

DOOR BRAAK

verzocht

Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg



Eric Bervoets
Mirjam Corsel
Govinda Fortuin
Kieran Kaal
Marcel van de Ven

Dit onderzoek gaat over kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de (publiek-private) maatregelen die (zouden moeten) worden genomen om de weerbaarheid van de sector te vergroten.

Economische kwetsbaarheid:

het is een negatieve spiraal waar de sector op eigen gelegenheid niet uit lijkt te komen.

Moordende concurrentie leidt tot het toepassen van **overlevingsstrategieën**, die soms de deur openen voor organisatiecriminaliteit.

Flexibilisering van arbeid, een lage toetredingsdrempel (buitenlangs), digitalisering (met tech oplossingen) en beroepsnormen (altijd maar doorgaan) drijven de concurrentie verder op de spits.



Kernconclusie

Dit onderzoek wijst op arbeidsvoorwaarden en concurrentiedruk als meest prominente verklaringen voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Dit, tegen de achtergrond van een lage pakkans (waardoor criminelen kunnen meeliften op legale goederenstromen) en goed georganiseerde, vermogende criminele samenwerkingsverbanden die dankbaar gebruik maken van de uitstekende logistieke infrastructuur van Nederland als gateway to Europe.

Kwetsbare sector, sterke criminele samenwerkingsverbanden

Het is niet van vandaag dat criminelen actief rekruteren onder personen en bedrijven in een kwetsbare economische positie. Dat is terug te zien in interne betrokkenheid: private corruptie is een reëel probleem, waar de sector zich ook tegen wapent.

Met deze kernconclusie is niet gezegd dat de sector vergeven is van malafide logistieke dienstverleners en 'platte' chauffeurs. De meeste zijn niet van plan zich in te laten met crimineel misbruik. Belangrijk is te realiseren dat transport en logistiek onderdeel is van criminele processen en dan met name van smokkel.

DOORBRAAK

verzocht

Ernstige systeemfout in reactiepatronen

Beleid, maatregelen en PPS zijn vooral gericht op de korte termijn: het creëren van awareness en het opleggen van barrières. Minder aandacht lijkt er voor de aanpak van dieperliggende patronen: de sociaal-economische kwetsbaarheid.

Het gevaar bestaat dat daarmee de wedloop met (zeer) vermogende criminele samenwerkingsverbanden aanhoudt.

Richtingen en adviezen gericht op doorbraak

- Publiek-private én interdepartementale bewustwording en samenwerking zijn nodig: problematiek overstijgt het veiligheidsdomein.
- Zet de opwaartse beweging in gang met een nieuwe convenantaanpak.
- Er is een momentum om de moordende concurrentie en arbeidsvoorwaarden Europees aan te pakken.
- Minder inklimmers: Europees migratiebeleid op de schop?
- Praktijksafari's tegen 'institutionele wereldvreemdheid'.
- Vergunningplicht naar nul kilo en aanzetten tot realisme.
- Ketenaansprakelijkheid beheersen en ketenverantwoordelijkheid pakken.
- Een weerbaarheidsfonds.
- Transportmonitor veiligheid en weerbaarheid.

DOOR BRAAK

verzocht

Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg

Eric Bervoets
Mirjam Corsel
Govinda Fortuin
Kieran Kaal
Marcel van de Ven

Colofon

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN), met subsidie van het ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V). De verantwoordelijkheid voor de inhoud van het onderzoek berust bij de auteurs. De inhoud vormt niet per definitie een weergave van het standpunt van TLN of het ministerie van J&V.

Dr. E. Bervoets (Bureau Bervoets)
M. Corsel MA, LLB (Freelance Criminologe)
G. Fortuin, BA (Fortuin Onderzoek en Advies)
Drs. K. Kaal (Kieran Kaal, OSINT-onderzoek)
Drs. M. van de Ven (Van de Ven Management, Training en Advies)

Foto omslag Anski, iStockphoto.com
Drukwerk KapsenbergvanWaesberge

Doorbraak verzocht
Onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.
No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors.

© 2021, Van de Ven Management, Training en Advies.
ISBN 978-90-9034130-9

Inhoud

Voorwoord	8
Bestuurlijke samenvatting	10
1. Inleiding	13
1.1 Nederland: belangrijkste Europese logistieke draaischijf	13
1.2 Drie onderzoeksdoelen	14
1.3 Onderzoeksvragen	15
1.4 Afbakening	16
1.5 Onderzoeksstrategie en verantwoording	19
1.5.1 Corona-maatregelen en aanpassing onderzoek	19
1.5.2 Breedteonderzoek	20
1.5.3 Diepteonderzoek	20
1.5.4 Begeleidingscommissie en klankbordgroep	23
1.6 Leeswijzer en dankwoord	23
2. Crimineel misbruik, weerbaarheid en PPS in de literatuur	25
2.1 Inleiding: theoretische basis, 'body of knowledge'	25
2.2 Crimineel misbruik: brede waaier aan verschijningsvormen	27
2.2.1 Smokkel: transport als money maker	27
2.2.2 Ladingdiefstal: grote kostenpost	30
2.2.3 Organisatiecriminaliteit: kwestie van overleven	32
2.2.4 Interne betrokkenheid: wie is de mol?	32
2.3 Weerbaarheid: aangrijppingspunten in de literatuur	34
2.3.1 Gevoelige transporten	34
2.3.2 Financiële gezondheid en concurrentiedruk	35
2.3.3 Bedrijfscultuur: imago, meldingsbereidheid, loss prevention	35
2.3.4 Toetredingsdrempel en arbeidsvoorwaarden	36
2.3.5 Digitalisering	37
2.3.6 Pakkans	38
2.3.7 Maatregelen om criminelen te weren	38
2.3.8 Wendbaarheid: als oosterse vechtsport	39
2.4 Specifiek: Publiek-Private Samenwerking	40
2.4.1 Publiek-private samenwerking: voorbeeld ladingdiefstal	40
2.4.2 Continuïteit en tijdsensitiviteit	40
2.4.3 Uitdaging: laveren tussen belangen en informatie-uitwisseling	41
2.5 Theorie: aannamen rondom gelegenheid, <i>anomie</i> en netwerken (PPS)	42

2.5.1	Gelegenheid maakt de dief: gelegenheidstheorie	42
2.5.2	<i>Coping</i> -strategie: <i>anomie</i> -theorie	42
2.5.3	Netwerken (PPS) als <i>governance</i>	43
2.6	Analysekader	45
2.7	Deelconclusies	47
3	Kwetsbaarheden en crimineel misbruik	48
3.1	Inleiding	48
3.2	Crimineel misbruik: beschikbare cijfers	49
3.2.1	Strafzaken: recent geïntensiveerde aandacht	49
3.2.2	Ladingdiefstal: blijvend probleem	52
3.2.3	Mensensmokkel: piek in 2016	55
3.2.4	Drugssmokkel: coke, synthetische drugs via post en pakketten	56
3.2.5	Sigaretten en overige smokkelwaar	57
3.2.6	Resumé: inzicht verplicht	58
3.3	Kwetsbaarheden	60
3.3.1	Vooraf: meervoudige voedingsbodem voor crimineel misbruik	60
3.3.2	Cultuur: door buitenstaanders ervaren geslotenheid	60
3.3.3	Arbeidsmarkt en concurrentie	63
3.3.4	Gevoelige transporten	71
3.3.5	Digitalisering	74
3.3.6	Toetredingsdrempel	77
3.3.7	Controle en pakkans	79
3.3.8	Resumé: kwetsbare beroepsgroep	81
3.4	Actuele verschijningsvormen crimineel misbruik	82
3.4.1	Vooraf	82
3.4.2	Smokkel	83
3.4.3	Ladingdiefstal: soms link met smokkel en mobiel banditisme	93
3.4.4	Organisatiecriminaliteit	96
3.4.5	Interne betrokkenheid en rekrutering	100
3.5	Specifiek: koeriersdiensten	102
3.5.1	Een kwestie van overleven: legale en illegale <i>Coping</i> -strategieën	103
3.5.2	Criminele inmenging: een ideale dekmantel?	111
3.5.3	Meeliften op de pakkettenstroom: gelegenheid genoeg	114
3.5.4	Resumé	115
3.6	Actualiteit: Corona-pandemie als kans en bedreiging voor criminelen	116
3.7	Deelconclusie: cruciale rol financiële gezondheid	117

4	Weerbaarheid en Publiek-Private Samenwerking	119
4.1	Inleiding: maatregelen, weerbaarheid en publiek-private samenwerking	119
4.2	Maatregelen gericht op weerbaarheid	119
4.2.1	Risicovolle transporten: beveiliging volgens de TAPA-normen	120
4.2.2	Financiële gezondheid en concurrentiedruk	121
4.2.3	Bevorderen van alertheid (<i>awareness</i>) en interne meldingsbereidheid	122
4.2.4	<i>Loss control</i> : private recherche en verzekeraars	123
4.2.5	Toetredingsdrempel en arbeidsvoorwaarden	124
4.2.6	Digitalisering	131
4.2.7	Publieke maatregelen gericht op pakkans en gelegenheidsreductie	132
4.2.8	Techno-preventie en fysieke maatregelen door bedrijven	136
4.2.9	Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS)	136
4.2.10	Resumé: de private sector zit niet stil	137
4.3	Publiek-private samenwerking	137
4.3.1	Het PIT en PPS-Intell	138
4.3.2	Beveiligde parkings	140
4.3.3	Zachtjes uitgedoofd: Convenant Aanpak Criminaliteit in Transportsector	144
4.3.4	Operationele PPS: gebiedsagenten en vaste contacten bedrijven	145
4.3.5	Wisselende intensiteit: PPS tussen verzekeraar en politie	146
4.4	Waarnemingen ten aanzien van PPS	148
4.4.1	Structuur en overleg	148
4.4.2	Cultuur ('de mores van de ander kennen')	148
4.4.3	Informatiedeling	150
4.4.4	Initiatiefnemer van de PPS en (deel)belangen	151
4.4.5	Lessen en randvoorwaarden	153
4.5	Specifiek: wendbaarheid	154
4.6	Deelconclusie: eenzijdige reactiepatronen	155
5	Slot: de symptoombestrijding voorbij	157
5.1	Inleiding	157
5.2	Reflectie op het onderzoek	158
5.3	Conclusies samengevat: what's new?	159
5.4	De kern: kwetsbare sector, sterke samenwerkingsverbanden	164
5.5	Discussie: weerbaarheid door wendbaarheid	165
5.6	Interdepartementale bewustwording	169
5.7	Doorbraak gevraagd: richtingen en adviezen	170
5.7.1	Opwaartse beweging in gang zetten: convenantaanpak	170
5.7.2	Moordende concurrentie: hoe keren we het tij?	172
5.7.3	Minder inklimmers: Europees migratiebeleid op de schop?	173
5.7.4	Praktijksafari's tegen 'institutionele wereldvreemdheid'	174

5.7.5	Vergunningplicht naar nul kilo en aanzetten tot realisme	175
5.7.6	Ketenaansprakelijkheid beheersen en ketenverantwoordelijkheid pakken	175
5.7.7	Een weerbaarheidsfonds	177
5.8	Criminaliteit moeilijker maken: voorbij justitiële strategieën	179
5.8.1	Trots op de beroepsgroep: mobiliseren tegen crimineel misbruik	179
5.8.2	Inzet oud-chauffeurs als beveiligers op truckstops	180
5.8.3	Grondpolitiek om beveiligde truckparkings betaalbaar te maken en te houden	180
5.8.4	Vergroot handhavingmogelijkheden met technologische oplossingen	181
5.8.5	Digitale surveillance: is uw IT-systeem <i>cybercrimeproof</i> ?	182
5.8.6	Onderzoek de mogelijkheden om meeliften op de post(pakket)stroom te verminderen	183
5.9	Cruciaal: adviezen rondom publiek-private samenwerking	185
5.9.1	Spreek de taal van de (partner)organisatie: een programmatische aanpak	185
5.9.2	Adviezen om de meldingsbereidheid te verhogen	185
5.9.3	Richtingen en adviezen omtrent uitwisseling van expertise en informatie	187
5.9.4	Een vervolg op eerdere PPS in de vorm van convenanten	188
5.9.5	Transportmonitor veiligheid en weerbaarheid: trends, ontwikkelingen en beleving	188

Nawoord	190
---------	-----

Literatuurlijst	192
-----------------	-----

Bijlagen	212
----------	-----

Bijlage 1	Zoekprotocol	212
Bijlage 2	Lijst geïnterviewden	224
Bijlage 3	Deelnemerslijst begeleidingscommissie	228
Bijlage 4	Deelnemerslijst klankbordgroep	229
Bijlage 5	Wetenschappelijke experts	230
Bijlage 6	Schriftelijke vragen aan pakketdienst X i.k.v. hoor- en wederhoor	231



Transport en Logistiek Nederland (TLN) maakt zich ernstige zorgen. Legale goederenstromen worden misbruikt door criminelen. Onschuldige bedrijven worden gedupeerd. Zorgen zijn er ook om de veiligheid van chauffeurs en werknemers die onbewust betrokken raken bij drugssmokkel. Criminelen willen hun drugs op een gegeven moment natuurlijk ophalen, en dat zal niet altijd zachtzinnig gebeuren. Een transportbedrijf in Hedel, dat door melding bij de politie een cocaïne-transport liet mislukken in mei 2019, kreeg 'de rekening' vanuit de onderwereld het afgelopen jaar pijnlijk gepresenteerd. De eigenaren werden afgeperst via sms, er werd bedreigd met het liquideren van een willekeurige medewerker, een handgranaat werd gevonden voor de deur van de zoon van de eigenaar, er werd brand gesticht en een deur beschoten. Door een fout van justitie belandden gegevens van werknemers in het strafdossier. Zeker drie verdachten konden de gegevens inzien. De personeelsleden zijn doodsbang.¹

¹ O.a. Brabants Dagblad: 'Blunder justitie: criminelen krijgen gegevens van personeel De Groot in Hedel via dossier coke-onderzoek' 11-11-2019; Eindhovens Dagblad: 'Bedreigingen, granaat gegooid en deur in brand gestoken: zo vaak was De Groot als doelwit van drugscriminelen', 29 juni 2020. Dit citaat is bedoeld als illustratie van transportcriminaliteit en heeft niet de opzet om een oordeel uit te spreken over betrokken partijen.

Voorwoord

Nederland is een cruciale logistieke draaischijf en daarmee de gateway to Europe. Ons land, de transportsector en publieke partijen hebben baat bij een veilige, sterke en integere sector. Crimineel misbruik van de transportsector is immers schadelijk voor de internationale reputatie en positie van Nederland. Als Nederland onveilig is voor transport en logistiek zullen ladingbelanghebbenden routes gaan kiezen die niet via Nederland lopen. Een veilige, integere keten is dus essentieel en daarbij past niet dat bedrijven risico lopen dat hun lading wordt gebruikt als dek-lading, dat chauffeurs worden aangehouden met drugs of transportondernemers en logistiek dienstverleners onder druk worden gezet om medewerking te verlenen aan illegale activiteiten. Tegelijk kunnen we niet anders dan constateren dat criminelen (bewuste of onbewuste) facilitators nodig hebben in de bovenwereld om ondermijnende criminaliteit te plegen. De weerbaarheid voor crimineel misbruik van bedrijven en haar medewerkers staat hierdoor onder druk. Dat zien zowel brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) als overheidspartijen.

Naar aanleiding daarvan is subsidie verleend voor de uitvoering van een sector-breed onderzoek. De keuze voor dit onderzoek komt mede voort uit signalen afkomstig van de achterban, politieonderzoek en op grond van eerdere onderzoeken door zowel publieke als private partijen. Een dergelijk onderzoek in deze hoedanigheid is inmiddels ook meer dan 25 jaar geleden verricht. Een gedegen actueel inzicht om juiste keuzes te maken voor beleid en maatregelen is daarom, zeker nu ondermijnende criminaliteit topprioriteit heeft, van groot belang.

Het onderzoek dient drie met elkaar samenhangende doelen:

1. Inzichtelijk maken van (potentiele en feitelijke) kwetsbaarheid voor crimineel misbruik in de vergunde en onvergunde transport- en logistieke sector.
2. Met aanbevelingen bijdragen aan (een reeks) concrete maatregelen om de transport- en logistieke sector meer 'crimineelproof' te maken. Concrete maatregelen die - langs een oplopende schaal van preventie, tegenhouden en repressie - de weerbaarheid, integriteit en veiligheid in de keten vergroten en zo bijdragen aan het behoud van de economische positie van Nederland in de wereldtop.
3. Praktisch uitvoerbare en heldere aanbevelingen opleveren voor een goed functionerende Publiek-Private samenwerking in de transport- en logistieke sector. Deze aanbevelingen dragen niet alleen bij aan het bereiken van wederkerigheid en toegankelijkheid bij publieke en private organisaties, maar ook aan een constructieve en duurzame samenwerking.

Het onderzoek is uitgevoerd door een team van externe, onafhankelijke onderzoekers. Zij hebben op een gedegen manier onderzoek verricht, door niet alleen literatuurstudie te doen, maar naast vele interviews en een analyse van open bronnen ook 'streetwise' onderzoek door ter plekke te gaan en middels veld-observaties deze praktijk zelf te kunnen waarnemen en ervaren. Daardoor wordt de kenniskloof tussen theorie/beleid en de dynamische soms weerbarstige praktijk verkleind. Dit heeft scherpe, soms kritische, kwetsbaarheden en gelegenheidsstructuren in beeld gebracht en inzicht gegeven in de publiek-private samenwerking om deze te verkleinen. De conclusies zijn treffend en de aanbevelingen zeer welkom. De titel 'Doorbraak Verzocht' dekt de lading dan ook volledig.

Ik ben trots op het resultaat van het onderzoek en de wijze waarop dat tot stand is gekomen. Ik onderschrijf de aanbevelingen van dit onderzoek en roep hierbij alle betrokken partijen –zowel publiek als privaat– op om hiermee aan de slag gaan en gezamenlijk een bijdrage te leveren aan een veilige, integere, weerbare transportsector. Veiligheid is een zaak van ons allen, waarin ieder zijn eigen verantwoordelijkheid heeft en waar we alleen samen echt effect sorteren.

Ik wens u veel leesplezier, maar vooral ook veel inspiratie en motivatie om Nederland samen weer een stuk veiliger te maken.

Judith Michels-Schimmel
Openbaar Ministerie – Landelijk Parket
Voorzitter begeleidingscommissie

Bestuurlijke samenvatting

Studie naar het beroepsgoederenwegvervoer: crimineel misbruik, kwetsbaarheden en aanpak

Dit onderzoek betreft kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de (publiek-private) maatregelen die (zouden moeten) worden genomen om de weerbaarheid van de sector te vergroten. De focus ligt op drie elementen: fenomenen, kwetsbaarheden en reactiepatronen (waaronder publiek-private samenwerking).

Aan de basis van dit onderzoek ligt een maatschappelijk belang: het gaat zowel om veiligheid als om het wegnemen van de voedingsbodem voor transportcriminaliteit. De transportsector heeft echter ook onmiskenbaar een commercieel belang bij dit onderzoek: continuïteit van bedrijfsprocessen en het handhaven van een goed imago ('gateway to Europe'). Een goed ondernemingsklimaat is immers ook een veilig ondernemingsklimaat, vrij van crimineel misbruik.

Dit onderzoek biedt veel diepte-informatie over kwetsbaarheden, het crimineel misbruik binnen de sector en de maatregelen die (moeten) worden genomen om de weerbaarheid te vergroten.

In het onderzoeksdesign zijn verschillende methoden toegepast. Bij de strategie is onderscheid gemaakt tussen componenten die meer gericht zijn op breedteonderzoek (inventariserend, maar niet uitputtend) en componenten die meer gericht zijn op diepteonderzoek. Het breedteonderzoek bestaat uit een analyse van literatuur en beleidsdocumentatie. Ook zijn openbare bronnen op internet, zoals websites, publicaties, online nieuwsberichten, berichten op chauffeursfora en het zogeheten *dark web* en Telegram, bestudeerd. Het diepte-onderzoek omvat interviews en observaties. Er is gesproken met overheidsfunctionarissen, mensen uit het bedrijfsleven, chauffeurs, koeriers, belangenorganisaties en (andere) inhoudelijke deskundigen uit de sector en op het gebied van transportcriminaliteit. Ook is het gelukt om enkele ervaren smokkelaars te interviewen.

DE KERNCONCLUSIE

Dit onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg wijst op arbeidsvoorwaarden en concurrentiedruk als meest prominente verklaringen voor het crimineel misbruik. Dit, tegen de achtergrond van een lage pakkans (waardoor zich bijvoorbeeld makkelijker de gelegenheid voordoet om als crimineel mee te liften op legale goederenstromen) en goed georganiseerde vermogende criminele samenwerkingsverbanden die dankbaar gebruikmaken van de uitstekende logistieke infrastructuur van Nederland als gateway to Europe.

Het is niet van vandaag of gisteren dat criminelen actief personen en bedrijven in een kwetsbare economische positie rekruteren. Dat is terug te zien in de interne betrokkenheid: private corruptie is een reëel probleem, waartegen de sector zich ook wapent. De moordende concurrentie en flexibilisering van de arbeidsmarkt leiden tevens tot het toepassen van overlevingsstrategieën. Die strategieën openen in sommige gevallen de deur voor organisatiecriminaliteit maar ook digitalisering (met tech-oplossingen), beroepsnormen (altijd maar doorgaan) en de lage toetredingsdrempel voeren de druk op ritprijzen extra op en drijven de concurrentie op de spits.

Daarnaast lijken met name subcontractors en koeriers niet mee te profiteren van de sterke toename van de omzet bij pakketbedrijven. Al deze factoren vergroten de economische kwetsbaarheid en het is een negatieve spiraal waar de sector op eigen gelegenheid niet uit lijkt te komen. Deze ontwikkeling van scheefgroei wordt ook wel 'fantomgroei' genoemd.

Beroepscultuur, een lage toetredingsdrempel en digitalisering mogen zeker niet worden genegeerd, maar zijn op grond van dit onderzoek minder doorslaggevend als verklaring voor het crimineel misbruik, of zij hangen op hun beurt samen met de financieel-economische kwetsbaarheid. Hiermee is niet gezegd dat op casusniveau bij betrokken chauffeurs, koeriers en bedrijven soms geen andere redenen meer doorslaggevend zijn geweest dan alleen een financiële prikkel.

Met deze kernconclusie wordt geenzins bedoeld dat de sector vergeven is van malafide logistieke dienstverleners en 'platte' chauffeurs. Integendeel, ondanks de grote economische kwetsbaarheid zijn de meeste bedrijven, chauffeurs en koeriers niet van plan om zich in te laten met criminelen. Het is echter van belang om te beseffen, dat transport en logistiek onmisbare onderdelen zijn van criminele processen en dan met name van smokkel. Smokkelwaar zal, net als goederen in de legale bedrijfsvoering, van A naar B vervoerd moeten worden om vraag en aanbod bij elkaar te brengen.

Doorbraak verzocht en interdepartementale bewustwording

Er is een doorbraak nodig om de negatieve spiraal te stoppen en los te maken wat nu vastzit: belangen, krappe winstmarges en soms zelfs uitzichtloosheid om zo het 'doormodderen' te stoppen.

Op hoofdlijnen wordt bij de aanbevelingen een driedeling gemaakt tussen adviezen die zijn gericht op een 'doorbraak', die zijn gericht op het moeilijker maken van criminaliteit en adviezen die toegespitst zijn op publiek-private samenwerking. Bij de adviezen die zijn gericht op het moeilijker maken van criminaliteit is geprobeerd verder te kijken dan enkel justitiële strategieën. Die zijn ook nodig, maar er is naar een balans gezocht.

Er is nu nog een ernstige systeemfout in reactiepatronen. Beleid, maatregelen en PPS zijn vooral gericht op de korte termijn: het creëren van *awareness*

en het opleggen van barrières. Minder aandacht lijkt er voor de aanpak van een dieperliggend patroon: de (sociaal-) economische kwetsbaarheid.

Een doorbraak begint met verantwoordelijkheidsgevoel en het besef dat er nu echt wat moet gebeuren. Dan helpt het als adviezen en handelingsperspectieven geadresseerd zijn, anders vindt menigeen het waarschijnlijk wel belangrijk, maar voelt uiteindelijk niemand zich echt aangesproken. De uitkomsten van de commissie Van Dam met betrekking tot de toeslagenaffaire (17 december 2020) onderschrijven voornoemde nog eens dubbel en dwars. Het helpt dan ook om met klem te benadrukken dat de aanpak van crimineel misbruik en de kwetsbaarheden in het beroepsgoederenwegvervoer (naast maatregelen die de private sector zelf neemt, of kan nemen) onmogelijk alleen door het ministerie van Justitie en Veiligheid en het daarmee samenhangende veiligheidsdomein opgelost kan worden. Er is interdepartementale bewustwording nodig in een context van broodnodige publiek-private samenwerking.

Richtingen en adviezen gericht op doorbraak

De volgende adviezen worden nader uitgewerkt en geadresseerd in de rapportage:

- Publiek-private én interdepartementale bewustwording en samenwerking zijn nodig: problematiek overstijgt het veiligheidsdomein.
- Zet de opwaartse beweging in gang met een nieuwe convenant aanpak.
- Er is een momentum om de moordende concurrentie en arbeidsvoorwaarden Europees aan te pakken.
- Minder inklimmers: Europees migratiebeleid op de schop?
- Praktijksafari's tegen 'institutionele wereldvreemdheid'.
- Vergunningplicht naar nul kilo en aanzetten tot realisme.
- Ketenaansprakelijkheid beheersen en ketenverantwoordelijkheid pakken.
- Een weerbaarheidsfonds.
- Transportmonitor veiligheid en weerbaarheid.

1

Inleiding

1.1 Nederland: belangrijkste Europese logistieke draaischijf

Dit onderzoeksrapport beschrijft kwetsbaarheden van het beroepsgoederenvervoer over de weg voor crimineel misbruik en de (publiek-private) maatregelen die (zouden moeten) worden genomen om veiligheid en weerbaarheid van de sector te vergroten.

De transport en logistieke sector is een van de sectoren waarin Nederland traditioneel uitblinkt en mondiaal toonaangevend is. Voor de welvaart zijn we in grote mate afhankelijk van de handel en logistiek. De positie van Nederland als toegangspoort tot Europa is vandaag de dag echter niet meer vanzelfsprekend. De concurrentie is moordend. In 'Visie Handel en Logistiek in 2040' roept de Logistieke Alliantie - een bondgenootschap van achttien partijen uit het bedrijfsleven, brancheorganisaties en infrastructuurbeheerders - op om actief samen te werken aan een competitief, duurzaam innovatief én veilig systeem om onze positie in de wereldtop te behouden. Het streven is (onder meer) dat het logistieke systeem in 2040 'boefproof' is. Technologie, publiek-private samenwerking, afdoende handhavingcapaciteit en een gelijk speelveld in Europa moeten daar volgens het bondgenootschap aan bijdragen.

De huidige situatie lijkt nog ver af te staan van een 'boefproof'-systeem. En wellicht dekt de term crimineelproof meer de lading. Al ten tijde van de IRT-enquête in de jaren negentig, toen enkele gerenommeerde Nederlandse criminologen onderzoek deden naar de ontwrichtende werking van misdaad in de Nederlandse samenleving, was bekend dat de logistieke sector te maken heeft met geharde beroeps-criminelen (Bovenkerk en Lempens, 1996). Nederland is toonaangevend in de legale handel en logistiek en vandaag de dag ook internationaal grootleverancier van synthetische drugs en hennep. Bovendien is Nederland een belangrijk doorvoerland voor cocaïne en heroïne (Staring, Bisschop, Roks, Brein & van de Bunt, 2019; Tops en Tromp, 2020). Nederland kan worden gezien als belangrijkste Europese logistieke draaischijf (ook) voor de grensoverschrijdende drugshandel. Criminelen misbruiken de logistieke keten en dat gaat verder dan alleen drugs-criminaliteit. Ook voor de handel in andere illegale goederen wordt de keten misbruikt. Sinds jaar en dag is bekend dat het daarbij gaat om zaken als heling, illegale handel in accijnsgoederen, wapenhandel, en om illegale migratie, waaronder mensensmokkel.

1.2 Drie onderzoeksdoelen

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN). Het accent van dit onderzoek ligt op praktijkvragen, waarvan het antwoord moet bijdragen aan bewustwording en (verdere) weerbaarheid van de sector. Het onderzoek is tevens (maar niet in eerste instantie) bedoeld om bij te dragen aan de academische *body of knowledge* rond crimineel misbruik van de logistieke sector. Die is overigens al relatief groot. In hoofdstuk 2 wordt duidelijk dat er inmiddels veel bekend is en er veel studies - alleen al in Nederland - zijn verschenen over dit onderwerp. TLN maakt zich hard voor de veiligheid in de keten en wil daaraan graag actief bijdragen:

“Crimineel misbruik is schadelijk voor de sector en vormt een gevaar voor de internationale reputatie en positie van Nederland als toegangspoort tot Europa. Een veilige keten is essentieel en daarbij past niet dat bedrijven het risico lopen dat hun lading wordt gebruikt als dek-lading, dat chauffeurs worden aangehouden met drugs of transport-ondernemers en logistiek dienstverleners onder druk worden gezet om medewerking te verlenen aan illegale activiteiten.”

Het onderzoek past bij de ambitie van TLN en dient drie met elkaar samenhangende doelen:

1. Het inzichtelijk maken van (potentiële en feitelijke) kwetsbaarheid voor crimineel misbruik in het vergunde en onvergunde beroepsgoederenvervoer over de weg. Het onderscheid wordt hierna uitgelegd.
2. Het onderzoek moet met aanbevelingen en oplossingsrichtingen bijdragen aan (een reeks) concrete maatregelen om het beroepsgoederenvervoer over de weg meer crimineelproof te maken. Concrete maatregelen die - langs een oplopende schaal van preventie, tegenhouden en repressie - de weerbaarheid, integriteit en veiligheid in de keten vergroten en zo bijdragen aan het behoud van de economische positie van Nederland aan de wereldtop.
3. De studie moet ten slotte praktisch uitvoerbare en heldere aanbevelingen opleveren voor een goed functionerende publiek-private samenwerking in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Deze aanbevelingen dragen bij aan het bereiken van wederkerigheid en toegankelijkheid bij publieke en private organisaties, en aan een constructieve en duurzame samenwerking.

Weinig zicht op niet-vergunningplichtigen

Momenteel heeft TLN onvoldoende zicht en grip op partijen, die weliswaar binnen het beroepsgoederenvervoer, maar buiten de vergunningplicht vallen. In Nederland gevestigde ondernemers die tegen betaling goederen vervoeren over de weg en daarbij voertuigen inzetten met een laadvermogen vanaf 500 kilo, moeten in bezit zijn van een Eurovergunning. Dat staat in de Wet wegvervoer goederen (Wwg). Dat betekent dat de inzet van klein materieel, met een laadvermogen van minder dan 500 kilo, buiten de vergunningplicht valt. Alleen ondernemers die kredietwaardig, betrouwbaar en vakbekwaam zijn, én beschikken over een reële vestiging krijgen de Eurovergunning.

