er minder financiële ruimte is om preventieve maatregelen te nemen. Eén verlader die we gesproken hebben heeft in zijn contract als eis opgenomen dat het transport maximaal één keer mag worden uitbesteed.

6.1.5 Aangifte

Het doen van aangifte is een ander kwetsbaar punt van de wegtransportsector. Transportbedrijven hebben vele redenen om geen aangifte te doen. Zo worden transporteurs bij diefstal van goederen waar veel accijns op zit dubbel belast: ze moeten zowel de schade als de invoerheffingen betalen (Bruinsma & Bovenkerk, 1996). Daarnaast zijn de goederen soms niet verzekerd, of valt de schade onder het eigen risico. Een melding vindt men dan niet zinvol. Dit is met name bij middelgrote en kleine transportbedrijven het geval. De meeste geven aan dat er geen aangifte wordt gedaan wanneer er geen goederen weg zijn en alleen in het zeil is gesneden, maar wél wanneer er (grotere partijen) goederen weg zijn. Dit komt overeen met de conclusie van Rovers en De Vries Robbé (2005) dat transportbedrijven sneller aangifte doen naarmate de schade groter, de waarde van de gestolen goederen hoger en het delict ernstiger wordt. De grote transportbedrijven gaven allen aan altijd aangifte te doen van incidenten. Behalve dat men een aangifte niet nodig acht vanwege een hoog eigen risico of omdat goederen helemaal niet verzekerd zijn, zijn andere redenen voor de lage aangiftebereidheid: imagoschade, de tijd (en geld) die het doen van aangifte kost en het idee dat de politie toch niets met een aangifte doet (Korps landelijke politiediensten, 2004).

Een grote blinde vlek in de aangiften zijn waarschijnlijk buitenlandse bedrijven die in Nederland slachtoffer worden van ladingdiefstal. Volgens meerdere respondenten doen deze bedrijven vaak geen aangifte, of in ieder geval niet in Nederland, vanwege de taalbarrière, het niet bekend zijn met de procedures en de vertraging die het oplevert voor het transport.

²¹ In theorie worden deze eisen wel opgenomen in de overeenkomst voor het onderaannemen.

6.2 Kwetsbare punten in de opsporing

6.2.1 Het aangifteproces

Een al eerder aangestipt probleem is de aangifte. Maar niet alleen de aangiftebereidheid, ook de kwaliteit van de aangifte en de dienstverlening van de politie bij een incident is een kwetsbaar punt. Bij het doen van aangifte zijn de ervaringen van transportbedrijven wisselend. Onder de geïnterviewde transportbedrijven en schade-expertisebureaus heerst het idee dat vooral de regionale korpsen weinig kennis van zaken omtrent ladingdiefstal hebben en daarom terughoudend zijn met het opnemen van aangiftes. Als zij een aangifte opnemen ontbreken vaak belangrijke zaken, zoals bijvoorbeeld serienummers van de gestolen lading. De checklist aangifte die in het kader van het eerste transportconvenant (Ministerie van Economische Zaken, 2004) is gemaakt, lijkt volgens het LTT weinig gebruikt te worden. Als transportbedrijven aangifte willen doen wordt vaak geadviseerd om later terug te komen of om aangifte te doen via internet. Het aangifteformulier dat via internet kan worden ingevuld is volgens hen echter zó weinig specifiek, dat het doen van aangifte via deze weg als weinig zinvol wordt ervaren. Een aantal transportbedrijven geeft aan dat voordat er aangifte wordt gedaan door hen zelf al een verklaring wordt opgesteld en deze vervolgens op het politiebureau wordt afgegeven, zodat veel tijd en moeite bespaard wordt.

Verder komt de politie zelden ter plaatse voor sporenonderzoek²², waardoor waardevolle sporen verloren kunnen gaan. Ook wordt er vanuit de politie vaak geen terugkoppeling gegeven aan degene die aangifte heeft gedaan.

De ervaringen met de politieonderdelen waar meer kennis is over ladingdiefstal, zoals het KLPD of de regio's die regelmatig te maken hebben met ladingdiefstal, zijn positiever. De grote transportbedrijven hebben vaak contacten bij deze teams, en geven aan dan wel goed geholpen te worden. Ook bij de BRZN zijn de contacten over het verdere verloop van een zaak goed.

6.2.2 Prioriteitsstelling

De aanpak van ladingdiefstallen heeft bij veel regio's weinig tot geen prioriteit. Door verschillende officieren van justitie wordt beaamd dat capaciteit een probleem is bij de politie en dat ladingdiefstal binnen de afzonderlijke

²² In grotere zaken wordt vaak wel sporenonderzoek gedaan.

politieregio's weinig prioriteit heeft. Een schade-expert vertelt dat als hij na tips of een pseudokoop heeft vastgesteld dat goederen afkomstig zijn van heling en hulp zoekt bij de politie voor bijvoorbeeld observatiecapaciteit of voor het aanhouden van de verdachte, het regelmatig voorkomt dat hij geen gehoor krijgt. Een respondent van een groot transportbedrijf vertelt dat zaken wel eerder worden opgepakt op het moment dat het schadebedrag hoger is.

Bij het contact met de politie merken transportbedrijven dat de communicatie tussen verschillende takken van de politie zeer matig is. Zowel een security manager van een transportbedrijf als een schade-expert gaven aan soms zelf politiekorpsen²³ met elkaar in contact te brengen, omdat ze aan dezelfde of vergelijkbare zaken werken.

6.2.3 Internationale opsporing

Bij de werkwijze kwam al naar voren dat de verdachten internationaal opereren, met name in België en Duitsland. Een knelpunt dat veelvuldig naar voren kwam in de rechercheonderzoeken was de internationale samenwerking. Het duurt vaak lang voordat er antwoord komt op een rechtshulpverzoek aan het buitenland. Een periode van enkele maanden is hierbij geen uitzondering. Dit werkt vertragend in de onderzoeken. Vaak liggen verschillen in rechtssystemen en wetgeving maar ook in aanpak en cultuur ten grondslag aan de moeizame samenwerking. Op informeel niveau is het vaak wel mogelijk om informatie uit te wisselen met het buitenland. Een officier geeft aan dat persoonlijke contacten belangrijk zijn bij informatie-uitwisseling met het buitenland.

6.2.4 Capaciteit

Een ander knelpunt dat naar voren komt, was het gebrek aan capaciteit. In veel rechercheonderzoeken worden arbeidsintensieve middelen ingezet, zoals tappen en observeren. Vaak zwijgen de verdachten waardoor het bewijs uit andere bronnen gehaald moet worden. Vanwege het gebrek aan capaciteit kon men niet altijd genoeg zicht krijgen op de activiteiten van de verdachten. Dat weinig onderzoek gedaan wordt naar helers, zoals blijkt uit paragraaf 4.3.3, valt hier waarschijnlijk ook aan te wijten.

²³ Niet alleen korpsen binnen Nederland, maar ook bijvoorbeeld een koppeling tussen een team in Nederland en in België.

Naast weinig algemene researchcapaciteit, blijkt uit meerdere onderzoeken ook een gebrek aan specialistische capaciteit. Bijvoorbeeld van een observatieteam, de Dienst Specialistische Recherche Toepassingen (van het KLPD) of van een financieel rechercheur. Hierdoor konden niet alle gewenste opsporingshandelingen worden gedaan. Met name voor de opsporing van helers is financiële expertise belangrijk. Een schade-expert geeft aan dat grote helers alleen gepakt kunnen worden door vergelijking te maken tussen hun inkomen en hun uitgaven en bezittingen.

6.2.5 Onderzoek naar helers

Zoals in paragraaf 4.3.3 al naar voren kwam wordt er weinig onderzoek gedaan naar helers. Meerdere malen zijn er voornemens geweest om in de opsporing te investeren op helers (*De Telegraaf*, 15 mei 2008). In een aantal onderzoeken is wel enig zicht gekomen op helers maar is hier vanwege capaciteitsgebrek niet verder op geïnvesteerd. Het onderzoek naar helers wordt in slechts enkele gevallen genoemd in het projectplan. Het doel 'terughalen van de goederen' wordt in iets meer onderzoeken genoemd. Hoewel men bij het terugvinden van de goederen indirect ook bij helers uit kan komen, is dit wel degelijk een andere doelstelling. Dit zorgt ervoor dat de politie weinig zicht heeft op de werkwijze van helers, wat de aanpak bemoeilijkt.

6.2.6 Samenwerking tussen OM en politie

In vier zaken verliep volgens de projectleiders de samenwerking met het OM moeizaam. Zo waren er twee onderzoeken die een periode zonder officier hebben gezeten, waardoor ze niet alle benodigde onderzoekshandelingen konden uitvoeren. Eén van deze twee onderzoeken kreeg daarna twee officieren, wat voor veel extra administratie zorgde. In hetzelfde onderzoek wordt aangegeven dat de afstand tussen de projectleider en de officier te groot was, mogelijk omdat er twee officieren bij de zaak betrokken waren. In een ander onderzoek ervaarde men de afstand tussen de projectleider en de officier ook als te groot, waardoor de samenwerking soms moeizaam verliep. In de laatste zaak waarbij de samenwerking met het OM een kwetsbaar punt vormde, kwam in de eindfase van het onderzoek een andere officier op het onderzoek, die ook de behandeling tijdens de terechtzitting op zich nam. Het team vond dit onwenselijk.

Als de interviews met de twee zaakofficieren en de projectleiders van de rechercheonderzoeken vergeleken worden, valt het verschil in de mening op over hoe lang een onderzoek zou moeten duren. Door de projectleiders van vijf

rechercheonderzoeken wordt aangegeven dat zij te weinig tijd en capaciteit hadden om de gewenste diepgang te bereiken. Terwijl de officieren van mening zijn dat sommige zaken te lang hebben gelopen, en dat eerder bekeken moet worden of het onderzoek iets kan opleveren.

6.3 Maatregelen tegen ladingdiefstal

In deze paragraaf wordt besproken welke maatregelen genomen zijn om de benoemde kwetsbare punten tegen te gaan. Ook zal worden aangegeven welke kansen er zijn voor een effectieve aanpak van het probleem van ladingdiefstallen.

6.3.1 Maatregelen in de transportsector

In paragraaf 6.1 zijn zes risico's geformuleerd. In deze paragraaf zal besproken worden welke maatregelen de transportsector op dit moment neemt om deze risico's tegen te gaan.

Het eerste geformuleerde risico is het personeel. Bij de grote bedrijven wordt personeel uitgebreid gescreend. Soms wordt hier zelfs een particulier recherchebureau voor ingeschakeld. Bij alle door ons geïnterviewde bedrijven, van groot tot klein worden referenties van het personeel nagegaan. Een middelgroot bedrijf zegt dat medewerkers met financiële problemen wat beter in de gaten worden gehouden, omdat dit zwakke schakels kunnen zijn. De grote en middelgrote bedrijven vragen naar een VOG (Verklaring Omtrent Gedrag), maar vragen zich af of dit zin heeft, omdat niet alle soorten antecedenten worden nagegaan en veel chauffeurs niet de Nederlandse nationaliteit hebben. De grote bedrijven zijn bijna allen lid van het Waarschuwingsregister (WLS) of van plan dit te worden. Bij de middelgrote bedrijven zijn twee van de drie lid van het WLS, terwijl geen van de kleine bedrijven lid is. Uit de interviews blijkt wel dat veel transportbedrijven sceptisch zijn over het WLS. Zij menen dat de drempel om mensen op te nemen in het register te hoog is, waardoor het register niet voldoende in de behoefte voorziet. Bovendien vraagt men zich, net als bij de VOG, af of in de internationale transportwereld een Nederlands register wel voldoet. Aan de andere kant bestaat het Waarschuwingsregister nog niet zo lang en zijn veel bedrijven pas sinds kort lid of nog in de aanmeldfase. Hierdoor hebben ze weinig ervaring met het WLS. In de interviews komt naar voren dat met name de grote en middelgrote bedrijven, naast het WLS, intern 'zwarte lijsten' hanteren van mensen van wie zij vermoeden dat ze betrokken zijn bij ladingdiefstal. Hiermee wordt voorkomen dat deze mensen bij een ander bedrijfsonderdeel kunnen gaan werken. Maar deze lijsten blijven niet altijd

intern. Meerdere bedrijven geven toe dat ze binnen hun netwerk van security managers informatie uitwisselen over werknemers die mogelijk betrokken zijn (geweest) bij ladingdiefstal.

Bij de meeste grote bedrijven krijgen de chauffeurs een training op het gebied van veiligheid. Dit gaat over hun eigen veiligheid, maar ook over hoe ze kunnen anticiperen op ladingdiefstal.²⁴ Bij de middelgrote bedrijven varieert het; de ene geeft een training, de ander alleen korte instructies. Bij de door ons geïnterviewde kleine bedrijven wordt geen training gegeven, maar dit zal deels komen omdat drie van de vijf kleine bedrijven eenmanszaken zijn. De grote en middelgrote bedrijven geven toe dat de procedures die zij hebben opgesteld voor het aannemen en instrueren van personeel niet altijd kunnen worden nageleefd. Met name bij onderaannemers is dit lastig. De vaste onderaannemers worden bij de grote bedrijven ook gescreend, maar op het moment dat ad hoc een onderaannemer een opdracht krijgt, weet men niet altijd met wie men zaken doet. Een groot transportbedrijf geeft aan dat ad-hoc-onderaannemers geen high value goederen mogen vervoeren. Een ander groot transportbedrijf geeft bij ad hoc transporten de chauffeur een korte instructie van een half uur.

Het tweede risico uit paragraaf 6.1.1 is het verkrijgen van de opdracht. Hierbij is het belangrijk voor de verladers om te weten met wie ze zaken doen. De verladers proberen zo veel mogelijk eisen aan het vervoer in contracten met de vervoerders vast te leggen. Als het vervoer verder wordt onderaanbesteed staan die eisen op papier. Als de onderaannemer hier niet aan voldoet heeft het transportbedrijf zich niet aan het contract gehouden. Eén verlader heeft zelfs in het contract opgenomen dat een lading maar één keer onderaanbesteed mag worden. De grote transportbedrijven en de verladers geven aan geen gebruik te maken van vrachttuitwisselingssystemen. Een middelgroot bedrijf heeft dit wel gedaan en is slachtoffer geworden van vrachttuitwisselingsfraude. Een ander middelgroot bedrijf doet zaken via vrachttuitwisselingssystemen maar gaat de bedrijven na. Een respondent van een vrachttuitwisselingssysteem geeft aan dat zij bedrijven verifiëren en moeten goedkeuren voordat zij een inlogcode krijgen. Volgens schade-experts bieden vrachttuitwisselingssystemen vaak de mogelijkheid om een tijdelijk proefaccount aan te vragen. Er kan dan nog geen verificatie plaatsvinden. In die proefperiode van bijvoorbeeld een maand kunnen ladingdieven al wel toeslaan. Het zou beter zijn als dit niet meer mogelijk was. De respondent van het vrachttuitwisselingssysteem geeft als advies dat bedrijven geen zaken moeten doen met anonieme e-mailadressen. Ook koepelorganisaties

²⁴ Bijvoorbeeld niet vertellen wat je vervoert, geen onnodige stops maken etc.

waarschuwen voor zakendoen via anonieme e-mailadressen. Muntinga (2010) adviseert om zelf de Kamer van Koophandel te raadplegen. Voor de nieuwste vorm van vrachtwisselingsfraude, waarbij criminelen een bestaand bedrijf opkopen, is een recente bestuurswisseling op de Kamer van Koophandel-gegevens een signaal dat er mogelijk iets niet klopt.

Het derde risico is het ophalen van de vracht. Het is belangrijk dat van tevoren bekend is wie de lading komt ophalen (naam en kenteken) en dat de chauffeur zich legitimeert bij het ophalen van de lading. Enkele verladers en transport-bedrijven hebben de handen ineen geslagen en zijn zelf een register gestart. Dit register werkt niet, zoals het WLS, met een lijst van mensen waar men liever geen zaken mee doet, maar is juist een lijst van mensen waar men wél zaken mee wil doen. Zo krijgen de chauffeurs een pas met een chip, waarop hun foto en kopie van het legitimatiebewijs staat. Als alles klopt worden ze toegelaten op het terrein om te laden. Op het moment dat iemand betrokken is geweest bij een incident wordt hij of zij uit het register verwijderd en kan daardoor het terrein niet op. Het is qua wetgeving makkelijker om een register aan te leggen van mensen die zich zelf aanmelden, dan mensen tegen hun zin op te nemen in een register. Maar zowel bij de 'moderne' chauffeurspas als bij de 'ouderwetse' methode waarbij de naam van de chauffeur en het kenteken van de trekker van tevoren worden doorgegeven, is het succes van de maatregel afhankelijk van de mate waarin de identiteit van de chauffeur daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de beveiliging bij de verladers.

Het vierde risico is de planning van de rit. Bij de planning dient rekening gehouden te worden met welk materieel wordt ingezet en welke route wordt gevolgd. Ook hier is een verschil te merken tussen de grote en kleine transport-bedrijven. De grote bedrijven gebruiken voor goederen met een hoge waarde meestal kastenwagens met speciale sloten, GPS die herkent wanneer van de route wordt afgeweken, meerdere alarmen en rijden in colonne of worden geëscorteerd door een beveiligingsbedrijf. Deze bedrijven geven wel toe dat voor een dergelijke beveiliging meer betaald moet worden. Als een klant dat niet wil vertrekt de lading minder goed beveiligd. Ook op het moment dat er op het laatste moment lading weg moet en de meest veilige wagens niet beschikbaar zijn, wordt het transport op een minder veilige manier vervoerd. Een aantal kleine bedrijven hebben kastenwagens en een alarm, maar andere

kleine bedrijven hebben alleen zeilenwagens²⁵. Overigens geeft een verlader aan dat zij niet per se kastenwagens eisen, zij zijn van mening dat als het transport goed georganiseerd is, het ook veilig plaats kan vinden in een zeilenwagen. Opvallend is wel dat een klein transportbedrijf aangeeft een narcotica-alarm te hebben, tegen bedwelmingen.

Naast het materieel geven de grote en middelgrote bedrijven aan rekening te houden met de routes. Soms worden de routes in overleg met de klant bepaald. De geplande laad- en lostijden gaan vaak niet goed. Het komt volgens de transportbedrijven nog altijd voor dat een lading waardevolle goederen op vrijdagmiddag vertrekt, waardoor er niet meer voor het weekend gelost kan worden. In de planning moet daar rekening mee gehouden worden.

Het vijfde risico is de rit zelf en specifiek het stilstaan tijdens de rit. De meeste grote en middelgrote bedrijven hebben lijsten met parkeerplaatsen waar de chauffeurs niet mogen staan. Die parkeerplaatsen worden bezocht door security managers om te kijken of ze nog aan de voorwaarden voldoen. Omdat dit heel veel tijd kost wordt dit niet regelmatig gedaan. Bij de grote bedrijven kunnen chauffeurs hun ervaringen over parkeerplaatsen delen. Aan de hand daarvan wordt de lijst met parkeerplaatsen up-to-date gehouden. De chauffeurs kunnen met deze adviezen zelf bepalen waar ze parkeren. De middelgrote en kleine bedrijven adviseren hun chauffeurs niet specifiek over parkeerplaatsen, maar vragen hen bepaalde gebieden te vermijden. Uit enkele interviews die Jans en Verhoeven (2010) hebben gehouden met chauffeurs over de Secure Lane, blijkt dat deze chauffeurs niet verplicht werden om gebruik te maken van beveiligde parkeerplaatsen. Of de Secure Lane door de bedrijven als veilig wordt gezien is niet eenduidig. Een aantal transportbedrijven gaf aan dat de parkeerplaatsen van de Secure Lane bij hen niet als veilig werden gezien, terwijl dit bij andere transportbedrijven juist wel het geval was. De meeste kleine transportbedrijven wisten zelfs niet wat de Secure Lane was. Veel transportbedrijven boden hun chauffeurs de mogelijkheid om, als ze in de buurt moesten stoppen, op het eigen bedrijfsterrein te parkeren. Dit is vaak beter beveiligd dan een parkeerplaats. Het uitbreiden van het aantal beveiligde parkeerplaatsen zou volgens veel transporteurs een oplossing zijn voor het parkeren.

²⁵ Er bestaat een zogenaamd 'antidiefstaldoek', dit is een verstevigd rooster dat achter het zeil zit. Er zijn bedrijven die gebruik maken van deze beveiligde zeilen. Bij de door ons geïnterviewde bedrijven is dit 'antidiefstaldoek' echter niet ter sprake gekomen.

Het zesde risico is het lossen van de lading. Het gebeurt regelmatig dat een chauffeur niet direct kan lossen op de plek van bestemming. Soms kan een chauffeur dan parkeren op het bedrijfsterrein, maar dit is niet altijd het geval. Het zou goed zijn als (beveiligde) bedrijfsterreinen toegankelijk zouden zijn voor chauffeurs om te parkeren. Dit zou het netwerk van beveiligde parkeerplaatsen vergroten.

6.3.2 Maatregelen in de opsporing

Naast de kwetsbare punten in het wegtransport zijn in paragraaf 6.2 de kwetsbare punten in de opsporing benoemd. In deze paragraaf worden de maatregelen en kansen benoemd om deze kwetsbare punten tegen te gaan.

Het eerste kwetsbare punt in de opsporing was het aangifteproces. De checklist aangifte uit het eerste transportconvenant lijkt niet door de politieregio's gebruikt te worden. Dit zou opnieuw opgepakt kunnen worden. Het loket Transportcriminaliteit bij het OM kan bemiddelen tussen politie en transport-bedrijven op het moment dat een politieregio de zaak geen prioriteit geeft.

In 2010 is in opdracht van de Strategische Beleidsgroep Intake van de Nederlandse politie een inventarisatie uitgevoerd naar aangiftebehoefte van het bedrijfsleven in Nederland (Expertgroep Aangiftebehoefte Bedrijfsleven, 2010). Een aantal sectoren, waaronder de transportsector, is hiervoor geraadpleegd. De belangrijke aanbeveling van de expertgroep is het instellen van een landelijk digitaal meld- en aangiftepunt voor politie. Ten aanzien van de transportsector wordt aanbevolen om een apart transportaangifteloket in te richten. De complexiteit van een deel van de criminaliteit in de transportsector vergt de nodige deskundigheid voor het opnemen en goed begeleiden van de aangifte. Het transportaangifteloket zou gevormd kunnen worden door politie, OM, verzekeraars en de sector zelf. Een voorstel is om het intakeproces te wijzigen en op te splitsen in signalen, meldingen, aangiften zonder opsporings-indicatie en aangiften met opsporingsindicatie. Door steeds informatie toe te voegen kan een hoger niveau worden bereikt. Zo kan er een onderscheid worden gemaakt tussen eenvoudige en ingewikkelde zaken en hoeft degene die de zaak aanmeldt geen afweging te maken of het een aangifte dan wel een melding betreft. Een idee is om het mogelijk te maken dat een incident sec gemeld wordt waarna in een latere stadium door de politie of de aangever nadere bijzonderheden kunnen worden toegevoegd. Zo kan een melding worden opgewerkt tot aangifte of een aangifte met opsporingsindicatie (Expertgroep Aangiftebehoefte Bedrijfsleven, 2010). Mogelijk kan dit voorstel leiden tot betere aangiftes.

Een maatregel om de samenwerking tussen politie en OM te verbeteren is om er zo veel mogelijk voor te zorgen dat een zaaksofficier van het begin tot het einde betrokken is bij een zaak.

Een volgend kwetsbaar punt was de internationale samenwerking. Een zaaksofficier geeft aan dat het voor een goede internationale samenwerking belangrijk is om snel te kunnen inspelen op rechtshulpverzoeken. Dit zorgt voor waardering bij andere landen. Een snelle reactie op rechtshulpverzoeken is afhankelijk van de organisatie van het rechteerteam. Zo duurt het bij een team dat volgens projectmatige aanpak werkt langer om toestemming te krijgen om op een rechtshulpverzoek te reageren dan bij een Snel Interventie Team (SIT). Door de oprichting van het SIT kan Nederland sneller voldoen aan rechtshulpverzoeken, dit komt de internationale samenwerking ten goede. Daarnaast geeft deze officier aan dat het onderhouden van persoonlijke contacten belangrijk is voor de samenwerking met het buitenland.

In het tweede transportconvenant worden acties benoemd die tot een betere internationale samenwerking moeten leiden. Voor de politie bestaan deze acties uit het periodiek bespreken van transportcriminaliteit in het overleg contactpunten voertuigcriminaliteit van de EU. Daarnaast zoekt de politie bewust naar internationale samenwerkingsverbanden om het toezicht op de Europese hoofdtransportassen uit te breiden.

Een ander kwetsbaar punt in de opsporing was het onderzoek naar helers, wat nog weinig werd gedaan. Bij het bestuderen van de rechercheonderzoeken is een aantal methoden naar voren gekomen die mogelijk zorgen voor meer zicht op helers. Als we kijken naar de opsporingsmethoden naar de helers die bekend zijn geworden in de rechercheonderzoeken is dat bij meerdere onderzoeken door CIE-informatie. Maar ook door tips uit de branche en digitaal onderzoek (e-mailtap, internettap). De schade-experts maken gebruik van hun netwerk om ladingen op te sporen. Zij hebben contact met mensen die in het netwerk van inkopers zitten in een bepaalde branche. Door hen te informeren over de lading die weg is, krijgen ze soms een melding van iemand die de lading herkent. Daarnaast kijken ze wel eens op internet, maar doen ze geen internet-surveillance. Zoals eerder al aangegeven denken schade-experts dat grote helers alleen gepakt kunnen worden met financieel onderzoek, waaruit blijkt dat hun bezittingen niet overeenkomen met hun inkomsten.

In het convenant is een actie opgenomen dat de koepelorganisaties hun achterban wijzen op de mogelijkheid om anoniem informatie over strafbare

feiten te verstrekken aan Meld Misdaad Anoniem²⁶. Mogelijk dat deze meldingen ook meer informatie en opsporingsindicaties oplevert voor helers.

Door een netwerk op te bouwen in de branche, financieel onderzoek te doen naar helers en gebruik te maken, of het versterken van de CIE-positie op helers, kunnen in de toekomst mogelijk meer helers opgespoord worden.

Een respondent van een expertisebureau noemt een paar methoden om helers met succes aan te pakken. De politie zou de restinformatie van een onderzoek, bijvoorbeeld de informatie die bij een telefoontap naar voren komt, niet ter zijde moeten leggen maar er iets mee doen. Een gestolen telefoon zou moeten worden geblokkeerd. Als dit gebeurt, is de markt om telefoons te stelen niet meer interessant omdat je na de diefstal niets meer aan de telefoons hebt. Zo zou je barrières in kunnen bouwen. Op dit ogenblik is het blokkeren van een telefoon nog lastig, omdat de providers zo inkomstenderving vrezen. Er moet een denkslag door betrokken partijen worden gemaakt, zegt deze respondent. Het zou namelijk hetzelfde zijn als tankstations zouden protesteren wanneer gestolen auto's van de weg moeten omdat zij dan niet kunnen verdienen aan de benzine.

Respondenten wijzen ook op de mogelijkheden voor het civielrechtelijk aanpakken van daders en andere betrokkenen. Iemand die zijn loods ter beschikking stelt voor gestolen lading wordt vaak strafrechtelijk niet aangepakt. Een respondent verwijst naar een zaak waarin de heler strafrechtelijk niet kon worden aangepakt, maar een civielrechtelijke ontneming wel gelukt is. Een transportverzekeringsmaatschappij heeft het initiatief genomen om na veroordeling van de verdachten de schade te verhalen op de daders. Dit gebeurt uiteraard in overleg met de politie, die zou ook een strafrechtelijk financieel onderzoek (SFO) kunnen starten. Binnen de verzekeringsmarkt ligt het kaalplukken van veroordeelden lastig. Sommige verzekeraars vinden het kaalplukken niet echt een issue. Zij vinden het wellicht teveel werk, hebben koudwatervrees of hebben nog niet de ervaring dat deze aanpak succesvol kan zijn. Het besef moet nog groeien dat het niet uitmaakt wie de diefstal heeft gepleegd, maar dat er schade is geleden en dat die kan worden teruggehaald.

Binnen de politie zal capaciteit altijd een kwetsbaar punt blijven. Maar voor het gebrek aan financiële expertise liggen er kansen. Bij de politie is het programma

²⁶ Actie 3 van het Tweede convenant aanpak criminaliteit transportsector (Ministerie van Economische zaken, 2009)

FiNEC (financieel-economische criminaliteit) gestart. In het kader hiervan zijn veel mensen met een financiële achtergrond aangetrokken als onderzoeker. Mogelijk kan er in de onderzoeken naar ladingdiefstallen en helers gebruik worden gemaakt van deze expertise.

Publiek-private samenwerking kan de opsporing door middel van bijvoorbeeld technologische innovaties een impuls geven. Het project Secure Lane is een voorbeeld van publiek-private samenwerking die succesvol is in zijn preventieve werking op de aangesloten verzorgingsplaatsen (zie ook paragraaf 3.4). De uitvoeringsorganisatie heeft zich niet beperkt tot realisatie van het project maar heeft zich tevens ontwikkeld tot innovatieplatform. Dit heeft technische innovaties opgeleverd die in vergelijking met soortgelijke innovaties bij grote organisaties in betrekkelijk korte tijd en tegen bescheiden kosten zijn gerealiseerd. Als risico's worden in het rapport onder andere genoemd dat het project in sterke mate afhankelijk is van bepaalde personen en netwerken en het project wordt grotendeels door één partij (de overheid) bekostigd (Hillenaar et al., 2010). De huidige financiering van de Secure Lane loopt tot eind 2011. Op 14 juni 2011 is een businessmodel verschenen waarin de haalbaarheid van een verdere uitrol van de Secure Lane is onderzocht. Ook is in dit rapport een exploitatiemodel ontwikkeld voor na 2011 (Projectgroep Secure Lane, 2011). Op basis van dit rapport zullen de belanghebbenden moeten beslissen over de toekomst van de Secure Lane.

7

Verwachtingen en ontwikkelingen

7.1 Criminaliteitsrelevante factoren

Hoe ladingdiefstal zich gaat ontwikkelen de komende jaren is afhankelijk van een aantal factoren. Deze worden hieronder besproken.

Economie

Economische bewegingen zijn van invloed de transportsector. Hoogconjunctuur leidt tot meer goederentransport waardoor de gelegenheid tot ladingdiefstal toeneemt. Maar over de vraag of deze relatie zo eenduidig is, zijn de meningen verdeeld. In het NDB 2008, als de economische vooruitzichten nog positief zijn, wordt verwacht dat het aantal ladingdiefstallen zal toenemen, omdat het aantal transportbewegingen zal toenemen (Boerman et al., 2008). Op mesoniveau is dit ook te zien. De piekmomenten in de transportbewegingen (de maanden oktober en november), komen overeen met de piekmomenten van ladingdiefstal²⁷. Volgens deze redenering zal een groeiende economie leiden tot meer ladingdiefstallen.