Risicoanalyses van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beperken zich tot de vergunde sector en ook onderzoeksrapporten bevatten (nog) weinig over het reilen en zeilen binnen het onvergunde deel. Wel zijn er volgens de opdrachtgever signalen over misstanden binnen dit deel van de sector. Zo zou er bijvoorbeeld het een en ander mis zijn bij de post- en koeriersdiensten. De hardheid van deze signalen is nog onduidelijk. Met het oog op het (vermeende) hoge misbruik binnen het onvergunde deel van de sector, wordt gespeeld met de gedachte of het niet beter zou zijn de gehele sector (ongeacht laadvermogen) onder de vergunningplicht te laten vallen. Echter, zolang niet helder is hoe misstanden in het onvergunde deel zich verhouden tot de misstanden in het vergunde deel van de sector, is het ingewikkeld om weldoordachte maatregelen te treffen. Het onderzoek beoogt dus tevens het kennishiaat rond het onvergunde deel van de sector op te vullen.

1.3 Onderzoeksvragen

Kennisbehoefte van de opdrachtgever en onderzoeksdoelen zijn vertaald naar onderzoeksvragen:

1. Wat zijn de opvallendste kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg? Is er iets te zeggen over de aard en omvang van het crimineel misbruik? (Fenomenen)
2. Welke maatregelen worden genomen om de weerbaarheid van de sector te vergroten? Op welke wijze speelt publiek-private samenwerking daarbij een rol? (Reactiepatronen)
3. Welke verschillen zijn er tussen het vergunde en niet-vergunde beroepsgoederenvervoer als het kwetsbaarheden en crimineel misbruik betreft?
4. Welke oplossingsrichtingen zijn er om misbruik in beroepsgoederenvervoer over de weg aan te pakken?

De vier vragen worden in samenhang onderzocht. Voor de juiste maatregelen, die de weerbaarheid van de sector vergroten, moet ook worden nagegaan op welke kwetsbaarheden en op welk crimineel misbruik deze zijn gericht. Het is daarbij nodig om na te gaan waar de aanpak ter bevordering van de weerbaarheid op gebaseerd is. Is dit op veronderstelde signalen of op feitelijk (empirisch vastgestelde) signalen van crimineel misbruik? Criminologisch (fenomeen)onderzoek en bestuurskundig onderzoek gaan hier hand in hand. Op voorhand is vast te stellen dat een categorie van de maatregelen publiek-private samenwerking vereist. Dit wordt verder uitgelegd in hoofdstuk 2 en is ook terug te zien in de empirische hoofdstukken.

1.4 Afbakening

Omdat een onderzoek met deze ambitie al snel (veel) te breed wordt, was het zaak naar vraag te versmallen en af te bakenen, én met definities en te onderzoeken casuïstiek. Voor de focus in het onderzoek is gebruik gemaakt van een analysekader. Hierin zijn de centrale begrippen uit de onderzoeksvragen uitgewerkt (geconceptualiseerd) in empirisch te onderzoeken eigenschappen. Het analysekader heeft een theoretische basis en is derhalve terug te vinden aan het einde van hoofdstuk 2, waarin de *body of knowledge* uit de literatuur uiteen wordt gezet. Het analysekader bood houvast bij het ordenen van data en bij gerichte gegevensverzameling.

Afbakening en definities

Om focus aan te brengen in het onderzoek zijn als afbakening en definities gehanteerd:

Vergund vs. onvergund

Dit onderzoek belicht het vergunningplichtige (> 500 kilo laadvermogen) en het niet-vergunningplichtige (< 500 kilo laadvermogen) beroepsgoederenvervoer over de weg²

Koeltransport, zeecontainervervoer, ferrytransport en koeriersdiensten

Beroepsgoederenvervoer over de weg kent een aantal deelmarkten. Het onderzoek richt zich op vier ervan. Op grond van eerder onderzoek wordt (potentiële en/of feitelijke) kwetsbaarheid verwacht of er is weinig bekend met betrekking tot crimineel misbruik (en dan met name de verschillen tussen vergund en onvergund). Deze deelmarkten zijn koeltransport, zeecontainervervoer, ferrytransport en koeriersdiensten. Uit het veldwerk zal blijken of er nog andere kwetsbare deelmarkten bestaan.

Crimineel misbruik

Onder crimineel misbruik wordt verstaan: het gebruiken (o.a. infiltreren en beïnvloeden) van ketens en processen in logistiek en transport met een crimineel doel-einde. Ook diefstal van ladingen en organisatiecriminaliteit wordt tot crimineel misbruik gerekend. Feitelijk gaat het dus om misdaad en regelovertreding die verband houden met het beroepsgoederenvervoer over de weg. Crimineel misbruik is daarmee ruim gedefinieerd.

Kwetsbaarheden

Kwetsbaarheden zijn aspecten van het beroepsgoederenvervoer over de weg die (mede) aan de basis (kunnen) liggen van het crimineel misbruik.

² Het zogenaamde 'eigen vervoer' valt buiten de scope van dit onderzoek. Het eigen vervoer betreft het vervoer van goederen met een of meer vrachtauto's dat voor eigen rekening wordt verricht, dan wel wordt verricht als werkzaamheid van ondersteunende aard die direct samenhangt met de hoofdwerkzaamheid binnen de bedrijfsactiviteiten. (Begrippenlijst wegtransport en logistiek, TLN & CBS 2015). Ook het eigen vervoer valt buiten de vergunningplicht.

Europa

Crimineel misbruik van de sector in andere Europese landen wordt alleen in het onderzoek meegenomen voor zover hier reeds kennis over beschikbaar is in de vorm van onderzoeksrapporten of al kennis binnen het netwerk van de opdrachtgever aanwezig is.

Weerbaarheid

In dit onderzoek wordt onder weerbaarheid verstaan: mate waarin organisaties en hun medewerkers in staat zijn crimineel misbruik het hoofd te bieden of af te wenden. Dit uit zich in beleid en/of specifieke maatregelen. Dat beleid/die maatregelen kan/kunnen zowel preventief/repressief/handhavend/reactief zijn. Ook kan het bijvoorbeeld gaan om sociale, economische of maatschappelijke weerbaarheid.

Wendbaarheid

Wendbaarheid (zie verder hoofdstuk 2 voor een uitleg) wordt gezien als een facet van weerbaarheid. Het zet in op het vermogen om bij onverwachte gebeurtenissen daar snel op in te spelen en er omheen te bewegen.

Publiek-private samenwerking

Een publiek-private samenwerking (PPS) is een samenwerkingsvorm tussen een overheid en een of meer private ondernemingen en/of brancheorganisaties. Dit onderzoek belicht alleen PPS, gericht op het tegengaan van crimineel misbruik en het vergroten van de weerbaarheid tegen crimineel misbruik.

1.5 Onderzoeksstrategie en verantwoording

1.5.1 Corona-maatregelen en aanpassing onderzoek

Eind december 2019 startte bij TLN het onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en naar (publiek-private) maatregelen om weerbaarheid en veiligheid van het beroepsgoederenvervoer over de weg te vergroten. De aanloop naar het veldwerk omvatte het onderzoeksplan, een literatuurstudie, open-bronnenonderzoek, het maken van zoek- en interviewprotocollen en het leggen van contacten met het werkveld. Na de eerste bijeenkomst met de begeleidingscommissie op 13 maart 2020 werd begonnen met de dataverzameling in de volle breedte. Toen de avond ervoor de eerste Corona-maatregelen werden aangekondigde bleek dit voor veel Nederlanders het startschot om de schappen van de supermarkten leeg te kopen. Vooral closetpapier werd massaal gehamsterd. Pas toen werd duidelijk hoe COVID-19 ons land in korte tijd op zijn kop had gezet en dat de pandemie ook zeker invloed zou hebben op het onderzoek. De onderzochte maatschappelijke groep (logistiek en transport) kreeg de kwalificatie 'vitale beroepsgroep'. Zij waren de helden die ervoor zorgden dat de supermarkten bevoorrad bleven. Al snel ging een filmpje *viral* van een lachende logistiek-medewerker die op zijn heftruck door een pakhuis rijdt, dat tot de nok toe gevuld is met toiletpapier: "Ik denk dat we genoeg hebben." Het besef dringt door dat men (lees: de gemiddelde Nederlander) weinig weet van de aard en omvang van het werk van de transport en logistieke sector ofwel van de volumes die dagelijks over de weg gaan en de bezorgsnelheid.

Ons onderzoekswerk viel niet onder de kwalificatie 'vitale beroepen' en dus moest het werk voorlopig zoveel mogelijk vanuit huis plaatshebben. Dat leverde uitdagingen, maar ook voordelen op. Zo kostten de telefonisch of online interviews (de inmiddels welbekende video-call) veel minder (reis)tijd.

De impact die COVID-19 had op de samenleving leidde tot het besluit ook te kijken welke invloed het virus heeft op crimineel misbruik, kwetsbaarheid van de beroepsgroep en maatregelen die (nog kunnen) worden genomen. Omdat nog onbekend was of en wanneer het mogelijk zou zijn het geplande veldonderzoek te verrichten, werd in de beginfase van het onderzoek stevig(er) ingezet op het bronnenonderzoek en werden meer personen gesproken dan aanvankelijk beoogd. Vastgehouden werd aan het principe van triangulatie, waarbij voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen meerdere methoden werden gebruikt. Bij de strategie werd onderscheid gemaakt tussen componenten die meer zijn gericht op breedteonderzoek (inventariserend, maar niet uitputtend) en diepteonderzoek. Dit gebeurde in een zekere volgorde, zodat duidelijk werd waarop moest worden gelet bij het op de juiste momenten doorvragen. We lichten het breedte- en diepteonderzoek hieronder verder toe.

1.5.2 Breedteonderzoek

Het breedteonderzoek werd gestart met bronnenonderzoek. Aan de hand van een vooraf opgesteld zoekprotocol (zie bijlagen) werd op systematische en te verantwoorden wijze een behoorlijke database opgebouwd met Nederlandse en Engelstalige literatuur. Zowel witte als grijze literatuur (beleidsdocumenten en andere documentatie) werd geanalyseerd. Ook werden openbare bronnen op internet, zoals websites, online nieuwsberichten, berichten op chauffeurs-fora en het zogeheten *dark web* en Telegram, bestudeerd. Af en toe zijn nieuwe zoekslagen gemaakt, bijvoorbeeld naar specifiek publiek-private samenwerking. Door literatuur, CBS, NIWO en de beleidsonderzoeker van TLN werd de nuttige statistiek inzichtelijk. De (open-)bronnenanalyse vormde waardevolle input voor het verdiepende veldwerk. Hoewel de uiterste zorg is besteed aan bronvermelding, is een aantal internet links in deze rapportage bewust onvolledig gemaakt, om de anonimiteit te garanderen waar dat binnen onze mogelijkheden ligt. Omdat de herleidbaarheid in open bronnen wel kan worden verminderd, maar door ons niet kan worden gereduceerd tot nul.

1.5.3 Diepteonderzoek

Interviews

Aanvullend en in het verlengde van het breedteonderzoek werd stevig ingezet op, veelal telefonische en online, interviews en gesprekken (zie bijlage voor een overzicht van geïnterviewden, inclusief aantallen). De interviews en gesprekken leverden expertinformatie en casuïstiek (door goed te vragen naar voorbeelden) op, vanuit meerdere invalshoeken.³ Zowel personen uit de publieke als private sector werden geïnterviewd. De klankbordgroep en begeleidingscommissie (zie bijlage en verderop in dit hoofdstuk) werden verzocht een 'startlijst' op te stellen van te interviewen, nuttige personen. De lijst werd aangevuld met gesprekspartners die veel konden vertellen over de praktijk. Daarbij was echter nooit sprake van sturing door de klankbordgroep en begeleidingscommissie. Elke geïnterviewde van de 'startlijst' kreeg de vraag meerdere personen te noemen die in zijn ogen belangrijk waren om te interviewen. Met deze zogeheten sneeuwbalmethode is tevens geprobeerd zoveel mogelijk (ook) de uitvoerende laag te spreken. Soms leidden de interviews tot een verdiepende zoekslag in het bronnenonderzoek. Zo vormden enkele interviews bijvoorbeeld aanleiding om Kamervragen te gaan bestuderen. En soms werd iemand meermalen geïnterviewd om aanvullende informatie te krijgen of werd gevraagd (COVID-19*proof*) een keer te komen kijken (observaties, zie verderop). Aanvankelijk was het plan per deelmarkt te interviewen. Dit idee is redelijk snel losgelaten. In de praktijk bleken de deelmarkten sterk door elkaar te lopen en overlap te vertonen. Een vervoerder die vlees of vis naar Engeland rijdt en daarbij gebruikmaakt van de ferry, valt bijvoorbeeld onder zowel koel- als ferrytransport.

³ Het interviewprotocol is op verzoek beschikbaar.

En zeecontainervervoer kan geconditioneerd (met gereguleerde temperatuur) plaatsvinden, waardoor de bij drugscriminelen vaak benutte fruittransporten onder zowel koel- als zeecontainertransport vallen. Bedrijven bleken vaak binnen meerdere deelmarkten actief. Ook de controlerende en handhavende instanties maakten geen onderscheid naar deelmarkt. Wel is in de interviews specifiek gevraagd naar wat transporten kwetsbaar maakt voor crimineel misbruik en is daarbij steeds gekeken of deze aspecten ook kenmerkend zijn voor een of meer van de deelmarkten.

Een onderscheid dat tijdens het onderzoek duidelijk naar voren kwam, was het verschil tussen het gedeelte van het beroepsgoederenvervoer dat groot materieel inzet, en het deel dat klein materieel gebruikt. Ofwel, grote vrachtwagens tegenover de bestelwagens. Hierbij worden bestelwagens (zeker niet uitsluitend, maar) voor een groot deel ingezet door koeriersdiensten. Dit onderscheid tussen groot en klein materieel raakt ook het verschil tussen de vergunde en de onvergunde sector. Voor zover er sprake is van een niet-vergunningplichtig deel van het beroepsgoederenvervoer betreft dit namelijk uitsluitend de inzet van het kleine materieel (met een laadvermogen < 500 kilo).

Specifiek: interviews met criminelen

Op basis van de 'sneeuwbalmethodiek' zijn interviews gehouden met in totaal vier beroepscriminelen die zeer actief zijn (waren) in de transportgerelateerde criminaliteit. Een van hen werd driemaal geïnterviewd. Dit soort gesprekken vergt veel voorbereiding en heeft een groot afbreukrisico. Niettemin gaven zij veel informatie en antwoorden op voorwaarde dat hun identiteit zou worden afgeschermd. Zij zien zichzelf als professionals en onder genoemde voorwaarde en spreken graag over hun werkzaamheden, maar nooit over concrete strafbare feiten.

Observaties: streetwise veldonderzoek

Een laatste verdiepingsslag vormde het streetwise veldonderzoek. Aanvullend op het bronnenonderzoek en de interviews moest duidelijk worden dat het beroepsgoederenvervoer vrijwel dagelijks te maken heeft met crimineel misbruik. Ook werd daarbij belicht hoe zij daarbij al dan niet proberen hun weerbaarheid te vergroten. Door de anderhalvemetersamenleving moest hier deels een andere invulling aan worden gegeven. Aanvankelijk werden een serie observaties gepland, te verrichten per deelmarkt. Dat werd door de Corona-crisis ernstig bemoeilijkt, en dus werd gekozen voor enkele goedberedeneerde 'inkijkobservaties'. Observaties die nadrukkelijk werden ingegeven door de inhoudelijke bevindingen tot dusver. Daarbij werd gezocht naar veldwerkgesprekken met doelgroepen, in eerste instantie chauffeurs en koeriers. Tijdens de interviews was al gezocht naar ingangen voor het verdiepende *streetwise*-deel. De periode met versoepelde Corona-maatregelen bood de gelegenheid met chauffeurs mee te rijden en diensten mee te draaien met koeriers.

Op basis van de OSINT-analyse - met onder andere aandacht voor chauffeurs-fora - werd een eerste beeld gevormd van wat de beroepsgroep vindt en ervaart. Uit enkele interviews ontstond ook een eerste profiel van de beroepsgroep en variaties daarbinnen. Om de beelden aan te scherpen, te verdiepen en inzicht te krijgen in het dagelijks functioneren van chauffeurs en koeriers binnen het beroepsgoederenvervoer, werden zes inkijkobservaties⁴ gekozen op basis van de volgende criteria:

1. Mogelijkheden om in gesprek te komen met de genoemde beroepsgroepen;
2. Mogelijkheden om zicht te krijgen op (een deel van) het dagelijks werk;
3. Reeds 'warme' ingangen die de toegang tot het veld bij die specifieke observatie vergemakkelijken;
4. De observaties zijn inhoudelijk een aanvulling, aanscherping en verdieping op bestaande bevindingen.

Hoewel de observaties waren te vergelijken met eerdere bevindingen uit bronnen-onderzoek en interviews, werd ernaar gestreefd elk soort observatie twee keer te verrichten. Zo vonden onderstaande inkijkobservaties plaats, ondanks de pandemie:

- I. Twee avondobservaties bij een truckstop (Venlo). Daarbij werden gesprekken gevoerd met chauffeurs en personeel van de truckstop.
- II. Twee observaties: meerijden met een koerier(sdienst);
 - Een keer mee met een subcontractor met 25 mensen in loondienst;
 - Een keer mee met een koerier in loondienst bij een subcontractor.
- III. Twee observaties: meerijden met een chauffeur;
 - Een keer mee met een ferrytransport naar het Verenigd Koninkrijk;
 - Een keer mee met een groupage-rit in Nederland.
- IV. Een avondobservatie in een *warehouse* in Zuid-Nederland waar op dat moment verzendingen gereed werden gemaakt voor (verder) vervoer per truck naar het achterland. Rondleiding door twee medewerkers.

De observaties bleken een zeer waardevolle aanvulling op de eerdere onderzoeksbevindingen. Tot dan toe werd het grootste deel van het onderzoek vanachter een bureau verricht. Pas als je rondloopt in een *warehouse* of distributiecentrum, als je mee 'rent' (met lopen kom je niet aan je targets) met een koerier en een dagje meerijdt met een chauffeur voel, ervaar en beleef je pas echt wat geïnterviewden bedoelen met 'onmogelijk om te controleren', 'verdwijnen in de massa en snelheid' en 'moordende concurrentie'.

⁴ Het observatieprotocol is op verzoek beschikbaar.

1.5.4 Begeleidingscommissie en klankbordgroep

Om de wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek te bewaken werd een begeleidingscommissie ingericht. Voor het toetsen van (tussentijdse) bevindingen kwam er een klankbordgroep met vertegenwoordigers uit de transportsector, aangevuld met enkele praktijkexperts bij overheidsorganisaties (zie bijlage voor begeleidingscommissie- en klankbordgroepsamenstelling). De klankbordgroep diende vanuit methodologische optiek bij te dragen aan de validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek. Bijvoorbeeld door na te gaan of bevindingen worden herkend en na te gaan (feitelijk in een groepsinterview) waar inhoudelijke aanscherping nodig is. De begeleidingscommissie en de klankbordgroep hadden dus elk een wezenlijk andere functie.

1.6 Leeswijzer en dankwoord

In het volgende hoofdstuk wordt eerst nader ingegaan op de theoretische kennis rond crimineel misbruik, weerbaarheid en publiek-private samenwerking in het wegtransport. Zoals aangegeven, sluit dit hoofdstuk af met het analysekader. Het empirische deel van dit onderzoeksverslag bestaat uit hoofdstuk 3: crimineel misbruik en kwetsbaarheden van het beroepsgoederenvervoer over de weg (de verschijnselen) en hoofdstuk 4: maatregelen, gericht op weerbaarheid en meer specifiek de publiek-private samenwerking (de reactiepatronen). In het vijfde en laatste hoofdstuk wordt gereflecteerd op de onderzoeksresultaten en worden de antwoorden op de drie onderzoeksvragen samengevat. Afgerond wordt met een beschouwing en aanbevelingen voor het versterken van de weerbaarheid en het bevorderen van de veiligheid binnen de sector, al dan niet in publiek-private samenwerking.

Begeleidingscommissie en klankbordgroep worden bedankt voor hun bijdragen en enthousiasme. Ook TLN en het ministerie van Justitie en Veiligheid worden bedankt voor het gestelde vertrouwen. Tevens worden de geïnterviewden en wetenschappelijke experts (zie bijlage) bedankt voor hun medewerking, en iedereen die - op welke wijze dan ook - heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit onderzoek en deze publicatie.

Een speciaal woord van dank is verschuldigd aan de heer drs. S.J. Scheeringa MPA, plaats vervangend hoofd afdeling Integrale Veiligheid van de directie Veiligheid en Bestuur van het ministerie van Justitie en Veiligheid. De heer Scheeringa heeft vanuit zijn vooruitstrevende visie het vertrouwen geschonken in de opdrachtnemer(s) van dit onderzoek, financiën en zijn netwerk beschikbaar gesteld om dit 'doorbrekende' onderzoek te kunnen realiseren.

Hiernaast is tot slot een apart dankwoord op zijn plaats richting mevrouw mr. H.W.S. Minderman RSE, beleidsadviseur bij Transport en Logistiek Nederland. Zij was het eerste aanspreekpunt vanuit TLN voor de onderzoekers. Mede dankzij haar actieve, toegewijde en betrokken opstelling, plus haar rijke kennis, ervaring en brede netwerk binnen het veiligheidsdomein (in- en extern) van de transport- en logistieke sector is het mede mogelijk gemaakt dit onderzoek in deze vorm te realiseren.

2

Crimineel misbruik, weerbaarheid en PPS in de literatuur

2.1 Inleiding: theoretische basis, 'body of knowledge'

In 1996 hielden Bovenkerk en Lempens zich als een van de eersten in Nederland bezig met de vraag of georganiseerde criminaliteit het internationale wegtransport aantast en zo ja, waarom deze sector daarvoor vatbaar is. Zij verrichtten hun onderzoek in het verlengde van de Parlementaire enquêtecommissie opsporingsmethoden, als gevolg van de IRT-affaire.⁵ Bovenkerk en Lempens beschreven in hun onderzoek het internationale wegtransport, dat wordt gebruikt voor smokkel van drugs, mensen en wapens. Zij zagen de sector ook veelvuldig slachtoffer worden van ladingdiefstal. Ook signaleerden zij dat de onderkant van de transportmarkt moeite heeft te overleven, zodat deze lucratieve voorstellen uit het criminele milieu ontvangt. De opbouw van Bovenkerk en Lempens' rapport *Georganiseerde misdaad in het Nederlandse internationale wegtransport* werpt op confronterende wijze een beeld op van uitdagingen, problemen en misstanden binnen de sector; van overlevingsstrategieën, organisatiecriminaliteit tot betrokkenheid bij georganiseerde criminaliteit.

Na het verschijnen van dit onderzoeksrapport, nu zo'n kleine 25 jaar geleden, is het wegtransport niet meer zo breed onderzocht. Dat wil zeggen: met een exclusieve scope op het beroepsgoederenvervoer over de weg, waarbij wordt gekeken naar de verschillende verschijningsvormen van crimineel misbruik, en naar omgevingsfactoren die eraan bijdragen dat het misbruik kan plaatsvinden. Alleen Van der Beken en anderen deden - als onderdeel van een tienjarig onderzoek naar georganiseerde criminaliteit - een uitgebreidere kwetsbaarheidsstudie naar het goederentransport over de weg in België (Van der Beken e.a. 2012). Hun bevindingen kwamen overeen met het beeld dat Bovenkerk en Lempens eerder schetsten van de kwetsbaarheid van de Nederlandse sector: de hoge concurrentiedruk en lage winstmarges brengen vooral de kleine (en middelgrote bedrijven) in een uiterst kwetsbare positie.

Hoewel er geen omvattende studies meer hebben plaatsgevonden naar het (beroeps)goederenvervoer over de weg, is er wel op deelonderwerpen criminologisch onderzoek naar de transportsector verricht. De sector wordt in een groot

⁵ Genoemd naar een Interregionaal Recherche Team (IRT) dat in de strijd tegen georganiseerde misdaad een omstreden opsporingsmethode toepaste, namelijk het doorlaten van drugs onder regie van politie en justitie. Het doel daarvan was te kunnen doordringen tot in de top van de criminele organisatie die onderzocht werd

aantal onderzoeken genoemd in relatie tot de georganiseerde criminaliteit⁶. Recent nog met de focus op de twee belangrijkste logistieke knooppunten van ons land: de Rotterdamse haven (Staring et al. 2019) en luchthaven Schiphol (Van Wijk et al. 2020). Maar ook vanuit andere invalshoeken heeft de sector onder een vergrootglas gelegen. Zo onderzochten Van Dijk et al. in 1999 kwetsbaarheden van de logistieke sector, gaven Rovers en De Vries Robbé inzicht in interne criminaliteit in de logistieke sector (2005), deed Bureau Beke onderzoek naar lading- en voertuigdiefstal in het wegtransport (2006), deed Europol een boekje open over de aanpak van *cargo crime* in de EU (2009), brachten Savona en Riccardi het portfolio van de georganiseerde criminaliteit in Europa in kaart (2015), beschreef Voeten hoe Antwerpen in de greep is van Nederlandse misdaadsyndicaten (2020) en zoomde Vermeulen vanuit de Nationale Politie in op de rol van de logistiek dienstverlener in de doorvoer van verdovende middelen (2019).

Om de kwetsbaarheid van het *Nederlandse* beroepsgoederenvervoer over de weg in beeld te brengen, is de Nederlandse literatuur er op nageslagen. Omdat het crimineel misbruik een duidelijke internationale dimensie heeft, zijn met betrekking tot de specifieke thema's ladingdiefstal en georganiseerde criminaliteit ook Europese rapporten geraadpleegd (resp. Europol 2009 en Savona en Riccardi 2015; Europol 2017). Vanwege de grote invloed van Nederlandse criminele samenwerkingsverbanden op de georganiseerde criminaliteit in België, zijn ook twee Belgische rapporten bestudeerd (Van der Beken 2012; Voeten 2020).

Deze (en andere) onderzoeken die de afgelopen vijftientig jaar hebben plaatsgevonden, vormen de *body of knowledge* van het onderzoek. Dit hoofdstuk beschrijft in hoofdlijnen welke patronen in de literatuur staan als het gaat om crimineel misbruik, het vergroten van de weerbaarheid en publiek-private samenwerking. Ook passeren enkele theoretische aannamen vanuit criminologie, sociologie en bestuurskunde de revue. Deze bieden handvatten om de weerbaarheid van de sector te onderzoeken. Dit hoofdstuk is een opmaat naar een analysekader dat is gebruikt om empirische data te verzamelen en te ordenen.

⁶ In dit onderzoek is de definitie van Fijnaut (1996) gehanteerd: "Er is sprake van georganiseerde criminaliteit indien groepen die primair gericht zijn op illegaal gewin systematisch misdaden plegen met ernstige gevolgen voor de samenleving, en in staat zijn om deze misdaden op betrekkelijk effectieve wijze af te schermen."

2.2 Crimineel misbruik: brede waaier aan verschijningsvormen

De verscheidenheid aan invalshoeken in de literatuur weerspiegelt de brede waaier aan verschijningsvormen van crimineel misbruik⁷ in het wegtransport. Belangrijk om te vermelden, is dat in de literatuur geen duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen betrokken deelmarkten en of deze vallen onder de vergunningplicht (zie ook hoofdstuk 1). In hoofdlijnen komen de volgende thema's van crimineel misbruik terug: betrokkenheid bij smokkel van goederen en personen, (slachtoffer-schap van) lading- en voertuigdiefstal, organisatiecriminaliteit en interne betrokkenheid. Fraude loopt daarbij door alle thema's heen.

2.2.1 Smokkel: transport als *money maker*

Transport is een veel gerapporteerde facilitator van georganiseerde criminaliteit. Voordelen voor de legale en illegale handel gaan hand in hand (o.a. Bovenkerk 1996; Kleemans 2002; Van der Beken et al. 2012; Kruisbergen 2012; Staring 2019; Vermeulen 2019). Nederland is een handelsnatie en wordt ook wel de *gateway to Europe* genoemd. Het is niet alleen een belangrijk invoer-, doorvoer- en uitvoerland voor legale producten, maar ook voor illegale producten.

In zijn studie naar Colombianen in de Nederlandse cocaïnehandel (2002), meldt Zaitch dat Nederland erg in trek is bij Colombianen omdat het een bedrijvig land is, een goede infrastructuur heeft, er prima verbindingen zijn en geen zware straffen. De afhandeling van containers gaat snel en de controle op de inhoud is gering. Recent stond in de media dat Nederland ook in trek raakt bij Mexicaanse drugskartels, die hier samen met de autochtone criminele samenwerkingsverbanden *crystal meth* produceren in omgebouwde synthetische drugslabs. Het vermoeden is dat zij de Europese markt willen veroveren en Nederland zien als een goede uitvalsbasis, onder andere vanwege de goede logistieke verbindingen (o.a. NRC 18-05-2020; AD 19-09-2020).

Naast de gunstige ligging en goede verbindingen, wijzen Madarie en Kruisbergen (2019) ook op de betekenis van het koloniale verleden, de arbeidsmigratie en vervolgmigratie. Nederland telt relatief veel inwoners die banden hebben met landen en regio's waar drugs als cocaïne, heroïne en cannabis op grote schaal worden geproduceerd of waar doorvoer plaatsheeft. Die banden stellen hen in staat een sleutelrol te vervullen tussen criminele samenwerkingsverbanden in binnen- en buitenland. Het wekt dan ook weinig verbazing dat de meeste criminele organisaties in Nederland zich bezighouden met transicriminaliteit (internationale illegale activiteiten). Daarin staan we vooral bekend om de drugshandel.

⁷ Onder crimineel misbruik wordt verstaan: het gebruiken (o.a. infiltreren en beïnvloeden) van ketens en processen in logistiek en transport met een crimineel doelende, maar ook diefstal van ladingen en organisatiecriminaliteit rekenen wij tot crimineel misbruik. Feitelijk gaat het derhalve om misdaad en regelovertreding die verband houdt met het beroepsgoederenvervoer over de weg. Wij hanteren daarmee een ruime definitie van crimineel misbruik (zie hoofdstuk 1).

Maar, ook mensensmokkel, de smokkel van accijnsgoederen (het Verenigd Koninkrijk beschouwt Nederland als belangrijk distributieland van sigaretten richting de UK (Savona en Riccardi 2015) en de smokkel van wapens mogen we niet vergeten. Vaak is Nederland doorvoerland - zoals de term *gateway to Europe* ook suggereert - maar voor bijvoorbeeld cannabis en synthetische drugs is Nederland ook een belangrijk productie- en dus exportland (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Kleemans 2002; Europol 2017; Fijnaut, 2019; Madarie & Kruisbergen, 2019; EMCDDA 2019; Van Wijk et al. 2020).

Meeliften op legale goederenstromen

Het transport voor de smokkel hebben criminelen doorgaans niet in eigen beheer; ze liften mee op de legale vervoersstromen. Door de snelheid en het volume van het transport is een grondige controle onmogelijk en dat biedt criminelen de bewegingsruimte die ze nodig hebben voor succesvolle smokkel. Door handelsondernemingen op te richten (vaak via stromannen), voorzien ze in dekladingen waartussen ze hun smokkelwaar (drugs, wapens, accijnsgoederen) verbergen en hebben ze een legitieme reden voor internationaal transport. Het transport wordt vervolgens aangeboden aan een transportbedrijf. Het is onbegonnen werk voor zo'n bedrijf om van alle transporten fysiek vast te stellen wat vervoerd wordt. Zo wordt het bedrijf vaak onbewust een schakel in het criminele proces (o.a. Kleemans 2002; Kruisbergen 2012; Van der Beken 2012).

Voor de doorvoer, import en export van illegale goederen op groothandelniveau maken criminele organisaties ook gebruik van malafide logistiek dienstverleners en expediteurs. Zij nemen een groot deel van de organisatie van het transport op zich en hebben toegang tot transportondernemers en (kwetsbare) chauffeurs (o.a. Grüter en Mheen 2005; Van der Beken et al. 2012; Staring 2019; Vermeulen 2019). Volgens Vermeulen (2019) vormen malafide logistiek dienstverleners een belangrijke schakel tussen criminele organisaties (onderwereld) en transportbedrijven (bovenwereld) en tussen verschillende criminele netwerken in binnen- en buitenland.

Volgens Staring (2019) is in het bijzonder de invoer van exotisch fruit kwetsbaar voor de smokkel van verdovende middelen. Dat komt door de bestaande scheepslijnen uit specifieke landen die ook bronlanden van drugs zijn of zich hierbij in de buurt bevinden. De aard van het product (versproduct) en de economische belangen die gemoeid zijn met een snelle afhandeling en doorstroom, maakt transport van exotisch fruit aantrekkelijk voor criminelen. In het empirisch deel van deze rapportage gaan we hier uitgebreider op in.

Nederlandse vervoerders in het internationaal wegtransport kunnen ook te maken krijgen met inklimmers en mensensmokkel (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Kruisbergen 2012; Europol 2017; Boerman et al. 2017). Mensensmokkel is een grote, geavanceerde, criminele markt geworden, die volgens Europol inmiddels

vergelijkbaar is met de Europese drugsmarkt. Naast de 'traditionele' mensensmokkelnetwerken, voegen ook andere criminele organisaties, die zich eerder bezighielden met accijnsmisbruik, drugshandel en de handel in andere illegale goederen, mensensmokkel toe aan hun portfolio.⁸ Voor de smokkel van mensen gebruiken ze dezelfde routes en infrastructuur als voor de smokkel van illegale goederen (Savona en Riccardi 2015; Europol 2017). In tegenstelling tot de smokkel van illegale goederen, vormt mensensmokkel een grote kostenpost voor de transportsector. Brancheorganisatie TLN schatte de schade voor de Nederlandse transportsector in 2015 tussen de 100 en 150 miljoen euro (Boerman et al. 2017). De grootste kostenpost wordt veroorzaakt door wachttijden die te wijten zijn aan geïntensiveerde controles aan de binnengrenzen, verbeurdverklaringen van ladingen waarin migranten zijn aangetroffen, schade aan materieel (bijvoorbeeld kapotgesneden zeilen van vrachtwagens) en geforceerde sloten (Boerman et al. 2017).

Grote winsten, maar niet voor iedereen

Met het transport van illegale goederen en het (vaak) illegaal overschrijden van grenzen zijn grote winsten gemoeid (o.a. Kleemans 2002; EMCDDA 2019). De winstmarges op cocaïne zijn bijvoorbeeld zo enorm dat een transport meerdere keren mag mislukken, waarna de criminele organisatie toch nog winst heeft bij één gelukt transport (Kruisbergen 2012). Grüter en Mheen (2005) stellen dat er kleine proefzendingen plaatsvinden om er zeker van te zijn dat het transport zal werken. Als alles gaat zoals verwacht, volgen de grotere partijen.

Vermeulen (2019) constateert dat er over het algemeen weinig zicht is op financiering van drugsdistributievervoer. Het lijkt er echter op dat niet iedereen mee profiteert van de enorme criminele winsten. Zo komt uit het onderzoeksmateriaal naar voren dat chauffeurs ongeveer € 400,- per rit zwart betaald krijgen. Geen enorm bedrag, maar met meerdere illegale ritten per maand een welkome aanvulling op het basisinkomen, zeker voor chauffeurs met geldproblemen. Voeten (2020) denkt daar anders over: hij spreekt over "hallucinante" bedragen, ook lager in de smokkelketen. Kruisbergen e.a. (2012) geven aan dat een chauffeur bij mensensmokkel enkele honderden euro's per gesmokkelde persoon krijgt. De wijze waarop mensen worden vervoerd verschilt sterk. In sommige gevallen lijken zij puur als handelswaar te worden beschouwd door criminelen en worden zij verstopt in koelcontainers: "Daar kunnen ze zich wel op kleden" (Kruisbergen 2012). Dit zijn de gevallen die we teruglezen in de media, omdat mensen de tocht vaak niet overleven.

⁸ Meer dan 65% van de criminele organisaties die bij drugshandel zijn betrokken, zijn tegelijkertijd ook betrokken bij andere criminele activiteiten, als de handel in namaakgoederen en mensensmokkel (Europol SOCTA, 2017)

E-commerce in de lift

In het *Serious and Organised Crime Threat Assessment* (2017) heeft Europol de vervoersstromen en -middelen in kaart gebracht voor de belangrijkste smokkelthema's. Inzoomend op de rol van het wegtransport, valt op dat voor de verspreiding binnen Europa vrachtwagens⁹ en pakketpost veel worden gebruikt. Kleinere hoeveelheden drugs en illegale vuurwapens worden als pakketpost verstuurd. De e-commerce lijkt op de legale en illegale markt een vlucht te hebben genomen. Online marktplaatsen op het *dark web* zijn hét platform geworden voor het adverteren en verkopen van allerlei illegale goederen en diensten. Van Wijk et al. (2020) bevestigen dit beeld. Op Schiphol werden tussen 2016 en 2018 ruim 2.200 postpakketten onderschept met drugs. Samen met de koeriers- en geschenkzendingen zijn dat ruim 4.000 drugszendingen. Omdat verschillende landen (o.a. Australië, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk) strenge controlemaatregelen hanteren voor inkomende pakketten uit Nederland, zouden criminelen hun brieven en pakketten met drugs zelfs buiten Nederland op de post doen (Van Wijk et al. 2020).

2.2.2 Ladingdiefstal: grote kostenpost

Transportbedrijven ondervinden vooral schade van lading- en voertuigdiefstal. De Transported Asset Protection Association (TAPA) schat de jaarlijkse schade op € 8,2 miljard voor de EU (in Europol: 2009). Kuppens e.a. schatten de schade in 2006 voor Nederland tussen de 100 en 500 miljoen euro. Eventuele vervolgschade, zoals het verliezen van opdrachtgevers en reputatieschade zijn niet meegerekend. De schade wordt door verladers, verzekeraars en transporteurs gedragen. Maar transporteurs zijn de enigen die ook echt direct in hun bedrijfsvoering worden bedreigd in het geval van schade door ladingdiefstal. Bedrijven in de keten proberen hun verantwoordelijkheid namelijk allemaal door te schuiven naar transporteurs (Kuppens et al. 2006). Op basis van slachtofferrapportage berekenen Rovers en De Vries Robbé in 2005 een gemiddelde schade bij inbraak (waaronder lading- en voertuigdiefstal) op € 115.000,- per incident.¹⁰ Makkelijk af te zetten consumentengoederen zijn een geliefde buit voor ladingdieven (Rovers en De Vries Robbé 2005; Kuppens et al. 2006; Rovers en Jans 2013). Denk hierbij bijvoorbeeld aan alcohol, computers, merkkleding, sigaretten en medicijnen. Ook metalen zijn

⁹ Tot welke deelmarkt (zie hoofdstuk 1) de vrachtwagens behoren, wordt niet expliciet genoemd in het rapport. Wel kunnen we uit de context opmaken dat het containervervoer en het ferrytransport worden geraakt. Een deel van de containers dat per schip aankomt in de havens wordt verder Europa in vervoerd met vrachtwagens (deelmarkt zeecontainervervoer). Gezien de routes, richting o.a. Scandinavië en Groot-Brittannië, is ook hier sprake van betrokkenheid van de deelmarkt ferrytransport.

¹⁰ Rovers en De Vries Robbé (2005) voerden een slachtoffersurvey uit onder 139 logistieke bedrijven. Meer dan 75% gaf aan in de afgelopen drie jaar eenmaal of vaker slachtoffer te zijn geworden van inbraak. Dat waren vooral transportgerelateerde inbraken, met name ladingdiefstal. Gemiddeld rapporteerden bedrijven zeven incidenten in de afgelopen drie jaar.

geliefd. Het verkopen van hot product cargo kan net zo lucratief zijn als drugs dealen, maar heeft beduidend minder risico's. Dikwijls is de buit al verkocht, nog voor de lading gestolen is. Online marktplaatsen en zwarte markten worden gebruikt om gestolen goederen te verkopen (Europol 2009).

Transnationale criminaliteit

Het transnationale karakter van *supply chains* maakt ladingdiefstal een vorm van transnationale criminaliteit. Het komt voor dat criminelen uit het ene land de diefstal plegen in een tweede land, uitladen in een derde land en de buit verkopen in een vierde land.

Ladingdieven lijken een voorkeur te hebben voor oude bedrijfswagens. Waarschijnlijk omdat ze minder vaak zijn uitgerust met startonderbrekers en GPS-systemen. Ook valt de keuze vaak op zeiltrailers, waarbij inkijkoperaties makkelijk zijn uit te voeren. Is de lading interessant, dan wordt de hele vrachtwagen of losse trailer meegenomen, eventueel met een eigen of elders gestolen trekker (Rovers en De Vries Robbé 2005; Kuppens et al. 2006; Rovers en Jans 2013; Boerman et al. 2017).

Volgens Boerman et al. (2017) zijn de modi operandi nauwelijks aan verandering onderhevig. Bij voorkeur staat een vrachtwagen in rust, maar criminelen hebben de laatste jaren laten zien dat zij zelfs uit rijdende wagens kunnen stelen. Het zogenaamde *zeilsnijden* komt het meeste voor (in Nederland is dat zo'n 53% (Boerman 2017). Andere bekende werkwijzen zijn misleiding (fraude bij ophalen), het spuiten van gas in de cabine (Van der Beken 2012), het creëren van omleidingen, het in scène zetten van ongevallen of een *fake checkpoint* om te zorgen voor een gedwongen stop. Soms doen ladingdieven zich ook voor als politie of douane. Ze volgen de beoogde buit gerust 200 tot 300 kilometer voor zij toeslaan. Om dit zo onopvallend mogelijk te doen, markeren ze de vrachtwagen: ze schrijven iets op de achterkant, plaatsen iets dat reflecteert of maken een gaatje in de spiegel, zodat ze op een afstandje kunnen volgen (Europol 2009).

In een vergelijking van de aanpak van ladingdiefstallen in de EU valt het Europol op dat *dedicated police units* op ladingdiefstal direct effect hebben op probleemgebieden (Europol 2009). De halvering van het aantal ladingdiefstallen in Nederland tussen 2011 en 2015, dankzij succesvolle publiek-private samenwerking, bevestigt dit beeld (Boerman et al. 2017)¹¹. Dat betekent overigens niet dat ladingdieven stoppen. Er moet rekening worden gehouden met een waterbed-effect. Zowel ladingdieven als transportbedrijven opereren internationaal. En dus kunnen ook Nederlandse transportbedrijven slachtoffer van ladingdiefstal worden in het buitenland (Rovers en De Vries Robbé 2005; Europol 2009).

¹¹ In 2011 waren er 829 ladingdiefstallen (inclusief pogingen); in 2015 waren dit er nog 348.

2.2.3 Organisatiecriminaliteit: kwestie van overleven

Een belangrijke indicator voor kwetsbaarheid voor crimineel misbruik wordt gevonden in de financiële gezondheid van bedrijven. Veel onderzoekers wijzen op de financiële druk en hoge concurrentiedruk in de sector (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Van der Beeken 2012; Rovers en Jans 2013; Staring 2019; Vermeulen 2019). Sinds de eenwording van Europa is het voor veel Nederlandse transporteurs lastig concurreren met Oost-Europese vervoerders. Bovenkerk en Lempens schetsen in 1996 hoe transportbedrijven overlevingsstrategieën toepassen om het hoofd boven water te houden. Vaak legaal, soms ook illegaal of op het randje. Zonder dat andere onderzoekers dit expliciet duiden als overlevingsstrategieën, worden de verschijningsvormen wel bevestigd in de recentere, al aangehaalde literatuur.

Het hoge aandeel van de arbeidskosten maakt de sector volgens Andersson Elffers Felix (AEF 2012) gevoelig voor concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Bedrijven proberen op een legale manier te besparen op loonkosten door bijvoorbeeld meer met eigen rijders en tijdelijke arbeidskrachten te werken in plaats van met chauffeurs in loondienst. Ook zijn er bedrijven die vestigingen openen in Oost-Europese landen waar ze chauffeurs en materieel kunnen inzetten tegen de lagere lokale tarieven (Bovenkerk en Lempens 1996; AEF 2012; Staring 2019).

Naast legale manieren, worden illegale overlevingsstrategieën toegepast: zo vindt er belasting- en cao-fraude plaats, wordt er gesjoemeld met rijtijden, en is er sprake van wurgcontracten waarmee eigen rijders afhankelijk worden gemaakt. Aan deze regelovertredingen hoeft geen onderwereld of corruptie te pas te komen. Gebeurt dit op systematische wijze, dan is er sprake van organisatiecriminaliteit (Bovenkerk en Lempens 1996). Over het algemeen wordt de overtreding van veel ordeningsregels door organisaties niet als bijzonder afkeurenswaardig gezien (Huisman 2001; Simpson 2002). Toch kan organisatiecriminaliteit zeer schadelijke gevolgen hebben voor de economie en sociaal-maatschappelijke verhoudingen (Van den Berg et al. 2002).

Hoewel het zeker niet zo hoeft te zijn, kan organisatiecriminaliteit een voorbode zijn voor betrokkenheid bij zwaardere vormen van criminaliteit. Volgens Bovenkerk en Lempens knoeien betrokkenen bij smokkel vaak ook met de cao, afdracht van belastingen en meer. Het is een criminologisch inzicht dat bedrijven die zich schuldig maken aan lichte vormen van criminaliteit gemakkelijker ten prooi vallen aan intimidatie en chantage van criminele organisaties (Bovenkerk en Lempens 1996).

2.2.4 Interne betrokkenheid: wie is de mol?

Wanneer criminelen gebruik maken van de legale bedrijfsprocessen in de transport en logistieke sector, komen onwetendheid, een lijdelijke opstelling en doelbewuste medewerking van (werknemers van) transport- en logistieke bedrijven allemaal

voor (o.a. Kruisbergen 2012; Van der Beken et al. 2012; Vermeulen 2018; Staring 2019; Van Essen 2020). Het gaat dan bijvoorbeeld om het verschaffen van informatie, het fysiek faciliteren of zelfs het uitvoeren van criminele activiteiten.

Uit onderzoek van Rovers en De Vries Robbé blijkt dat de kans op interne (betrokkenheid bij) criminaliteit¹² groter is bij grote bedrijven, bij bedrijven die transport gerelateerde activiteiten aanbieden, bij aanwezigheid van goederen die gewild zijn (zoals elektronica) en bij problemen met de werving van personeel (Rovers en De Vries Robbé 2005). Bedrijven rapporteren zelf vooral slachtofferschap van interne betrokkenheid bij verduistering en inbraak (waaronder voertuigen en ladingdiefstal).¹³ Personen met een betrekking bij het bedrijf stelen zelf iets of hebben bijvoorbeeld van binnenuit een raam opengezet, het alarm eraf gehaald of de vrachtwagen op een ongebruikelijke plek gezet waar dieven er gemakkelijk bij kunnen. Van smokkel rapporteren bedrijven maar in een zeer beperkt aantal gevallen van interne betrokkenheid.¹⁴ Waarschijnlijk omdat het weinig sporen achterlaat en er niet of nauwelijks sprake is van schade (m.u.v. mensensmokkel) (Rovers en De Vries Robbé 2005). In geval van diefstal ontdekken bedrijven vaak zelf (evt. met hulp van een particulier recherchebureau) wie 'de mol' is. Interne betrokkenheid bij smokkel komt vaker aan het licht door (min of meer toevallige) politieacties (Rovers en De Vries Robbé).

Waarschijnlijk komt interne betrokkenheid bij smokkel dan ook vaker voor dan bedrijven vermoeden. Voor het succesvol uitvoeren van grootschalige transporten is in veel gevallen specifieke kennis nodig. Het onderzoek van Vermeulen (2019) laat zien dat malafide logistiek dienstverleners een belangrijke rol spelen bij de organisatie van deze transporten (zie ook paragraaf 2.2.1). Ook blijken criminelen zelf actief op zoek naar bedrijven die financieel onder druk staan, omdat deze vatbaarder zijn voor een aantrekkelijk aanbod (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Van der Beken 2012; Kruisbergen 2012; Staring 2019). Overigens is het belangrijk te vermelden dat interne betrokkenheid zich niet beperkt tot het bedrijfsleven.

¹² Onder interne criminaliteit verstaan Rovers en De Vries Robbé: opzettelijk normovertredend gedrag van werknemers (eventueel in samenwerking met anderen) dat is gericht tegen het bedrijf waar of waarvoor men werkzaamheden verricht (of verrichtte) en waarbij voor het bedrijf een schade optreedt of kan optreden als die als problematisch wordt ervaren.

¹³ 77% van de 139 ondervraagde bedrijven rapporteerde slachtofferschap van inbraak in de afgelopen drie jaar. Ongeveer eenderde (34%) rapporteerde dat er bij een of meer inbraken concreet of vermoedelijk sprake was van interne betrokkenheid. Het meest gerapporteerde interne incident betrof verduistering: bijna tweederde van de bedrijven rapporteerde slachtofferschap in de afgelopen drie jaar. Daarbij ging het in de meeste gevallen om voorvallen waarbij de dief door uitoefening van zijn werk of anderszins toegang heeft tot de spullen die worden gestolen. Voor verduistering lagen de percentages op resp. 66% en 61% (Rovers en De Vries Robbé 2005).

¹⁴ 11% van de ondervraagde bedrijven rapporteerde slachtofferschap in de afgelopen drie jaar en 3% gaf aan dat er bij een of meer incidenten (vermoedelijk) sprake is geweest van interne betrokkenheid (Rovers en De Vries Robbé 2005).

Ook bij de opsporingsinstanties zijn mollen aanwezig, zoals inmiddels bekend is door de politie-hack van het door criminelen veel gebruikte EncroChat.¹⁵

2.3 Weerbaarheid: aangrijpingspunten in de literatuur

Nu op hoofdlijnen een beeld is geschetst van het crimineel misbruik in de transportsector, komt in deze paragraaf uitgebreider de weerbaarheid van de sector volgens de bestudeerde literatuur aan de orde. Daarbij is zowel aandacht voor de kwetsbaarheden van de sector (gebrek aan weerbaarheid, waarbinnen crimineel misbruik kan plaatsvinden) alsook voor de maatregelen die de sector zelf neemt om de weerbaarheid te vergroten.

2.3.1 Gevoelige transporten

De gevoeligheid voor criminaliteit verschilt tussen sectoren en tussen individuele bedrijven. Rovers en Jans leggen in hun rapport 'Criminaliteit tegen bedrijven in Nederland' uit, dat sectoren waarin consumentengoederen omgaan in het algemeen gevoeliger zijn voor diefstal dan sectoren waarin dit niet het geval is. En zodoende wordt de transportsector bijvoorbeeld bovengemiddeld getroffen door ladingdiefstal (Rovers en Jans 2013).

Ook het gebruik van specifieke vervoermiddelen kan gevoeligheid voor criminaliteit vergroten. In paragraaf 2.2.1 en 2.2.2 staat bijvoorbeeld dat zeilwagens kwetsbaarder zijn voor ladingdiefstal en inklimmers. Sloten van kastenwagens worden ook geforceerd, maar een diefstal, inkijkoperatie of inklimactie is veel sneller gedaan als je het zeil kunt opensnijden. Voor de smokkel van drugs lijken koeltransporten weer gevoeliger, omdat deze gebaat zijn bij een snelle afhandeling en dus minder onderhevig zijn aan controles. Volgens respondenten van Van Wijk et al. (2020) zijn internationale koerierszendingen weer kwetsbaarder dan internationale postzendingen, vanwege de snelle afhandeling en daarmee kleine kans op ontdekking.¹⁶ Met name de invoer van cocaïne en heroïne en de uitvoer van synthetische drugs lijken via koerierszendingen te gaan.

Bij de vervoersstromen zijn met name de transporten van en naar drugs producerende landen gevoelig voor crimineel misbruik (zie ook paragraaf 2.2.1). Daarbij is het goed te realiseren dat Nederland internationaal een prominente rol heeft in de productie van synthetische drugs en cannabis en de distributie van drugs en sigaretten. Vanuit die wetenschap geredeneerd lijken de aard van de goederen en de gebruikte transportmiddelen meer houvast te bieden bij het detecteren van

¹⁵ Uitpluizen van gekraakte chatdienst Encrochat brengt ook veel corruptie bij politie aan het licht, *Algemeen Dagblad*, 17 september 2020.

¹⁶ Naast de snelheid, levert volgens Van Wijk et al. ook de accuratere *track and trace*-code en het feit dat het pakket wat groter kan zijn voordelen op voor smokkel via koerierszendingen boven postzendingen.

kwetsbaarheden in het beroepsgoederenvervoer dan de vervoersstromen. Anders zou bijna het hele internationale wegtransport tot de risicogroep behoren.

2.3.2 Financiële gezondheid en concurrentiedruk

Bij de kwetsbaarheid van bedrijven is ook de financiële gezondheid een belangrijke indicator van mogelijke problemen en in het verlengde hiervan de concurrentiedruk (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Van der Beke 2012; Rovers en Jans 2013; Staring 2019; Vermeulen 2019).

AEF (2012) beschrijft het beroepsgoederenvervoer als een "vechtmarkt met lage tarieven en marginale rendementen". Het is een markt met veel aanbieders, waarbij de concurrentie vooral merkbaar is door Oost-Europese aanbieders. In het internationale vervoer zijn steeds meer buitenlandse chauffeurs actief; deels door verlies van marktaandeel aan bedrijven uit de Midden- en Oost-Europese landen, deels via vestigingen van Nederlandse bedrijven in die landen. Staring et al. (2019) zien in deze delokalisatie slechts een tijdelijk voordeel voor Nederlandse bedrijven. Op de korte termijn besparen ze wellicht op kosten van voertuigen en personeel, maar op de lange termijn drijft het de concurrentie op de spits.

Bovenkerk en Lempens (1996) en Van der Beke et al. (2012) zien vooral kleine en middelgrote bedrijven onder grote financiële druk staan. Zij zijn op twee manieren kwetsbaar voor crimineel misbruik: ze gaan zelf op zoek naar lucratieve opdrachten of ze worden vanwege hun zwakke financiële positie actief gerekruteerd (Van der Beke et al. 2012). Bedrijven die het financieel wat moeilijker hebben, hebben doorgaans niet de luxe vragen te stellen of opdrachten te weigeren. Dit maakt hen niet alleen kwetsbaar voor misbruik door criminele organisaties, maar ook voor het aangaan van wurgcontracten met bedrijven die proberen te concurreren door te besparen op loonkosten. Omdat investeren in beveiliging en een goede verzekering duur zijn en er vaak geen reserves zijn om financiële tegenslagen op te vangen, kan bijvoorbeeld ladingdiefstal het voortbestaan van deze bedrijven in gevaar brengen.

2.3.3 Bedrijfscultuur: imago, meldingsbereidheid, loss prevention

Kwetsbaarheden voor criminaliteit houden ook verband met de cultuur: de manier waarop met normovertreding wordt omgegaan en de mate van meldingsbereidheid (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Staring 2019).

Volgens Bovenkerk en Lempens (1996) hebben ondernemers over het algemeen het gevoel dat overheidsregels te star zijn en te ver van de praktijk staan: 'Wie daar niet creatief mee omgaat is gek.' 'Een bepaalde mate van sjoemelen is normaal en daar wordt ook geen geheim van gemaakt.' Het gaat dan vooral om de rij- en rusttijdenwet, snelheidsbegrenzer, 'zwarte' dieselolie en in mindere mate de cao (zie ook: Staring 2019).

In de literatuur wordt ook meermalen gewezen op de gesloten cultuur in de

transport en logistieke sector. Wanneer er misstanden plaatsvinden, wordt dit (om commerciële belangen) zoveel mogelijk intern opgelost. De aangiftebereidheid is laag. De directe schade lijkt bepalend voor de stappen die bedrijven ondernemen. Is er sprake van grote schade dan huren zij soms een particulier recherchebureau in. Aangifte wordt vooral gedaan als dit nodig is voor de verzekering (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Van Dijk et al. 1999; Rovers en De Vries Robbé 2005; Boerman 2017; Staring 2019). Bisschop et al. (in Justitiële Verkenningen 2019-5) noemen de volgende redenen voor de lage meldingsbereidheid: ondernemers hebben de indruk dat beleid en strengere regels ontstaan op basis van incidenten. Ze zijn bang voor imagoschade en hebben liever niet hun naam in het proces-verbaal staan; ook is er weinig vertrouwen in een effectieve opvolging en worden ze weerhouden door het gebrek aan kennis bij de algemene meldkamer. Als ze melden doen ze dat liever bij een privécontact dat ze hebben bij de opsporingsdiensten. Tot slot ervaren ze te weinig terugkoppeling.

De gesloten cultuur biedt niet alleen een verklaring voor de lage meldingsbereidheid, maar scheidt ook gelegenheid voor het plegen en afschermen van criminaliteit (Bovenkerk en Lempens 1996; Rovers en De Vries Robbé 2005). Ondanks de gesloten cultuur zien Staring et al. (2019) een 'positieve evolutie' in de publiek-private samenwerking (in de Rotterdamse haven), waarbij het bevorderen van veiligheid steeds meer wordt gezien als een gezamenlijke opgave.

Niet in de laatste plaats wordt de houding van transportbedrijven ingekleurd door de wens van de private sector om te doen aan *loss prevention of loss control* (Shearing en Stenning, 1983; Hoogenboom, 2015). Dat gaat uit van de gedachte dat criminaliteit een bedrijf schade oplevert. Denk aan schade wegens diefstal en vernieling. Er wordt dan meer met een civielrechtelijk dan met een strafrechtelijk oog gekeken naar crimineel misbruik. Niet de wens om 'boeven te vangen', maar de wens om kosten te beperken, is dan doorslaggevend voor het melden van een incident aan de verzekering of aangifte te doen bij de politie. Deze schadepreventie staat in principe los van de reeds genoemde gesloten cultuur.

2.3.4 Toetredingsdrempel en arbeidsvoorwaarden

In 1996 wezen Bovenkerk en Lempens op de lage drempel om in het internationaal wegtransport aan de slag te gaan. Niet alleen zouden criminelen hierdoor relatief eenvoudig kunnen toetreden, maar ook de bonafide flexwerkers en eigen rijders die bij een hoge concurrentiedruk en in economisch mindere tijden kwetsbaarder zijn voor crimineel misbruik.

De toetredingsdrempel tot het vergunningplichtig deel van de sector is gelegen in het voldoen aan de vereisten van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. Volgens AEF (2012) vormt met name de eis van vakbekwaamheid in de praktijk een drempel, doordat de opleidingskosten en -eisen hoger en zwaarder zijn geworden.

Van der Beken et al. (2012) stellen dat de drempel om een transportbedrijf op te richten (in België) hoog is. Hierdoor richten criminelen minder snel bedrijven op in de transportsector. Ze zoeken hun toevlucht in handelsondernemingen die hun een legitieme reden verschaffen voor het gebruik van internationaal vervoer. Dat criminelen beschikken over handelsondernemingen (die tevens kunnen voorzien in dekladingen), constateren ook Kruisbergen et al. (2012). In hoeverre dit te maken heeft met een lage toetredingsdrempel in Nederland wordt niet duidelijk. Zij zien namelijk ook dat criminelen eigen transportbedrijven gebruiken voor het vervoer.

AEF (2012) spreekt in het *Evaluatierapport Wet Wegvervoer Goederen* (2012) met name over een lage toetredingsdrempel in relatie tot de koeriersmarkt. Een deel ontduikt of ontkomt aan de vergunningplicht doordat zij rijden in wagens met een laadvermogen tot 500 kilo. In de koeriersmarkt zijn enkele grote partijen actief, die de marktstructuur in belangrijke mate bepalen en veel werk uitbesteden aan kleinere bedrijven en zzp'ers. Door het grote aanbod staan tarieven in deze markt sterk onder druk en zijn de marges marginaal. De lage toetredingsdrempels in combinatie met de aard van het werk en de concurrentie op EU-niveau zorgen volgens AEF voor een blijvende druk op tarieven en arbeidsvoorwaarden in het goederenvervoer over de weg (AEF 2012).

De kwetsbaarheid die de lage tarieven met zich meebrengen, houdt verband met de financiële gezondheid (zie paragraaf 2.3.2). Bij de druk op arbeidsvoorwaarden is het goed om alert te zijn op eventuele organisatiecriminaliteit (zie ook paragraaf 2.2.3).

2.3.5 Digitalisering

Door de toenemende digitalisering van de transportsector zijn criminelen genoodzaakt nieuwe manieren te ontwikkelen om logistieke processen te manipuleren. Ze *hacken* bijvoorbeeld systemen om ladingbrieven in te zien of ze kopen kantoorpersoneel en ambtenaren om, door via *social engineering* met hen in contact te komen en persoonlijke informatie te achterhalen (Van Dijk 1999; Boerman et al. 2017; Madarie en Kruisbergen in JV 2019-5; Staring et al. 2019). Ook zetten ze *jammers* in om *track and trace*-technologie in gestolen partijen goederen onschadelijk te maken (Boerman et al. 2017).

Ook de handel in illegale goederen en diensten op internet neemt toe. Denk bijvoorbeeld aan de handel in drugs, namaakgoederen, illegale vuurwapens, gestolen waar en mensenhandel of -smokkel. Met name synthetische drugs en cannabis worden - als gevolg van de onlinehandel - steeds vaker verstuurd via de pakketpost. De groeiende populariteit van het *dark web* heeft waarschijnlijk te maken met de mogelijkheden die het biedt om anoniem te blijven (Boerman et al. 2017; Europol 2017; Van Wijk et al. 2020).

Scherpenisse (2019) stelt dat digitalisering toezichthouders voor nieuwe uitdagingen plaatst. Traditioneel richten zij zich met name op de 'offline-wereld'.

Nu komen ze voor het vraagstuk te staan hoe toezicht te houden op activiteiten die op of via het internet plaatsvinden. Dat is een domein met een heel andere logica en andere tijdsdynamiek dan het fysieke domein. Digitalisering heeft in veel processen versnelling aangebracht. Productie en transport vinden plaats op veel grotere schaal in minder tijd en met minder middelen. De wereld met toezicht is sneller, vluchtiger en grilliger geworden. Terwijl de omgeving steeds 'vloeiender' wordt, werken toezichthouders vanuit wetten, normen en procedures die zijn ingericht volgens het beeld van een gestolde praktijk. Hierdoor kan een mismatch ontstaan tussen het tempo van de organisatie en dat van de wereld waarbinnen het toezicht plaatsvindt. Een niet te onderschatten risico is dat de toezichthouder vaak te laat of te traag is. Maar, zo stelt Scherpenisse, de digitalisering biedt toezichthouders ook kansen: er is meer informatie voorhanden en op steeds kortere termijn. Open data en big data stellen toezichthouders in staat om (naast de meer traditionele inspectiebezoeken) meer informatie te verzamelen en te verwerken. Zo ontstaat een beter beeld van wat er in een sector gebeurt.