Maar volgens veel respondenten leidt negatief economisch klimaat eveneens tot meer ladingdiefstallen. Op het moment dat het economisch slecht gaat moet er bezuinigd worden. De verlader wil bezuinigen op de transportkosten en de transporteur op de uitvoering van het transport. Hierdoor krijgen transporten minder beveiliging, of worden meerdere kleine vrachten bij elkaar gezet, terwijl ze elk een ander beveiligingsniveau behoeven. Hierdoor zijn er voor ladingdieven meer aantrekkelijke doelwitten. Door de economische crisis worden nu opdrachten aangenomen die vroeger door het hoge risico werden geweigerd.

In economisch mindere tijden is er ook meer kans dat werknemers van transportbedrijven het zelf financieel moeilijk hebben. Hierdoor zijn ze kwetsbaar en wordt het risico dat ze zich inlaten met ladingdiefstal groter. Dit kunnen ze zowel doen door zelf een gedeelte van de lading te ontvreemden als tegen betaling medewerking te verlenen aan een crimineel samenwerkingsverband. In economisch mindere tijden is er mogelijk ook meer vraag naar goederen.

²⁷ Zie ook paragraaf 3.5

Mensen hebben zelf minder mogelijkheden om luxe goederen te kopen en kunnen hun toevlucht zoeken tot de zwarte markt.

Technologie

Voor de factor technologie zijn er meerdere ontwikkelingen te benoemen die van invloed zijn op de omvang en aard van ladingdiefstal. Zo wordt de waarde van een gemiddelde vracht, met name bij hightechgoederen, steeds hoger. Deze producten (zoals televisies en mobiele telefoons) worden in omvang steeds kleiner waardoor er meer producten in één vracht kunnen. Bovendien vertegenwoordigen ze een steeds hogere waarde. De verwachte schade van ladingdiefstal neemt hierdoor toe.

Technologie stelt bedrijven in de transportsector steeds meer in staat zaken digitaal regelen. Voorbeelden hiervan zijn referentienummers en barcodes die worden gebruikt om de persoon te identificeren die de lading ophaalt. Dit kan het aantal ladingdiefstallen verminderen. Omdat er beter zicht is op de keten kan er eerder worden ingegrepen wanneer een lading weg blijkt te zijn. Maar deze ontwikkeling kan ook het aantal ladingdiefstallen verhogen. Op het moment dat er meer digitale systemen worden gebruikt, biedt dit voor criminelen de mogelijkheid om informatie te onderscheppen die ze kunnen gebruiken voor het plegen van ladingdiefstal. Ook komen er nieuwe fraude-mogelijkheden als bijvoorbeeld de Driver Identity Card²⁸ gemeengoed wordt. Als criminelen in staat zijn deze kaart goed na te maken of te manipuleren, kunnen zij zelf de lading bij de verlader ophalen.

Betere technologie schept kansen voor zowel de criminelen als de politie. Ladingdieven maken bijvoorbeeld veelvuldig gebruik van jammers. Technologische ontwikkeling kan leiden tot een wedloop op dit gebied: jammer-detectors, jammer-detector-detectors etc. Ook hiervoor geldt dat dit zowel kan leiden tot meer als tot minder ladingdiefstallen.

Meer technologische mogelijkheden bieden ook kansen voor de beveiliging. Bij de Secure Lane wordt op dit moment gebruik gemaakt van 'slimme' camera's en profielen. De camera's worden steeds scherper en hebben in de toekomst wellicht de mogelijkheid om (verdacht) gedrag van personen te herkennen. Daarnaast kunnen de bestaande profielen door betere technologie verder aangescherpt worden aan de hand van de modus operandi van de verdachten.

²⁸ Een chipkaart voor chauffeurs waarbij op de chip een kopie van het legitimatiebewijs en een foto staat.

Dit vergroot de heterdaadkracht en heeft bovendien een afschrikwekkende werking. Voor de transporteurs en verladers biedt technologie ook meer beveiligingsmogelijkheden. Met het goedkoper en kleiner worden van bijvoorbeeld GPS-zenders, wordt het steeds makkelijker om deze in de lading te verwerken²⁹. Dit biedt niet alleen voordelen voor de opsporing bij een ladingdiefstal, maar heeft voor bedrijven veel voordelen bij het monitoren van het logistieke proces. Hierdoor zou een missend pakket eerder ontdekt worden. Behalve GPS zouden ook vormen van Near Field Communication voor dezelfde doeleinden gebruikt kunnen worden. Bij Near Field Communication is het mogelijk om op beperkte afstand te communiceren met een ontvanger³⁰. Het is dus niet zoals GPS op grote afstand af te lezen, maar op dit moment een stuk goedkoper en kleiner dan GPS-toepassingen. Naast het beveiligen van de lading en parkeerplaatsen kan technologie ook bijdragen aan de veiligheid van de chauffeur of het voertuig.

Betere technologie kan dus leiden tot een betere beveiliging en een beter zicht op de logistieke keten, waardoor het aantal ladingdiefstallen zou kunnen afnemen.

Politiek

Politieke³¹ keuzes kunnen verschillende invloeden hebben op de aanpak van ladingdiefstal. Uit deze CBA komt naar voren dat ladingdiefstal in veel politie-regio's weinig tot geen prioriteit krijgt. Mede hierdoor is de pakkans laag. Dit maakt ladingdiefstal tot een aantrekkelijk delict. De mate van politieke aandacht voor het onderwerp ladingdiefstal kan dus van invloed zijn op de ontwikkeling ervan.

Uit deze CBA blijkt dat de ervaringen van transportbedrijven en verladers met de politie wisselend zijn. Bij de speciale teams (LTT, BRZN) en regio's die veel met het probleem geconfronteerd worden wordt men meestal professioneel geholpen. Bij de andere regio's is er weinig kennis van zaken en lijkt er weinig belang te worden gehecht aan het onderwerp. De vorming van de nationale politie kan

²⁹ Er zijn ecologische bezwaren en bezwaren op het gebied van privacy voor het verwerken van GPS of Near Field Communication in producten. Het reikt te ver om daar voor dit onderzoek nader op in te gaan.

³⁰ Deze communicatie kan op drie wijzen verlopen. Een NFC-chip kan zich gedragen als zender, als ontvanger, of als zowel zender als ontvanger. De bekendste vorm is RFID (Radio Frequency Identification), waarbij de chip alleen informatie zendt.

³¹ Het gaat hier om politiek in de brede zin van het woord. Dus niet alleen de bestuurslagen van de landelijke, provinciale en gemeentelijke politiek, maar ook om keuzes die worden gemaakt en ontwikkelingen die plaatsvinden binnen allerlei (bestuurs)organen, zoals het OM en de politie.

hier mogelijk verandering in brengen. In plaats van 25 politieregio's komen er tien regionale eenheden. Deze eenheden moeten naast hun regionale prioriteiten ook bijdragen aan landelijke thema's. Hierdoor kan de prioriteitsstelling van ladingdiefstallen binnen de regionale eenheden veranderen, en daarmee de aanpak van ladingdiefstal.

De open grenzen zijn een andere politieke factor die van invloed kan zijn. Uit de rechercheonderzoeken komt naar voren dat ladingdieven hun goederen (mogelijk bewust) afzetten in met name België of Duitsland. Dit is makkelijk omdat er geen grenscontroles zijn.

Vanwege de open grenzen binnen Europa zijn buitenlandse vervoerders actief in het Nederlandse wegvervoer. Zij spelen zelfs een steeds belangrijkere rol, zo blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (2011b). Van de buitenlandse vervoerders vervoeren de Duitsers het meeste tonnage uit Nederland, maar het aantal Poolse transporteurs is in de periode 2005-2009 het snelst gestegen (ibid.). Hierdoor neemt de concurrentie en de druk op de prijzen toe. Het wordt dan moeilijker om het transport op de juiste manier te beveiligen. Daarnaast zijn buitenlandse vervoerders volgens meerdere respondenten een aantrekkelijk doelwit voor ladingdieven, omdat zij denken dat deze minder snel aangifte zullen doen³². Als dat klopt³³ zorgen meer buitenlandse vervoerders in Nederland voor meer aantrekkelijke doelwitten voor ladingdieven. Het beleid dat wordt gevoerd op het gebied van het vrije verkeer van personen binnen Europa is daardoor van invloed op ladingdiefstal.

Hetzelfde geldt voor het beleid ten aanzien van cabotagevervoer. Europese regelgeving staat cabotagevervoer (onder voorwaarden) toe, en de Nederlandse overheid maakt zich sterk voor het behoud hiervan (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Hierdoor is het voor buitenlandse transporteurs mogelijk om ritten binnen Nederland te verzorgen. Dit zorgt net als de open grenzen voor meer concurrentie en meer buitenlandse vervoerders in Nederland.

Vrijwel alle respondenten gaven desgevraagd aan dat de bestrijding van ladingdiefstal zowel een zaak is van de overheid als van de ondernemers. Ondernemers moeten zorgen voor een bepaalde mate van beveiliging, terwijl de overheid moet zorgen voor een veilige openbare ruimte en opvolging op het moment dat er toch lading wordt gestolen. Met het huidige transport-

³² Zie ook paragraaf 6.1

³³ Of dit klopt is moeilijk na te gaan.

convenant is duidelijk gekozen voor een publiek-private samenwerking. Ook projecten zoals Secure Lane zijn gebaseerd op het gezamenlijk optrekken van publieke en private partijen. Het is een politieke factor of dit beleid wordt voortgezet, of dat bijvoorbeeld de overheid zich terugtrekt en de bestrijding van ladingdiefstallen aan de private partijen overlaat.

Sociaal

Een sociale factor die van belang kan zijn is de verharding van de samenleving. Hoewel het moeilijk is om deze factor objectief te meten, laat onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau zien dat de verharding en vervuiling van de maatschappij in de beleving van burgers wel degelijk bestaat en in hun ogen steeds erger wordt³⁴ (Dekker & Den Ridder, 2011). Deze verharding kan van invloed zijn op het geweld dat gebruikt wordt bij ladingdiefstallen. Een aantal respondenten denkt dat de verharding er toe leidt dat ladingdieven steeds brutaler worden en er minder voor zullen terugdeinzen om geweld te gebruiken. Gevraagd naar verwachte trends stelt een respondent: "Men heeft wat minder respect voor de chauffeur, die wordt sneller en meer bedreigd".

7.2 Verwachtingen voor de komende jaren (2012-2016)

Omvang

De economische ontwikkeling en daarmee de omvang van het goederenvervoer over de weg is zoals in paragraaf 7.1 is aangegeven een relevante factor voor de omvang van ladingdiefstal. Volgens onderzoek van de Policy Research Corporation & NEA (2007) zal de omvang van het goederenvervoer via het wegtransport in 2020 zijn toegenomen met 24 tot 44 procent in ton (van 710 miljoen in 2005 naar 880 tot 1000 miljoen ton) en met 27 tot 48 procent in tonkilometer op Nederlands grondgebied (van 52 miljard in 2005 naar 66 tot 77 miljard tonkilometer). Zowel binnenlands als internationaal wegtransport stijgt, relatief neemt het internationale vervoer sterker toe, onder andere door de sterke stijging van eindproducten en containervervoer. De groei van goederenwegvervoer betreft vooral de groei van het vervoer van eindproducten in segmenten zoals containers, overige eindproducten en chemische

³⁴ Het SCP meet de mening van mensen over de ontwikkeling van zeden en gedrag. Steeds meer mensen vinden dat deze achteruit gaat (In 1968 rond de 40%, in 2010 ruim 60%). Verder wordt 'samenleving, normen en waarden' in de periode 2008-2010 het meest genoemd als het belangrijkste maatschappelijke probleem in Nederland (Dekker & Den Ridder, 2011).

eindproducten door een verschuiving naar hoogwaardige activiteiten in Nederland en meer overzeese import van laagwaardige half- en eindfabricaten. Hierdoor bestaat er voor ladingdieven meer gelegenheid om ladingdiefstal te plegen. Het is echter de vraag of deze verwachtingen uit 2007 nog opgaan, omdat de transportsector het door de economische crisis zwaar te verduren heeft gehad. Bovendien zijn met de recente eurocrisis economische voorspellingen onzeker.

In de interviews zijn de verwachtingen over de omvang van ladingdiefstal wisselend. Enkele respondenten van kleine transportbedrijven denken dat het aantal ladingdiefstallen zal toenemen. De ene wijt dit aan het steeds groter wordende aantal Oost-Europese chauffeurs, wat in zijn ogen ertoe leidt dat de kwaliteit van het transport achteruit gaat. Een andere respondent denkt dat, omdat chauffeurs uit Oost-Europa zo slecht betaald krijgen, zij eerder geneigd zijn om over te gaan tot, of te helpen bij ladingdiefstal. Een derde respondent denkt dat het ook in de toekomst eenvoudig is om een ladingdiefstal te plegen. Hij denkt dat de dieven steeds slimmer worden en de aanpak van politie en justitie hierbij zal achterblijven.

Er zijn echter ook respondenten die denken dat het aantal ladingdiefstallen zal afnemen. Zij gaan ervan uit dat transporten in de toekomst beter beveiligd zijn, waardoor het steeds meer kennis vraagt om een geslaagde diefstal te plegen. Dit zal gelegenhedsdieven, die enkele kleine ladingen stelen, afschrikken. De respondenten verwachten dat in de toekomst ladingdiefstallen vooral gepleegd worden door goed georganiseerde criminele samenwerkingsverbanden. Zij denken daarom dat er minder incidenten zullen zijn, maar dat deze incidenten wel een grotere impact hebben, omdat georganiseerde groepen eerder grotere hoeveelheden of volledige ladingen stelen. Bovendien wordt, zoals in paragraaf 7.1 al uiteengezet, door technologische ontwikkelingen de waarde van een gemiddelde vracht steeds hoger. Deze respondenten verwachten dus dat het aantal ladingdiefstallen afneemt, maar de schade zal stijgen.

Criminele samenwerkingsverbanden en hun werkwijzen

Veel respondenten verwachten dat ladingdiefstal steeds professioneler en georganiseerder gaat worden. Zij zien vooral vrachtwisselingsfraude als een modus operandi die 'toekomst heeft'. Men verwacht in de toekomst dan vooral een variant waarbij een bedrijf wordt opgekocht en zo ogenschijnlijk een normaal bedrijf is. Zeker omdat er door de economische crisis veel transportbedrijven in moeilijkheden komen, zal het makkelijker zijn om bedrijven op te kopen. Het is zelfs mogelijk dat deze opgekochte bedrijven het vervoer uitbesteden, waardoor ze vervolgens als opdrachtgever van het transport de

nietsvermoedende chauffeur de goederen bij de criminele groepering laat afleveren.

Hoewel de door ons geïnterviewde transportbedrijven veelal terughoudend waren in het gebruik van vrachttuitwisselingssystemen, verwachten ze wel dat dergelijke systemen in de toekomst een grote rol gaan spelen in de logistiek. Uit enkele persberichten komt naar voren dat in korte tijd een aantal grote bedrijven hebben aangegeven al hun vrachten via een vrachttuitwisselingssysteem te doen, of met een systeem te werken waarbij vrachttuitwisseling een grote rol speelt (Timocom, 2011; Teleroute, 2011a; 2011b). Het is hierdoor aannemelijk dat vrachttuitwisselingssystemen een blijvend fenomeen zijn, en wellicht een steeds grotere rol gaan spelen binnen de logistiek. Er is dan voor ladingdieven die vrachttuitwisselingsfraude willen plegen meer 'aanbod'. Bij vracht-uitwisselingsfraude is meer kennis van interne processen in de transportsector nodig dan bij andere werkwijzen van ladingdieven. Een respondent verwacht dan ook dat de interne betrokkenheid zal toenemen.