2.3.6 Pakkans

Ondanks de grote drugsvangsten die regelmatig de kranten 'halen', is de pakkans voor smokkel klein. Het grote volume en de snelheid waarbij de economie is gebaat, maken grondige controle door bedrijven of overheidsinstanties vrijwel onmogelijk (Fijnaut in JV 2019-5). De gesloten cultuur, waarbij misstanden vooral intern worden opgelost, draagt bij aan een lage pakkans. Zelfs als controles worden aangescherpt, kan en zal verplaatsing van misstanden zich voordoen. Een ketenbenadering met aandacht voor het transnationale karakter van de problematiek is nodig om de weerbaarheid van de sector echt te vergroten. In het enkel aanpakken van de eigen schakel schuilt het gevaar dat de keten verzwakt in plaats van versterkt (Staring 2019).

2.3.7 Maatregelen om criminelen te weren

Het treffen van preventieve maatregelen lijkt in de praktijk in belangrijke mate afhankelijk van de financiële draagkracht en het slachtofferschap (Van Dijk et al. 1999; Rovers en De Vries Robbé 2005; Van der Beken 2012). Rovers en De Vries Robbé (2005) zien een opbouw in de maatregelen die bedrijven nemen. Vaak starten ze met bouwkundige maatregelen (denk aan het plaatsen van hekken), vervolgen met technologische maatregelen (zoals camerabewaking en tracking-systemen) en nemen in de laatste plaats ook organisatorische maatregelen (denk aan het screenen van personeel en opdrachtgevers, en het aanbieden van *awareness*-trainingen).

Verder licht de brancheorganisatie haar leden in over signalen van criminaliteit en mogelijke maatregelen die zij hiertegen kunnen nemen. Bedrijven kunnen een keurmerk (of certificaat) behalen als zij bepaalde veiligheidsmaatregelen

treffen (Keurmerk T&L en TAPA), er zijn steeds meer secure parkings, en er wordt steeds meer samengewerkt in publiek-private samenwerkingsverbanden (Rovers en Jans 2013).

2.3.8 Wendbaarheid: als oosterse vechtsport

In de literatuur over transportcriminaliteit wordt vaak ingegaan op maatregelen die de sector hiertegen weerbaarder zou kunnen maken. De afgelopen jaren zijn echter in de organisatieliteratuur nieuwe concepten geïntroduceerd, die ervan uitgaan dat wendbaarheid en veerkracht (bekender onder de termen '*agile*' en '*resilience*') vaak duurzamere oplossingen bieden in het omgaan met de externe omgeving dan - puur - de klassieke visie op weerbaarheid (Van der Steen en Van Twist, 2014). We maken dit duidelijk. Weerbaarheid duidt op het absorberen van schokken, bijvoorbeeld het opbouwen van buffers om schokken op te vangen (Wildavsky, 1984; Walker e.a., 2004). Het probleem is niet te voorkomen, maar de buffer biedt ruimte om in te teren. Het uitgangspunt is een statisch beeld van kwetsbaarheid. En het antwoord is een robuuste aanpak, waarbij gaten zo snel en efficiënt mogelijk worden gedicht. Een voorbeeld hiervan is het hedendaagse 'barrière-denken'.

Wendbaarheid gaat uit van kwetsbaarheid die constant in verandering is, met een responsieve aanpak als antwoord. Wendbaarheid zet in op het vermogen om snel in te spelen op onverwachte gebeurtenissen en er omheen te bewegen (De Bruijne, Boin & Van Eeten, 2010; Huitema e.a., 2010; Van der Steen en Van Twist, 2014). Dus niet absorberen en interen, maar aanpassen en overnemen. De klap niet opvangen, maar er omheen bewegen. Dat kan proactief, door goed te kijken naar wat er allemaal kan gebeuren. Op tijd signaleren en bewegen. Maar het kan ook reactief, door de kiemen van gebeurtenissen snel waar te nemen en snel na de eerste het handelingsrepertoire te wijzigen.

In dit onderzoek is gekozen om wendbaarheid als onderdeel te zien van weerbaarheid. Denk aan oosterse vechtsporten als karate en judo, waarbij de beoefenaars wordt geleerd om weerbaar te zijn door wendbaarheid te tonen. In de literatuurstudie zijn geen voorbeelden gevonden in relatie met transport. Dit komt wellicht omdat het *agile* werken en de zoektocht naar *resilience* in het externe management pas de laatste jaren in zwang zijn. Maar in de empirische hoofdstukken worden de reactiepatronen van actoren bestudeerd en hoe die - ook - op wendbaarheid zijn terug te voeren.

2.4 Specifiek: Publiek-Private Samenwerking

In de vorige paragraaf (2.3.7) is bekeken welke maatregelen bedrijven zelf nemen om de weerbaarheid te vergroten. Deze paragraaf zoomt specifiek in op publiek-private samenwerking en leerpunten daarover in de literatuur.

2.4.1 Publiek-private samenwerking: voorbeeld ladingdiefstal

Uit het rapport *Cargo Theft* (Europol 2009) en het *Nationaal Dreigingsbeeld* (Boerman 2017) blijkt dat er tot 2016 een goede publiek-private samenwerking bestond op het gebied van ladingdiefstal. Het Team Transportcriminaliteit van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) voerde analyses uit op ladingdiefstal, er werden mooie resultaten geboekt met een lokwagen en ook het Ladingteam Zuid bleek een succes, dankzij de geoliede samenwerking met België en verzekeringsmaatschappijen (Europol 2009). De goede publiek-private samenwerking heeft ertoe geleid dat het aantal ladingdiefstallen tussen 2011 en 2015 is gehalveerd. In het Dreigingsbeeld 2017 wordt ladingdiefstal niet meer als concrete dreiging gezien. De samenwerking binnen het Ladingteam Zuid werd in 2016 opgeheven en in een andere vorm voortgezet. Politie en justitie beogen een bredere aanpak van transportcriminaliteit. Daarbij hebben zij aandacht voor criminaliteit met de transportsector als slachtoffer, en voor criminaliteit waarin de sector faciliteert.

Dit laatste is bijvoorbeeld het geval bij het onder deklading vervoeren van drugs of bij mensensmokkel (Boerman et al. 2017). Of het is gelukt de succesvolle publiek-private samenwerking voort te zetten in deze nieuwe vorm wordt in de literatuur niet duidelijk. Het empirisch deel van deze rapportage gaat verder in op de recente ontwikkelingen rond ladingdiefstal en de publiek-private samenwerking op dit thema.

2.4.2 Continuïteit en tijdsensitiviteit

Rovers en Jans stellen in hun rapport *Criminaliteit tegen het bedrijfsleven* (2013) dat het succes van veel maatregelen in de praktijk sterk afhankelijk is van de samenwerking tussen (publieke en private) partijen. 'Soms zijn er mooie voorbeelden te zien, maar veel vaker lijkt het moeizaam en hard werken om tot resultaten te komen. Wanneer partijen erin slagen de samenwerking handen en voeten te geven, ontstaan er vaak veel voordelen voor alle betrokkenen.

Dit punt bereiken blijkt echter moeilijk, en zelfs de meest geoliede samenwerkingsverbanden blijken nadien kwetsbaar voor discontinuïteit. Rovers en Jans zien in dit verband een belangrijk knelpunt in het 'gebrek aan organisatorische flexibiliteit om in te spelen op afnemende, toenemende en veranderende problematiek.' Als er minder problemen worden ervaren, verliezen partijen interesse, terwijl ze wel gehouden zijn aan verplichtingen in het samenwerkingsverband. Het is dan goed mogelijkheden in te bouwen om gezamenlijk op en af te schalen.

Omdat het succes van publiek-private samenwerkingsverbanden dikwijls ook afhankelijk is van min of meer toevallige factoren als een sterke kartrekker of persoonlijke verhoudingen, stort de samenwerking vaak in wanneer een of meer van deze 'cruciale partners' hun inzet afschalen (Rovers en Jans 2013).

Scherpenisse (2019) roept in zijn proefschrift op tot meer tijdsensitiviteit en reflectie. Momentopnames (van kwetsbaarheid) vormen vaak de basis voor beleid en keuzes, terwijl de werkelijkheid aan verandering onderhevig is. Wie zich bewust is van 'de tucht van de tijd' kan beter doorzien wat de juiste timing is, wanneer het beter is even te wachten, te vertragen of juist te versnellen en wanneer het tijd is om te stoppen (nog voor het verzadigingsmoment of kantelpunt van de effectiviteit bereikt is). Door aandacht te hebben voor patronen kijken ze verder dan alleen losse gebeurtenissen en worden ze minder snel verrast. Een responsieve aanpak dus, waarbij private samenwerking (in potentie) een manier is om slimmer mee te bewegen met onzichtbaarheid en onvoorspelbaarheid van problemen waarmee je te maken hebt.

2.4.3 Uitdaging: laveren tussen belangen en informatie-uitwisseling

Over het algemeen ondergaat de publiek-private samenwerking een positieve ontwikkeling. Toch blijven de belangen van veiligheid en economie nog wel eens botsen (o.a. Zaitch 2002; Kruisbergen 2012; Staring 2019; Eski in Justitiële Verkenningen 2019-5; Fijnaut in Justitiële Verkenningen 2019-5).

Eski (2016) zag in zijn etnografische studie naar havenbeveiliging in Rotterdam en Hamburg hoe beveiligers worstelen met het zoeken naar de juiste balans tussen veiligheid en economie. De paradox dat havenbeveiligers zelf door het uitvoeren van controles de onderbreking van de *just in time* logistiek belichamen, en daarmee ook zelf een bedreiging vormen voor de wereldwijde handelsstromen, maakt dat zij het gevoel hebben misschien nooit optimale beveiliging te kunnen bieden.

Bedrijven hebben een groot belang bij snelheid en flexibiliteit, en een goed imago is van levensbelang. Sommige bedrijven stellen dat als de overheid meer controles uitvoert, dit ten koste gaat van hun imago. Van Dijk et al. (1999) roepen publieke partijen dan ook op, om bij het vorm en inhoud geven aan de aanpak specifiek aandacht te hebben voor hoe men kijkt naar publiciteit, de bereidheid om de zwijgcultuur te doorbreken en de spanning die bestaat tussen aangiftebereidheid en het risico op sancties.

Een wezenlijke uitdaging blijft ook de uitwisseling van informatie. Naast de juridische beperkingen die de overheid heeft bij het delen van informatie, speelt ook de terughoudendheid van private partijen om informatie te delen (zie ook paragraaf 2.3.3).

2.5 Theorie: aannamen rondom gelegenheid, *anomie* en netwerken (PPS)

2.5.1 Gelegenheid maakt de dief: gelegenheidstheorie

De meeste criminologische studies verklaren crimineel misbruik in de transportsector aan de hand van gelegenheidstheorie (o.a. Bovenkerk en Lempens 1996; Rovers en De Vries Robbé 2005; Kruisbergen et al. 2012). Kern van deze theorie is het oude gezegde “de gelegenheid maakt de dief”. De veronderstelling daarbij is dat een gemotiveerde dader, een buit en lage pakkans, criminaliteit in de hand werken. De in de onderzoeksliteratuur genoemde kwetsbaarheden ‘gevoelige transporten’, anonimiteit op het internet (digitalisering), lage toetredingsdrempel en lage pakkans wijzen in de richting van deze theorie. Nederland is een belangrijk transitland voor zowel de legale en illegale handel. Voordelen van de legale handel gaan hand in hand met voordelen van de illegale handel. Grondige controles zijn vrijwel onmogelijk vanwege de snelheid en het volume van transporten, waardoor criminelen ‘gewoon’ kunnen meeliften op legale goederenstromen.

Maatregelen om criminaliteit tegen te gaan zijn in het licht van de gelegenheidstheorie vooral gericht op situationele preventie (Clarke 1980). Dit is terug te vinden in de maatregelen die volgens de literatuur worden genomen in de transportsector. Het plaatsen van hekken en camera’s, rijden met kastenwagens in plaats van zeilwagens, de inrichting van *secure parkings* en het toepassen van *track and trace* zijn allemaal methoden om de gelegenheid tot het plegen van criminaliteit te beperken.

2.5.2 Coping-strategie: *anomie*-theorie

Kwetsbaarheden, genoemd in de onderzoeksliteratuur met betrekking tot de beroeps cultuur, financiële gezondheid, concurrentiedruk en arbeidsvoorwaarden behoeven een andere verklaring. In de *anomie-theorie* van Merton (*ook wel strain-theorie genoemd*) staan aanknopingspunten. Merton (1938) gaat uit van een samenleving waarin een kloof wordt ervaren tussen algemeen maatschappelijk aanvaarde doelen en de mogelijkheden die te realiseren. Een deel van de bevolking raakt gefrustreerd door de kloof, waarbij sommigen de doelen alsnog proberen te bereiken op illegale wijze. Criminaliteit wordt daarbij gezien als *Coping*-strategie. In de praktijk wordt Mertons theorie sterk geassocieerd met criminaliteit, gepleegd door personen met een lage sociaal-economische positie: ‘misdad van de machtelozen’. Dat is volgens Merton (1997) niet helemaal terecht. Hij ziet in zijn theorie ook een verklaring voor witte-boorden- en organisatiecriminaliteit.

Bovenkerk en Lempens beschrijven in hun studie de chauffeurscultuur, waarin de combinatie van vrijheidsdrang en de liefde voor de wagen maakt dat een chauffeur over het algemeen graag eigen baas zou worden. ‘Dan is de wagen

eindelijk echt in eigendom en hoeft de chauffeur niet meer naar de pijpen van de baas te dansen [...] In de praktijk valt het ondernemerschap de chauffeur heel vaak tegen en eindigt het niet zelden in een faillissement. De ‘eigen wagen’ blijft op papier toch van de bank, de vrachtwagendealer of de oude baas, en de druk van het maandelijkse afbetalen is zwaar [...] De extra vrachten blijken geen ‘leuke bijverdienste’ meer, maar pure noodzaak [...] De chauffeur wordt slaaf van zijn zelfstandigheid. ‘Vrijheid, blijheid’ wordt ‘vrije jongens; droog brood’ (Bovenkerk en Lempens 1996, p. 41 en 42).

Geredeneerd vanuit de *anomie- of straintheorie* zou de frustratie door het niet kunnen behalen van de doelen ertoe kunnen leiden dat kleine en middelgrote bedrijven die gebukt gaan onder de hoge concurrentiedruk, lage winstmarges en wurgcontracten, zullen zoeken naar lucratieve opdrachten en daarbij dubieuze transporten accepteren. Het toepassen van overlevingsstrategieën is in het licht van deze theorie te zien als een *Coping*-strategie, dus als aanpassingsstrategie. Maatregelen om betrokkenheid bij criminaliteit tegen te gaan, moeten in dit geval worden gezocht in het versterken van de positie van kleine en middelgrote bedrijven.

2.5.3 Netwerken (PPS) als *governance*

In dit onderzoek wordt onder publiek-private samenwerking (PPS) een samenwerkingsvorm verstaan tussen publieke en private partijen vanuit een gezamenlijk belang (hoofdstuk 1). We kijken daarbij alleen naar PPS, gericht op het vergroten van de weerbaarheid tegen crimineel misbruik. Want er zijn in de loop der jaren op velerlei terrein vormen van dit soort samenwerkingen ontstaan. We vatten de publiek-private samenwerking verder op als een specifieke vorm van netwerken en netwerkmanagement en leunen daarbij op de bestuurskundige theorie over netwerken en *governance* (De Bruijn en Ten Heuvelhof, 2017; Kettl, 2015¹⁷).

Shaeffer & Loveridge (2002) stellen dat PPS als samenwerkingsvorm wordt gekenschetst door ‘*sharing of investment, risk, responsibility and reward between the partners*’. Publieke en private goederen en diensten worden gecombineerd ten behoeve van een gedeeld belang. Volgens Carter (2008) is dan wel een absolute voorwaarde dat steeds goed wordt nagegaan welke (deel)belangen partijen hebben. En daarbij goed elkaars cultuur en mores leren kennen. Deze auteur maakt ook duidelijk dat PPS lang niet altijd een vrije keuze is. Deels worden private en publieke partijen in elkaars armen gedreven, omdat zij afhankelijk zijn van elkaars hulpbronnen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan informatie, expertise, wetgeving of financiering. Carter maakt een onderscheid tussen PPS met de private sector als initiatiefnemer (1), met een publieke organisatie als initiatiefnemer (2) of een zogenoemd Joint Venture Initiative (3) waarbij de samenwerking van begin af aan een gezamenlijk initiatief is.

¹⁷ Kettl, Donald, F. (2015). The Transformation of Governance_ Public Administration for the Twenty-First Century.

Ook in het veiligheidsbeleid van de laatste decennia is sluipenderwijs de aandacht toegenomen voor publiek-private samenwerking (Prenzler & Rick Sarre 2019; Crawford, 2015). Die beweging is grotendeels ingegeven door de ontwikkeling van een integraal veiligheidsbeleid. Daarbij is een groeiend besef ontstaan dat verticale overheidssturing een illusie is en de overheid onmogelijk op eigen kracht onveiligheid de baas kan. Een andere verklaring voor de toegenomen aandacht voor PPS is het groeiende belang van private veiligheidszorg en zelfs van private politie (Van Steden, 2007). Die maken dat de noodzaak vergroot is om elkaar als publieke en private partijen op te zoeken en hulpbronnen te delen. Jaren geleden waarschuwden Muller en Hogenboom (2003) echter voor een al te dogmatische houding bij PPS. Een van de dogma's die zij beschrijven, is het 'krampachtig' blijven vasthouden aan het onderscheid tussen het publieke en private domein. In de praktijk is dit onderscheid al lang niet meer te maken, schreven zij destijds. En dat is anno 2020 bepaald niet anders. Als voorbeeld noemen zij private bewakers die publieke taken uitvoeren (bijvoorbeeld het bewaken van politie- en justitiegebouwen), fraudeonderzoek door recherchebureaus en forensische accountancy. Voorbeelden van nu zijn publieke en private partijen die samen een private organisatie oprichten (vaak een stichting). Het doel is de veiligheid van een bedrijventerrein te vergroten of in de transportsector een convenant op te stellen, waarbij de overheid samen met het bedrijfsleven zich inzet bij de aanpak van transportcriminaliteit.

Volgens de reeds aangehaalde Crawford (2015) zijn leiderschap, informatiedeling, communicatie (overleg en consultatie), structuur (organisatievorm) en ervaring van deelnemers van doorslaggevend belang voor een succesvolle publiek-private samenwerking in het veiligheidsdomein. Ook hecht hij op basis van zijn casuïstiek veel belang aan de mate waarin partijen op een locatie gehuisvest zijn (colocatie). Uit deze subparagraaf volgen vijf eigenschappen van PPS, toe te voegen aan het analysekader:

- structuur en overleg;
- cultuur ('de mores van de ander kennen' c.q. spelregels);
- informatiedeling;
- initiatiefnemer van de PPS en (deel)belangen;
- resultaten, lessen en randvoorwaarden (zie analysekader in tabel 2.1).

2.6 Analyse kader

Een analysekader (tabel 2.1) geeft schematisch weer hoe kernbegrippen in de onderzoeksvragen te operationaliseren zijn naar wat op basis van de *body of knowledge* in de literatuur wordt beschouwd als de voornaamste eigenschappen van deze begrippen.¹⁸ De eigenschappen in het analysekader komen een-op-een uit de literatuur. Dit kader vormt de basis van onze analyse en de opbouw van de komende hoofdstukken.

Gegeven de onderzoeksvragen, wordt crimineel misbruik (A) als het te duiden en te verklaren fenomeen beschouwd. In de kwetsbaarheid (B) wordt gezocht naar de verklaringen voor het misbruik. Daarbij zijn de maatregelen (C) (waaronder de PPS als subcategorie, D) de reactiepatronen (interventies en beïnvloedingsstrategieën) om het misbruik in te dammen en de kwetsbaarheid te verkleinen. Een statisticus zou deze kernbegrippen opvatten als afhankelijke (A) en onafhankelijke, nominale variabelen (B, C, D). Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 betreft het hier echter een kwalitatief onderzoek, waarbij aan de hand van een analysekader op een deductieve manier (vanuit de patronen die zijn aangetroffen in de literatuur) naar de empirie wordt gekeken. Dat is de focus. Vanzelfsprekend moeten de ogen niet worden gesloten voor opvallende ontwikkelingen en verschijnselen, die niet in het analysekader staan.

Tabel 2.1

Analysekader	
Kernbegrip	Eigenschappen/facetten
A. Crimineel misbruik	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verschijningsvormen <ul style="list-style-type: none"> - Smokkel - Ladingdiefstal - Organisatiecriminaliteit - Interne betrokkenheid 2. Rekrutering <ul style="list-style-type: none"> - Intimidatie, omkoping, <i>social engineering</i> 3. Afscherming/legitimatie <ul style="list-style-type: none"> - Dekmantels en schijnconstructies 4. Omvang <ul style="list-style-type: none"> - Aantallen en trends in geregistreerde incidenten, meldingen en aangiften - Jaarcijfers controle instanties en gesignaleerde trends - Schattingen omvang en trends ladingdiefstal

¹⁸ Definities van de kernbegrippen staan reeds in hoofdstuk 1.

B. Kwetsbaarheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gevoelige transporten <ul style="list-style-type: none"> - Routes - Transportmiddelen - Goederen 2. Arbeidsmarkt <ul style="list-style-type: none"> - Financiële gezondheid bedrijven - Prijsgevoeligheid en concurrentiedruk - Arbeidsvoorwaarden - Moeilijk te vervullen vacatures 3. Cultuur <ul style="list-style-type: none"> - Groepsnormen - Meldingsbereidheid - Imago - <i>Loss prevention</i> 4. Digitalisering <ul style="list-style-type: none"> - Anonimiteit - <i>Hacking en social engineering</i> 5. Toetredingsdrempel <ul style="list-style-type: none"> - Vergunning - Opleiding - Investerings 6. Controle en pakkans
C. Maatregelen, gericht op weerbaarheid (waaronder wendbaarheid ¹⁹) door focus op...	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beveiligen gevoelige transporten 2. Financiële gezondheid en concurrentiedruk 3. Bedrijfscultuur (o.a. interne meldingsbereidheid) 4. Toetredingsdrempel en arbeidsvoorwaarden 5. Digitalisering 6. Publieke maatregelen, gericht op pakkans en gelegenheidsreductie
D. Publiek private samenwerking	<ol style="list-style-type: none"> 1. Structuur en overleg 2. Cultuur ('de mores van de ander kennen' c.q. spelregels) 3. Informatiedeling 4. Initiatiefnemer van de PPS en (deel)belangen 5. Resultaten, lessen en randvoorwaarden

¹⁹ Zie paragraaf 2.3.8 over de verhouding tussen weerbaarheid en wendbaarheid.

2.7 Deelconclusies

Er zijn enkele patronen zichtbaar geworden in de literatuur. Rond crimineel misbruik van de transport en logistieke sector zijn smokkel van illegale goederen en personen, ladingdiefstal, organisatiecriminaliteit en interne betrokkenheid de hoofdthema's. Criminelen liften behendig mee op de legale goederenstromen, die dankzij het grote economische belang bij snelheid en flexibiliteit onmogelijk grondig gecontroleerd kunnen worden. Er zijn in de loop der jaren weinig nieuwe verschijnselen bijgekomen als recente onderzoeken worden vergeleken met eerdere onderzoeken. Wel heeft de illegale e-commerce een vlucht genomen, is pincodefraude een nieuw verschijnsel en is er in toenemende mate sprake van cybercrime (in relatie tot track en trace, digitale orders en vrachtlijsten, en *social engineering*).

Kwetsbaarheden voor crimineel misbruik worden volgens de literatuur gevonden in de financiële gezondheid van bedrijven. Daarbij valt op dat de sector al jaren gebukt gaat onder hoge concurrentiedruk en lage winstmarges. Ook brengt slachtofferschap van ladingdiefstal hoge kosten met zich mee voor bedrijven. Beperkte financiële middelen maken dat het treffen van veiligheidsmaatregelen (met name voor de kleine en middelgrote bedrijven) een luxe is en dat deze bedrijven gevoeliger zijn voor lucratieve opdrachten vanuit het criminele milieu. De gesloten bedrijfscultuur en lage pakkans dragen er aan bij dat misstanden langer onopgemerkt kunnen plaatsvinden.

Een verklaring voor crimineel misbruik wordt in eerder onderzoek vooral gevonden in de gelegenheidstheorie en de daarmee samenhangende kwetsbaarheden. Hieraan inherent zijn de meeste maatregelen in de literatuur gericht op situationele preventie: denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van hekken en camera's, het rijden met kastenwagens in plaats van zeilwagens (die gevoeliger zijn voor ladingdiefstal) en aan *secure parkings*.

Naast de maatregelen die de sector zelf neemt, wordt er volgens de literatuur ook publiek-privaat samengewerkt om de veiligheid binnen de sector te vergroten. Dit gebeurt op operationeel niveau, zoals de publiek-private samenwerking op het gebied van ladingdiefstal in Zuid-Nederland en op beleidsniveau. Hoewel de publiek-private samenwerking zich positief ontwikkelt, blijven informatie-uitwisseling, het laveren tussen belangen en de continuïteit van samenwerkingsverbanden een uitdaging.

3

Kwetsbaarheden en crimineel misbruik

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de bevindingen rondom crimineel misbruik en kwetsbaarheden in het beroepsgoederenvervoer over de weg.²⁰ Dit gebeurt waar mogelijk met verdiepende casuïstiek. We richten ons op de beantwoording van de eerste en derde deelvraag.

Er is een aparte paragraaf opgenomen waarin wat dieper en aanvullend in wordt gegaan op de deelmarkt koeriersdiensten. Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven, onderscheiden de koeriersdiensten zich van de andere deelmarkten (koeltransport, zeecontainervervoer en ferrytransport) doordat zij veel klein materieel, bestelwagens, inzetten. Dit onderscheid is van belang voor de vergelijking tussen het vergunde en het onvergunde deel van de sector, omdat klein materieel met een laadvermogen tot 500 kilo in Nederland niet onder de vergunningplicht valt.

Uit de onderzoeksliteratuur (hoofdstuk 2) bleek dat crimineel misbruik een brede waaier aan verschijningsvormen kent. Het analysekader uit het vorig hoofdstuk is benut om als het ware met een zoeklicht te bekijken wat anno 2020 met deze onderzoeksopzet aan crimineel misbruik aan het licht komt.²¹ Een zoeklicht geeft een geconcentreerde lichtbundel, waardoor bepaalde verschijningsvormen vast en zeker minder of niet worden belicht, omdat ze buiten de bundel vallen. Waar nodig en mogelijk is ook gekeken of verschijningsvormen in het materiaal voorkomen, die niet in het analysekader zijn opgenomen. Omdat 2020 met de Corona-pandemie heel bijzonder is, is vanzelfsprekend ook in de dataverzameling (met name de interviews) gekeken naar Corona als kans of bedreiging voor criminelen.

Dezelfde strategie, beredeneerd vanuit het analysekader, is toegepast bij kwetsbaarheden. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 worden kwetsbaarheden als voorname verklaringsbron beschouwd voor het crimineel misbruik. In criminologisch opzicht gaat het daarbij vooral om gelegenheid en *anomie* (zie hoofdstuk 2).

Dit hoofdstuk begint met de beschikbare cijfers van crimineel misbruik. Op deze manier wordt getracht het misbruik direct in perspectief te plaatsen.

²⁰ In de literatuur wordt met name over de transportsector gesproken en soms over het wegtransport. Strikt genomen richt dit onderzoek zich op het beroepsgoederenvervoer over de weg (zie hoofdstuk 1). Als de term wegtransport wordt gehanteerd, wordt daar alleen beroepsgoederenvervoer onder verstaan en dus geen vervoer van personen over de weg en ook geen eigen vervoer.

²¹ Binnen de kennistheorie en onderzoeksmethodologie wordt dat wel 'deductie' genoemd.

3.2 Crimineel misbruik: beschikbare cijfers

De omvang van crimineel misbruik komt niet verder dan (cijfermatig) onderbouwde schattingen van trends en aantallen. Voor alle criminaliteit geldt immers dat er altijd een zogeheten *dark number* is. Daarmee worden misdrijven bedoeld, die niet terecht zijn gekomen bij de politie of andere opsporingsinstanties. Zeker bij crimineel misbruik in de transportsector moet er rekening mee worden gehouden dat er grotendeels ook sprake is van delicten waarvan geen aangifte kan worden gedaan, bijvoorbeeld smokkel. Een groot aandeel betreft haalcriminaliteit: politie en opsporingsdiensten moeten er zelf actief naar op zoek. In paragraaf 3.3.2 zal bovendien blijken dat, voor zover aangifte wel mogelijk is, de bereidheid om aangifte te doen in de sector gering is. Het is dan ook aannemelijk dat een aanzienlijk deel van het daadwerkelijke crimineel misbruik niet terug te zien is in de criminaliteitscijfers van de politie en andere opsporingsinstanties.

Deze paragraaf belicht beschikbare cijfers van aangiftedelicten (zoals ladingdiefstal) en van delicten waarvan geen aangifte kan worden gedaan (zoals drugssmokkel en overige opvallende varianten van goederensmokkel). Ook de beschikbare cijfers van inklimmers (mensensmokkel) worden besproken.

Daarbij wordt direct de vraag beantwoord of en hoe deze cijfers helpen om - ondanks het *dark number* - een goede schatting te maken van de omvang van de bestudeerde soorten van crimineel misbruik.²² Uitgegaan wordt van de beschikbare en aangetroffen cijfers. Beschikbaar waren cijfers over ladingdiefstal en smokkel (van personen en goederen, waaronder drugs). Dat zijn conform de literatuur ook wel wezenlijke vormen van crimineel misbruik van de transportsector. Bruikbare cijfers over organisatiecriminaliteit, interne betrokkenheid en dekmantelbedrijven zijn helaas niet aangetroffen. Waarmee niet gezegd is dat die vraagstukken minder relevant zijn.

3.2.1 Strafzaken: recent geïntensiveerde aandacht

De Dienst Infra van de Landelijke Eenheid Nationale Politie heeft een eigen rechercheafdeling die (in nauw overleg met de geüniformeerde politiemensen van de Dienst) strafzaken oppakt rond transportcriminaliteit. Dat doen zij samen met het Landelijk Parket van het Openbaar Ministerie. Het is dé politieafdeling om informatie op te vragen over gedraaide zaken. De Dienst draait met name strafzaken die net als bij een eenheidsrecherche (Dienst Regionale Recherche) veelal projectgericht zijn. Dit betekent dat zij intelligence als uitgangspunt nemen en niet (of veel minder) reactief rechercheren op een aangifte of een melding.

Deze dienst stuurde het aantal strafzaken dat door hen in 2018 tot en met oktober 2020 is opgestart naar transportcriminaliteit. Het gaat daarbij om

²² De opbouw van deze paragraaf wordt bepaald door de wijze waarop we de omvang van crimineel misbruik hebben geoperationaliseerd in het analysekader (zie hoofdstuk 2).

een extractie uit het recherche-informatiesysteem SUMM-IT. Dan blijkt dat in deze periode 51 zaken zijn gestart, waarvan 57% in 2020 (tabel 3.1). Volgens de recherche-chef die deze cijfers aanleverde en toelichtte in een interview, is dat mede het resultaat van een intensivering bij de politie van de aandacht voor transportcriminaliteit en malafide logistieke ondernemers. Hoofdstuk 4 gaat in op het programma TFOC (Transport Facilitated Organized Crime) dat precies deze intensivering als doel had. Dat programma dateert van 2020. Van de 51 zaken liepen er in oktober 2020 nog 31, waarvan één grote zaak uit 2018. Van de 51 opgestarte zaken in de periode 2018 tot oktober 2020 zijn er 20 afgerond, wat wil zeggen: het zaakdossier is ingestuurd bij het Openbaar Ministerie. Verder was het gemiddeld aantal verdachten per zaak 2,7. Interessant is dat de zaken varieerden van een, waarbij achttien verdachten werden aangehouden, tot zaken waarbij enkele of helemaal (nog) geen verdachte is aangehouden. Dit zegt vooral wat over het rijp en groen aan strafzaken dat volgens de geïnterviewde chef is gedraaid in de genoemde periode: van een eenvoudig rechtshulpverzoek tot een grote strafzaak, al dan niet in internationaal verband. De in het nieuws besproken zaak, waarbij de directie van een bedrijf uit Oosterhout werd aangehouden, was een van die internationale zaken.²³ Ook de zaak met een inval in een Amersfoorts transportbedrijf maakt deel uit van de gedraaide zaken. Verder was er een grote zaak met Roemeense verdachten rondom de zogeheten 'rijdende ladingdiefstallen' (zie paragraaf 3.4.3).

Daarbij moet direct worden aangegeven dat in deze selectie ook strafzaken voorkomen die te maken hebben met vervoer over water, dus die strikt genomen niet onder dit onderzoek vallen. De strafzaken betreffen voorts ladingdiefstallen, drugsvervoer middels de postbranche, smokkel en andere vormen van transportcriminaliteit. Het was voor de politie naar eigen zeggen arbeidsintensief om per zaak deze gegevens aan te leveren. En ook het per zaak samen doorlopen in een interview was geen te bewandelen weg. De geïnterviewde beschikte per zaak zelf over weinig detailinformatie en moest dan veel gegevens opvragen bij de diverse teamleiders. Dat zou veel tijd kosten, zodat het interview over deze cijfers gericht was op hoofdlijnen. Daarin werden echter voorzichtig enkele trends door de recherche-chef gesignaleerd:

- Er zijn steeds meer malafide vervoersnetwerken die zich aanbieden aan drugsnetwerken om voor 'een mooie prijs' de drugs naar de plaats van bestemming te vervoeren. Zij ontzorgen een drugskartel.
- Bij drugszendingen via de post wordt actief gerechercheerd op pakketten en 'inleveraars' als vertrekpunt. Er worden dan bijvoorbeeld beelden gevorderd van afleverpunten. En er wordt gewerkt met track & trace-gegevens.
- Er is geen 'Corona-effect': het lijkt er op dat de smokkel in de Corona-periode bepaald niet is afgenomen.
- Het is goed voorstelbaar dat er overlap is tussen drugssmokkel en mensensmokkel (zie verderop in dit hoofdstuk).

Meer diepte-informatie was op grond van het overzicht niet mogelijk. Vandaar de strategie om in de volgende sub paragrafen ook openbare bronnen te raadplegen op zoek naar betekenisvolle statistieken. Om daarmee toch nog iets te kunnen zeggen over - in elk geval de geregistreerde - aard en omvang.

Tabel 3.1

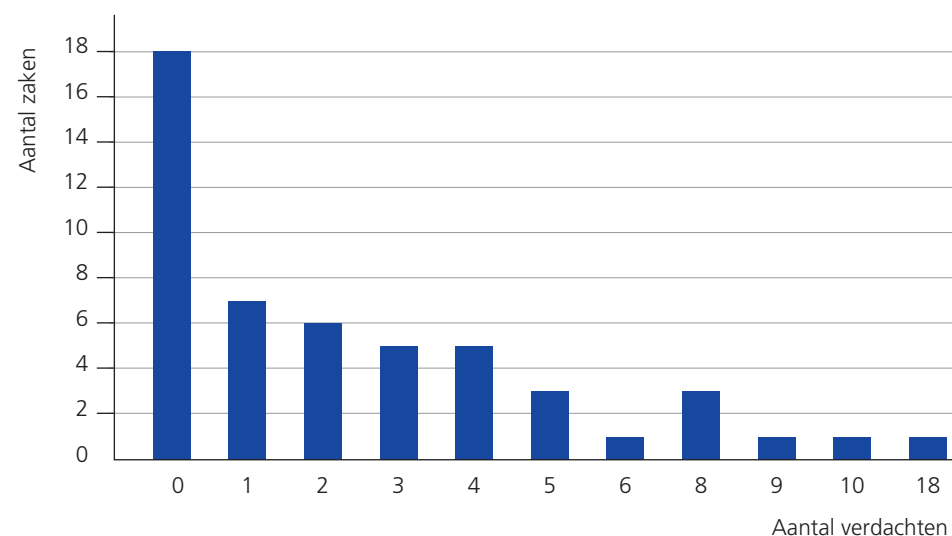
Zaken Dienst Infra transportcriminaliteit							
	2018		2019		2020		Totaal
Aantal opgestarte zaken	11	(22%)	11	(22%)	29	(57%)	51 (100%)
Aantal aangehouden verdachten	56	(41%)	22	(16%)	58	(43%)	136 (100%)
In 2020 (nog) lopende onderzoeken uit 2018-2020	1	(3%)	5	(16%)	25	(81%)	31 (100%)
Afgeronde onderzoeken	10	(50%)	6	(30%)	4	(20%)	20 (100%)

²³ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/wegvervoer/2019/12/23/directeur-van-wanrooy-transport-7-jaar-cel-in-voor-drugshandel/>, bezocht op 16 november 2020. <https://www.transport-online.nl/site/116618/vrachtwagens-in-beslag-genomen-bij-zwaarbewapende-inval-in-amersfoort-fotosvideos/>, idem.

Figuur 3.2

Aangehouden verdachten per zaak Dienst Infra)

Aantal verdachten per zaak opgeteld (totaal 136)



Bron: SUMM-IT: Recherchebasissysteem Nationale Politie

3.2.2 Ladingdiefstal: blijvend probleem

Aan de hand van statistieken, aangetroffen in open bronnen, konden drie tabellen worden gemaakt over ladingdiefstal. In tabel 3.3 staan de meldingen van ladingdiefstal, inclusief pogingen, zoals die bekend zijn bij de politie.

Vanaf 2016 stopte de politie met het zelf produceren van statistieken over ladingdiefstal. Volgens diverse geïnterviewden heeft dit te maken met het stoppen van een speciaal ladingdiefstalteam bij de politie in het zuiden van het land. Toen de aanpak van ladingdiefstal werd ondergebracht bij de Dienst Infra van de Landelijke Eenheid kwam de focus breder te liggen: op transportcriminaliteit.

De aandacht lag meer op de intelligence dan op de cijfers. Wel bleef de politie cijfers verstrekken aan de Transported Asset Protection Association (TAPA). TAPA verenigt wereldwijd ladingbelanghebbenden en *law enforcement agencies* (LEA) om de verliezen in de logistieke keten te beperken. Zij houden internationaal de cijfers van ladingdiefstal bij en verwerken deze in trendrapportages. Leden van TAPA en opsporingsdiensten kunnen deze gebruiken om ladingdiefstal tegen te gaan. De cijfers van TAPA staan in tabel 3.4.

Kijkend naar de cijfers van de politie, dan valt op dat er over de jaren heen aanzienlijke schommelingen zijn in het aantal meldingen. In 2011 werd het

hoogste aantal ladingdiefstallen geregistreerd. Dit heeft onder andere te maken met de verscherpte aandacht die het onderwerp kreeg en met het aanhouden van dadergroepen, waarna het een periode minder druk is geweest. Wat verder opvalt is dat in de eerste maanden van 2020 al meer meldingen werden gedaan van (poging tot) ladingdiefstal dan het jaar ervoor. Dat er kennelijk een (toenemend) probleem is met ladingdiefstal maakt deze tabel wel duidelijk. Dit beeld wordt verder gestaafd door de internationale statistieken van TAPA (zie ook tabel 3.5). TAPA spreekt op haar website van een recordaantal incidenten in 2019. Een internationale trend dus.

Tabel 3.3

Meldingen van ladingdiefstal bij politie (incl. pogingen) ²⁴									
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ²⁵	2018	2019	2020
829	347	467	427	348	232	237	N.B	253	312 (t/m 30-5)

Tabel 3.4

Ladingdiefstalcijfers van Nederland, zoals gerapporteerd door TAPA ²⁶			
2017	2018	2019	2020
579	437	680	170 (t/m 30-6)

Belangrijk te vermelden is dat de cijfers van politie en TAPA niet één op één met elkaar zijn te vergelijken. Wel bieden ze gecombineerd een beter begrip van (de aandacht voor) ladingdiefstal. Naast het aantal aangiftes bij de politie, is het ladingdiefstalcijfer van TAPA gebaseerd op meldingen die leden van TAPA doen op de website, op internet gevonden incidenten en op ladingdiefstallen van transport over water, lucht en spoor.²⁷ Belangrijk is te vermelden, dat het aantal ladingdiefstallen bij transport over de weg veruit het grootste aandeel betreft. Jaarlijks ligt dit percentage boven de 90 procent. Voor TAPA telt een diefstal van lading ook mee als deze tijdens de op- en overslag heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld bij distributiecentra. Voor de politie tellen ladingdiefstallen alleen mee als deze tijdens

²⁴ Politie cijfers 2011-2015: Boerman, 2017: *Nationaal Dreigingsbeeld*. Politie cijfers 2016-2017: DLI- Informatieknooppunt Infra, Jaarrapportage transportcriminaliteit 2017, jan. 2018. Politie cijfers 2019-2020 (t/m 1-6): Van Brakel, Intellcel Transportcriminaliteit, 2020.

²⁵ De cijfers 2016 en 2017 betreffen alleen aangiftes, exclusief pogingen. In de jaarrapportage 2016 van de politie staat totaal incl. pogingen 2016: 420. Zonder poging 229. Daarmee constateren we een inconsistentie in de cijfers. Over 2015 zegt deze rapportage: 308. Dat correspondeert niet met cijfers uit Nationaal Dreigingsbeeld 2017.

²⁶ Vigilant, TAPA.

²⁷ TAPA 2020: *Cargo Theft Analysis* 2019.

het vervoer plaatsvinden.²⁸ Hoewel de verschillen in cijfers over het algemeen goed te verklaren zijn (aan de hand van deze punten), hebben ze in het verleden wel tot Kamervragen geleid. De politie signaleerde in 2015 een daling van 20 procent ten opzichte van 2014, terwijl TAPA sprak over een koppositie van Nederland in transportcriminaliteit.

Ook in 2019 stond Nederland in de Top 5 van EMEA (Europa, Midden-Oosten, en Afrika). Dit zegt volgens TAPA echter meer over de kwaliteit van de registraties en de aanlevering van cijfers, dan over de omvang van het probleem. Zo heeft Duitsland jarenlang niet in de Top 10 gestaan. Nu er een goede verstandhouding is met de lokale justitie, wordt er meer geleverd. Ook verstreken Duitse leden meer informatie. Daardoor lijkt Duitsland plotseling enorm crimineel, maar dat is te nuanceren. Datzelfde geldt voor het Verenigd Koninkrijk, waar TAPA een goede samenwerking heeft met NavCis, die data voor de politie verzamelt. Zij hebben de registratie keurig op orde en staan dus ook al jaren bovenaan. Sommige landen laten wel een eigen risicoprofiel zien. Frankrijk bijvoorbeeld lijkt gewelddadiger: daar dragen criminelen soms wapens, zijn uitgedost als pseudopolitie, en steken zij trucks en trailers in brand. Sinds enkele levert ook Nederland op de juiste manier cijfers aan. Hierdoor is voor de positie van Nederland in de Top 5, nuance op z'n plaats is. In februari 2020 is de Nederlandse politie gestopt met het aanleveren van cijfers bij TAPA. Dit is al terug te zien in het verschil tussen de halfjaar-cijfers van politie en TAPA in 2020. Voor het eerst registreert de politie een hoger cijfer dan TAPA. TAPA hoopt dat de politie na de Corona-crisis weer 'gewoon' cijfers zal aanleveren. Om internationaal de trends goed in beeld te brengen en ladingbelanghebbenden en opsporingsinstanties te attenderen op risico's, is het van belang dat de deelnemende landen goed aanleveren.

²⁸ AH-TK-20152016-2201

Tabel 3.5

Top 10 landen ladingdiefstal – TAPA ²⁹		
	Aantal incidenten	Stijging/daling t.o.v. 2018
1. Duitsland	2.905	> 1.945%
2. Frankrijk	1.542	> 817,8%
3. Verenigd Koninkrijk	1.199*	< 53,6%
4. Nederland	680	> 55,6%
5. Zweden	607	> 1.114%
6. Spanje	388	> 53,9%
7. Rusland	371	> 209,5%
8. Italië	159	> 174,1%
9. België	120	> 118,1%
10. Zuid-Afrika	118	> 195%

* Het julinumnummer van magazine 'Vigilant' van TAPA, waarin maandelijks wordt gerapporteerd over de cijfers van ladingdiefstal in EMEA, vermeldt dat bij NavCIS (National Vehicle Crime Intelligence Service) 4.364 incidenten bekend zijn voor het Verenigd Koninkrijk. Waarschijnlijk door vertraging in het aanleveren van cijfermateriaal, geeft dit een vertekend beeld voor de positie van het Verenigd Koninkrijk.

3.2.3 Mensensmokkel: piek in 2016

Met name transportbedrijven die 'op Engeland rijden', zijn beducht op migranten die proberen in hun vrachtwagens te klimmen om illegaal per ferry de oversteek te maken. Soms op eigen houtje, soms gefaciliteerd door mensensmokkelaars. Schades, veroorzaakt door migranten en het risico op boetes kunnen flink oplopen. Het aantal door de Koninklijke Marechaussee en de Zeehavenpolitie aangetroffen inklimmers geeft enig zicht op de omvang van het probleem. Dat zegt uiteraard niets over het aantal inklimmers dat met succes en zonder ontdekking de reis voltooide. Het aantal waargenomen inklimmingen is dus maar een beperkte indicator van de omvang van deze problematiek.

Het jaar 2016 kende volgens tabel 3.6 een piek. Volgens de Koninklijke Marechaussee had dit te maken met sterk toegenomen vluchtelingenstromen door internationale ontwikkelingen, zoals de oorlog in Syrië. De sterke stijging van het aantal aangetroffen inklimmers in dat jaar was bovendien te relateren aan de

²⁹ <https://www.tapa-global.org/news-detail-view/recorded-cargo-crimes-in-emea-up-1147-in-2019-to-8548-incidents-with-losses-exceeding-EUR137-mil.html>

ontruiming van de zogeheten 'Jungle van Calais'. Hier verbleven veel asielzoekers voordat ze het erop waagden het Kanaal over te steken. De ontruiming was mede aanleiding voor de Koninklijke Marechaussee om de controles in Nederland op te voeren.

Een beperking van de cijfers is dat het alleen inklimmers betreft die werden aangetroffen door de Koninklijke Marechaussee. Pas vanaf 2019 registreert ook de Zeehavenpolitie het door hen aangetroffen aantal inklimmers. Het blijft met andere woorden behelpen om op basis van cijfers een betrouwbare schatting te maken van de omvang van mensensmokkel.

Tabel 3.6

Aantal inklimmers aangetroffen door Kmar en Zeehavenpolitie ³⁰					
	2015	2016	2017	2018	2019
Koninklijke Marechaussee	580	1280	910	860	910
Zeehavenpolitie	-	-	-	-	570
Totaal					1.480

3.2.4 Drugssmokkel: coke, synthetische drugs via post en pakketten

Vertekening is ook geconstateerd bij cijfers in relatie tot drugssmokkel. Wat er werkelijk aan drugs het land in- en uitgaat is vermoedelijk vele malen groter dan hetgeen wordt onderschept. In tabel 3.7 staan inbeslagnames aan de grens door uitsluitend de douane. Andere opsporingsinstanties in het binnenland nemen namelijk ook regelmatig drugs in beslag. De cijfers zijn niet specifiek gericht op de transportsector; registraties daarvan ontbreken. De inbeslagnames zijn wellicht veel meer een maatstaf voor de opsporingsinspanningen van - in dit geval - de douane. Opvallend is, dat in de loop der jaren veel meer cocaïne in beslag wordt genomen. Dit komt overeen met het beeld van de geïnterviewde politiemensen en in recente literatuur, die vermeldt dat een toename cocaïnehandel wordt waargenomen (Staring e.a., 2019). Verderop in dit hoofdstuk wordt duidelijk dat het bij drugs-smokkel vanuit het buitenland naar Nederland vaak gaat om cocaïne.

³⁰ AH-TK-20192020-2304; Jak, 'Waar komt die toename van inklimmers vandaan?', Trouw 22 januari 2020.

Tabel 3.7

Inbeslagnames drugs door douane ³¹					
	2016	2017	2018	2019	2020 (t/m 1-7)
Cocaïne	15.581 kg	10.219 kg	21.188 kg	40.095 kg	26.247 kg
Waarvan maritiem	14.154 kg	9.328 kg	20.074 kg	38.406 kg	25.599 kg
Heroïne	437 kg	830 kg	296 kg	625kg	52 kg
XTC/MDMA	144 kg	830 kg	472 kg	426 kg	202 kg
Amfetamine	22 kg	108 kg	1 kg	2 kg	4 kg
Methamfetamine	29 kg	9 kg	6 kg	550 kg	8 kg
Marihuana	1.299 kg	2.852 kg	322 kg	583 kg	165 kg
Hasjiesj	250 kg	716 kg	3.910 kg	299 kg	771 kg
Qat	3.738 kg	6.371 kg	3.331 kg	2.080 kg	1.172 kg

In de toelichting bij de halfjaarcijfers van 2020 besteedt de douane met name aandacht aan de grote toename van de cocaïnevangsten en de toename van synthetische drugsvondsten in post en pakketten. Door intensievere samenwerking met zowel nationale als internationale partners³² heeft de douane meer cocaïne in beslag kunnen nemen. Het gaat daarbij vooral om maritieme vangsten in de havens van Rotterdam en Vlissingen. In hoeverre de stijging te maken heeft met de impact van COVID-19 is onbekend. De stijgende trend is immers al waarneembaar sinds 2018.

Ook als het gaat om synthetische drugs die aangetroffen worden in de uitgaande post, signaleert de douane al langer een toename. Het gaat dan met name om xtc en MDMA in postpakketten. De douane werkt nauw samen met het Post Interventie Team (zie volgend hoofdstuk) en de douanediensten in de VS en Australië.

3.2.5 Sigaretten en overige smokkelwaar

Opvallend is dat de douane naast drugs ook (en juist!) andere goederen in beslag neemt (Tabel 3.8). Opvallend is de sigarettensmokkel. Opnieuw gaat het hier niet automatisch en alleen over de transportsector. Het gaat om het totaal aantal inbeslagnames. In de literatuur wordt sigarettensmokkel ook veelvuldig genoemd als klassieke variant van smokkel via de deze sector. Er komt echter meer op de radar van de douane. De aantallen onderschepte sigaretten schommelen aanzienlijk; smokkel van precursoren (grondstoffen voor bijvoorbeeld geneesmiddelen)

³¹ <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/berichten/nieuws/douane/halfjaarcijfers-douane>

³² Nationale opsporingsdiensten en internationaal met douanediensten in bijvoorbeeld België en Brazilië

neemt af en inbeslagname van wapens neemt eveneens af. Deze trends zeggen weinig over de daadwerkelijke smokkelomvang. De tabel lijkt eerder het resultaat van de aandacht die de douane heeft voor bepaalde smokkelwaar, dan dat de cijfers de daadwerkelijke omvang van de smokkel tonen.

Tabel 3.8

Aantal door douane in beslag genomen goederen in kilo's, tenzij anders vermeld ³³					
	2015	2016	2017	2018	2019
Sigaretten (x 1.000)	123.529	87.198	62.102	159.286	112.123
Tabak	3.550	1.233	34.353	63.998	128.205
Waterpijptabak	2.384	969	1.259	42.253	15.933
Cocaïne (aantal vangsten)	10.007 1.540	15.581 962	10.219 1.146	21.188 1.251	40.095 1.109
XTC	49	144	830	472	426
Heroïne	61	437	830	296	625
Marihuana	10.913	1.299	2.852	322	583
Precusoren	41.023	6.216	7.196	6.529	5.744
Wapens	15.094	11.549	4.743	24.727	125.227
Munitie	109	4.840	294	120	92.821

3.2.6 Resumé: inzicht verplicht

Crimineel misbruik in de transportsector kent vele verschijningsvormen. Van ladingdiefstal en smokkel zijn cijfers aangetroffen. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat transportcriminaliteit overwegend haalcriminaliteit is. Aangiftes en meldingen komen bij haalcriminaliteit maar weinig binnen. Opsporingsdiensten moeten echt investeren in de relatie met bedrijven om er zicht op te krijgen. Het veronderstelde *dark number* is dus groot. De cijfers zeggen bovendien meer over de inspanningen van opsporingsorganisaties dan over de daadwerkelijke omvang van criminaliteit. Illustratief zijn de bestudeerde aantallen strafzaken in paragraaf 3.2.1. Geïnterviewden zien ladingdiefstal over het algemeen als een groot probleem. Het gebrek aan *secure parkings*, in combinatie met de regelgeving rond rij- en rusttijden, dwingt chauffeurs tot stoppen op kwetsbare locaties.³⁴

³³ AH-TK-20192020-2986

³⁴ Een observatie bij een vervoerder in het zuiden van Nederland leverde een overzicht op van zogeheten 'blackspots': truckparkings waar regelmatig diefstal en andere incidenten zouden plaatshebben. Interessant is dat dit overzicht wordt bijgehouden en geactualiseerd door een (particulier) bedrijf uit België, zonder bemoeienis van opsporingsinstanties.

Toch zeggen de cijfers wel iets over de trends en (dus) vooral over de aandacht die de onderwerpen krijgen van de opsporingsdiensten. Ladingdiefstallen zitten internationaal in de lift. Ook Nederland kent een stijging. Het aantal inklimmers laat opnieuw een toename zien. De smokkel van cocaïne stijgt al een aantal jaar en smokkel van synthetische drugs via de post stijgt eveneens. Andere vormen van smokkel laten vaker een schommeling zien.

Tenzij een opsporingsdienst specifiek gericht is op een van de verschijningsvormen, zoals de Koninklijke Marechaussee op inklimmers (mensensmokkel), wordt transportcriminaliteit bij de opsporingsdiensten vooral gezien als onderdeel van het criminele proces en niet als zelfstandig fenomeen. Dat is terug te zien in (het ontbreken van) de cijfers. In veel gevallen is niet duidelijk welk deel van de cijfers betrekking heeft op het beroepsgoederenvervoer over de weg. Ook zijn geen cijfers aangetroffen van interne betrokkenheid, organisatiecriminaliteit en dekmantelbedrijven. Daarmee is niet gezegd dat deze vormen minder spelen of minder relevant zijn.

Tonen de cijfers (grotendeels aangeleverd door opsporingsinstanties) een sterke toename, dan kijken politiek en samenleving naar diezelfde opsporingsdiensten en verwachten dat deze optreden. Want inzicht verplicht nu eenmaal. Dat zagen we in 2011 met ladingdiefstal, in 2016 met inklimmers en recent met de drugspost. De aandacht vasthouden of creëren op thema's die nog niet in cijfers zijn gevangen, lijkt lastiger (daarover meer in hoofdstuk 4). De capaciteit bij de overheid is beperkt en dus zal transportcriminaliteit in veel gevallen moeten wedijveren met andere vormen van criminaliteit.

Volgens geïnterviewden bij de politie (zowel van 'werkvloer' als leidinggevenden) krijgt transportcriminaliteit niet de aandacht die het verdient. Thema's als cocaïne, hennep, synthetische drugs en mensensmokkel genieten hoge prioriteit. Transportcriminaliteit loopt door al deze thema's heen. Het is een groot maatschappelijk probleem. Door het ontbreken van valide en eenduidige misdaadstatistiek op dit terrein, lijkt dit besef echter niet veel verder door te dringen dan tot de afdelingen die er dagelijks mee te maken hebben. Cijfers geven, zoals deze paragraaf aantoonde, maar een beperkt beeld van wat er werkelijk speelt. Om het maatschappelijke probleem beter te begrijpen en te kunnen duiden in omvang en ernst, zijn cijfermatige gegevens en kwalitatieve gegevens nodig. De volgende paragraaf behandelt welke kwetsbaarheden werden gesignaleerd in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Daarbij is er niet alleen oog voor wat op dat moment is te zien, maar wordt vooral gekeken naar patronen in de kwetsbaarheden.

3.3 Kwetsbaarheden

3.3.1 Vooraf: meervoudige voedingsbodem voor crimineel misbruik

Het analysekader gaat uit van de aanname dat aan crimineel misbruik in de transportsector een diversiteit aan kwetsbaarheden ten grondslag ligt. De meeste wijzen op gelegenheid en een geringe pakkans; enkele wijzen meer op *anomie* en *strain*. Denk bij die laatste aan arbeidsmarkt en arbeidsomstandigheden. Door de categorieën te volgen van het analysekader, worden ze hieronder nagelopen. Uiteraard wordt waar mogelijk nagegaan welke kwetsbaarheden op de voorgrond treden, teneinde het misbruik te begrijpen en verklaren.

3.3.2 Cultuur: door buitenstaanders ervaren geslotenheid

Zoals in het literatuurhoofdstuk vastgesteld, kunnen kwetsbaarheden voor criminaliteit ook verband houden met de cultuur. Het gaat dan met name om de manier waarop met normovertredingen wordt omgegaan. Een gesloten cultuur kan een verklaring bieden voor de lage meldingsbereid, en schept gelegenheid voor het plegen en afschermen van criminaliteit. Deze paragraaf beschrijft de cultuur, zoals in het onderzoeksmateriaal naar voren kwam.

Groepsnormen en imago: voorzichtig naar de buitenwereld

Uit de interviews blijkt dat de transportsector van oudsher een geheel eigen cultuur kent. Die uit zich in ongeschreven groepsnormen, zoals het nuchtere arbeidsethos van 'altijd maar doorgaan, ook al kan het eigenlijk niet meer' en 'we lossen onze eigen problemen wel op'. Beide komen voort uit een groot doorzettingsvermogen, zorg voor het eigen (familie)bedrijf en zelfredzaamheid. Het zelf willen oplossen van problemen leidt er volgens geïnterviewden en nieuwsberichten soms toe, dat een enkel bedrijf overgaat tot eigenrichting. Dit door bijvoorbeeld zelf achter 'boeven' aan te gaan. Ook arbeidsconflicten met werknemers of ingehuurd personeel worden in een enkel geval (met geweld) opgelost door bedrijven. Een deel van deze acties komt voort uit wanhoop bij bedrijven en de inschatting dat de overheid hun problemen niet gaat oplossen.

Taakstraf voor directeur transportbedrijf die Poolse medewerkers mishandelde

De Poolse medewerkers waren die dag aan het staken. Om de staking te breken, huurde de directeur vier beveiligers in. De Polen sloten zich op in hun vrachtwagens. De directeur en de beveiligers sloegen met knuppels op de ruiten en sleurden de Polen uit hun vrachtwagen. (Omroep Brabant, 23-11-2015)³⁵.

³⁵ <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2205xxx/taakstraf-voor-directeur-xxx>

Er zijn ongeschreven beroepsnormen die de buitenwereld soms de indruk geven, dat sprake is van een zogeheten gesloten gemeenschap (Bervoets en Bruinsma, 2017; Bervoets, 2018). Geïnterviewden van transportbedrijven geven aan dat hun vervoer neerkomt op imago en vertrouwen. Opdrachtgever moeten erop kunnen vertrouwen dat een partij of vracht veilig en zonder schade op de plaats van bestemming aankomt. Wet- en regelgeving rond rij- en rusttijden komen daarbij af en toe in de knel. Hoewel de beroepsgroep de gedachte achter de regels begrijpt en waardeert, is het soms noodzakelijk om hier creatief mee om te gaan. Het gaat erom dat je wordt gezien als een betrouwbare partner voor opdrachtgevers en concullega's. Grote concurrentie maakt dat solidariteit en saamhorigheid in de sector niet vanzelfsprekend zijn. De door buitenstaanders ervaren geslotenheid heeft te maken met een aantal kenmerken, zo is op te maken uit de interviews.

Ten eerste zijn heel veel transportbedrijven - althans van origine - familiebedrijven. Loyale en ervaren werknemers maken vaak binnen hetzelfde bedrijf promotie en klimmen op naar een managementfunctie. Bij de familiebedrijven wordt de opvolging vanzelfsprekend vaak binnen de familie gezocht. Zij-instromende managers en directeuren zijn er ook, maar de doorstromers en opvolgende familieleden bepalen het beeld. Dat werkt volgens geïnterviewden de geslotenheid in de hand.

Ten tweede krijgen vervoerders in de loop der jaren vaste klanten en vaste partners, met wie ze projecten en diensten aangaan. Het toelaten van een onbekende doen bedrijven niet zonder meer. Dat heeft als nadeel dat het ingewikkeld is om als nieuw bedrijf te bewegen op de transportmarkt. Maar deze geslotenheid werkt ook beschermend, omdat bijvoorbeeld malafide (dekmantel) bedrijven of bedrijven die de groepsnormen overtreden snel opvallen en buiten worden gesloten.

Ten derde is het imago (dat samenhangt met het vertrouwen) cruciaal. Een eenmaal beschadigd imago kost dat niet alleen vertrouwen, maar ook omzet en dus geld. Een voorbeeld daarvan is een pakketbedrijf dat niet toestaat dat de securitymanager wordt geïnterviewd. Dit gebeurt uit angst voor imagoschade en men is volgens de securitymanager bang dat klanten weggelopen wanneer duidelijk wordt dat sprake is van (interne) criminaliteit.

Al deze factoren maken dat de transportwereld (een wereld waarin mensen elkaar vaak kennen) door buitenstaanders wordt gezien als een gesloten ervaren beroepsgemeenschap. De geïnterviewde bedrijven vinden het niet correct om zonder meer als gesloten gemeenschap te worden bestempeld. Zij kunnen zich wel vinden in het beeld van een sector, waarin veel spelers elkaar kennen en waar soms wat voorzichtigheid heerst naar onbekenden. De redenen daarvoor zijn net benoemd. Opsporingsambtenaren geven in interviews aan, dat deze voorzichtigheid sterk afneemt naarmate er sprake is van duurzaam persoonlijk contact.