Respondenten verwachten dus dat vrachttuitwisselingsfraude in te toekomst steeds meer voor gaat komen. Maar het lijkt toch niet eenvoudig om deze vorm van ladingdiefstal te plegen. Zeker als er een transportbedrijf wordt overgenomen is een startkapitaal nodig. Bovendien gaat het om diefstal van grote partijen, waarvoor meerdere mededaders nodig zijn om dit te kunnen verwerken én moet men goede helers kennen om partijen van dergelijke omvang (snel) kwijt te kunnen. De vraag is of veel criminelen over deze middelen en kennis kunnen beschikken, of dat slechts een selecte groep deze mogelijkheden heeft. Het lijkt niet toevallig dat dadergroepen die zich bezighouden met vrachttuitwisselingsfraude een vaste samenstelling hebben, terwijl de groepen die zich bezighouden met diefstal door middel van braak vaak in wisselende samenstellingen opereren³⁵. Dit kan erop duiden dat niet zomaar ieder willekeurig persoon kan deelnemen aan een samenwerkingsverband dat vracht-uitwisselingsfraude pleegt. Daarnaast komt uit de dossiers één verdachte naar voren die zich gespecialiseerd lijkt te hebben in vrachttuitwisselingsfraude. Na het uitzitten van de straf in zijn eerste vrachttuitwisselingszaak verbetert hij de modus operandi op een aantal punten en pleegt met een andere groep mensen opnieuw deze vorm van ladingdiefstal. De kennis van deze verdachte is dus erg belangrijk.

³⁵ Zie ook paragraaf 4.2

Hoewel er door de populariteit van vrachttuitwisselingssystemen in de toekomst waarschijnlijk meer gelegenheid zal zijn tot het plegen van vrachttuitwisselingsfraude, lijkt deze modus operandi niet voor iedereen bruikbaar. Bovendien nemen vrachttuitwisselingssystemen steeds meer maatregelen om misbruik te voorkomen³⁶, en door de informatievoorziening van koepelorganisaties weten steeds meer bedrijven dat zij bij het gebruik van vrachttuitwisselingssystemen een gezonde scepsis dienen te hebben.

Het vrachtvervoer wordt steeds internationaler en grenzen vervagen. In Nederland spelen buitenlandse transporteurs een steeds belangrijkere rol (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2011b). Een aantal respondenten denkt dat ook ladingdiefstal daardoor steeds internationaler gaat worden. Een voorbeeld hiervan is een groep die in april werd aangehouden. De goederen werden in Frankrijk door middel van zeilsnijden gestolen, in Duitsland vond de distributie plaats en werden vrachtwagens uitgewisseld, Oostenrijk was het doorvoerland, in Hongarije werden de goederen opgeslagen en woonde de organisator van de diefstallen, en uit Roemenië waren de meeste leden van de groep afkomstig (Eurojust, 2011). De verdachten uit tien van de door ons bestudeerde recherche-onderzoeken waren internationaal actief. Het gaat dan om verdachten die ook in het buitenland actief zijn met stelen van ladingen en/of goederen die later in het buitenland gevonden worden of in het buitenland te koop worden aangeboden. Op dit moment speelt de internationale component van ladingdiefstal dus al een rol. Bovendien blijkt dat maatregelen zoals de Secure Lane tot verplaatsingseffecten hebben geleid. Omdat ladingdieven nu al makkelijk de grenzen over gaan, lijkt het niet onwaarschijnlijk dat zij dit bij een uitbreiding van de Secure Lane in Nederland meer zullen doen.

Sommige respondenten verwachten in de komende jaren een aantal verplaatsingseffecten. Er is in de aanpak van ladingdiefstal veel aandacht voor het zuiden van Nederland, waar de meeste ladingdiefstallen plaatsvinden. Een enkele respondent verwacht daarom een geografische verplaatsing naar noordelijkere gebieden. Daarnaast denkt een aantal respondenten dat nu de aandacht gericht is op parkeerplaatsen, de aandacht voor de loodsen mogelijk verslapt. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de ladingdieven zich meer gaan concentreren op loodsen. Uit de cijfers van het LTT is een dergelijke ontwikkeling nog niet te zien. Verder is in de afgelopen jaren de geografische spreiding van

³⁶ Zo maakt Teleroute sinds kort gebruik van 'e-Comfirm', waarbij de contactgegevens die bij het account horen worden opgegeven. Hierdoor kunnen geen andere telefoonnummers of e-mailadressen meer worden opgegeven (Teleroute, 2011c).

ladingdiefstallen gelijk gebleven. Dit lijkt er op te duiden dat de ladingdieven nog voldoende gelegenheid hebben om in het zuiden, waar het zware vrachtverkeer geconcentreerd is, toe te slaan.

Een aantal respondenten denkt dat vanwege de stijgende metaalprijzen, de komende periode meer metalen gestolen zullen worden. Metalen hebben als voordeel dat zij relatief gemakkelijk en rechtstreeks (zonder tussenkomst van veel tussenpersonen die moeten worden betaald) zijn te verhandelen. Metaalhandelaren kopen oude metalen op en verkopen deze aan gerenommeerde staalbedrijven, waar de metalen vervolgens worden omgesmolten (Kuppens et al., 2006). Uit de rechercheonderzoeken en uit de bestudeerde LTT-gegevens komt niet het beeld naar voren dat metalen veel worden gestolen.

Maatschappelijke gevolgen

Zoals eerder al genoemd worden (met name) hightechproducten steeds kleiner. Dat betekent meer goederen in een vrachtwagen en daardoor een hogere waarde per eenheid gewicht. Een respondent van een grote vervoerder zegt dat zijn bedrijf bij een diefstal van een complete lading consumentenelektronica met een schade zit van tussen de 100.000 en 400.000 euro. De stijging van schade wordt bevestigd door de vervoerders, TLN en door de schade-expertisebureaus.

De eerder al genoemde verwachting van respondenten dat vrachttuitwisselingsfraude vaker gaat voorkomen in de toekomst, heeft ook invloed op de schade. Bij vrachttuitwisselingsfraude worden meestal complete ladingen gestolen. Dit heeft als gevolg dat de schade van deze ladingdiefstallen meestal hoog oploopt.

De mogelijke ontwikkeling dat metalen aantrekkelijker worden om te stelen leidt in combinatie met een hoge metaalprijs ook tot een hoge schade.

Uiteraard is de ontwikkeling van de omvang van ladingdiefstal van belang voor de omvang van de schade. Helaas is er over de ontwikkeling van de omvang weinig te zeggen omdat de huidige cijfers niet vergeleken kunnen worden met eerdere jaren. Wel zal door technologische ontwikkeling en inflatie bij gelijkblijvende omvang de schade stijgen, omdat producten meer waard worden.

Vrijwel alle transportbedrijven verwachten dat het gebruik van geweld de komende jaren zal toenemen. Als transportbedrijven (steeds meer) investeren in een goede beveiliging, wordt de chauffeur de zwakke schakel in de keten. Veel respondenten denken dat dit zal leiden tot meer geweld tegen chauffeurs. Volgens de transportbedrijven hebben chauffeurs in het buitenland nu al

regelmatig te maken met geweld. Zij verwachten dat Nederland hierin niet zal achterblijven.

Het is echter de vraag of beveiliging in de transportwereld op zo'n grote schaal wordt toegepast dat onbeveiligde transporten met waardevolle goederen in de minderheid zijn. De grote transportbedrijven hebben vaak mogelijkheden voor beveiliging, maar voor kleine transportbedrijven is dat niet altijd mogelijk. Een andere vraag die gesteld kan worden is dat áls alle transporten goed beveiligd zijn, of daders dan geweld gaan gebruiken of overstappen naar andere vormen van criminaliteit. In ieder geval blijkt uit de huidige onderzoeken dat beveiligingsmaatregelen zoals omheinde bedrijfsterreinen met (cijfer)sloten en observatiecamera's, kastenwagens en track-and-trace-systemen ook zonder gebruikmaking van geweld door de criminelen omzeild kunnen worden.

8

Conclusies en aanbevelingen

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de belangrijkste conclusies de revue passeren en waar mogelijk van een aanbeveling voorzien worden. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op de resultaten van het onderzoek. Voor de meer gedetailleerde resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar de samenvatting en de inhoudelijke hoofdstukken.

De conclusies worden behandeld aan de hand van enkele thema's en volgen niet noodzakelijkerwijze de opbouw van het rapport. Achtereenvolgens komen de cijfers aan de orde, de geografische en temporele spreiding van ladingdiefstal, de daders, de slachtoffers en de opsporing. Het hoofdstuk wordt besloten met enkele conclusies die een algemeen beeld van het fenomeen ladingdiefstal schetsen.

8.2 De cijfers

De wegtransportbranche is een belangrijke economische sector. Het biedt aan zo'n 750.000 mensen werk en de economische waarde bedraagt 40 miljard euro. Binnen de EU is Nederland, met een aandeel van 7,5 procent op het totaal aantal jaarlijkse tonkilometers, na Duitsland en Spanje de derde internationale vervoerder. De verwachting is dat het wegvervoer in de komende jaren zal toenemen, zowel nationaal als internationaal. Daarmee levert de logistieke sector een grote bijdrage aan het bruto nationaal product.

Deze belangrijke economische sector wordt geconfronteerd met een probleem waarvan de ernst niet kan worden vastgesteld omdat de cijfers omtrent prevalentie en (financiële) schade niet volledig en daardoor onbetrouwbaar zijn.

De aangiftecijfers van de politie zijn een maat voor de omvang van het probleem. Van politiecijfers is echter bekend dat ze slechts een ondergrens van de werkelijke omvang aangeven: er bestaat een dark number waarvan we de omvang niet kennen. Dit hangt voor een belangrijk deel samen met de aangiftebereidheid. Volgens de Integrale Veiligheidsmonitor van het CBS was in 2010 het overall aangiftepercentage 25 procent (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2011a).

Per delictcategorie zijn er grote verschillen. Van alle autodiefstallen bijvoorbeeld werd rond de 80 procent aangegeven, terwijl dit percentage voor geweldsdelicten op 10 ligt. Hoe hoog de aangiftebereidheid binnen de wegtransportsector ligt, is onbekend, maar gezien de omvang van de schade per delict en het belang van verzekeringsclaims, mag aangenomen worden dat dit uitstijgt boven het overall gemiddelde van zo'n 25 procent. Hoe dit ook zij, er vinden (aanzienlijk) meer ladingdiefstallen plaats dan door de slachtoffers aangegeven worden. Daar zijn verschillende oorzaken voor aan te geven. Omdat verzekeraars niet in alle gevallen een proces verbaal van aangifte voorwaardelijk stellen voor het honoreren van een claim, wordt de zinvolheid van het doen van aangifte in veel gevallen betwijfeld. Het kost veel tijd, de drempel is vaak hoog en het rendement in termen van opheldering van het misdrijf wordt als laag beoordeeld. Dit laatste argument wordt ook gebruikt wanneer de gestolen lading niet tegen diefstal verzekerd is, de noodzaak van het doen van aangifte is dan geheel afwezig. Een overweging van andere orde is de vrees voor reputatieschade. Als een bedrijf geassocieerd wordt met ladingdiefstal, kan dat tot gevolg hebben dat het aantal opdrachten terugloopt, de schade van ladingdiefstal echoot dan nog lang na. Ten slotte wordt nogal eens afgezien van het doen van aangifte wanneer de gestolen lading uit accijnsgoederen (zoals sterke drank en sigaretten) bestaat. Hoewel de lading gestolen is, moet het bedrijf wel de accijnzen betalen. In dit opzicht geraakt de transporteur bij het doen van aangifte van de regen in de drup.

De andere kant van de medaille is dat ook de politie bijdraagt aan de omvang van het dark number doordat ladingdiefstallen soms onherkenbaar worden weggeschreven in de systemen; bijvoorbeeld als vernieling of autodiefstal. Recent heeft het Landelijk Team Transportcriminaliteit van het KLPD de zoekmethode verbeterd, waardoor meer aangiften van ladingdiefstal herkend kunnen worden. Werden in 2008 met de oude methode 600 aangiften gevonden, in 2010 was dit gestegen naar 1141 aangiften, waarvan zo'n 35 procent een poging was en het in 25 procent van de aangiften niet de lading, maar het voertuig betrof. Als we ons beperken tot de diefstallen van uitsluitend de lading dan zijn de aantallen respectievelijk 289 aangiften in 2008 en 739 in 2010. Ook in deze aantallen zijn de pogingen meegeteld. Dat zijn in 2010 zo'n 250 gevallen. Worden deze van het totaal afgetrokken dan blijven er zo'n 490 voltooide -dat wil zeggen geslaagde- ladingdiefstallen in 2010 over. Doordat de zoekmethode over de jaren heen veranderd is, zijn de jaren onderling niet te vergelijken. Er kan dus niet geconcludeerd worden tot een toename van het aantal ladingdiefstallen. De enige gerechtvaardigde conclusie is dat de jaren van vóór 2010 een schromelijke onderschatting laten zien van het aantal aangiften, en dat dankzij een vernieuwde zoekmethode recentelijk een beter beeld

gegeven kan worden van de geregistreerde ladingdiefstal. Nogmaals zij gezegd dat dit slechts een ondergrens is van het werkelijke aantal ladingdiefstallen.

De analyse van politiegegevens is één manier om de omvang van het probleem te schatten. Een andere bron betreft de verzekeraars. Niet alleen zouden zij een ingang kunnen vormen om een betere schatting van de prevalentie te doen, ze kunnen vanwege de claims ook meer licht werpen op de geleden financiële schade. Ten behoeve van dit onderzoek zijn de belangrijkste transportschade-verzekeraars benaderd met de vraag om cijfers omtrent geleden schade en het aantal claims en uitkeringen. Deze vraag kon slechts zeer ten dele beantwoord worden omdat de registratie van dossiers van claims niet voldoende geautomatiseerd is. Dit had tot gevolg dat handmatig gezocht moest worden. Dit is een tijdrovende en arbeidsintensieve activiteit, die uiteindelijk van twee verzekeraars resultaat opleverde. Deze verzekeraars hebben een marktaandeel van 35 procent. Zij hebben in totaal 158 dossiers van schadeclaims aangeleverd, waarin sprake is van een totale factuurwaarde van bijna 11 miljoen euro. Het betreft hier de grotere zaken met een geclaimde schade van meer dan 10.000 euro. Een eenvoudige rekensom leert dat de gemiddelde schade per dossier 67.000 euro bedraagt. Dit betreft dan de dagwaarde van de onvreemde goederen op het moment van de aanvang van het transport.

Het is verleidelijk deze gegevens te extrapoleren naar een totaal schadebedrag. Toch is dat onverstandig omdat ook deze cijfers mank gaan aan onvolledigheid. Niet alle ladingen zijn verzekerd, niet alle dossiers zijn in de analyse betrokken en de verzekeraars die hebben aangeleverd, bestrijken slechts een derde van de markt.