Meldingsbereidheid: genuanceerd beeld

Voorals opsporingsambtenaren en justitiemensen melden in de interviews, dat het wezenlijk schort aan meldings- en aangiftebereidheid bij vervoerders. Er komt weinig tot geen informatie op tafel en vaak wordt geen of in een veel later stadium aangifte gedaan bij de politie als er sprake is van schade of criminaliteit; dus als het echt nodig is. De groepsnorm om eerst te trachten de eigen problemen zelf op te lossen is wellicht de voornaamste verklaring voor de beperkte meldingsbereidheid. Veel ondernemers hebben geen vertrouwen in een goede afhandeling van een melding of aangifte door politie en justitie, wegens een knellende capaciteit ('ze hebben er toch geen tijd en mensen voor', is een verzuchting die we regelmatig optekenden).

Bedrijven hebben naar eigen zeggen de ervaring dat aangiften - ook wanneer er duidelijke opsporingsindicaties zijn - geen of pas met grote vertraging opvolging krijgen. Een interview met brancheorganisatie TLN bevestigt dat beeld. Als een aangifte met grote vertraging wordt opgepakt, gaat dat vaak ten koste van het bewijs (dat er dan bijvoorbeeld al niet meer is). Verder merken zowel de brancheorganisatie als bedrijven op, dat de expertise binnen de politie zich met name beperkt tot de Landelijke Eenheid. Politie mensen van regionale eenheden hebben vaak niet de nodige expertise om transportcriminaliteit waar te nemen of een kwalitatief goede aangifte op te nemen. Soms maken zij deel uit van gespecialiseerde (regionale) teams en hebben dan wel kijk op de zaak.

Schade wegens crimineel misbruik wordt vaak op de koop toe genomen; naar eigen zeggen uit vrees dat de verzekeringspremies zullen stijgen. Er is op dit punt een gezond wantrouwen naar verzekeraars. Pas als het echt niet meer kan en er bijvoorbeeld een grote schadepost is, wordt aangifte gedaan en de schade gemeld bij de verzekering. Grotere bedrijven hebben soms een eigen bedrijfsrecherche voor intern onderzoek of schakelen een particulier recherchebureau in. Die interne en externe partijen doen dan onderzoek naar feiten en omstandigheden (vaak ter voorbereiding van een aangifte) of zij doen een (tuchtrechtelijk) onderzoek naar het handelen van bijvoorbeeld werknemers bij het ontstaan van de schade en het misdrijf. Uit Kamervragen en interviews blijkt, dat het doen van aangifte behoorlijk wat voeten in aarde heeft. Digitaal of telefonisch kan alleen aangifte worden gedaan als er geen opsporings- of daderindicatie is. Is deze er wel dan wordt een afspraak gemaakt op het bureau. Wanneer dit mogelijk is, hangt af van de beschikbaarheid van deskundig personeel. Een extra complexiteit is het internationale aspect van veel transportcriminaliteit. Wanneer het strafrecht van een ander land geldt, is de Nederlandse politie niet verplicht aangiftes op te nemen. Dit moet dan in het andere land worden gedaan. De complexiteit die met de aangiftes gepaard gaat, levert voor vervoerders een extra drempel op om aangifte te doen. Het is lang niet altijd duidelijk welk strafrecht van toepassing is als de eigenaar van de lading uit land A komt, het misdrijf plaatsvond in land B en de boeven er met de lading vandoor zijn richting land C. Zeker bij ladingdiefstal

is het van belang dat er snel opgetreden wordt, anders is de lading al weg. Voor onderzoek zijn vervoerders dan vaak ook tijdelijk hun materieel kwijt, wat een extra kostenpost oplevert.

Gezien het bovenstaande is het niet vreemd dat problemen in de meeste gevallen intern worden opgelost. Bij interne betrokkenheid betekent dat vaak een waarschuwing of ontslag. De kwetsbaarheid van dit zelfoplossend vermogen schuilt erin dat de 'rotte appels' op deze manier de sector niet verlaten. Als er geen aangifte ligt en er is geen veroordeling, dan krijgt de werknemer bij een volgende sollicitatie gewoon weer een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) en treft een volgende werkgever hem ook niet aan in het Waarschuwingregister. Hij kan zijn criminele activiteiten bij een ander bedrijf gewoon voortzetten.

Hoofdstuk 4 maakt duidelijk dat tijd en persoonlijke benadering nodig zijn voor opsporingsinstanties om aan (vaak waardevolle) informatie te komen. En de waarneming van opsporingsinstanties en justitie laat onverlet, dat veel bedrijven tegenwoordig zelf investeren in de (weliswaar interne) meldingsbereidheid. Dit gebeurt bijvoorbeeld door zogeheten *awareness*-programma's.³⁶

Resumé: cultuur als kwetsbaarheid beperkt

Van cultuur als kwetsbaarheid voor crimineel misbruik is - zo blijkt uit het onderzoeksmateriaal - maar beperkt sprake. De beroepsgroep lijkt op het eerste gezicht gesloten, maar dat moet vooral worden uitgelegd als voorzichtigheid. Familiebanden, een vaste klantenkring en het belang bij een goed imago werken in hoge mate juist ook beschermend. Criminaliteit wordt in de meeste gevallen zeker niet afgeschermd. Sterker: het wordt intern afgedaan. Vaak met een waarschuwing of ontslag. Er wordt door bedrijven ook geïnvesteerd in de interne meldingsbereidheid. Er heerst een cultuur van 'we lossen het zelf wel op' die vooral lijkt te stoeien op economische redenen. Bedrijven willen voorkomen dat de verzekeringspremie stijgt en een aangifte vergt kostbare tijd (en materieel). In dit zelf oplossend vermogen schuilt het risico dat 'rotte appels' langer in de sector hun gang kunnen gaan. In dat opzicht is er sprake van kwetsbaarheid. Ook wordt het creatief omgaan met bijvoorbeeld de rij- en rusttijdenregelingen, omwille van de veiligheid van het transport, binnen de beroepsgroep geaccepteerd. Ze steunen de gedachte achter de regels, maar deze regels staan wat hen betreft te ver van de praktijk.

3.3.3 Arbeidsmarkt en concurrentie

Een belangrijke verklaring voor criminaliteit wordt in de onderzoeksliteratuur (hoofdstuk 2) gevonden in financiële stress. Mensen en bedrijven die met moeite financieel gezien het hoofd boven water kunnen houden, zijn eerder geneigd regels te overtreden als ze daardoor in staat zijn te overleven. Criminaliteit kan in

³⁶ Een deel van deze programma's staat vast in TAPA en een ander deel wordt door bedrijven aangevuld met actuele thema's als terrorisme, verstekelingen en nieuwe diefstalmethodes. De bedoeling is dat medewerkers op deze manier alert en up to date blijven.

dat verband worden gezien als *Coping*-strategie (Merton 1938) of overlevingsstrategie. Om de financiële gezondheid van het beroepsgoederenvervoer in kaart te brengen, werd de arbeidsmarkt onderzocht.

Geconstateerd werd dat het verdienmodel in het beroepsgoederenvervoer over de weg volgens geïnterviewden al jaren problematisch is. De lage marges waren een dominant thema in zowel de interviews, bestudeerde nieuwsberichten, op chauffeursfora, in sectorverslagen en tijdens observaties. Met name vervoerders zelf spreken van een ongezonde situatie: "De markt is ziek". De winstmarges zijn ontzettend laag; deze liggen ondanks de omzetgroei ongeveer op 3 procent.³⁷ In Corona-tijd daalde deze voor sommige vervoerders (anders dan *food* en pakketpost) nog verder. Het problematische verdienmodel wordt in de hand gewerkt door grote prijsgevoeligheid en hoge concurrentiedruk. Ook arbeidsvoorwaarden, flexibilisering van arbeid, arbeidsomstandigheden en slecht te vervullen vacatures kunnen niet los worden gezien van de financiële gezondheid van de sector.

Financiële gezondheid: prijsgevoeligheid en concurrentiedruk

De concurrentiedruk in het beroepsgoederenvervoer over de weg is erg hoog, vooral binnen het internationaal vervoer en de koeriersdiensten (paragraaf 3.5 gaat specifieker in op koeriersdiensten). Door de hoge concurrentiedruk vond de afgelopen jaren volgens geïnterviewden een daling plaats van het internationaal vervoer door Nederlandse transporteurs. De meesten wijten dit aan het vrije verkeer van goederen en diensten in Europa, waardoor Nederlandse vervoerders moeten concurreren met de (vaak Oost-Europese) lage-lonenlanden.

De ongeschreven beroepsnorm van 'het altijd maar doorgaan' in een sector die erg is gericht op 'niet praten maar doen' en waarin veel (voormalige) familiebedrijven actief zijn met het daaraan gekoppelde verantwoordelijkheidsbesef jegens het bedrijf, maken dat de druk groot is om door te gaan en niet zomaar de handdoek in de ring te gooien.

Bepaalde bedrijven passen hun marktstrategie aan. Ze investeren in efficiency van het bedrijfsproces of zoeken het in de verbreding van hun dienstenpakket van puur transport naar specialisatie of logistieke dienstverlening. Op korte termijn levert dit voor bedrijven inderdaad voordeel op, maar op lange termijn drijft het de concurrentie verder op de spits.

Een aantal expediteurs heeft volgens geïnterviewden een aandeel in het ongezonde verdienmodel. In de ogen van diverse vervoersbedrijven zijn sommige expediteurs 'transportmakelaars' die zelf geen of weinig overheadskosten hebben. Ze proberen voor erg lage prijzen deals te sluiten en partijen met elkaar te verbinden. Daarmee dragen ze bij aan de lage marges. Tegelijkertijd realiseren vervoerders zich dat de sector het ook zelf laat gebeuren. Zolang bedrijven

³⁷ De gemiddelde winstmarge van 2,5-3% werd genoemd in de interviews en zagen we bevestigd in o.a.: 'Trends en ontwikkelingen in de sector Transport & Logistiek', website ING 2020.

ervoor kiezen om zaken te doen met 'cowboy-expediteurs' en zolang er wanhopige bedrijven zijn die voor een klus op zoek gaan op een platform voor vrachttuitwisseling, blijven de prijzen onder druk staan. Onderstaande interviewfragmenten laten op treffende wijze zien hoe dit mechanisme werkt:

"Ik heb net een proefabonnement gehad op een platform voor vrachttuitwisseling. Ik vind het veel te duur. Het is ongeveer € 250,- per maand. Klanten zijn vaak vervelend. Ze laten je wachten en zijn slechte betalende. De vragende partijen op die platforms willen allemaal voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Ze betalen heel weinig, daarom hebben ze ook geen vaste vervoerders. Zo'n 90 procent van de geboden prijzen zit onder de kostprijs van de rit. Kennelijk is er altijd wel iemand te vinden die het doet voor die prijs. Eigenlijk zouden die sites moeten zeggen: 'Dit zijn zoveel kilometers, dus je moet zoveel betalen. Een minimumprijs'. Dat gebeurt niet. Door de Corona-crisis is het best lastig om terugritten te krijgen. Ik overweeg nu een proefabonnement op een ander vrachttuitwisselingsplatform. Toch nog maar een keer proberen. Je moet wat. We hebben het vooral voor de gevallen dat je een keer een rit naar Parijs hebt en een lading terug moet hebben. Dan heb je met zo'n platform toch een stok achter de deur."

"Het zijn vooral de kleinere transportbedrijven die de markt om zeep helpen. Want uiteindelijk kan de expediteur die dumprijzen alleen bieden als er partijen zijn die het vervoer daarvoor willen realiseren. Dat kan dan óf door efficiency óf door grijze praktijken. En als je klein bent, kun je je makkelijker grijze praktijken permitteren, omdat er weinig controledruk is."

"Wij moeten soms ook ritten beneden de kostprijs uitvoeren. Bijvoorbeeld als je met een vrachtwagen in Engeland staat en je hebt niks terug. Er is een onbalans op de Engelse markt. Het transport naar Engeland is meestal goed betaald, een transport uit Engeland slecht. Je krijgt bijvoorbeeld € 1.000,- voor de heenrit en € 500,- voor de terugrit. De terugrit is beneden de kostprijs, maar de rondrit kan er wel uit. Of als je een wagen werkeloos in een grote stad hebt staan na een levering. Dan ben je blij als je een paar euro krijgt voor een rit van Parijs terug naar Nederland. Sommige expediteurs weten dat en maken daar gebruik van. Ze kennen de markt goed genoeg om te weten dat ze die rit kunnen aannemen voor € 330,-. Ze weten dat ze altijd wel een bedrijf vinden met auto's die op dat moment behoefte aan een lading

hebben. Ze knopen het handig aan elkaar. Als je goede systemen hebt en lage transactiekosten, kun je misschien winstgevend zijn met marges van € 30,-, € 40,-. Als je er maar veel van doet. Kijk, cowboy-praktijken zijn op zich niet illegaal. Al is het wel parasiteren op de rest van de markt. Het draagt bij aan een prijsdynamiek die ongezond is. De expediteur is zelf niet de partij die de regels overtreedt, maar hierdoor worden kleine en middelgrote bedrijven soms wel gedwongen om de randen op te zoeken.”

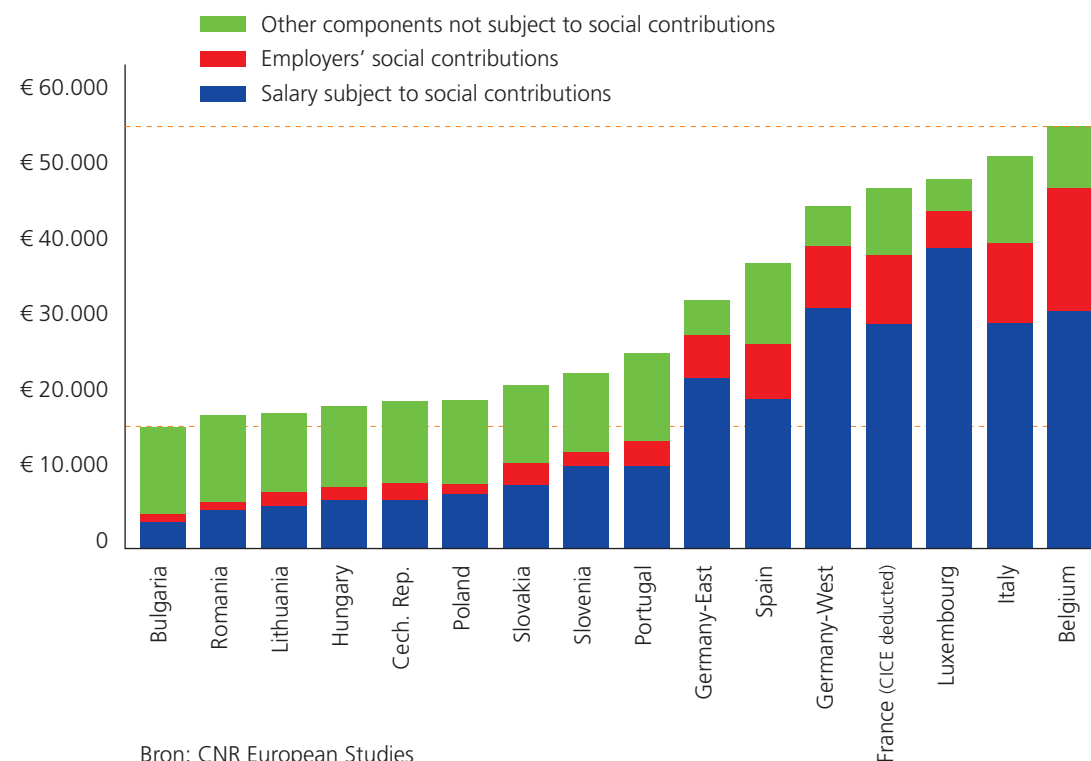
Loonkosten en arbeidsvoorwaarden

Loonkosten en brandstofprijzen zijn grote onkostenposten voor vervoerders. Verladers stellen steeds hogere eisen en kijken binnen de randvoorwaarden eerst naar de prijs, daarna naar de kwaliteit, service, innovatie en duurzaamheid. Zoals eerder aangegeven is de concurrentie op loonkosten er vooral met Oost-Europa.

In 2016 deed het Franse Comité National Routier (CNR) een studie naar verschillen in arbeidskosten binnen Europa. Zij keken niet alleen naar loonkosten, maar ook naar sociale premies, toeslagen en productiviteit (kilometers en uren per jaar). Het CNR concludeerde dat over het geheel genomen de verschillen in loonkosten enorm zijn te noemen. Hetzelfde aantal uren in de dezelfde vrachtwagen op dezelfde weg met dezelfde goederen kan € 8,- per uur of € 33,- per uur kosten, afhankelijk van het feit of de chauffeur werkt voor een Bulgaars of een Belgisch bedrijf. Volgens een Franse econoom zal elk bedrijf dat gevestigd is in een land met een hoge levensstandaard en dat vooral laaggeschoolde arbeidskrachten in dienst heeft, ofwel failliet gaan ofwel zijn activiteiten moeten verplaatsen naar elders. Verschillende Nederlandse transportbedrijven hebben dit ook gedaan. Zij hebben een vestiging geopend in een Oost-Europees land, zodat ook zij dankzij de lagere loonkosten, goedkopere ritten kunnen aanbieden. De studie van het CNR laat ons zien dat de grote concurrentiedruk die Nederlandse transporteurs voelen, niet uniek is. Sinds de eenwording van Europa is de situatie in een groot aantal lidstaten onhoudbaar geworden: landen als Italië, België en Frankrijk zijn volgens het CNR in tien jaar tijd uit de markt weggedrukt.

Figuur 3.9

Jaarlijkse kosten van internationale chauffeur voor een transportbedrijf in 2016³⁸



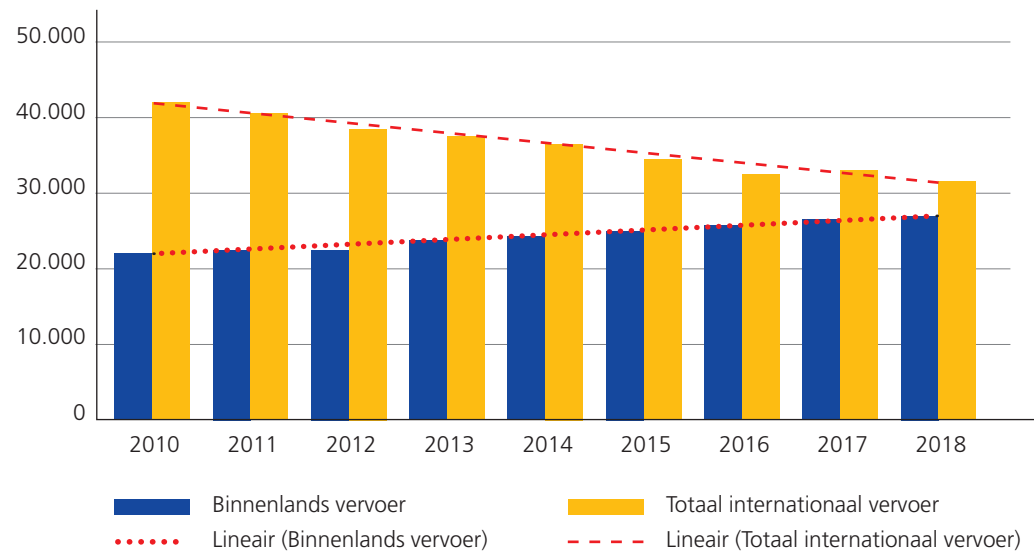
Bron: CNR European Studies

³⁸ CNR, Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe, Parijs: 2016.

Figuur 3.10

Stijging binnenlands en daling internationaal beroepswegtransport³⁹

Ladingtonkilometers in mln



Volgens een geïnterviewde vervoerder zijn de kosten van een Oost-Europese en een Nederlandse chauffeur inmiddels wel meer gelijk getrokken; nog wel ten nadele van de Nederlandse chauffeurs. Waarschijnlijk vergelijkt hij de kosten van een Oost-Europese chauffeur in loondienst dan met de kosten van een Nederlandse eigen rijder (zzp'er), waarvoor geen sociale premies en toeslagen hoeven worden betaald. Werken met eigen rijders en tijdelijke chauffeurs in plaats van met medewerkers in loondienst (flexibilisering van arbeid) is soms noodgedwongen, omdat vacatures moeilijk vervulbaar zijn. Maar het wordt ook bewust gedaan, om kosten te besparen. Zowel in het internationaal wegtransport als bij de koeriersdiensten zijn arbeidsvoorwaarden een item. Uit diverse open bronnen en nieuwsberichten blijkt dat chauffeurs en koeriers weinig betaald krijgen door veeleisende opdrachtgevers. Ook in tijden van economische groei en krapte op de arbeidsmarkt, blijft passende beloning in de regel achter. De marges laten het simpelweg niet toe.

In 2018 kleurde de zogeheten Spanningsindicator arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs dieprood.⁴⁰ Het betreft daarbij een monitorachtig instrument

³⁹ TLN, 2020

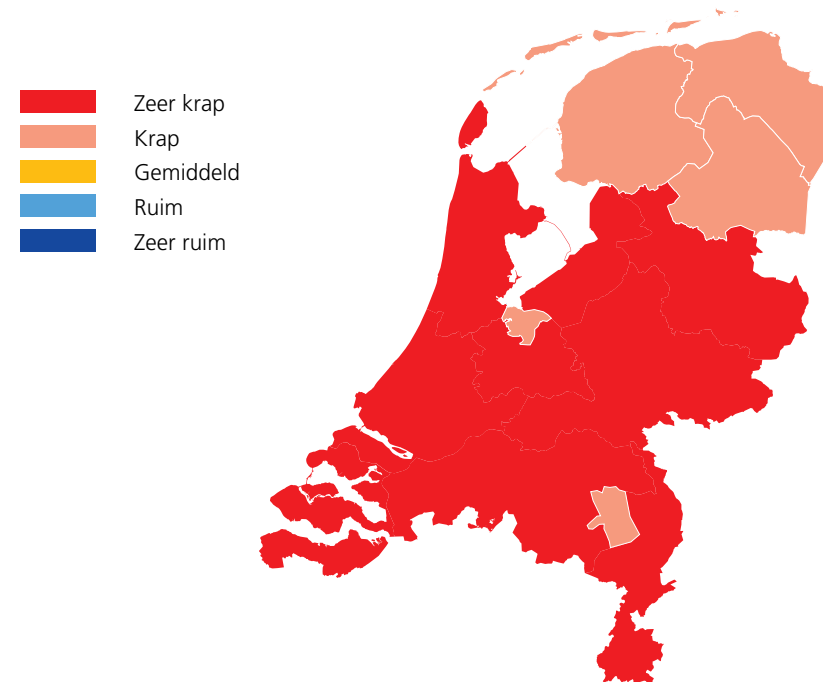
⁴⁰ UWV, 'Moeilijk vervulbare vacatures. Landelijk overzicht van beroepen', september 2019.

waarmee de arbeidsmarkt in beeld wordt gebracht. Meer dan in andere sectoren speelde dat er te weinig sollicitanten zijn, dat het ontbreekt aan de juiste instelling bij de sollicitant en dat arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden ervoor zorgen dat vacatures niet kunnen worden opgevuld. Het UWV voegde hieraan toe dat werkgevers door de grote concurrentie nauwelijks hogere prijzen bedingen, waardoor er weinig ruimte over is voor investeringen in nieuwe technologieën en voor om- of bijscholing van (nieuw) personeel. Om personeel uit andere sectoren aan te trekken is met name dit laatste wel van belang.⁴¹

Figuur 3.11

Spanningsindicator vrachtwagenchauffeurs

Gemiddelde 2018Q3 en 2018Q4

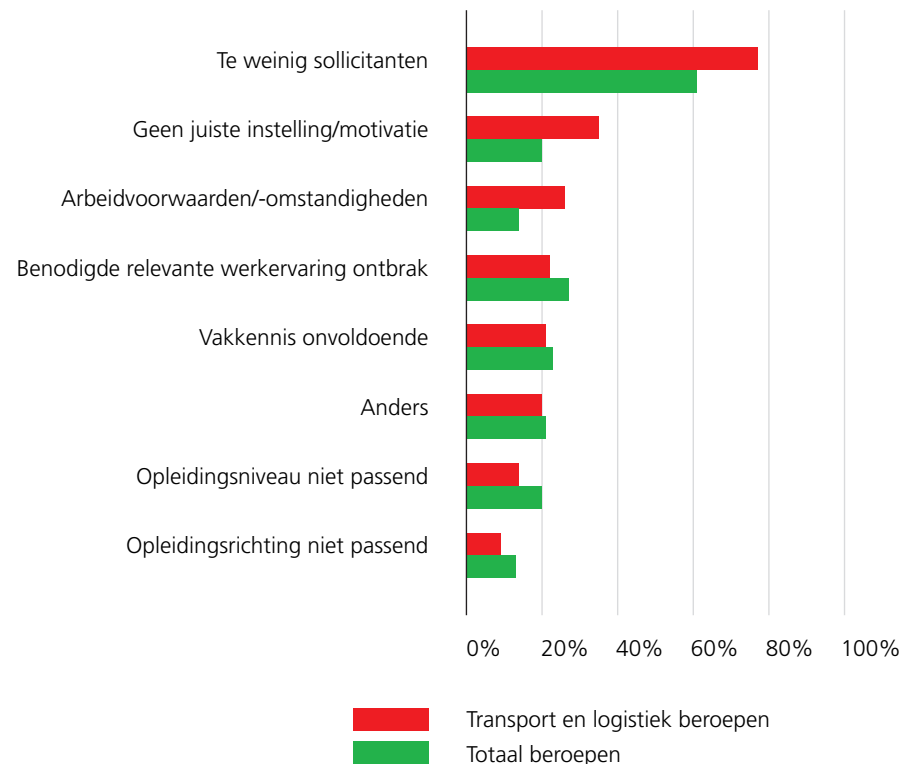


Bron:UWV

⁴¹ UWV, 'Factsheet Arbeidsmarkt Transport en Logistiek', 2019. De Corona-crisis heeft overigens voor veel beroepsgroepen de verwachtingen omtrent arbeidskrapte en baankansen in korte tijd compleet veranderd. In augustus 2020 bracht het UWV een rapport uit met 'kansrijke en minder kansrijke beroepen' naar aanleiding van de ontwikkelingen van de arbeidsmarkt na Corona. Hierin staat het beroepsgoederenvervoer over de weg niet genoemd. Enkele geïnterviewden geven aan dat de arbeidskrapte minder extreem is geworden door de Corona-crisis. Al heerst nog altijd een tekort aan chauffeurs.

Figuur 3.12

Redenen waarom vacatures moeilijk vervulbaar zijn



Bron: UWV (2018). Moeilijk vervulbare vacatures oorzaken en gevolgen

Wat betekent dit voor de kwetsbaarheid voor crimineel misbruik?

Duidelijk is dat het volgens geïnterviewden niet best gesteld is met de financiële gezondheid van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Zowel in crisistijd als in economische hoogtijperioden zijn de winstmarges laag en weten vervoerders door de grote concurrentie nauwelijks hogere prijzen te bedingen. We zien bedrijven op alle niveaus, zowel groot als klein, Coping-strategieën toepassen. Vaak legaal door te werken met Oost-Europese arbeidskrachten (en een vestiging aldaar), flexibele krachten en eigen rijders, door klussen buiten het vaste netwerk te zoeken en door de bedrijfsactiviteiten te verbreden.

In een markt waarin de concurrentiedruk zo hoog is en de winstmarges

zo laag, is de kans groot dat er legale Coping-strategieën en illegale strategieën worden toegepast die in sommige gevallen leiden tot organisatiecriminaliteit. In het onderzoek werden diverse vormen van fraude ontdekt: denk aan cao-fraude, tachograaffraude en wurgcontracten.

Bedrijven in financieel zwaar weer zijn geneigd meer risico's te nemen. Zo werd geconstateerd dat een bedrijf dat normaal alleen werkt met een vaste klantenkring, zich door de Corona-crisis genoodzaakt voelt om opdrachten te zoeken op een platform voor vrachtwisseling. Het heeft daar eigenlijk geen goed gevoel bij. In dit specifieke geval betrof het een vervoerder die erg alert is op de gevaren van crimineel misbruik, maar niet alle bedrijven kunnen zich permitteren kritisch te zijn op de ritten die ze aannemen en te checken met wie ze zaken doen. Het risico bestaat dat ze (en dat kan onbewust) een drugstransport met deklading uitvoeren.

Bij grote krapte op de arbeidsmarkt bestaat bovendien het risico dat bedrijven minder kritisch zijn op wie ze in dienst nemen/aan wie ze de rit uitbesteden, waardoor fraudeurs makkelijker de organisaties kunnen 'binnentreden'.

Geïnterviewden geven ook aan dat de bedongen prijzen niet in verhouding staan tot de risico's. De ritprijs laat het bijvoorbeeld niet toe op betaalde/beveiligde parkings te staan of het transport uit te voeren met een kastenwagen die het risico op ladingdiefstal en inklimmers aanzienlijk verkleint.

De beroeps cultuur van 'het al maar doorgaan, ook als het eigenlijk niet meer kan' en het verantwoordelijkheidsgevoel voor het familiebedrijf hebben een versterkend effect op de financiële situatie in de sector. Het collectief voortdurend doorgaan tegen 'fooigeld', zoals een geïnterviewde het omschreef, drijft de concurrentie op lange termijn verder op de spits. Het maakt dat de financiële gezondheid van de sector in een neerwaartse spiraal terecht komt, waar zij niet gemakkelijk uitkomt.

Tot slot blijkt dat financiële stress de kans op bewuste betrokkenheid bij criminaliteit vergroot. Bedrijven zullen meer 'open staan' voor lucratieve aanbiedingen vanuit het criminele milieu. Het is bekend dat criminelen actief rekruteren in beroepsgroepen die het financieel zwaar hebben.

3.3.4 Gevoelige transporten

Open netwerk, groupage en lange routes in het achterland

Een geïnterviewde van een groot vervoersbedrijf geeft aan dat het veel verschil maakt of wordt gewerkt met een gesloten zakelijk netwerk met ondernemingen die elkaar goed kennen of een open netwerk, waarin bedrijven regelmatig met onbekenden zakendoen en dus nieuw voor elkaar zijn. Dit heeft te maken met betrouwbaarheid: weten met wie je zakendoet. Screening van personeel en zakenpartners is in de sector essentieel om (interne) betrokkenheid bij transport-criminaliteit en ladingdiefstal te voorkomen. Hier wordt in awareness-trainingen,

door de branchevereniging en verzekeraars zwaar op gehamerd: aan wie vertrouw de vrachtgegevens, routeplanning en lading toe?

Sommige bedrijven geven aan dat de kans op smokkel of diefstal klein is bij korte ritten. Riskanter is het voor bedrijven die het hele achterland bedienen. Hoe meer stops een vrachtwagen maakt, hoe groter de kans op crimineel misbruik (inklimmen, snijden, smokkelwaar ergens in stoppen): 'Zodra een lading tot rust komt is hij doelwit'. Wanneer je een korte rit hebt, vroeg moet lossen en de lading de voorafgaande avond ophaalt, loop je dus risico. Het is volgens geïnterviewde vervoerders voor kwaadwillenden erg eenvoudig om goederen uit een vrachtwagen mee te nemen. Zeker wanneer het een trailer betreft met zeildoek. Dan is een scherp voorwerp voldoende om het doek open te snijden en zijn volgens de geïnterviewden maar enkele minuten nodig om goederen te stelen.