Wat wel opvalt is dat geen van de drie partijen die in dit proces betrokken zijn: politie, verzekeraars en transportbedrijven, de beschikking hebben over een totaaloverzicht. Hierdoor kan geen uitsluitsel gegeven worden over de omvang van het probleem en de schade die ermee gemoeid is. Hierdoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over de richting waarin het probleem zich beweegt en evenmin kan beoordeeld worden wat nu precies de ernst van het probleem is. De circulerende schadebedragen van 330 tot 500 miljoen euro per jaar, lijken – afgaande op bovenstaande conclusies – uit de lucht gegrepen, of in ieder geval niet goed onderbouwd. Om adequaat te kunnen reageren op ladingdiefstal, zijn beide kengetallen (ontwikkeling en schade) noodzakelijk. Zowel bij de aangifte-bereidheid van de slachtoffers, de registratie door de politie als de schadeclaims bij de verzekeraars is veel winst te halen. De transportbedrijven zouden als regel elke ladingdiefstal bij de politie moeten aangeven. De politie van zijn kant kan de drempel die door vervoerders ervaren wordt, verlagen door een centraal

transportaangifteloket in te richten. Deze aanbeveling is in 2010 al gedaan door de Strategische Beleidsgroep Intake van de Nederlandse politie. Het transportaangifteloket zou gevormd kunnen worden door politie, OM, verzekeraars en de sector zelf. In dit verband zouden de verzekeraars bij elke claim een aangifte moeten vragen. Een mogelijk positieve ontwikkeling betreft hier de invoering per 1 januari 2011 van het RAP-systeem³⁷ door het Verbond van Verzekeraars. Dit RAP-systeem maakt het mogelijk alle schadeclaims in verband met ladingdiefstal centraal in te voeren in een gebruiksvriendelijke computeromgeving. Deze gezamenlijke inspanning kan ertoe leiden dat na verloop van tijd de cijfers een betrouwbaarder beeld geven van de omvang en ernst van het probleem.

8.3 Hot spots en hot moments

De geregistreerde ladingdiefstallen zijn niet gelijk verdeeld over het land noch over de dagen van de week en de maanden van het jaar. Ook zijn sommige bedrijfsterreinen en verzorgingsplaatsen langs de autosnelweg meer in trek dan andere.

Uit eerdere onderzoeken en analyses bleek dat vooral het zuidoosten van ons land concentraties van ladingdiefstallen kent. Dat wordt in dit onderzoek bevestigd. Met name de regio's Limburg-Noord en Brabant-Zuid-Oost spannen de kroon. Gezamenlijk nemen zij in 2010 31 procent van alle geregistreerde incidenten voor hun rekening. Met een totale 20 procent worden zij op respectabele afstand gevolgd door de twee andere Brabantse regio's en Rotterdam-Rijnmond. In deze vijf regio's vindt dus meer dan 50 procent van alle geregistreerde incidenten plaats. Deze concentratie wordt waarschijnlijk vooral verklaard door de dichtheid van transportbewegingen (zie ook hoofdstuk 2). Deze herhaalde conclusie was reden om in 2009 de zogenaamde Secure Lane in te voeren. Het betreft hier een corridor van snelwegen die van Venlo via Eindhoven naar Rotterdam loopt. Langs deze corridor zijn 15 verzorgingsplaatsen extra beveiligd. Er is sprake van intensief (camera)toezicht en verbeterde verlichting. De camera's kunnen kentekenplaten 'lezen' en via een databank nagaan of kentekens gerelateerd kunnen worden aan bekende ladingdieven. De evaluatie van dit project laat zien dat het aantal ladingdiefstallen op deze verzorgingsplaatsen spectaculair is gedaald van 74 naar 4 incidenten. De keerzijde van de medaille is echter dat zich een verschuiving

³⁷ RAP staat voor Registratie Applicatie

van de incidenten heeft voorgedaan naar verzorgingsplaatsen buiten de Secure Lane maar wel in de directe omgeving ervan. De Secure Lane wordt gekenmerkt door een sterk verbeterd toezichtregime en informatie-uitwisseling. Tegelijkertijd lijken daders zich dit te realiseren en risico's uit de weg te gaan door buiten de Secure Lane hun slag te slaan. Per saldo heeft de invoering van de Secure Lane er niet toe geleid dat het fenomeen ladingdiefstal in omvang is afgenomen. Toezicht werkt, maar om zichtbaar effect te hebben op de totale omvang van ladingdiefstal zal dit toezicht sterk uitgebreid moeten worden. Daarop is al vooruitgelopen door het voornemen de Secure Lane ook elders in het land in te voeren (Projectgroep Secure Lane, 2011).

Uit het onderzoek blijkt verder dat het aantal diefstallen na de zomer (vanaf september) gestaag toeneemt met als piek de maand november. December was zowel in 2009 als in 2010 de maand met de minste diefstallen. Uit interviews met transporteurs komt naar voren dat in de maanden voor december de meeste vervoersbewegingen zijn in verband met de feestdagen in december. In december zijn de vervoersbewegingen minder omdat de winkels dan hun voorraad al hebben. Hoewel er een verband bestaat tussen het aantal vrachtwagens op de weg en de gelegenheid tot ladingdiefstal, moet aangenomen worden dat er in dit geval ook een relatie bestaat met de aard van de lading. In verband met de feestdagen is het aannemelijk dat veel van de extra ladingen vooral consumentengoederen bevatten (elektronica, parfums, drank). Juist deze goederen zijn aantrekkelijk voor ladingdieven.

In interviews zeggen rechercheurs en experts dat de meeste ladingdiefstallen 's nachts of in het weekend plaatsvinden. Deze trend is al eerder gesignaleerd door ander onderzoek. Bij het zeilsnijden zien we dat deze zich ook voornamelijk 's nachts voordoen maar dan op werkdagen. In 2009 lag de piek in de nacht van donderdag op vrijdag en in 2010 in de nacht van woensdag op donderdag. Een mogelijke verklaring voor de verschuiving van de piek aan diefstallen in de weekenden naar doordeweekse dagen is gelegen in het feit dat de loodsen op de bedrijfsterreinen waarin de trucks in de weekenden ondergebracht zijn, tegenwoordig beter beveiligd zijn. Hierdoor vindt er een afname van de weekenddiefstallen plaats en neemt het aandeel van doordeweekse dagen toe.

Deze resultaten bieden aanknopingspunten voor het intensiveren van het toezicht. Wanneer bekend is waar en wanneer zich de grootste concentraties van ladingdiefstallen voordoen, kunnen mensen en middelen effectiever en efficiënter worden ingezet. Het blijft in dit verband wel van belang om te monitoren of de hot spots en hot moments stabiel zijn. In geval van fluctuaties kan dan de strategie aangepast worden. Een goede registratie is hierbij voorwaardelijk.

8.4 De daders

Ten opzichte van eerder onderzoek verschillen de huidige dadergroepen qua samenstelling en modus operandi niet veel van de dadergroepen die in eerder onderzoek aan de orde kwamen. Het gaat vooral om daders van Nederlandse afkomst, die in groepen van wisselende samenstelling opereren. De belangrijkste bindende factoren van de dadergroep zijn familiebanden, vriendschapsbanden en het feit dat de daders bij elkaar in de buurt wonen.

Dat de dadergroepen vooral afkomstig zouden zijn uit Oost-Europa, vindt geen ondersteuning in de resultaten van dit onderzoek. De bevinding daarentegen dat de dadergroepen zich ook met andere vormen van georganiseerde criminaliteit bezighouden -zoals hennepsteelt, autodiefstal en overvallen- wordt weer wel bevestigd, evenals de omvangrijke (in onderzoek wordt 34% genoemd) betrokkenheid van eigen personeel bij ladingdiefstal.

Bij de uitvoering van ladingdiefstal wordt nauwelijks geweld toegepast. Dat was vroeger zo en dat is nog steeds zo. In slechts vijf zaken wordt melding van geweld gemaakt, waarvan er één in scene gezet was. Recent verschenen wel berichten dat chauffeurs in toenemende mate te maken krijgen met agressie, maar dit betrof vooral agressie van medeweggebruikers.

Aparte vermelding verdient het helingcircuit. Daar is erg weinig over bekend. In opsporingsonderzoeken wordt ook bijna geen aandacht besteed aan het verwerken van de buit. Soms duiken (delen van) gestolen partijen op via tweedehandssites op het internet, maar de herkomst is dan moeilijk te achterhalen. Hoewel het vaak om een omvangrijke buit gaat, zowel naar volume als gewicht, wordt de gestolen lading nauwelijks teruggevonden. Dat moet haast betekenen dat er een goed georganiseerd en omvangrijk netwerk van helers bestaat. Dit netwerk moet de beschikking hebben over opslagplaatsen en kanalen om op hun beurt de gestolen waar te gelde te maken. Uit het enkele opsporingsonderzoek dat zich verdiepte in de helingkant van de zaak, bleek dat de gestolen goederen hun weg hadden gevonden naar de reguliere en legale handel. De buit was afkomstig van vrachtwisselingsfraude en de daders waren erin geslaagd de goederen een schijnbaar legale herkomst te geven. Bij de bestrijding van ladingdiefstal is het verstandig ook werk te maken van de opsporing en ontmanteling van het helingcircuit. Dit netwerk van helers – individuen of criminele groeperingen– houdt ladingdiefstal in stand. Als er geen vraag is naar de gestolen goederen, loont het ook de moeite niet om het risico van de diefstal te lopen.

De vaststelling dat de daders in groepen werken van wisselende samenstelling, maakt dat ze bij uitstek geschikt zijn voor de zogenaamde fluïdenetwerkaanpak (FNA). Dit is een aanpak van dadergroepen die ontwikkeld is bij de Dienst IPOL van het KLPD. Kortweg draait het in deze aanpak om het identificeren van de leden van een dergelijk crimineel netwerk, op basis van datamining in diverse politiesystemen. Met gerichte zoekvragen kunnen relaties tussen personen worden blootgelegd die de samenhang en omvang van dadergroepen duidelijk maken. De resultaten van de analyse en aanpak kunnen gebruikt worden bij opsporingsinspanningen. Het verdient in dit verband aanbeveling als vervolg op deze CBA een meer tactisch getinte analyse te entameren.

8.5 De slachtoffers

Een belangrijke partij in de discussie rond ladingdiefstal is vanzelfsprekend de wegtransportsector. De bedrijven uit de sector dragen de gevolgen die gepaard gaan met ladingdiefstal. De rechtstreekse financiële schade door het verlies van de lading die in paragraaf 8.2 aan de orde is geweest, springt daarbij het meest in het oog. Maar er zijn ook meer indirecte gevolgen van ladingdiefstal die moeilijk te meten zijn. Zo kan een ladingdiefstal een traumatische ervaring zijn voor de betrokken chauffeur die daar zowel fysieke als mentale nadelen van ondervindt. Hiervan is vooral sprake wanneer het tot een rechtstreekse confrontatie met de dader(s) is gekomen. Voor het bedrijf leidt dit in de ernstiger gevallen tot verlies van arbeidsproductiviteit. Wanneer een bedrijf bij herhaling slachtoffer wordt van ladingdiefstal en zeker wanneer daarbij sprake is geweest van interne betrokkenheid, kan het bedrijf ernstige reputatieschade lijden. Dit kan erin resulteren dat klanten naar de concurrent gaan en uiteindelijk in een faillissement uitmonden. Herhaaldelijke schadeclaims hebben uiteindelijk tot gevolg dat de verzekeringspremies voor het betrokken bedrijf omhoog gaan. Buiten de vervoerssector zijn er gevolgen voor de afnemers van de lading. De goederen die de afnemer besteld heeft om zijn bedrijf draaiende te houden worden niet geleverd, dit kan consequenties hebben voor de continuïteit van het bedrijf. Vaak worden dergelijke indirecte (keten)gevolgen niet meegerekend bij het vaststellen van de schade.

Niet alleen zijn de betrokken bedrijven het slachtoffer van ladingdiefstal, ze spelen ook een centrale rol bij de preventie ervan. Dat is niet eenvoudig omdat de logistiek en bedrijfsvoering binnen het wegtransport uit complexe processen bestaan, die allen specifieke kenmerken hebben. Deze complexiteit is in zekere zin een criminogene factor omdat de vereiste afstemming van de processen ertoe leidt dat de veiligheid van de transporten in termen van planning, keuze van vervoermiddelen en controle (soms) ondergeschikt worden gemaakt aan de commerciële, financiële en bedrijfsmatige belangen. Of zoals een security manager van een groot transportbedrijf het uitdrukt: “Sales is leading”. Dat neemt niet weg dat er momenten binnen de complexe logistieke keten zijn aan te wijzen waarop andere keuzes gemaakt kunnen worden zodat de prioriteit opschuift naar de veiligheid van het transport. Daarnaast kunnen bedrijven met relatief simpele maatregelen -zoals het installeren van track-en-traceapparatuur- belangrijk bijdragen aan de preventie van ladingdiefstal. Uit het onderzoek blijkt overigens dat de grote en middelgrote transportbedrijven hierin verder zijn dan de kleinere bedrijven. De maatregelen vragen vaak investeringen in geld, personeel en andere middelen die de grote en sterkere bedrijven zich gemakkelijker kunnen permitteren. De kleinere bedrijven hebben vaak te veel moeite het hoofd economisch boven water te houden, om zich datzelfde hoofd te breken over veiligheidsprocedures en het aannemen van personeel om die te ontwerpen en te controleren.

Veel bedrijven kennen procedures, protocollen en regelgeving die aan de veiligheid van de transporten moeten bijdragen. Lang niet altijd worden die ook toegepast bij de alledaagse routine van de bedrijfsvoering. Enkele voorbeelden:

Bij relatief veel gevallen van ladingdiefstal is interne betrokkenheid aangetoond. Deze kennis zou ertoe moeten leiden dat nieuw personeel gescreend wordt. Veel bedrijven doen wel aan screening van nieuw personeel, maar niet altijd even grondig.

Hoewel er protocollen zijn die moeten garanderen dat de vrachtwagen-combinatie die de lading komt ophalen, ook degene is aan wie de opdracht is vergund, blijft de toepassing van die protocollen te vaak achterwege.

Bij de planning van de rit, de route en de keuze voor het rollend materieel prevaleert efficiëntie en snelheid boven veiligheid. Zo kunnen geladen vrachtwagens onnodig lang overstaan. Op vrijdagmiddag laden en op maandag vertrekken, bijvoorbeeld. Ook bij het lossen kan het gebeuren dat het tijdstip van aankomst ongunstig is waardoor de chauffeur lang moet wachten tot hij aan de beurt is. Soms wordt het voertuig dan voor langere tijd onbeheerd

achtergelaten. Over het algemeen wordt de snelste route gekozen en niet de veiligste. Dit heeft soms tot gevolg dat overnacht moet worden op onbeveiligde parkeerplaatsen. Hoewel veel bedrijven het voorschrift kennen dat kostbare lading in een kastentrailer vervoerd moet worden, wordt daar vaak niet de hand aan gehouden wanneer zo'n trailer toevallig op het moment van laden niet beschikbaar is. De keuze valt dan op de minder veilige zeilentrailer. De risico's die samengaan met deze keuzes, worden bewust gelopen en mogelijk verlies van de lading ingecalculeerd. Met een betere planning waarin meer aandacht bestaat voor de veiligheid van het transport, kan een deel van deze knelpunten relatief eenvoudig worden opgelost. Het maken van keuzes in de gehele logistieke keten (planning van de rit, de route, het rollend materieel etc) is niet alleen de verantwoordelijkheid van de transporteur, de verladers hebben hierin ook een belangrijke stem. Het gebruik bijvoorbeeld van een kastentrailer brengt vaak extra kosten met zich mee. Als een verlader niet bereid is die extra kosten te betalen, rest de transporteur weinig anders dan een zeilentrailer in te zetten. Ook worden vervoerders geconfronteerd met dwingende wensen van de verlader in termen van vertrek, aankomst en route. Dit is één van de redenen waarom trailers langer dan nodig overstaan en/of onveilige routes rijden. Het bevorderen van de veiligheid bij het vervoeren van lading is met andere woorden een gedeelde verantwoordelijkheid van verladers en transporteurs.

De medeverantwoordelijkheid van de transporteurs voor het toepassen van procedures en protocollen die de veiligheid bevorderen neemt niet weg dat de transporteurs geconfronteerd worden met pieken in het aanbod die niet te voorzien zijn en dus moeilijk te plannen. Dit heeft te maken met de producenten die weer hun eigen targets hebben: "Het maakt niet uit hoe, de goederen moeten het pand uit", zoals een respondent het verwoordde. Nee verkopen is voor de transporteurs geen optie, omdat de concurrentie moordend is. Daardoor worden onder druk van de omstandigheden en de klanten soms keuzes gemaakt die in termen van veiligheid weliswaar onverstandig zijn, maar wel begrijpelijk.

Als verliezen wegens ladingdiefstal door de bedrijven (zowel verladers als transporteurs) geaccepteerd worden als 'normaal' bedrijfsrisico dat het gevolg is van een rationele kosten-batenanalyse, dan vormt dat voor de publieke sector (politie, justitie en bestuur) geen stimulans grote investeringen in de openbare ruimte te doen om de veiligheid van transporten te garanderen. Hier ligt een inspanningsverplichting van de bedrijven.

8.6 De opsporing

In deze CBA zijn diverse knelpunten benoemd in het opsporingsproces. Hoewel slachtoffers van ladingdiefstal de burgerplicht hebben om aangifte te doen, is er aan politiezijde ook wel iets te doen aan de drempelhoogte, dienstverlening en kwaliteit van de aangifte.

Bij het doen van aangifte zijn de ervaringen van transportbedrijven wisselend. Bij de geïnterviewde transportbedrijven en schade-expertisebureaus heerst het idee, dat vooral bij de regionale korpsen weinig kennis van zaken omtrent ladingdiefstal is en zij daarom terughoudend zijn met het opnemen van aangiftes. Als zij een aangifte opnemen ontbreken vaak belangrijke zaken, zoals bijvoorbeeld serienummers van de gestolen lading. De checklist aangifte die in het kader van het eerste transportconvenant (Ministerie van Economische Zaken, 2004) is gemaakt, lijkt weinig gebruikt te worden bij de regio's, is het beeld van het LTT. Als transportbedrijven aangifte willen doen wordt vaak geadviseerd aangifte te doen via internet. Het aangifteformulier dat via internet kan worden ingevuld is volgens hen echter zó weinig specifiek, dat het doen van aangifte via deze weg weinig zinvol wordt gevonden. Bij de politieonderdelen waar meer kennis is over ladingdiefstal, (KLPD en BRZN) zijn de ervaringen positiever. De grote transportbedrijven hebben vaak contacten bij deze teams, en geven aan dan wel goed geholpen te worden. In paragraaf 8.3 is al de aanbeveling gedaan om een centraal aangifteloket op te zetten, niet alleen verlaagt dit de drempel, ook gaat de kwaliteit van de aangifte omhoog.

De aanpak van ladingdiefstallen heeft bij veel regio's weinig tot geen prioriteit. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door capaciteitsgebrek, maar ook door gebrek aan specialistische kennis. Over het geheel genomen laat de informatiepositie van de politie met betrekking tot ladingdiefstal te wensen over en melden respondenten dat lang niet altijd technisch onderzoek gedaan wordt in geval van ladingdiefstal. Ook zijn er aanwijzingen dat bij de opsporing meer gebruik zou kunnen worden gemaakt van proactieve opsporingsmethoden.

Veel van de dadergroepen opereren internationaal. Een knelpunt dat veelvuldig naar voren kwam in de rechercheonderzoeken was de internationale samenwerking. Het duurt vaak lang voordat er antwoord komt op een rechtshulpverzoek aan het buitenland. Dit werkt vertragend in de onderzoeken. Vaak liggen verschillen in rechtssystemen en wetgeving maar ook in aanpak en cultuur ten grondslag aan de moeizame samenwerking.

8.7 Verwachtingen voor de komende vier jaar

Over de ontwikkeling van ladingdiefstal in de nabije toekomst (maximaal vier jaar) valt weinig met zekerheid te zeggen. De belangrijkste factoren die hier op van invloed zijn, betreffen in ieder geval het economische klimaat, technologische ontwikkelingen en de implementatie van beleidsmaatregelen.

Volgens onderzoek van de Policy Research Corporation & NEA (2007) zal de omvang van het goederenvervoer via het wegtransport in 2020 zijn toegenomen met 24 tot 44 procent in ton (van 710 miljoen in 2005 naar 880 tot 1000 miljoen ton) en met 27 tot 48 procent in tonkilometer op Nederlands grondgebied (van 52 miljard in 2005 naar 66 tot 77 miljard tonkilometer). Zowel het binnenlandse als het internationale wegtransport stijgt, relatief neemt het internationale vervoer sterker toe, onder andere door de sterke stijging van eindproducten en containervervoer. Hier zou sprake zijn van autonome groei, die niet zozeer afhankelijk is van de economische omstandigheden.

Aangenomen mag worden dat de omvang van het wegtransport mede afhankelijk is van economische omstandigheden. Bij een economische hoogconjunctuur zal er meer economische bedrijvigheid zijn, die leidt tot een stijging in het aantal vervoersbewegingen. De gelegenheid voor het plegen van ladingdiefstal neemt hierdoor toe. Maar het is de vraag of de sector op de korte termijn van vier jaar een hoogconjunctuur tegemoet kan zien. De omstandigheden zijn zeer ongewis. Na de kredietcrisis die wereldwijd tot economische krimp heeft geleid, was er een kortstondige maar felle opflakkering, die recent uitgedoofd lijkt te raken door de schulden crisis in de VS en enkele Europese landen. Omdat een goed onderbouwde prognose ontbreekt, valt hier weinig te zeggen over de omvang van ladingdiefstal die in verband staat met een toenemende economische bedrijvigheid, temeer daar verschillende vervoerders ook rekening houden met een toename van ladingdiefstal in tijden van economische neergang. Dit zou vooral samenhangen met de veranderende concurrentieverhoudingen. Vervoerders zouden geneigd zijn om te bezuinigen op veiligheidsmaatregelen om goedkopere tarieven te kunnen rekenen.

Een andere factor die hiermee verband houdt, betreft het kleiner en kostbaarder worden van de lading. Met name elektronische componenten voor de telecomsector, computer- en audiovisuele apparatuur vertonen deze trend. Per ladingdiefstal neemt de schade daardoor toe. Hoe dit per saldo zijn beslag zal krijgen, blijft met veel onzekerheden omgeven. Op grond van de autonome groei die voorspeld wordt door de Policy Research Corporation, mag aangenomen worden dat de gelegenheid om ladingdiefstal te plegen de komende

jaren zal toenemen. In hoeverre dit zich ook daadwerkelijk zal manifesteren, is weer afhankelijk van andere factoren. Vooral de investeringen in de veiligheid van de transporten door zowel de wegvervoersector als de overheid kunnen hier hun vruchten afwerpen. Eerder in dit hoofdstuk werd al geconcludeerd dat de sector de prioriteit meer zou kunnen leggen bij het handhaven van de procedures en protocollen die wel zijn ontwikkeld, maar die niet consequent worden toegepast. Tegelijkertijd kunnen maatregelen zoals de Secure Lane veel winst opleveren. In dit verband is de voorgenomen uitrol van de Secure Lane over het gehele land een veelbelovende ontwikkeling. Hierbij moet wel in aanmerking genomen worden dat de kans op verplaatsing van de diefstallen groot is. In dat verband zouden de transportbedrijven er verstandig aan doen uitsluitend te overnachten op goed beveiligde verzorgingsplaatsen. Of deze beveiliging volgens hetzelfde concept als de Secure Lane vorm zou moeten krijgen, laten we hier in het midden omdat we daar geen onderzoek naar gedaan hebben. Wat wel geconcludeerd werd is dat toezicht en handhaving hierin centrale begrippen zijn.

Ofschoon gewelddadige ladingdiefstallen op dit moment relatief zeldzaam zijn, spreken sommige geïnterviewden hun vrees uit dat de toenemende fysieke beveiliging van de transporten, zal leiden tot meer geweld. De chauffeur wordt dan de zwakke schakel omdat hij degene is die de beveiliging kan omzeilen. Dit is een dreiging die in het Nationale Dreigingsbeeld uit 2008 (Boerman et al., 2008) ook al beschreven werd. Omdat recent onderzoek naar dit fenomeen ontbreekt, zijn er geen gegevens bekend die er op duiden dat dit in werkelijkheid ook een trend is die zich voordoet.

Eerder in dit hoofdstuk werd geconcludeerd dat zeilentrailers, ondanks hun evidente kwetsbaarheid voor ladingdiefstallen, nog steeds op grote schaal gebruikt worden in het wegtransport. Hoe de precieze aantallen eruit zien is onbekend, wat we wel weten is dat bij de helft van alle *geslaagde* ladingdiefstallen (diefstal van uitsluitend lading) een zeilentrailer het doelwit was. Bij de pogingen ligt het nog duidelijker: driekwart van alle *pogingen* tot ladingdiefstal (diefstal van uitsluitend lading) betrof een zeilentrailer. Aangenomen moet worden dat het zeil kapot is gesneden om te zien welke lading vervoerd werd. Zolang deze kwetsbare soort trailers nog op grote schaal worden gebruikt, mag verwacht worden dat zij in bovenproportionele mate doelwit zullen blijven. Naar verluidt zijn het vooral de kosten en in mindere mate de gemakkelijke toegankelijkheid van de lading voor de chauffeur bij het lossen van delen van de lading er de oorzaak van dat ze nog steeds worden gebruikt. Wellicht kunnen de zeilentrailers gefaseerd vervangen worden door

kastentrailers. Dit zou het de dieven minder gemakkelijk maken zich toegang te verschaffen tot de lading.

De digitale revolutie zal zich ook binnen het wegvervoer blijven voltrekken. Dat betekent dat vrachten in toenemende mate via een vrachttuitwisselings-systeem verdeeld zullen worden. De fysieke controle wordt dan goeddeels vervangen door controle via passwords en andere controles op afstand. De mogelijkheden tot fraude nemen hierdoor toe. Tot nu toe is het een tamelijk zeldzaam verschijnsel omdat er specifieke deskundigheid voor benodigd is, maar de verwachting is dat dit fenomeen zich vaker zal gaan voordoen. De samenwerkingsverbanden die zich hiermee gaan bezighouden zullen zich de vereiste expertise eigen maken en bijvoorbeeld zelf bedrijven opzetten uitsluitend met de bedoeling frauduleus gebruik te maken van de hiaten in het vrachtuitwisselingsysteem.

8.8 Ten slotte

In de afgelopen jaren is een groot aantal onderzoeken gedaan naar het fenomeen ladingdiefstal. Het beeld dat uit die onderzoeken oprijst, wordt in grote trekken bevestigd door het onderhavige. Dat betekent dat deze vorm van criminaliteit betrekkelijk weinig evolueert. Het is een tamelijk eenvoudig delict waarvoor nauwelijks technologische of andere specialistische deskundigheid noodzakelijk is. Ook binnen de transportsector zelf lijkt er in dit opzicht weinig te veranderen: zeilentrailers worden nog steeds op grote schaal gebruikt, ook voor kostbare goederen. Daarom vormt het zeilsnijden nog steeds de hoofdmoot van de modus operandi. Weliswaar duiken af en toe berichten op over alternatieve methoden (denk aan bedwelming van de chauffeur, het optreden van nepagenten), maar over het algemeen zijn dit anekdotische incidenten en kan geen van alle op dit moment trendmatig genoemd worden. Het zeilsnijden is een methode waarbij het zelden tot een confrontatie met de chauffeur komt. Het is vrijwel geruisloos en kan snel gebeuren. Dit is één van de redenen waarom geweld -met uitzondering van enkele incidenten- over het algemeen achterwege blijft. Ladingdieven mijden de confrontatie en daarmee de kans op geweld, dat was jaren geleden het geval en dat is nog steeds zo. Dit is overigens niet het gevolg van een morele overweging, maar van een welbegrepen eigenbelang: gebruik van geweld betekent dat de politie de zaak ernstiger opneemt en dus meer opsporingsinspanningen zal leveren. Het risico voor de daders neemt hierdoor toe.

Ook de geografische spreiding van ladingdiefstal over het land vertoont nauwelijks nieuwe ontwikkelingen: het zuidoosten van het land kent, net als voorheen, de meeste ladingdiefstallen. Waarschijnlijk hangt dit samen met de omvang van de vrachtverkeersstromen aldaar. De invoering van de Secure Lane heeft hier weinig verandering in gebracht.

De samenstelling van de bekende dadergroepen is over de jaren heen betrekkelijk stabiel. Het gaat vooral om daders van Nederlandse afkomst, die in groepen van wisselende samenstelling opereren. Her en der circulerende berichten dat de dadergroepen vooral afkomstig zouden zijn uit Oost-Europa, vinden geen ondersteuning in de resultaten van dit onderzoek. De bevinding daarentegen dat de dadergroepen zich ook bezighouden met andere vormen van georganiseerde criminaliteit -zoals hennepteelt, autodiefstal en overvallen- wordt weer wel bevestigd, evenals de (omvangrijke) betrokkenheid van eigen personeel.

De registratie van ladingdiefstalincidenten, de schade ervan en de afloop blijft gebrekkig. De invoerdiscipline van de politie, de aangiftebereidheid van bedrijven en verouderde automatisering bij verzekeraars zijn hier vooral debet aan. Uitspraken over omvang, trends en schade van ladingdiefstal blijven daardoor twijfelachtig; ook wat dat betreft is er weinig nieuws onder de zon.

In eerdere onderzoeken werd al gemeld dat de transporteurs weliswaar procedures en regelgeving kennen om ladingdiefstal tegen te gaan, maar dat deze procedures en regels genegeerd worden wanneer het commerciële en/of financiële belang daarom vraagt. Uit gesprekken met security managers van transportbedrijven blijkt dat de prioriteit nog steeds bij de omzettariffs ligt en dat de veiligheid van de transporten daaraan ondergeschikt is.

Hoewel de meeste resultaten erop wijzen dat ladingdiefstal een delict is dat eigenlijk nauwelijks noviteiten kent, zijn er ook wel verschuivingen zichtbaar. Werd bijvoorbeeld in eerder onderzoek de conclusie getrokken dat ladingdiefstal vooral 's nachts en in het weekend plaatsvindt, nu luidt de conclusie dat de nacht weliswaar nog steeds de voorkeur heeft, maar dat het weekend plaats heeft moeten maken voor de nacht van woensdag op donderdag.

De constatering dat ladingdiefstal in zijn uitvoering aan weinig veranderingen onderhevig is, schept kansen voor de bestrijding ervan. Politie en justitie kunnen gemakkelijker anticiperen op een stabiel fenomeen dan op criminaliteit die snel evolueert en gebruik maakt van moderne technologische hulpmiddelen.

Onderhavige CBA is bedoeld als richtsnoer bij het maken van strategische keuzes. Gaandeweg het onderzoek werd duidelijk dat er voor de gerichte aanpak van ladingdiefstal en als vervolg op deze CBA, tevens de behoefte bestaat aan een meer tactisch getinte analyse. Hierin zouden de bekende dadergroepen centraal moeten staan en -waar mogelijk- onbekende aan het licht brengen, met als oogmerk op meer rationele gronden te kunnen prioriteren bij de aanpak van dadergroepen. De al eerder gememoreerde techniek van Fluïde Netwerken Aanpak kan hierbij dienstbaar zijn.