"Tijdens transporten wordt er vaak in onze zeilen gesneden. Vaak maken ze alleen een kijkluikje om te zien wat de lading is. Als een wagen 's nachts op een afgelegen plek staat, bij een tankstation ofzo, gebeurt dit in 60% van de keren. Bij La Place in Nederweert was het bijvoorbeeld altijd raak. Dieven kunnen daar makkelijk wegduiken in de bosjes. Daar mogen onze chauffeurs dus niet meer staan. Gelukkig leidt het bij ons zelden tot ladingdiefstal. We vervoeren weinig hoogwaardige goederen en als we iets duurs hebben mag de chauffeur er niet mee stilstaan. Diesel wordt wel gestolen."

"Dat de weekendrust verplicht buiten de cabine moet worden gehouden, kan ik eigenlijk niet zo goed begrijpen. Ten eerste, de chauffeur wil helemaal niet uit zijn cabine, hij plast het liefst nog tegen zijn eigen achterband om niet weg te hoeven. Hij moet dan in een hotel of ander onderkomen en daarbij zijn lading loslaten. Dat zou niet erg zijn als er voldoende gelegenheid is om veilig te parkeren. Maar dat is er simpelweg niet. Met COVID-19 zul je zien dat er iets minder drukte is, maar als je nu naar Parijs zou rijden, een uur of vijf in de avond, dan zie je dat alle parkeerplaatsen stampvol zijn. Als je veilige parkeerplaatsen creëert, dan is het nog geen garantie dat er niets gebeurt, maar in ieder geval bied je de gelegenheid dat ook de regelgeving omtrent rij- en rusttijden beter gehandhaafd kan worden."

Ook groupage-ritten, waarbij verschillende ladingen van verschillende bedrijven worden samengevoegd tot één grote lading, worden gezien als kwetsbaar. Door de lage marges laden vervoerders hun wagens zo vol mogelijk om iets te verdienen. De kwetsbaarheid heeft te maken met het aantal stops en de hoge snelheid. Tijdens een van onze observaties werd duidelijk dat het voor de chauffeur van

een groupage-rit moeilijk te controleren is wat zijn lading is: "Het is wel een vreemd gevoel dat je soms geen idee hebt wat je vervoert. Soms zie je niets aan de verpakking en moet je afgaan op een generieke omschrijving op de vrachtbrief." Dit wordt in de interviews bevestigd. De bakwagen wordt volgeladen door magazijnwerkers. TLN adviseert om bij het laden aanwezig te zijn in verband met de controleplicht die een vervoerder heeft, maar dat is door de Corona-maatregelen vaak niet mogelijk. Veel magazijnen zijn hermetisch afgesloten, waardoor de chauffeur niet kan toekijken tijdens het laden bij de dock: "Dat is soms vervelend. Zeker als je geen goed gevoel hebt bij een bedrijf." Dat gebeurde bijvoorbeeld tijdens de observatie bij een van de stops. Het betrof een rommelig ogend magazijn met onvriendelijk personeel. Buiten het zicht van de chauffeur wordt met een hoop kabaal de vracht aan de achterkant van de wagen ingeladen. De wantrouwende chauffeur controleert voor het wegrijden of de zendingen van de andere klanten er nog inliggen. De zojuist toegevoegde lading kan hij niet checken: het zit in dichtgetimmerde kisten. Een andere vervoerder vertelt:

"De transportmarkt is heel fraudegevoelig. Als je fout wilt dan kan dat heel makkelijk. Een chauffeur kan echt niet alles controleren. Of hij moet alles open maken. Dat kan niet. Alles is gericht op vertrouwen. Wel geef je bijvoorbeeld aan op je papieren dat je niet bij een verlading bent geweest. Er zijn veel jongens die onschuldig hebben vastgezeten."

Transportwijzen: zeiltrailers en geconditioneerd vervoer

Zoals eerder gemeld, zijn zeiltrailers gevoeliger voor diefstal en inklimmen dan andere voertuigen. Dat blijkt ook uit de rapportages over ladingdiefstal van TAPA. In 2019 vond 71,2% van de ladingdiefstallen in Nederland plaats door zeilsnijden.⁴² In de transportsector is het gebruikelijk om vrachtwagens niet slechts vanaf de achterkant, maar ook vanaf de zijkant te lossen. Dan is een trailer met zeildoek buitengewoon handig en dus worden ze veel gebruikt.

Geconditioneerd transport, oftewel koeltransport, met onder andere temperatuur gecontroleerde (reefer)trailers is eveneens gevoelig voor misbruik. Uit interviews en nieuwsberichten is inmiddels genoegzaam bekend dat de stereotype 'cocaïne tussen de bananen' in veel gevallen wordt vervoerd middels koeltransport. Een douaneambtenaar geeft in een interview aan dat de drugshonden drugs niet ruiken bij lage temperaturen en dat drugs erg goed te verstoppert zijn bij geconditioneerd transport: zowel tussen deklading (veelal snel bederfelijke waar die snel moet worden getransporteerd), maar ook in tussenvanden. Hetzelfde lijkt te gelden voor inklimmers, volgens trendrapportages van verschillende organisaties nemen smokkelaars en migranten meer risico's door toegenomen controles. De kans op ontdekking is in de koelwagens minder groot.

⁴² TAPA EMEA, Annual Report 2019.

Maar hoe langer de duur van de rit en hoe meer inklimmers in de koelwagen, hoe groter de kans op verstikking.⁴³

Niet uitsluitend hoogwaardige producten

Bij de zogenaamde TAPA-transporten (extra beveiligd) is de kans kleiner dat crimineel misbruik plaatsvindt. Vervoer volgens TAPA-beveiligingsnormen wordt vaak geëist door de opdrachtgever, maar er wordt niet naar betaald. Risico's worden doorgeschoven naar transporteurs. Bij de niet-TAPA-transporten zijn meer hoogwaardige goederen en producten gevoeliger voor diefstal. Hoewel geïnterviewden aangeven dat de vraag 'naar welk goed dan ook' maakt dat in principe alle goederen in aanmerking kunnen komen voor diefstal.

Resumé

Deze paragraaf maakt duidelijk dat de wijze waarop een transport is georganiseerd ook iets zegt over de kwetsbaarheid van een transport. Daarbij gaat het vooral om de gelegenheid die het biedt voor crimineel misbruik. Het werken met een open netwerk, ritten met veel stops (zoals lange internationale ritten en groupage-ritten) en rijden met zeiltrailers en koelwagens maken bedrijven kwetsbaarder voor crimineel misbruik.

3.3.5 Digitalisering

Hacking, social engineering en vrachtwisseling

Tegenwoordig is ook (of juist!) in de transportsector een hoge vlucht waar te nemen van automatisering en digitalisering. Dit is ook nodig om concurrerend te blijven.⁴⁴ Denk aan track en trace en allerlei andere software die de bedrijfsprocessen dienen te ondersteunen. Volgens geïnterviewden maakt digitalisering het werk makkelijker, maar vanuit veiligheidsoptiek soms ook moeilijker of in elk geval kwetsbaarder. Als een klant of vervoerder precies weet waar een bepaalde vracht zich bevindt, dan is het ook voor een crimineel mogelijk om bijvoorbeeld via een hack, infiltratie of 'platte' (corrupte) werknemer achter deze informatie te komen. Een vervoerder legde uit:

“Met de software van tegenwoordig weten we heel goed waar een partij is of zou moeten zijn. Ook in de systemen kun je alert zijn op afwijkingen. Maar bepaalde criminelen hebben kennelijk ook toegang tot die software, zodat ze precies weten waar een bepaald voertuig is, zodat ze daar spullen of mensen in kunnen verstoppen. Ook een elektronische vrachtbrief kan kwetsbaar zijn, omdat het gevoelig is voor hacking en misbruik. Automatisering is makkelijk en het maakt de processen sneller, maar het maakt ook extra kwetsbaar.”

⁴³ TAPA, Vigilant, January 2020; TAPA, Vigilant, July 2020; Frontex, 'Risk Analysis for 2020', Warsaw march 2020.

⁴⁴ Sectorinformatie op website ING en ANB-AMRO.

Criminelen lijken niet altijd meer onbetrouwbare werknemers nodig te hebben. Ook transportcriminaliteit maakt immers een ontwikkeling door van offline (via bijvoorbeeld de platte werknemer) naar online (hacking, social engineering, digitale fraude). Op die manier kunnen belangrijke informatie en zelfs hele vrachtwagencombinaties inclusief lading worden bemachtigd. In interviews en via verschillende informatiebronnen binnen de logistieke sector wordt ook gewaarschuwd voor platforms voor vrachtwisseling. Partijen zoeken regelmatig een (onder) vervoerder om transportopdrachten uit te voeren en dat gebeurt steeds vaker via deze internetplatforms. Vooral voor vervoerders die een lege wagen ter beschikking hebben op plaatsen waar zij een eerdere lading hebben gebracht, bieden de platforms een uitkomst. Een mooie ontwikkeling op het eerste gezicht, waarin vraag en aanbod bij elkaar komen. Maar helaas hebben criminelen de platforms ook ontdekt. Stichting Vervoersadres noemt drie klassieke fraude-scenario's, waarvan de strekking ook in enkele interviews werd genoemd:

1. Een vervoerder reageert op een vrachtadvertentie, haalt de zending af en vervolgens hoort niemand meer iets van de lading of vervoerder.
2. Een vermeende vervoerder reageert op een vrachtadvertentie en krijgt de transportopdracht. Deze partij besteedt het transport op haar beurt weer uit aan een andere, feitelijk vervoerder. Hij verandert het losadres in de transportopdracht. Wanneer de goederen niet op tijd worden afgeleverd volgt er radiostilte bij de partij die op de advertentie had gereageerd. Als de feitelijk vervoerder al wordt gevonden, kan hij weliswaar vertellen waar hij de goederen heeft gelost, in een loods ver in het buitenland. Een loods die verhuurd blijkt aan de 'vervoerder' die had gereageerd op de opdracht. Wanneer de politie arriveert zijn de goederen al verdwenen.
3. Een vrachtaanbieder krijgt een reactie van een bestaande vervoerder. Zijn inschrijving bij de Kamer van Koophandel is in orde en ook uit andere gegevens blijkt hij een betrouwbare partner die al lang ingeschreven staat bij het platform. Het is alleen niet de bestaande vervoerder die de goederen komt afhalen, maar een fraudeur die zich uitgaf als deze vervoerder. Dat deze vervoerder een ander telefoonnummer en e-mailadres gebruikte, was de aanbieder niet opgevallen.

Een vervelende complicatie voor wie slachtoffer wordt van fraude via platforms voor vrachtwisseling en andere vormen van cybercriminaliteit is dat de traditionele vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering de risico's niet volledig afdekt.⁴⁵

⁴⁵ Ten Bruggencate, 'Internetbeurzen' in: Syllabus SVA-congres 2012; Pool & Haan, 'Hoe verzekert je cybercriminaliteit en fraude in de logistieke sector?' in Weg en Wagen, juni 2017.

Anoniem op zoek naar een (illegale) klus

Een digitale kwetsbaarheid van een geheel andere orde is het zich anoniem kunnen bewegen op bijvoorbeeld het *dark web* en Telegram. De resultaten van de recente overheidshack op EncroChat⁴⁶ laten zien hoe geliefd de afgeschermd digitale communicatiemogelijkheden zijn bij criminelen. De hack legde vele criminele activiteiten bloot. Criminelen wanen zich kennelijk onaantastbaar op deze digitale platforms en diensten. Berichtendienst Telegram is onderzocht en duidelijk werd dat ook wanhopige chauffeurs, koeriers en bedrijven zich daar bewegen.

Op Telegram werd in het vraag en aanbod-circuit vervoer gevraagd van illegale goederen. Chauffeurs en koeriers van pakketdiensten bieden zich aan en worden gevraagd voor het uitvoeren van 'dubieuze' transporten. Gegevens van gebruikers worden door de makers van Telegram niet aan overheden verstrekt, wat de berichtendienst interessant maakt voor criminelen.⁴⁷ Ondanks deze afscherming worden berichten die duidelijk wijzen op criminaliteit meer dan eens voorzien van zeer specifieke emoticons. De emoticons worden gebruikt in berichten en in namen van gebruikers en chatgroepen. Zij staan symbool voor iets uit het criminele circuit dat via deze emoticons wordt gecommuniceerd. Denk aan een plaatje van een haarföhn als een wapen wordt bedoeld, een snoepje voor de drugs MDMA en een tarwetakje voor softdrugs.

Naast vraag en aanbod van illegale transporten, stonden op Telegram ook enkele berichten, waarin NIWO-vergunningen en havenpassen werden aangeboden. Opvallend waren ook enkele berichten dat een transportbedrijf plaatste over wapensmokkel. Of het account echt is, dat de naam van dit transportbedrijf voert, was niet na te gaan.

Resumé

Digitalisering is nodig om bedrijfsprocessen te optimaliseren, maar brengt risico's met zich mee. Transportcriminaliteit maakt een ontwikkeling door van offline (via bijvoorbeeld de platte werknemer) naar online (hacking, social engineering, digitale fraude) om belangrijke informatie of zelfs hele vrachtwagencombinaties inclusief lading te bemachtigen. Drie klassieke fraude-scenario's bij vrachtwisseling werden besproken. Er is een relatie met de financiële kwetsbaarheid van bedrijven, waarbij wanhopige chauffeurs ook via afgeschermd berichtendiensten aan goedbetaalde, maar dubieuze klussen kunnen komen.

⁴⁶ Uitpluizen van gekraakte chatdienst Encrochat brengt ook veel corruptie bij politie aan het licht, Algemeen Dagblad, 17 september 2020.

⁴⁷ <https://opgelicht.avrotros.nl/uitzending/gemist/item/berichtendienst-telegram-blijkt-luilekkerland-voor-criminelen/> bezocht op 17 juli 2020.

3.3.6 Toetredingsdrempel

Kwetsbaarheden in het vergunningstelsel

Zoals aangegeven, is de transportsector in een aantal opzichten een tamelijk gesloten sociaal systeem. Toch geven vervoerders en (andere) experts tijdens interviews aan dat de drempel om toe te treden tot de transportsector nog betrekkelijk laag is. Er is weliswaar een vergunningstelsel, maar het zou geen groot probleem zijn om aan een vergunning te komen (ook illegaal, getuige het aanbod op Telegram) of om de vergunningplicht te omzeilen. Omdat vergunningen niet op kenteken staan, zijn deze volgens de politie zeer fraudegevoelig en bovendien lastig te controleren. Om een vergunning te krijgen, moet een Verklaring Omtrent het Gedrag kunnen worden overlegd voor de onderneming en haar bestuurders. Bij de politie en Kamer van Koophandel (KvK) is bekend dat bedrijven bewust een bestuurder uitschrijven voordat ze een vergunning aanvragen (of verlengen) en weer inschrijven wanneer de vergunning ontvangen is. Omdat de NIWO, de vergunningverlenende instantie, geen toegang heeft tot het systeem van de KvK bestaat de kans dat de NIWO de vergunning verleent, terwijl op dat moment sprake is van schijnbeheer.⁴⁸

Ook voor vervoerders die met klein materieel rijden, is het omzeilen van de vergunningplicht niet ingewikkeld. Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) kan worden verzocht om de toegestane maximummassa van een (bedrijfs)voertuig voor € 59,20 te laten verlagen (in de volksmond ook wel 'terugkeuren' genoemd). Dit is een administratief proces, waarvoor geen feitelijke keuring nodig is en waarvoor de aanvrager geen reden hoeft op te geven op het aanvraagformulier. Brengt iemand de toegestane maximummassa zover terug dat het geregistreerde laadvermogen onder de vijfhonderd kilo komt, dan is geen vergunning meer nodig. Hoe vaak dit op deze wijze daadwerkelijk gebeurt, is onbekend.⁴⁹

Geïnterviewden geven aan dat veel te weinig wordt gecontroleerd op het bezit van vergunningen, diploma's en het naleven van vergunningen. Frauderen lijkt dus eenvoudig, en de kans dat iemand tegen de lamp loopt, zeer gering.

⁴⁸ De NIWO geeft desgevraagd aan dat vervoerders verplicht zijn bij elke bestuurswijzigingen een VOG te overdragen. De NIWO ontvangt mutatielijsten van de KvK met relevante wijzigingen voor de vergunningprocedure. Deze zien echter niet op bestuurswisselingen. Een aantal jaar geleden heeft de NIWO de KvK gevraagd om een lijst met mutaties van vervoersmanagers bij vergunninghouders. Dit was destijds niet mogelijk, omdat deze niet apart worden bijgehouden. Mogelijk is dat nu anders. Een fraudecoördinator bij de KvK geeft namelijk aan dat de NIWO een abonnement zou moeten afsluiten bij de KvK met betrekking tot bestuurswisselingen, om hier inzicht in te krijgen.

⁴⁹ Het is voor de RDW niet eenvoudig in kaart te brengen hoe vaak dit gebeurt. Hiervoor moet eerst worden uitgezocht hoeveel voertuigen in het register staan met een toegestane maximummassa kleiner dan de technische maximum massa. Als de toegestane maximummassa zover is teruggebracht dat het geregistreerde laadvermogen onder de 500 kilo komt, kan dat een indicatie zijn voor het ontduiken van de vergunningplicht. Om erachter te komen welk aandeel van deze 'terugkeurders' actief is in het beroepsgoederenvervoer over de weg, zou idealiter filtering plaatsvinden naar KvK-branchecode. Deze wordt echter niet geregistreerd door de RDW. De RDW kan voertuigen alleen onderverdelen naar aansprakelijkheid: natuurlijk persoon vs. rechtspersoon.

Buitenlangs de sector in: expediteurs en eigen vervoer

Het is nog eenvoudiger om de transport- en logistieke sector betreden. Een crimineel zie zijn transport in eigen beheer wil hebben, kan ook een dekmantelfirma oprichten en zeggen dat deze alleen zijn eigen goederenvervoer doet. Ook dan is geen vergunning nodig. Het eigen vervoer valt buiten de scope van dit onderzoek, maar kent dus wel degelijk een kwetsbaarheid voor crimineel misbruik. De Zeehavenpolitie geeft aan een keer op een dergelijke dekmantelfirma te zijn gestuit die betrokken was bij de smokkel van verdovende middelen en aangaf eigen vervoerder te zijn.

Een andere manier om buiten de vergunningplicht om de logistieke en transportsector te betreden, is door expediteur te worden. Zij hebben volgens geïnterviewden genoeg aan 'een telefoon, computer en een printer' om zaken te doen en hebben nauwelijks overhead. Velen zijn te goeder trouw. De 'cowboys' onder de expediteurs werpen zich op als keiharde transportmakelaar en, zo werd eerder in dit hoofdstuk duidelijk, dragen eraan bij dat de ritprijzen sterk onder druk staan. Ook voor kwaadwillenden is het gemakkelijk om via deze weg illegale transporten te makelen. Wat zou helpen volgens geïnterviewden is om van intreders - dus nieuwelingen - te eisen dat zij bij inschrijving bij de Kamer van Koophandel beschikken over een bepaald minimaal startkapitaal of dat diverse instanties wat meer zouden doorvragen als een nieuwe inschrijver zich aandient. Een auto-handelaar die zich ineens wil inschrijven als transportbedrijf dat fruit wil gaan vervoeren, wordt enkele malen als voorbeeld genoemd van een merkwaardige situatie waarbij instanties moeten doorvragen.

Disruptors

Ook innovatieve techbedrijven en startups treden toe tot de logistieke en transportsector, met potentieel grote gevolgen voor de markt. Te denken valt aan autonome voertuigen op de weg en robots in *warehouses*, maar ook aan opkomende full-service elektronica- en boodschappenbedrijven (de elektrische bezorgbakfietsen, minivrachtwagentjes en busjes) die met een innovatie en tech-gedreven businessmodel in korte tijd een marktaandeel van de gevestigde spelers richting het (niet-vergunningplichtige) eigen vervoer hebben getrokken. Het zijn de zogenoemde *disruptors* die de markt op scherp zetten en in potentie de concurrentie nog verder vergroten en winstmarges verder drukken.⁵⁰ De kwetsbaarheden die gepaard gaan met de financiële gezondheid van de sector zijn eerder uitvoerig besproken.

Resumé

De toetredingsdrempel tot het beroepsgoederenvervoer wordt niet als bijzonder hoog ervaren. Er is weliswaar een vergunningplicht, maar deze lijkt gemakkelijk te

⁵⁰ Kindt, Van der Meulen & Grijspaardt, Sectorstudie Transport en Logistiek: Versnellen of ingehaald worden. Een beter rendement uit een datagedreven IT-strategie, dec. 2018.

ontduiken en ook frauderen blijkt eenvoudig. Toch lijkt de gemakkelijkste weg om binnen te treden voor kwaadwillenden een route 'buitenlangs'. Criminelen kunnen als eigen vervoerder zelf illegale transporten rijden of als expediteur zo aan de slag en illegale transporten organiseren of uitbesteden.

De lage toetredingsdrempel voor de zogenoemde *disruptors* heeft op zijn beurt weer een versterkende werking op de financiële druk en de kwetsbaarheden die daarmee gepaard gaan.

3.3.7 Controle en pakkans

Handhavingstekort

Door de bedrijven wordt een lage pakkans en een handhavingstekort ervaren. Zij willen meer handhaving, met name ook om oneerlijke concurrentie tegen te gaan:

"Wat de burger wel wat moet geven, zijn de nieuwe tachograafkastjes die over twee jaar verplicht worden. Met de huidige wordt creatief omgegaan. Er zijn allerlei trucjes om ze uit te zetten. Maar met de nieuwe weet je altijd waar je bent, ze melden grenspassages en zeggen of je leeg of vol bent. Dus je ziet dan hoeveel ritten zo'n Oost-Europeaan heeft gedaan en hoe lang hij al in Nederland is. Dat geeft echt hoop dat je dit soort praktijken kunt uitbannen. Het effect staat of valt natuurlijk wel met de handhaving. Die schiet nu zwaar tekort. Het beste zou zijn om het geautomatiseerd te doen. Laat die chauffeurspassen maar uitlezen bij palen. Wij houden ons wel aan de regels, we zijn 100% controleerbaar. Al zitten we vast wel eens een kwartiertje of uurtje scheef, maar niet stelselmatig zoals die Oost-Europese bedrijven."

"Het handhavingstekort speelt niet nette partijen in de kaart en het leidt tot onrealistische prijzen. Een verlader vroeg ons te offeren op een transport Moskou-Antwerpen. Dat is 2.500 km. Een traject waar je € 250,- aan tol kwijt bent. De richtprijs was € 1.300,-. Dan kom je als je de tol aftrekt uit op iets meer dan 40 cent per kilometer. Dat is net genoeg voor de diesel. Dat kan niet. Blijkbaar zijn er bedrijven die ervoor rijden. Ik weet niet wie het zijn, maar vreemd is het zeker. Als er niet grootschalig gehandhaafd wordt in Europa, krijgen partijen die zich niet aan de regels houden er een concurrentievoordeel bij."

Ondanks alle inspanningen weten ook (bijzondere) opsporingsdiensten dat er vaak te weinig capaciteit in huis is om daarin verandering te brengen. De focus ligt mede daarom op specifieke acties en specifieke dadergroepen, omdat simpelweg de middelen ontbreken om het totale misbruik in de sector aan te pakken.

Het betreft bij handhavingstekort tevens de klacht van bedrijven en de brancheorganisatie dat aangiften met opsporingsindicaties geregeld geen opvolging krijgen (zie uitgewerkt in paragraaf 3.3.2). De door ons geïnterviewde smokkelaars geven aan dat je in Nederland wel een heel erge 'sufferd' moet zijn wil je tegen de lamp lopen, zo laag wordt de pakkans ervaren door criminelen zelf.

Massa en snelheid

De douane geeft aan altijd de balans te zoeken tussen controle en het handelsbelang. Het merendeel van de handel is legaal en de omloopsnelheid van goederen is voor de handel van groot belang. Het is niet te bedoeling om ondernemers op kosten te jagen. Hierin schuilt ook direct de paradox. Zoals een vervoerder aangaf:

"Eigenlijk wordt in heel Europa te weinig gecontroleerd. Europa heeft ook geen belang bij handhaven. Het heeft een groot belang bij goedkoop transport. Het is de smeerolie van de economie. Het helpt Europese bedrijven enorm dat het zo goedkoop is. Transport is een commodity, het is de sluitpost voor klanten. Als het plots twee keer zo duur zou worden, zou het heel wat supply chains overhoop halen."

Ook de politie geeft aan alleen bij concrete informatie vrachtwagens te controleren. Het is vaak uiterst moeilijk om smokkelwaar te vinden. Ook als bekend is welke vrachtwagen men moet hebben:

"Ze zijn vreselijk inventief met verborgen ruimtes, dubbele wanden. Voor ons als blauwe collega's is dat lastig. [...] Je moet je voorstellen: je geeft de vrachtwagen het stopteken. De bak gaat open, dan heb je 2.50 m bij 2.50 m bij 16 m laadvloer met lading, je gaat het niet vinden. Je moet echt weten waar het zit. Het enige dat je kunt doen, is werken met indicatoren, zodat je weet waar je op moet letten."

Moeilijk waar te nemen zonder deskundigheid

Een andere reden dat de pakkans als uitzonderlijk laag ervaren wordt, is dat transportcriminaliteit vaak niet goed is waar te nemen, of het moet gaan om kapotgesneden zeil van een trailer. Maar zeker bij slimme smokkel waarbij contrabande tussen een deklading en in verborgen ruimtes zit, is waarnemen moeilijk en is deskundigheid nodig. Een geïnterviewde van de Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland geeft aan dat het daarom van belang is om de weerbaarheid via technologische innovatie te vergroten, bijvoorbeeld via slimme dekzeilen die een alarm in de cabine laten afgaan als ze worden opengesneden. Een wellicht minder kostbare oplossing kwam naar voren tijdens een van onze observaties: zeilen met staalelementen erin. Deze zijn om die reden veel lastiger door te snijden.⁵¹ Volgens geïnterviewden

⁵¹ Dit lezen we ook in 'Ladingdiefstalrapport: goedkoop is duurkoop, maar wie betaalt de rekening' 2016.

zijn de verborgen ruimtes uiterst inventief. Criminelen doen er alles aan om contrabande onopgemerkt door de scan te laten gaan. Ook voor een gemiddelde transporteur zouden verborgen ruimtes lastig te ontdekken zijn: "Wat kun je dan nog verwachten van een chauffeur?"

De douane geeft aan dat die deskundigheid deels nog wel bij haar aanwezig is of (in mindere mate) bij de politie. Maar voor het up-to-date houden van deze deskundigheid (die neerkomt op het na te kunnen gaan wanneer een situatie afwijkt) is duurzaam contact met de bedrijven, planners en chauffeurs onmisbaar. De douane is goed in het herkennen van wat afwijkt in spullen, de politie is vooral goed in het waarnemen van afwijkend gedrag dat mogelijk wijst op crimineel misbruik.

Transportcriminaliteit is soms te herkennen aan het opvallend vaak heen en weer gaan van dekladingen (bijvoorbeeld van Nederland naar Spanje en van Nederland naar het Verenigd Koninkrijk en weer terug). Ook bedrijven met hotmailadressen, alleen mobiele nummers en geen vast (kantoor)adres vallen op.

Resumé

De controle en pakkans worden als laag ervaren, waardoor misstanden en crimineel misbruik (langer) blijven bestaan. Het nijpende handhavingstekort draagt ook niet bij aan een eerlijk economisch klimaat. Oneerlijke concurrentie blijft bestaan, zolang het grote aantal wetten en regels niet wordt gehandhaafd. Door gebrek aan capaciteit bij (bijzondere) opsporingsinstanties zal hier niet snel verandering in komen.

De lage pakkans houdt ook verband met het feit dat het ontzettend lastig is om transportcriminaliteit waar te nemen en ook de smokkelmethoden (verstopplaatsen) uitermate inventief zijn. Goede samenwerking met de sector en concrete informatie over waar de smokkelwaar zich bevindt, zijn nodig om het probleem aan te kunnen pakken.

3.3.8 Resumé: kwetsbare beroepsgroep

Wat vooral in het oog springt, is de aanzienlijke financiële druk waar de sector onder gebukt gaat. De beroepsnorm van 'het altijd maar doorgaan, ook als het eigenlijk niet meer kan', de gevolgen van digitalisering en de lage toetredingsdrempel hebben hierop een versterkend effect. Bedrijven moeten aanpassingsstrategieën toepassen ('Coping') om te overleven in een markt waarin de ritprijzen sinds de eenwording van Europa zwaar onder druk staan, de concurrentie moordend is en de winstmarges niet hoger zijn dan drie procent. De meeste strategieën zijn legaal. Wel is duidelijk dat meer risico's worden genomen naarmate de financiële stress groter wordt. En daarmee wordt ook de kans groter dat zij ten prooi vallen aan gehaaide criminele organisaties en onbewust een drugstransport vervoeren, inklimmers meenemen of meewerken aan een ladingdiefstal. De zwakke financiële gezondheid maakt hen bovendien kwetsbaarder voor lucratieve aanbiedingen vanuit het criminele milieu (criminele beïnvloeding). Deze kwetsbaarheid

is dan ook een belangrijke verklaring voor crimineel misbruik in de sector.

Naast de economische kwetsbaarheid is het de gelegenheid die de sector kwetsbaar maakt. Transport is onderdeel van veel criminele processen. De toetredingsdrempel tot de transport en logistieke sector is laag. De vergunningplicht voor het beroepsgoederenvervoer over de weg is gemakkelijk te ontduiken, en ook frauderen lijkt niet lastig. Bovendien kunnen kwaadwillenden met een dekmantelbedrijf als eigen vervoerder direct aan de slag. Ook is er weinig voor nodig om als transportmakelaar (expediteur) aan de slag te gaan. De enorme goederenstroom en de snelheid die ermee gepaard gaat, maken dat contrabande eenvoudig kan meeliften op de legale goederenstromen en handhaving en controle lastig zijn voor opsporingsdiensten. Het gevolg is een lage pakkans.

De combinatie van het feit dat criminelen transport nodig hebben voor veel criminele processen, de enorme financiële druk waar de sector onder gebukt gaat en de gelegenheden die bestaan voor crimineel misbruik, maken het beroepsgoederenvervoer over de weg een buitengewoon kwetsbare beroepsgroep. Het is dan ook niet vreemd dat alle geïnterviewden uit de sector wel voorbeelden konden noemen van crimineel misbruik. Was het niet uit eigen ervaring, dan wel van een collega. In de volgende paragraaf komen de verschijningsvormen van crimineel misbruik anno 2020 die uit het onderzoek kwamen en de daarbij zichtbare patronen aan de orde.

3.4 Actuele verschijningsvormen crimineel misbruik

3.4.1 Vooraf

Crimineel misbruik kent veel verschijningsvormen. We richten ons met name op de categorieën van het analysekader. Op voorhand lijkt het er dan op dat de wijze waarop de criminaliteit wordt gepleegd (modus operandi) door de jaren heen tamelijk ongewijzigd is, hoewel online criminaliteit en de gevolgen van automatisering anno 2020 vanzelfsprekend een grotere rol zijn gaan spelen.