Literatuurlijst

Aanpak Voertuigcriminaliteit (2011). *Statistiek voertuigdiefstal 2010*.
Hoevelaken: Stichting AVC.

Belastingdienst (2011). *Wat is BTW-carrouselfraude?* Op 16 juni 2011 gehaald van: http://www.belastingdienst.nl/zakelijk/omzetbelasting/btw_carrouselfraude/btw_carrouselfraude-01.html#P13_945.

Boerman, F., Grapendaal, M., Mooij, A. (2008). *Nationaal dreigingsbeeld 2008 – georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst IPOL.

Bruinsma, G. en Bovenkerk, F. (1996). De branche van het wegtransport.
In: *Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden. Inzake opsporing. Bijlage IX Deelonderzoek 2. Branches*. Den Haag: SDU Uitgevers.

Bunt, H.G. van de (1991). Heling in maatschappelijk perspectief. In: A. van den Elskamp et al. (red.), *Helingbestrijding in Nederland; verslag van een themadag*, pp. 13-19. Lochem: J.B. van den Brink & Co.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2011a). *Integrale Veiligheidsmonitor 2010. Landelijke rapportage*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2011b). *Steeds meer goederen in buitenlandse vrachtwagens*. Webmagazine CBS, 27 juni 2011. Op 6 juli 2011 gehaald van: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2011/2011-3418-wm.htm?RefererType=RSSItem>.

Coenraads, A. (2008). *Van Centraal naar Nodaal. Het verschil tussen papier en praktijk bij de samenwerking tussen politie en verzekeraars, in de aanpak van criminaliteitschade in de wegtransportsector*. Amsterdam: Vrije Universiteit.

Commissie van Laarhoven (2008). *Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland*. Den Haag: Koninklijke de Swart.

Dekker, P. & Ridder, J. den (red.) (2011). *Stemming onbestemd. Tweede verdieping Continu Onderzoek Burgerperspectieven*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Dooren, J.A.P. van (2011) *Criminaliteitsbeeldanalyse Ladingdiefstallen 2010 Aard en omvang van het fenomeen*. 's-Hertogenbosch: Landelijk Parket (OM).

Dorn, N., & Bunt, H.G. van de (2009). *Bad thoughts, towards an organised crime harm assessment and prioritisation system (OCHAPS)*. Rotterdam: Erasmus University Rotterdam.

Engel, A. van den, & Prummel, E. (2007). *Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union*. Rijswijk: NEA.

Eurojust (Persbericht 5 april 2011). *Large international operation against highway cargo theft networks*. Den Haag: Eurojust. Op 19 juli 2011 gehaald van: http://www.eurojust.europa.eu/press_releases/2011/05-04-2011.htm.

Eurostat (2009). *Panorama of Transport*. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities.

Expertgroep Aangiftebehoeften Bedrijfsleven (2010). *Inventarisatie van aangifte behoeften van het bedrijfsleven. Weergave van werkwijze en opbrengst*. Utrecht 30 juni 2010.

Grapendaal, M., Drijver, M. den, Miranda, H. de & Zee, S. van der (2008). *Georganiseerde bovenregionale vermogenscriminaliteit. Verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld 2008*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst IPOL.

Groot, I., Hoop, T. de, Houkes, A. & Sikkel, D. (2007). *De kosten van criminaliteit. Een onderzoek naar de kosten van criminaliteit voor tien verschillende delicttypen*. Amsterdam: SEO economisch onderzoek.

Hestens, A. (2010). KLPD zet alle mogelijke middelen in. *Transport & Logistiek*, 18 (8), 24-25.

Hillenaar, W., Kooijman, B. Schaik, S. van & Gerritsen, J. (2010). *Secure Lane in beeld. Evaluatie pilot cameratoezicht op verzorgingsplaatsen corridor Venlo-Rotterdam*. Berenschot.

Jans, P. & Verhoeven, J. (2010). *Veiligheid op de Secure Lane*. 's-Hertogenbosch: Avans Hogeschool.

Kamer van Koophandel (2009). *Parallelimport*. Op 16 juni 2011 gehaald van: http://www.kvk.nl/Images/Parallelimport_tcm16-125742.pdf.

Korps landelijke politiediensten (2004). *Nationaal dreigingsbeeld zware of georganiseerde criminaliteit. Een eerste proeve*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

Korps landelijke politiediensten (2009). *Criminaliteitsrapportage van ladingdiefstallen in de wegtransportsector Jaarverslag 2008*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten.

Korps landelijke politiediensten (2010). *Criminaliteitsrapportage van ladingdiefstallen in de wegtransportsector 2009*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten.

Korps landelijke politiediensten (2011). *Criminaliteitsrapportage van ladingdiefstallen in de wegtransportsector 2010*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten.

Kuppens, J. & de Vries Robbé, E. & van Leiden, I. & Ferwerda, H., (2006). *Zware jongens op de weg, een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector*. Arnhem: Advies- en onderzoeksgroep Beke.

Mheen, D. van de & Gruter, P. (2007). *Helingspraktijken onder de loep*. Den Haag, WODC.

Minderman, H. (2010). Interne criminaliteit bedreigt continuïteit. *Transport & Logistiek*, 18 (8), 26-27.

Ministerie van Economische Zaken (2004) *Convenant aanpak criminaliteit wegtransportsector*.

Ministerie van Economische Zaken (2009) *Convenant aanpak criminaliteit transportsector*.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2010). *Veiligheid op parkeerplaatsen*. Op 12 juli 2011 gehaald van: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer-over-de-weg/veilig-vervoer/veiligheid-op-parkeerplaatsen>.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). *Beleid goederenvervoer over de weg*.

Op 20 juli 2011 gehaald van: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer-over-de-weg/beleid-goederenvervoer-over-de-weg>.

Ministerie van Justitie (27 november 2009). *Transportcriminaliteit*. Brief aan aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010). *Goederenvervoermonitor 2009*. Delft: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart.

Muntinga, D. (2010). *Risico's in de goederenketen (supply chain)*. Notitie in het kader van het Tweede Convenant Aanpak Criminaliteit in de Transportsector.

NIWO (2011). *Cijfers en grafieken. Wegtransportbedrijven*. Op 8 april 2011 gehaald van: http://www.niwo.nl/pagina/151/onderwerpen/cijfers_grafieken/wegtransportbedrijven.html.

Noviostaal (2011). Staalprijzen: stabiel de zomer in, maar daarna? *Het Staaljournaal*, 10 (7).

Openbaar Ministerie (2005). *Convenant Openbaar Ministerie en de Transportsector*.

Openbaar Ministerie (2011). *Transportcriminaliteit*. Op 17 juni gehaald van: http://www.om.nl/onderwerpen/item_146426/@121032/wat_doet_het/.

Policy Research Corporation & NEA Transportonderzoek en –opleiding (2007). *Nota Toekomstverkenning vrachtvervoer over de weg*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Projectgroep Monitoring (2010). *Rapport Definities Transportcriminaliteit*. Hoevelaken: Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit.

Projectgroep Secure Lane (2011). *Business model Secure Lane*. Driebergen, KLPD.

Rechtbank Rotterdam (2011). Uitspraak Rechtbank Rotterdam, 10/640114-07, LJN BP3772.

Op 4 mei 2011 gehaald van: <http://zoeken.rechtspraak.nl/resultpage.aspx?snelzoeken=true&searchtype=ljn&ljn=BP3772>.

Regeerakkoord VVD-CDA (2010). *Vrijheid en verantwoordelijkheid*. Op 12 juli 2011 gehaald van: <http://www.kabinetsformatie2010.nl/dsc?c=getobject&s=obj&objectid=127493>.

Rovers, G.B. & de Vries Robbé, E. (2005). *Interne criminaliteit in de logistieke sector*. Den Haag: WODC.

Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (2011). *Brochure Waarschuwingsregister Logistieke Sector*. Op 20 juni 2011 gehaald van: <http://www.stichtingwls.nl/pdf/brochure.pdf>.

Telegraaf, De (2008). *Consument ongewild heler*. 15 mei 2008.

Teleroute (Persbericht 18 april 2011a). *Teleroute signs a 5-year European partnership with Norbert Dentressangle*. Op 14 juli 2011 gehaald van: <http://corporate.teleroute.com/com/en/News-Events/Press+corner/News/page.aspx/1140>.

Teleroute (Persbericht 2 mei 2011b). *Kuehne + Nagel's European full and part load activities connected via Teleroute*. Op 14 juli 2011 gehaald van: <http://corporate.teleroute.com/com/en/News-Events/Press+corner/News/page.aspx/1140>.

Teleroute (Persbericht 7 juni 2011c). *Teleroute grants safer online deals with e-Confirm*.

Op 10 augustus 2011 gehaald van: <http://corporate.teleroute.com/com/en/News-Events/Press+corner/News/page.aspx/1140>.

Timocom (Persbericht 5 mei 2011). *Coöperatie resulteert in tienduizenden extra vrachtaanbiedingen*. Op 14 juli 2011 gehaald van: <http://www.timocom.nl/sec/900110/?artikelid=1105101505322641>.

TNS/NIPO (2010). *Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven*. Den Haag: WODC.

Transport en Logistiek Nederland (2011). *Resultaat TLN onderzoek. Toenemende agressie tegen chauffeurs*. Zoetermeer: TLN.

Versantvoort, M.C., Verster, A.C.M., Jannink, J., Broek, L.G.J.M. van den, Zutphen, F. van & Donker van Heel, P.A. (2005). *Kosten en Baten van Justitiële Interventies. Ontwikkeling van een analyse- en rekenmodel*. Rotterdam: ECORYS Nederland B.V.

Verzekeringsbureau bestrijding Voertuigcriminaliteit (2011). *Gecertificeerde parkeerplaatsen per 7 maart 2011*. Op 22 maart 2011 gehaald van: <http://www.stichtingvbv.nl/media/10849/lijst%20gecertificeerde%20parkeerplaatsen%20website.pdf>.

Bijlage1

Aanvullende cijfers

Tabel 1.1

Overzicht incidenten ladingdiefstal op parkeerplaatsen langs autosnelwegen 2010					
Autosnelweg	Verzorgingsplaats	Aantal	Auto-snelweg	Verzorgingsplaats	Aantal
A76	Langveld	21	A50	De Brink	2
A67	Het Goor	15	A50	Ganzenven	2
A16	Hazeldonk (West)	14	A50	Weerbroek	2
A2	Bosserhof	13	A67	Deersels	2
A2	Meiberg	11	A67	Oeijenbraak	2
A2	t Haasje	11	A73	Lokkant	2
A2	Groote Bleek	9	A73	Spik	2
A15	Overbroek	8	A1	Boermark	1
A50	De Gagel	8	A1	Bolder	1
A50	Sonse Heide	8	A1	De Paal	1
A67	Oeienbosch	7	A1	De Poppe	1
A73	Romeinse Put	7	A1	De Strubben	1
A67	De Beerze	5	A1	De Vundelaar	1
A73	De Wuust	5	A12	Bijleveld	1
A73	Hondsiep	5	A12	De Forten	1
A76	Tienbaan	5	A12	Oudenhorst	1
A15	Varakker	4	A15	De Mark	1
A2	Knuvelkes	4	A15	Eigenblok	1
A2	Swentibold	4	A15	Steenenhoek	1
A50	De Somp	4	A16	Sandelingen (Oost)	1
A16	Hazeldonk (Oost)	3	A2	Haarrijn	1
A2	Het Anker	3	A2	Kruisberg	1
A2	Roevenpeel	3	A2	Lingehorst	1
A2	Velder	3	A2	Ooiendonk	1
A27	De Kroon	3	A2	Patiel	1
A28	Haerst	3	A2	Vossedal	1

Autosnelweg	Verzorgingsplaats	Aantal	Auto-snelweg	Verzorgingsplaats	Aantal
A59	De Lucht	3	A27	Kalix Berna	1
A73	Hoogvonderen	3	A27	Scheiwijk	1
A1	Het Lonnekermeer	2	A28	Dekkersland	1
A15	Molenkamp	2	A28	Lageveen	1
A2	Ellerbrug	2	A4	Den Ruygen Hoek (West)	1
A2	Ruwiël	2	A50	Het Veen	1
A27	Blommendaal	2	A58	Kriekampen	1
A27	De Keizer	2	A67	Helenaveen	1
A28	Vanenburg	2	A7	Broerdijk	1
A28	Willemsbos	2	Totaal		250

Bron: LTT

Tabel 1.2

Overzicht incidenten ladingdiefstal op bedrijfsterreinen per politieregio 2010			
Regio	Aantal	Regio	Aantal
Brabant-Zuid-Oost	31	Friesland	5
Limburg-Noord	28	Groningen	5
Midden- en West-Brabant	25	Noord-Holland-Noord	5
Rotterdam-Rijnmond	21	Twente	5
Brabant-Noord	15	Haaglanden	4
Limburg-Zuid	14	Drenthe	3
Gelderland-Midden	13	Hollands Midden	3
Amsterdam-Amstelland	12	Noord- en Oost-Gelderland	3
Gelderland-Zuid	11	Zeeland	3
Utrecht	11	Flevoland	2
IJsselland	9	Gooi- & Vechtstreek	1
Zuid-Holland-Zuid	9	Zaanstreek-Waterland	1
Kennemerland	7	Totaal	246

Bron: LTT

Bijlage 2

Geïnterviewde personen

Organisatie	Functie
Branche	
Groot transportbedrijf	Head of Security Benelux, Security Support Manager Benelux
Groot transportbedrijf	Security manager
Groot transportbedrijf	Security manager
Groot transportbedrijf	Security officer (3x)
Groot transportbedrijf	Security manager
Middelgroot transportbedrijf	Director Finance
Middelgroot transportbedrijf	Directeur
Middelgroot transportbedrijf	Bedrijfsleider
Klein transportbedrijf	Eigen rijder
Klein transportbedrijf	Bedrijfsleider
Klein transportbedrijf	Eigen rijder
Klein transportbedrijf	Bedrijfsleider
Klein transportbedrijf	Eigen rijder
Verlader	Security manager
Verlader	Assistant Security Manager Europe
Schade-expert	Onderzoeker
Schade-expert	Toedrachtsonderzoeker (2x)
Schade-expert	Onderzoeker
Schade-expert	Senior schade-expert (1x) en Speciale zaken en expertise (2x)
Vrachtwisselingsbedrijf	Regionaal Manager CC & Safe Market
AGS-Freightwatch	Beveiligingsexpert
Koepelorganisaties	
Transport en Logistiek Nederland	Secretaris Beleid en Deelmarkten

Organisatie	Functie
TAPA	Voorzitter van de Taskforce NL, adviseur van de Taskforce NL NL van de Transported Asset Protection Association (TAPA)Transport Crime in the Netherlands
EVO	Beleidsadviseur en coördinator Criminaliteit en Security
VbV	Manager Handhaving en Toezicht
VbV	Projectmanager Registratie en Helpdesk
VbV en TVM verzekeringen	Voormalig directeur Preventie en Risicobeheer van TVM en voorzitter werkgroep Transport van Verbond van Verzekeraars
Stichting AVc	Directeur
Stichting AVc	Project coördinator diefstalcijfers
KLPD en Stichting AVc	Landelijk coördinator voertuigcriminaliteit van de politie
Stichting CrimiNee!	Directeur
Opsporingsveld	
Bovenregionale Recherche Midden Nederland	Lid rechercheteam
Bovenregionale Recherche Noord-Oost Nederland	Lid rechercheteam (2x)
Bovenregionale Recherche Noord-West Nederland	Lid rechercheteam (2x)
Bovenregionale Recherche Zuid Nederland	Lid rechercheteam (2x)
KLPD	Lid rechercheteam (2x)
Aula Team	Chef Aulateam
Aula Team	Fenomeenmagistraat
Landelijk Parket	Zaaksofficier
Landelijk Parket	Zaaksofficier
Landelijk Parket Team Verkeer	Senior Specialistisch Beleidsmedewerker
Landelijk Parket Team Verkeer	Criminaliteitsanalist
LTT	Procesvoerder expertise
LTT	Analist

Bijlage 3

Lijst van afkortingen

ACN	Air Cargo Netherlands
AVc	Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit
AVC	Algemene Vervoercondities
AULA-team	Autozwendel-Ladingdiefstal Team
BRZN	Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland
CBA	Criminaliteitsbeeldanalyse
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (Conventie voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de Weg)
EVO	Eigen Vervoerder Organisatie
FNA	Fluïde Netwerk Aanpak
IRU	International Road Transport Union (Genève)
KLPD	Korps landelijke politiediensten
KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer
LTT	Landelijk Team Transportcriminaliteit (KLPD)
OM	Openbaar Ministerie
RAP	Registratie Applicatie
SIT	Snel Interventie Team
TAPA	Transported Asset Protection Association
TLN	Transport en Logistiek Nederland
VbV	Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit
VvV	Verbond van Verzekeraars
WLS	Waarschuwingsregister Logistieke Sector

Bijlage 4

Vragenlijsten

Vragenlijst transportbedrijven/verladers

Uitleg over het bedrijf

- Wat kunt u ons vertellen over uw bedrijf?
- Sinds wanneer is uw bedrijf actief in Nederland en in welke sectoren?
- Wat zijn de bedrijfsactiviteiten?
- Bent u een grote of kleine speler op de markt van vrachtvervoer? Hoeveel wagens heeft uw bedrijf?
- Richt het bedrijf zich op een bepaald soort lading of op bepaalde bestemmingen?

Beleid vervoer:

- Hoe is het vervoer van goederen bij uw onderneming geregeld?
- Is er sprake van eigen vervoer of wordt het vervoer uitbesteed?
- Voor welke goederen besteden jullie het vervoer uit?
- Op welke criteria wordt het vervoersbedrijf geselecteerd?
- Wordt er door uw onderneming ook vracht uitbesteed via vrachttuitwisseling?
- Wat voor verzekeringen sluiten jullie af voordat een lading wordt vervoerd?
- Wat voor status hebben de werknemers die het transport en logistieke werk verzorgen? Is dat eigen personeel, uitzendkrachten of vrije rijders?
- Worden deze werknemers op enigerlei wijze gescreend?

Ladingdiefstallen:

- In welke mate is uw bedrijf de afgelopen tijd met ladingdiefstal geconfronteerd?
- Als we het hebben over de jaren 2008, 2009 en 2010, kunt u ons zeggen hoeveel gevallen van ladingdiefstal bij u zijn aangemeld? Kunt u ons ook meer over de omstandigheden van deze ladingdiefstallen vertellen?
 - Tijd
 - Plaats
 - Soort buit

- Welke schade werd er door de ladingdiefstal geleden?
- Als we het hebben over de jaren 2008, 2009 en 2010, kunt u ons zeggen hoe groot de schade per jaar bedroeg (zoveel mogelijk specificeren)?
- Wordt het gehele bedrag vergoed (eigen risico, uitbetaling per kilo etc)?
- Welke eisen stelt de verzekering voordat wordt overgegaan tot uitkering van de schade?
- Is er bij de gevallen van ladingdiefstal een vermoeden geweest van interne betrokkenheid? Kunt u ons hier meer over vertellen?

Beleid bij ladingdiefstallen:

- Wat is de procedure bij ladingdiefstal?
- Welke (preventieve) maatregelen tegen ladingdiefstal worden door u genomen?
- Wordt in contracten opgenomen dat vrachtwagens alleen mogen stilstaan op beveiligde parkeerplaatsen? En dat zij slechts met kastenwagens de lading mogen vervoeren? Zo ja, wat is de consequentie als de transportbedrijven hier niet aan voldoen?
- Welke preventieve maatregelen hebben resultaat?

Beelden en trends ladingdiefstal:

- Welke vormen van ladingdiefstal kunt u ons noemen? We kunnen hierbij denken aan: lading alleen / vrachtwagen, oplader of trekker met lading.
- Wat zijn de kwetsbare punten in de transportketen? We kunnen hierbij denken aan: bedrijventerrein, parkeerplaats of industrieterrein.
- Welke maanden en dagen en dagdelen zijn het meest in trek bij de dieven?
- Wat zijn op dit moment de hotspots? We kunnen hierbij denken aan: plaatsen of parkeerplaatsen.
- Welke goederen vormen het grootste risico op ladingdiefstal?
- Is er verandering opgetreden door de economische crisis? Bijvoorbeeld minder diefstal van bouwmaterialen en meer diefstal van metalen vanwege de hoge inruilwaarde.
- Komt er een algemeen beeld naar voren met betrekking tot de bestemming van de gestolen goederen? Is er inzicht in wie de afnemers (helers) zijn?
- Welke mogelijk nieuwe ontwikkelingen of trends signaleert u op het gebied van wegtransportcriminaliteit in het algemeen en ladingdiefstal in het bijzonder waarmee politie en justitie rekening moeten houden?
- Wat is de verwachting van de ontwikkeling van ladingdiefstal voor de komende vijf jaar?
- In welke mate worden chauffeurs bij ladingdiefstal ook het slachtoffer van geweld? Is er in de afgelopen drie jaar een daling of stijging te zien van het geweldgebruik bij ladingdiefstallen?

Contact politie en justitie

- Is er aangifte gedaan bij de politie? Als dat niet het geval is geweest, wat was de reden om geen aangifte te doen?
- Hoe heeft de politie de zaak aangepakt?
 - Is de aangifte correct opgenomen?
 - Kennis van zaken?
 - Sporenonderzoek gedaan?
- Wat is uw beeld van de omvang en aard van ladingdiefstal? Is het een zaak van ondernemersrisico of een zaak van de overheid?

Vragenlijst schade-experts

Rol schade-experts

- Wat is de rol van de schade-expert in het onderzoek naar ladingdiefstal?
- Wie is de opdrachtgever? Kan de politie of OvJ een beroep doen op een schade-expert?
- In het tweede convenant Aanpak criminaliteit transportsector is het een en ander geregeld om tot een goede samenwerking te komen tussen politie, de transportsector en verzekeraars bij de aanpak van ladingdiefstal. In hoeverre heeft dit convenant een weerslag op het werk van de schade-expert?
- Wat zijn de bevoegdheden van een schade-expert/schade-expertbureau bij een onderzoek naar ladingdiefstal?

Aard en omvang

- Hoeveel zaken van ladingdiefstal heeft u gehad in 2008, 2009 en 2010?
- Hoeveel zaken van alle ladingdiefstallen komen er bij schade-experts terecht? (schatting percentage).
- Zijn de zaken die schade-experts behandelen gemiddelde zaken of wijken deze af van de normale zaken?

Ladingdiefstal

- Welk soort goederen worden veel gestolen?
- Is er iets bekend over waar iets gestolen wordt? (plaatsnaam en onderscheid tussen bedrijventerrein, parkeerplaats en openbare weg).
- Is er iets bekend over de modus operandi van de diefstal?
- Is er iets bekend over vermoedens van interne betrokkenheid bij de diefstal?
- Wat is de relatie tussen de heler en de steler(s)? (hoeveel tussenstappen? Is de heler aanwezig bij de diefstal?).

Heler

- Kunt u een typering geven van de helers? (professioneel, ad hoc, vaker of incidenteel?).
- Wat is bekend over legale inkomsten (werk of uitkering) of schulden van de u bekende helers?
- Speelt verslaving een rol bij helers?
- Hoe ziet het netwerk van de helers eruit? (vast of steeds wisselend, zowel afzet als leveranciers).
- Geeft de heler opdrachten voor bepaalde lading of moet de heler aannemen wat aangeboden wordt? (vraaggestuurd of aanbodgestuurd?).

- Specialiseren helers zich in bepaalde type producten, of juist niet (generalisten?).
- Wat zijn succesvolle opsporingsmethoden met betrekking tot de heler?

Modus operandi

- Wat is de wijze van verkoop van de helers, bijvoorbeeld via marktplaats, zwarte markt, informeel circuit, valse facturen etc.
- Welke soorten goederen worden veel aangeboden?
- Welke soorten goederen worden veel teruggevonden?
- Hangt modus operandi van verkopen af van bepaalde goederen? Of van bepaalde personen?
- Gebeurt de verkoop in het illegale circuit of in de legale (detail)handel?
- Verkopen helers de goederen in binnen- en/of buitenland?
- Is er sprake van ruilhandel? (tegen bijv. drugs).
- Wordt de lading in zijn geheel verkocht of wordt deze (al snel) verdeeld?
- Hoeveel tijd zit er tussen de diefstal en het aanbieden van de goederen?
- Zijn er bij de heling ook hot moments te benoemen? (bijvoorbeeld eind van het jaar).
- Welke afschermingsmethoden gebruiken de helers? (bewerken goederen, gebruik katvangers, afgeschermd communicatie).
- Op welke wijze worden de gestolen goederen opgeslagen? (formeel, informeel: loods of huis?).
- Is er sprake van betrokkenheid van wettige ondernemingen en rechtspersonen bij bijvoorbeeld afzet of opslag van goederen of bij het witwassen van de opbrengsten?

Financieel

- Worden de opbrengsten van de heling witgewassen? (zo ja, op welke wijze?).
- Kunt u een indicatie geven van de materiële schade?
- Wat is het percentage van de consumentenverkoopprijs dat de dief krijgt?
- Wat is het percentage van de consumentenverkoopprijs dat de heler krijgt?

Ontwikkelingen

- Zijn er veranderingen geweest op het gebied van de heling van goederen afkomstig van ladingdiefstal in de periode 2008-2010? Bijvoorbeeld: soort daders, wijze van afzet goederen, soort goederen.
- Wat zijn de verwachtingen op het gebied van heling van ladingdiefstal voor de periode 2012-2016?

Samenwerking politie

- Schade-experts handelen in opdracht van verzekeraars die de ladingdiefstal en de schade vanuit financieel oogpunt benaderen. Voor de politie geldt het maatschappelijk belang. In hoeverre beïnvloedt dit verschil in doelstellingen de samenwerking tussen schade-experts en de politie?
- Het belang van de politie ligt in de eerste plaats op het opsporen van de daders en daardoor kan het terughalen van de gestolen lading minder belangrijk zijn. De schade-expert wil misschien een snelle actie, terwijl dat niet in het belang is van het politieonderzoek. Leidt dit tot problemen in de samenwerking?
- Hoe verloopt de informatie-uitwisseling tussen schade-experts en politie?
- In hoeverre speelt het aansprakelijkheidsbelang of het goederenbelang een rol/belemmering om informatie uit te wisselen?
- Welke soort informatie wordt uitgewisseld?
- Welke soort informatie wordt niet uitgewisseld?
- Hoe en door wie wordt informatie uitgewisseld?

Vragenlijst opsporingsonderzoeken³⁸

Zaakgegevens

- Wat is/zijn de regio('s) waarin het onderzoek zich afspeelt?
- Wat is de naam van het onderzoek?
- Wat is de onderzoeksperiode?
- Zijn er relaties met andere onderzoeken?

Inhoudelijke zaakbeschrijving

- Om welke verschijningsvorm van ladingdiefstal gaat het in deze zaak (lading / vrachtwagen, oplader, trekker met lading / zonder lading)?
- Wanneer heeft de ladingdiefstal plaatsgevonden (welke maand en welk tijdstip)?
- Wat is de herkomst en de bestemming van de goederen?
- Waar heeft het strafbaar feit plaatsgevonden (plaatsnaam en onderscheid tussen bedrijventerrein, industrieterrein en parkeerplaats)?
- Hoe heeft het strafbare feit plaatsgevonden? Wat was de werkwijze (modus operandi bijvoorbeeld zeilsnijden)?
- Waren er op het moment dat de ladingdiefstal plaatsvond al preventieve maatregelen op die plek genomen (voor zover bekend)?
- Welk soort goederen zijn er gestolen?
- Kunt u een korte samenvatting geven van de zaak?

Kort overzicht opsporingsonderzoek

- Wat was de aanleiding tot het onderzoek?
- Welke opsporingsmethoden hebben geleid tot een doorbraak in de zaak?
- Wat zijn de resultaten en opbrengsten van het onderzoek?
- Op welke punten zou er nog doorgerechercheerd moeten worden?
- Werd het onderzoek bemoeilijkt door het gebruik van afschermingsmethoden van het criminele netwerk?
- Is er samengewerkt met andere politieregio's of het buitenland?
- Is er samengewerkt met andere partners buiten de politie?
- Heeft dit bijgedragen aan de effectiviteit van de opsporing?

Het samenwerkingsverband en daderkenmerken

- Hoeveel hoofdverdachten en overige verdachten zijn er in beeld gekomen?
- Persoonsgegevens hoofdverdachte(n) en andere verdachte(n).
- Wat is de nationaliteit van deze verdachte(n)?

³⁸

Deze vragenlijst is afgeleid van de vragenlijst die is gebruikt door Kuppens et al. (2006).

- Van welke leeftijd is/zijn de verdachte(n)?
- Is/zijn de verdachte(n) reeds eerder betrokken geweest bij strafbare feiten?
- Wat zijn de primaire criminele activiteiten van de groep (richten zij zich met name op ladingdiefstal)?
- Zijn er nog bijzondere, strafbare of niet strafbare nevenactiviteiten te vermelden?
- Wat is het werkterrein van de groep? (In welke delen van het land opereren zij? Zijn ze ook internationaal actief?)
- Zijn er vermoedens van interne betrokkenheid van medewerkers werkzaam bij het gedupeerde transportbedrijf?
- Wat is de ontstaansgeschiedenis van het samenwerkingsverband?
- Is er sprake van hiërarchische verhoudingen binnen het criminele netwerk?
- Wat hield de leden van het samenwerkingsverband bij elkaar en op welke wijze vonden geheimhouding, controle en disciplinerende plaats binnen het samenwerkingsverband?
- Zijn er contacten met andere criminele groeperingen/daders?
- Is er iets bekend over de helers?
- Zijn er nog andere betrokkenen die van belang zijn geweest voor de uitvoering van de illegale activiteiten?
- Zijn er wettige ondernemingen en rechtspersonen bij betrokken?

Schade en verdiensten

- Is er een indicatie te geven van de materiële schade?
- Is er een indicatie te geven van de immateriële schade?
- Hoe groot is de (geschatte) omvang van het wederrechtelijk verkregen voordeel?

Strafrechtelijke afdoening

- Is er een strafzaak geweest?
- Welke vonnissen zijn er voor welke verdachten opgelegd?
- Is het netwerk aangemerkt als een criminele organisatie?
- Heeft er een strafrechtelijk financieel onderzoek plaatsgevonden?

Evaluatie

- Hoe effectief zijn/waren de toegepaste recherchestrategieën?
- Wat zijn de belangrijkste leerervaringen van dit onderzoek geweest?
- Hoe wordt de opgedane kennis, ervaring en expertise overgedragen en geborgd binnen de organisatie?

- Welke mogelijke nieuwe ontwikkelingen signaleert u op het gebied van de georganiseerde wegtransportcriminaliteit?
- Welke preventiemogelijkheden zijn er tegen deze vorm van criminaliteit?
- Wat vindt men belangrijk voor de toekomst met betrekking tot onderzoeken naar wegtransportcriminaliteit?