Wat vooraf ook van belang is om op te merken, is dat geïnterviewden van opsporingsinstanties als de politie, de Koninklijke Marechaussee en bijzondere opsporingsdiensten aangeven dat jaren geleden vooral sprake leek van ad hoc criminele samenwerkingsverbanden en individuele smokkel; bijvoorbeeld door een deel van de chauffeurs. Daarvoor zijn nu steeds meer goed georganiseerde, internationale netwerken in de plaats gekomen. De criminele samenwerkingsverbanden (csv's)⁵² die actief zijn in de transportcriminaliteit (met name de csv's

⁵² Jaarbericht Openbaar Ministerie meldt 1.522 aangepakte criminele samenwerkingsverbanden in 2019. (tegenover 1.406 in 2018). In hoeverre zij zich bezighouden met transportcriminaliteit staat hier (uiteraard) niet bij vermeldt. Op basis van eerder onderzoek weten we echter dat bij veel vormen van ondermijning ook een transport-aspect aanwezig is. Denk aan de cocaïnesmokkel die toch wel wordt beschouwd als motor van de ondermijnende criminaliteit in Nederland.

gerelateerd aan drugstransport) zijn volgens deze gesprekspartners zo vermogend, dat een vangst hun weinig schade berokkent. Verder hebben zij voldoende financiële middelen om medewerkers van bedrijven en ambtenaren 'plat' te krijgen (om te kopen). Dit is voor hen van uiterst groot belang, omdat zij belang hebben bij toegang tot specifieke personen en locaties om hun misdrijven te kunnen plegen. Dat belang van de csv's gecombineerd met de genoemde kwetsbaarheden op het gebied van beloning en arbeidsvoorwaarden, kan leiden tot ambtelijke en private corruptie. Een smokkelaar zegt over ambtenaren:

Toehappende ambtenaren

"Mochten ambtenaren toehappen om mee te doen, dan zullen ze alleen aan hun taak worden gehouden maar, zullen ze verder nooit bij gesprekken zijn en dergelijke. Die persoon kent ook meestal maar één iemand en dat is zijn contactpersoon. Ze dienen alleen het doel waarvoor ze ook betaald worden en degene die hem heeft voorgesteld is ook verantwoordelijk voor zijn daden."

Een geïnterviewde van de Rijksrecherche waarschuwt ervoor om bij corruptie slechts te denken aan malafide ambtenaren. Hoewel niet in het takenpakket van de Rijksrecherche, neemt deze rechercheur veel private corruptie (interne betrokkenheid) waar. Dit wordt beaamd door de private rechercheurs die wij interviewden.

3.4.2 Smokkel

Drugs en (andere) goederen

Door geïnterviewden wordt in de regel smokkel (in diverse varianten) genoemd als voorbeeld van crimineel misbruik. Dat is niet vreemd, want uitgerend bij smokkel wordt meegelift op (en misbruik gemaakt van) bedrijfsprocessen in de vervoerssector. Daarbij is een basisonderscheid te maken tussen goederensmokkel en mensensmokkel. Bij goederensmokkel wordt in eerste instantie vaak gesproken over drugssmokkel, in het bijzonder cocaïnesmokkel. Daarbij is bekend dat de meeste cocaïne wordt doorgevoerd naar het Europese achterland, inclusief het Verenigd Koninkrijk, dus niet bedoeld is voor Nederlandse gebruikers. Een geïnterviewde smokkelaar zegt daarover:

Naar Engeland

"Wat in Nederland aankomt gaat veelal naar Engeland. Daar ligt de prijs meestal 1,5 keer hoger. De prijs in Nederland schommelt nu rond de € 32.000,-. Dus Engeland rond de € 50.000,-. Voor elke kilo pak je dus € 20.000,-. Dit wordt verdeeld onder de investeerders. Het is niet zo dat elke investeerder weet wat er gebeurt. Juist niet. Je legt bijvoorbeeld € 100.000,- euro in en koopt 8 blokken (lijnen) waarop degene

met het plan je belooft binnen een termijn 200.000,- terug te betalen. Zo pak je als organisator weer extra geld zonder financieel risico. Mocht je het willen doorstoten naar Engeland, dan is de chauffeur het belangrijkste wat je nodig hebt. Hij krijgt rond de 1.000 per kilo. Er zijn in Engeland zo veel Ltd.-bedrijven die mee willen doen dat dat nooit een probleem is en er alleen gekeken wordt hoelang ze hun bedrijf al runnen. Nieuwe Ltd's zijn niet interessant. Zij krijgen rond de 500 per kilo."

Meer dan eens vindt de smokkel plaats in koeltransporten tussen de bananen, maar er zijn ook veel andere methoden. Te denken valt aan vruchtensappen, in bloemstelen en andere dekladingen waarin de cocaïne is verstopt, verwerkt of soms is opgelost. Criminelen blijken buitengewoon inventief en in staat zich snel aan te passen bij toegenomen aandacht voor een specifieke modus operandi vanuit de opsporingsdiensten. Vaak worden uithalers gebruikt (geregeld Albanezen⁵³) om de drugs uit de deklading te halen. Een veelgebruikte werkwijze is pincodefraude. De Zeehavenpolitie geeft aan dat er gemiddeld één of twee incidenten per week zijn, waarbij containers oneigenlijk worden opgehaald. Het is volgens hen nu de meest gebruikte methode om cocaïne Nederland in te smokkelen. Het zou gaan om tienduizenden kilo's per jaar. Transportbedrijven, expediteurs, vrachtwagenchauffeurs, maar ook professionele hackers helpen criminelen hierbij. Sommige bedrijven zijn hier volgens de politie speciaal voor opgericht, maar er zijn er ook die in zwaar weer zijn gekomen en daardoor vatbaar zijn voor aanlokkelijke aanbiedingen. Een smokkelaar vertelt ons hoeveel tijd het opzetten van een drugslijn kost:

Opzetten van een lijn

"Het opzetten van een lijn kost zeker een jaar. Je zal contact moeten leggen in Zuid-Amerika, een betrouwbaar bedrijf vinden in Nederland dat al minstens tien jaar zaken doet daar en ook winstcijfers kan overleggen. Met minder dan tien jaar is het sowieso een no go. Contact leggen gaat veelal via kennissen maar op dat moment is er nog nul vertrouwen en heerst er alleen maar wantrouwen. Er wordt heel veel gepraat, maar eigenlijk wil niemand het achterste van zijn tong laten zien want elk idee is uniek en op het moment dat je jouw idee op tafel legt, gebeurt het heel vaak dat je idee gepikt wordt."

Een andere vorm van goederensmokkel die goed onder de aandacht staat bij de opsporingsinstanties is de invoer van chemicaliën voor de productie van synthetische drugs, ook wel precursoren genoemd. Politie en justitie proberen met de focus op chemicaliën meer aan de voorkant van het criminele proces in te

⁵³ Die volgens de geïnterviewde opsporingsambtenaren ook actief zijn in de mensensmokkel.

grijpen. Chemicaliën worden vaak door dekmantelbedrijven ingekocht in Polen en vervolgens met transportbedrijven vervoerd naar Nederland voor de productie van synthetische drugs. Voor de aanpak van deze vorm van transportcriminaliteit werken de Nederlandse autoriteiten samen met de Poolse autoriteiten.

Pincodefraude

[...] Uit onderzoeken is gebleken dat computersystemen in de maritieme sector slecht bestand zijn tegen aanvallen van hackers. Met name de hacking van computersystemen van rederijen en terminals in de Antwerpse haven in de periode tussen 2011 en 2013 is een berucht voorbeeld. Smokkelaars wisten zich in deze periode toegang te verschaffen tot de computersystemen van containerterminals in Antwerpen. Hierdoor konden zij de doorvoer van heroïne en cocaïne als 'bijlading' in containers vergemakkelijken. Gespecialiseerde hackers stonden een beruchte Turkse drugsbende bij. De bende stal pincodes waarmee deze containers konden worden uitgehaald voordat de reguliere ontvanger zich meldde bij de terminal. Naar deze bende en haar werkwijze is uitvoerig onderzoek gedaan door justitie in België en Nederland. [...]" (Van Traa Advocaten.)⁵⁴

Cokesmokkel naar Oosterhout, politie zat vrachtwagen op de hielen

De vier mensen die verdacht worden van een grootschalige cokesmokkel in Oosterhout staan vandaag voor het eerst voor de rechter. Een van de verdachten [...] is voormalig eigenaar van een transportbedrijf op bedrijventerrein Weststad. Het gaat om onder meer een transport van 3.500 kilo in de zomer van 2018. Twee werknemers worden verdacht van betrokkenheid bij het transport. Volgens de verdachten gaat het om een bananentransport (BN De Stem, 22-11-2019).⁵⁵

Jaren cel geëist tegen handelaren 'groter dan Escobar'

[...] het onderzoek naar de mannen startte op basis van informatie die eind 2017 uit Polen kwam. Daar was geconstateerd dat een transportfirma op grote schaal allerlei soorten chemicaliën naar Nederland vervoerde. "Het was een komen en gaan van Poolse vrachtwagens", zo bleek vervolgens uit het onderzoek, aldus de officier van het LP voor de rechtbank in Den Bosch. Dat de chemicaliën gebruikt werden

⁵⁴ <https://www.vantraa.nl/media/2128/mma-de-aansprakelijkheid-van-de-zeevervoerder-voor-pincod-fraude-bij-aflevering.pdf>

⁵⁵ <https://www.bndestem.nl/oosterhout/cokesmokkel-naar-oosterhout-politie-zat-vrachtwagen-op-de-hielen-a3804bd2/?referrer=https://www.google.com/>

voor de productie van synthetische drugs, bleek toen een deel van een transport opdoek in een drugslab. De mannen worden verdacht van deelneming aan een criminele organisatie en (de betrokkenheid bij) de productie van synthetische drugs (Nieuwsbericht OM, 11-09-2019).⁵⁶

Verdachten drugshandel Polen opgepakt

In een gezamenlijke actie met de Poolse justitie zijn de afgelopen dagen meerdere aanhoudingen verricht voor betrokkenheid bij groot-schalige drugshandel. [...] De aanhoudingen volgen op ruim een jaar onderzoek dat startte op basis van een tip van de Poolse politie. Een criminele groep zou zich bezighouden met transport van grondstoffen uit Polen die in Nederland werden omgezet in synthetische drugs (Nieuwsbericht OM, 02-07-2020).⁵⁷

Dat de nadruk sterk ligt op cocaïnesmokkel en de import van precursoren is begrijpelijk, maar niet helemaal terecht. Immers, ook het smokkelen van drank en sigaretten (accijnssmokkel) was en is nog steeds onderdeel van transport-criminaliteit. Van oudsher smokkelden sommige chauffeurs zelf vaak sigaretten en drank. Dat is volgens de geïnterviewden van alle tijden en zou vandaag de dag nog steeds aan de orde zijn. Daarmee hadden (en hebben) sommigen een handeltje om hun loon mee aan te vullen. Maar de accijnssmokkel zou inmiddels veel grootschaliger zijn en worden opgezet door georganiseerde criminele verbanden:

Illegale sigaretten

Tijdens een controle vond de douane 728.000 illegale sigaretten in een vrachtwagen op weg naar het Verenigd Koninkrijk. Deze vondst leidde de douane en de FIOD naar een loods in de gemeente Nissewaard, waar ongeveer 1 miljoen illegale sigaretten en dergelijke zijn aangetroffen (Transport-Online, 23-04-2020).

Hoe het ook zij: op hoofdlijnen is de Nederlandse drugsbestrijding gericht op inkomende cocaïne vanuit Latijns-Amerika.⁵⁸ In 2019 en 2020 wordt een toename waargenomen in het aantal coke-vangsten. Dit kan onder andere verklaard worden door de verbeterde informatiepositie van de douane. Ook zijn de banden aangehaald met België en Brazilië. Minder gaat het, ook in de gesprekken, om drugsexport vanuit Nederland naar elders. Nederland is een belangrijk productieland voor synthetische drugs en hennep, en ook daarvoor is transport nodig. Tot voor kort leek het daarbij vooral te gaan om autochtone, binnenlandse samenwerkingsverbanden.

⁵⁶ <https://www.om.nl/actueel/nieuws/2019/09/11/jaren-cel-geest-tegen-handelaren-groter-dan-escobar>

⁵⁷ <https://www.om.nl/actueel/nieuws/2020/07/02/verdachten-drugshandel-polen-opgepakt>

⁵⁸ Douane, 2020; RIEC, Code Geel, 2020

Maar recent is ook sprake van inmenging van bijvoorbeeld Mexicanen die zich toeleggen op het met Nederlandse compagnons produceren van *crystal meth*.⁵⁹ Als het om drugsexport gaat, gaat het om de pakketpost. De aandacht voor deze vorm van smokkel via de reguliere pakketstromen ontstond onder druk van het buitenland:

Nederland internationaal onder vuur om drugshandel per post

Politie en justitie krijgen steeds meer klachten van hun buitenlandse collega's over via de reguliere post verzonden drugs. De handel per post in harddrugs groeit en bezorgt Nederland internationaal een steeds slechter imago. Nederlandse dealers versturen maandelijks naar schatting 9.000 postpakketten met daarin coke, xtc, speed of crystal meth met name naar het buitenland. Dit zeggen politie en justitie tegen NRC [...] Tussen 2019 en nu kreeg de politie 120 verzoeken uit het buitenland om informatie te verstrekken over pakketten uit Nederland. [...] De 100-procentscontrole in Australië en de VS leidt tot een 'stuwmeer' aan post. Ontvangers wachten langer op hun pakketje en het Nederlandse imago als handelsnatie loopt een kras op. De officier en politiechef vrezden dat Australië en de VS Nederland op den duur zelfs in de ban doen: postpakketten komen die landen dan niet meer in. [...] De handel compleet droogleggen, is een illusie. Nederlandse dealers versturen ook pakketten vanuit Duitsland en België. En onlangs trokken opsporingscollega's uit Zwitserland aan de bel: ook daar waren Nederlandse handelaren gesignaleerd (NRC, 29-06-2020).

Voorbeelden van recente drugsacties

Drugsbende die cocaïne en heroïne smokkelde in omgebouwde trucks van Nederland naar Engeland is opgerold, € 10 miljoen aan drugs, auto's en horloges (De Telegraaf, Marcel Vink, 19-06-2020).

De douane heeft tijdens diverse controles meerdere partijen cocaïne aangetroffen in de Rotterdamse haven. In totaal werd 221 kilo onderschept, daarnaast zijn acht uithalers aangehouden (OM.nl, 16-03-2020).

Een vrachtwagen met een compleet drugslab in beslag genomen op de snelweg A12 bij Arnhem. (De Telegraaf, 26-05-2020).

Dekladingen en proefzendingen

Volgens politie en douane worden de smokkelmethoden bij drugs en goederen steeds vernuftiger. Denk aan het goed verstoppen van smokkelwaar in buizen en het vloeibaar maken of vermengen van drugsgrondstoffen. Maar (ook) dekladingen blijven van belang

⁵⁹ NRC, 20 februari 2020; NOS 14 september 2020.

om contrabande in te verstoppert. Volgens opsporingsambtenaren bestaat er een levendige handel in. Als deklading werden genoemd: 'Ouwe, lastig verkoopbare troep' die geregeld bestaat uit bulk, afgekeurde elektronische apparatuur, maar ook strooizout, glasplaten, autobanden en buizen. Het is uiterst gevarieerd. Bekend zijn ook voedingsproducten; goedkope groenten, fruit (bananen) of chips. Gehoord werd dat ze als deklading heen en weer worden gereden tot de houdbaarheidsdatum het einde nadert, dan worden ze voor een spotprijsje gedumpt ergens in Oost-Europa.

Zowel bonafide bedrijven als criminele samenwerkingsverbanden hebben baat bij proefzendingen. Deze worden in de transportbranche bijvoorbeeld gebruikt om bij een nieuw zakelijk contact eerst te kijken of de dienstverlening bevalt en eventueel moet worden aangepast. Criminelen gebruiken proefzendingen in een andere betekenis: zorg dat je af en toe ook zendingen verzorgt zonder contrabande. De MO is veelal: als van de tien legale zendingen er een met smokkelwaar tussen zit, dan is de buit al binnen. Op het moment is volgens een geïnterviewde politiemann ongeveer één miljoen dollar per transport coke per trailer de orde van grootte. Volgens de politie en douane wordt zoals aangegeven de laatste jaren veel coke gesmokkeld via koeltransport. Criminelen geven aan dat zij soms zelf ook de politie en douane tippen om alle aandacht te vestigen op een bepaalde zending, zodat acht van de tien zendingen probleemloos doorgevoerd kunnen worden. De zending die ze verliezen, is dan ingecalculeerd. Over de kosten en opbrengsten zegt een smokkelaar:

Wat het kost

"Een kilo smokkelen kost om en nabij de € 5.000,- euro per kilo. Er blijft van de opbrengst nog genoeg te verdelen, meestal in Z- Amerika en Nederland om mensen, bedrijven om te kopen, maar ook privé-uitgaven van iemand die langere tijd in het buitenland is om alles te regelen. In Zuid-Amerika betaal je voor dat alles ongeveer € 2.000,-, en de overige € 5.000,- gaan op in Nederland. Het is wat dat betreft niet een vaste prijs die iemand krijgt voor bijvoorbeeld zijn hazenpad. Wel zal iemand van de planning veel meer krijgen. Ongeveer € 2.000,- per kilo. Een hazenpad zal rond de € 500,- zijn."

Minder goed op het netvlies ...

Naast de drugsmokkel, sigarettensmokkel en dranksmokkel wordt opvallend genoeg – ook niet na doorvragen – nauwelijks gesproken over bijvoorbeeld smokkel van dieren, medicijnen, illegaal tropisch hout of (edel)metalen, hoewel ook deze volgens zowel de literatuur als de andere gegevens Nederland binnen (en uit) worden gesmokkeld. Op de een of andere manier staat dit minder goed op het netvlies bij geïnterviewden. Ook komt wapensmokkel tijdens interviews weinig

aan bod. Volgens de geïnterviewden zou deze samen met bijvoorbeeld medicijnsmokkel en bepaalde drugsmokkel vooral plaatsvinden via post- en pakketdiensten. Ook zou de orde van grootte anders zijn. Daarbij is een koerier overigens in de meeste gevallen helemaal niet op de hoogte van de contrabande die wordt vervoerd. De koerier vervoert pakketjes en heeft doorgaans zelf geen idee wat er (ondanks de stickers en codes op de buitenkant) allemaal in zit.

Dat fenomeen deed zich ook voor bij transportbedrijven met groot materieel, tijdens een observatie (werkbezoek) waarbij het management van een keurig transportbedrijf twee enorme magazijnen toonde. "Wat erin zit? Volgens de buitenkant wijn, en daar staat een pallet met chemicaliën. Wat er echt in zit. Drugs? Wat anders? Zeg het maar." Zo sprak een van de gastheren. Veel lading staat ook te boek als *undeclared goods of general goods*, zodat op voorhand niet duidelijk is wat precies wordt vervoerd. Door de enorme snelheid van de logistieke keten weten ook volstrekt bonafide bedrijven vaak niet of ook echt dat gene wordt vervoerd wat op de pakbon staat. Er is geen tijd om daarbij stil te staan, en vervoersbedrijven zijn geen opsporingsorganisaties: steekproefsgewijs controleren mag niet (je mag niet zomaar een pakket openmaken) en daar is dan ook geen prikkel voor. Het bewuste bedrijf gaf aan wel degelijk de politie te informeren als er overduidelijk iets niet klopt aan een bepaalde lading.⁶⁰

Mensensmokkel

Wel veel aandacht heeft mensensmokkel. Volgens opsporingsambtenaren wordt mensenhandel soms georganiseerd door dezelfde partijen die ook drugslijnen onderhouden. Echter, de geïnterviewde smokkelaars geven aan dat de meeste drugsmokkelaars zich niet willen verlagen tot deze mensen ('kakerlakken') die ook aan mensensmokkel doen. Ze zijn daarover bepaald neerbuigend. Zij vinden zichzelf zakenmensen die voorzien in een behoefte. Mensensmokkel vinden ze 'laag'. Bekend zijn de verhalen en nieuwsberichten over zogeheten inklimmers: vluchtelingen die op eigen houtje of in georganiseerd verband (na betaling van een smokkelaar) proberen via een vrachtwagen te reizen naar – meestal – het Verenigd Koninkrijk. Het vinden van een baan en woonruimte en het verkrijgen van een verblijfsstatus is (nu nog) een aanleiding om te proberen naar de overkant van het kanaal af te reizen.

Recente acties tegen mensensmokkel

De ZHP heeft vier vreemdelingen aangetroffen in de haven van Rotterdam, in een vrachtwagentrailer (Algemeen Dagblad, Lex Bezemer, 01-03-2020).

⁶⁰ In een reactie geeft de politie (Dienst Infra) aan dat deze snelheid als kans voor criminelen betrekkelijk is. Er is immers altijd een afleveradres waar nader onderzoek kan worden gedaan als dat nodig is.

De KMar heeft zeven vreemdelingen gevonden in een koeltrailer in Hoek van Holland. De verstekelingen komen vermoedelijk uit Albanië en wilden de oversteek naar Engeland maken (De Telegraaf, Vincent Triest, 22-02-2020).

Niet alleen heeft mensensmokkel de aandacht van opsporingsdiensten, maar zeker ook van de transportsector zelf. Zo heeft DFDS er volgens geïnterviewden veel aan gedaan en ook vervoerders zelf zijn erg alert op inklimmers. Migranten die illegaal meeliften, vormen een reëel risico en bezorgen vervoerders grote schade. Wat dat betreft: vervoerders worden beboet bij inklimmers, niet bij het aantreffen van drugs of andere zaken. Vanuit *loss control* doen zij er dus alles aan om geen verstekelingen in hun wagens te krijgen.

Het inklimmen is een bekend fenomeen dat tijdens de meeste interviews wel naar voren komt. In het verleden kwam het sporadisch voor. Dat veranderde in 2015, toen een enorme vluchtelingenstroom op gang kwam naar Europa. Niet alleen klimmen migranten in vrachtwagens, ze klimmen er regelmatig ook onder en hangen dan aan de as. Dit heeft in Calais tot gevaarlijke situaties en enorme vertragingen geleid. Sinds de *Jungle van Calais*, het provisorische kamp waar destijds zo'n 10.000 vluchtelingen woonden, in 2016 door de Franse politie is ontruimd, is het probleem niet kleiner geworden. Wel is het meer verspreid. Migranten en smokkelaars hebben ontdekt dat andere verbindingen naar de Britse eilanden net zo goed werken als de verbinding Calais-Dover, met als gevolg dat het aantal migranten dat het Verenigd Koninkrijk wil bereiken via Belgische en Nederlandse zeehavens is toegenomen.⁶¹ In 2019 zijn in havens als Hoek van Holland en IJmuiden bijvoorbeeld meer ontdekkingen gerapporteerd. Uit nieuwsberichten en Kamervragen blijkt dat ook Moerdijk kampt met inklimmersproblematiek.⁶²

Albanese 'inklimmers' kosten Nederlandse vervoerders tonnen

[...] ferrymaatschappij DFDS in Vlaardingen geeft inmiddels tonnen uit aan illegalen. Er wordt veel geld gestopt in camerabewaking, een hondenbrigade en beveiligers. "Het is bijna elke dag bingo op dit moment. Iedere dag halen we wel een paar mensen uit een vrachtwagen die naar het Verenigd Koninkrijk willen". [...] {Gesnapte 'inklimmers' worden overgedragen} aan de Zeehavenpolitie in Vlaardingen. "De begeleiders van de hondenbrigade zien vaak dezelfde mensen weer terug. Soms al twee dagen later. Dan hebben ze zich weer verstopt in een vrachtwagen." Dit jaar (red. 2018) zijn er in Moerdijk tweehonderd meldingen bij de autoriteiten binnengekomen. Bij [DFDS] in Vlaardingen ging het in 2016 om 52 mensen, in 2017

⁶¹ TAPA, Vigilant juli 2020 en TAPA; Vigilant januari 2020; Ten Bruggencate in 'Weg en Wagen' december 2017.

⁶² AH-TK-20182019-15; AH-TK-20182019-376.

om 205 en tot nu toe in 2018 al 345 mensen. De politie maakt ook afspraken met de Koninklijke Marechaussee over een eenduidige aanpak. "Want behalve de kosten voor vervoerders moeten we ook voorkomen dat mensen in vrachtwagens of containers overlijden door gebrek aan zuurstof of oververhitting" (NOS Nieuwsuur, 17-09-2018).

Door toenemende controles in de havens verschuift het probleem bovendien meer naar het binnenland. Migranten proberen eerder op de route naar de haven in te klimmen, zoals in Nederland langs de A16, A15 en de A12. Ook in Gelderland en Limburg worden vaker inklimmers aangetroffen - provincies waar chauffeurs toch minder bedacht zijn op het risico van inklimmers. Net als in het geval van ladingdiefstal is bij mensensmokkel het risico op inklimmen het grootst op onbeveiligde parkings. Migranten worden verzameld op *meeting points* en vervolgens naar de parkeerplaatsen langs de snelwegen gebracht, die buiten het zicht van camera's vallen. Hier hebben ze maar een stop van vijf minuten nodig om in te klimmen. Vaak via het dak, door in te breken aan de achterkant van de trailer, of door op geavanceerde wijze de sloten te saboteren, wat het extra lastig maakt voor chauffeurs om de inklimmers te ontdekken.⁶³

Onderzoek. Een kat-en-muisspel tussen overheid en smokkelaars Inklimmers in Hoek van Holland

Gesmokkelden hebben twee opties, transport zónder of mét garantie. In het eerste geval weet de vrachtwagenchauffeur van niks en probeert de migrant onopgemerkt in te klimmen; vaak staat er iemand van het smokkelnetwerk op de uitkijk. Met een stanleymes snijden ze een gat in het dekzeil dat ze vervolgens met ducttape of naald en draad dichtmaken. Een enkele keer is de plastic verzegeling verbroken en weer samengesmolten. Als de chauffeur of de douane je ontdekt, heb je pech. Wil je het nog eens proberen, dan moet je opnieuw betalen; in gerechtelijke dossiers duiken bedragen op tussen de 150 en 1500 euro.

De tweede optie, mét garantie, is een stuk duurder, want daarbij is de chauffeur omgekocht om een oogje dicht te knijpen. 'Het gaat voornamelijk om Oost-Europese chauffeurs uit Polen, Roemenië, Bulgarije en de Baltische Staten', weet de Rotterdamse officier van justitie Mirjam Blom. Hoeveel geld een chauffeur krijgt voor de medewerking verschilt per zaak. Volgens het Openbaar Ministerie in Gent betalen migranten tussen de drieduizend en achtduizend euro voor een oversteek waarbij ze het mogen proberen totdat het lukt. Inklimmers die worden betrapt, staan vaak meteen weer op straat (Maria Groot, De Groene Amsterdammer, 25 januari 2017).

⁶³ TAPA, Vigilant, January 2020.

Een van de onderzoekers merkte tijdens diens observaties (meerijden met chauffeurs) op dat de controle 'zo lek is als een mandje'. Hij droeg een vestje met het bedrijfslogo erop. Dat bleek kennelijk voldoende. Er werd niet de cabine ingekeken, geen identiteitsbewijs gevraagd, helemaal niets. Deze situatie deed zich meerdere malen en bij meerdere terminals voor.

De inklimmersproblematiek heeft hoe dan ook een grote impact op wegvervoerders en chauffeurs bij wie migranten proberen aan boord te klimmen. Nog los van gevaarlijke situaties, schade aan de lading (verstekelingen zitten urenlang in de oplegger en doen in die tijd hun behoefte op of tussen de lading) en enorme vertragingen van leveringen (door politieoperaties en controles, waarbij vrachtwagens moeten stoppen of ferry's worden gecontroleerd), riskeren vervoerders hoge boetes en strafrechtelijke vervolging door de Britse autoriteiten. Er bestaat een formulier (Code of Practice) dat chauffeurs invullen om te laten zien wat zij hebben ondernomen om inklimmers te voorkomen. Dat zagen wij ook tijdens het meereizen met een chauffeur. Dat formulier is niet verplicht, maar als je aangehouden wordt met verstekelingen, werkt het tegen je als het niet is ingevuld.⁶⁴

De inklimmersproblematiek is niet zomaar opgelost. De aanwezigheid van zo'n 4.000 migranten langs de Franse, Belgische en Nederlandse kusten zal een uitdaging blijven voor transportbedrijven die op het Verenigd Koninkrijk rijden. Wekelijks worden in Frankrijk migrantenkampen geruimd, maar duiken net zo snel weer op. TAPA meldt dat uit veel interviews met migranten blijkt dat arrestaties, detentie of uitlevering aan het EU-land van aankomst hen niet afschrikt. Misschien overtuigt de druk vanuit de autoriteiten hen zelfs om de oversteek eerder te maken en grotere risico's te nemen.⁶⁵ Het vervoer in koelwagens en -containers over langere afstand en met grotere groepen, zoals in het geval van de tragedie bij Essex, is hier een voorbeeld van.

Brexit: kansen en risico's voor inklimmers

Gezien de actualiteit vroegen we tevens door op het verlaten van de Europese Unie door het Verenigd Koninkrijk, de zogeheten Brexit. Opsporingsambtenaren, onder wie een geïnterviewde van de Koninklijke Marechaussee, schatten in dat de Brexit zal leiden tot langere wachttijden. Deze wachttijden bieden kansen voor de zogeheten gelegenheidsinklimmers: vluchtelingen die op eigen gelegenheid proberen in een trailer te klimmen en zo over te steken naar Engeland. Voor de

⁶⁴ Op grond van de Engelse Immigration and Asylum Act 1999 mag een boete worden opgelegd aan een partij die verantwoordelijk is voor het binnenbrengen van een illegale immigrant. In geval van ongebegeide opleggers (*roll on, roll off*) zijn dat de eigenaar, huurder of gebruiker en bij aan trucks gekoppelde opleggers de eigenaar, huurder of chauffeur van de combinatie. De boete bedraagt GBP 2000,- per aangetroffen verstekeling. Wie de boete niet betaalt, loopt het risico dat zijn voertuig in beslag wordt genomen. Voor het opleggen van de boete maakt het niet uit of de verantwoordelijke partij wist of vermoedde dat er een verstekeling aan boord zat van zijn voertuig.

⁶⁵ TAPA, Vigilant January 2020.

georganiseerde mensensmokkel zijn de langere wachttijden zeer waarschijnlijk een risico. Zij hebben juist baat bij snelheid, om daarmee de kans op ontdekking tegen te gaan.

De Europese grens- en kustwacht Frontex schrijft in haar Risk Analysis for 2020 dat sinds het einde van 2018 een trend waarneembaar is in het gebruik van kleine boten om Het Kanaal naar het Verenigd Koninkrijk over te steken, waarschijnlijk als gevolg van de strengere grenscontroles die de smokkel via inklimmen in vrachtwagens lastiger maakt.⁶⁶ In Nederland zijn de controles op inklimmers die de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk willen maken verscherpt na de piek in 2016.⁶⁷

3.4.3 Ladingdiefstal: soms link met smokkel en mobiel banditisme

Naast smokkel valt tijdens de interviews ladingdiefstal op. Daarbij lijkt het in eerste instantie minder te gaan om misbruik van bedrijfsprocessen, zoals bij smokkel evident is. Ladingdiefstallen komen het meest voor op rustplaatsen, onbeveiligde parkings en tijdens het vervoer, maar vinden ook plaats op bedrijfsterrainen (*warehousing*) en terreinen van de transportbedrijven zelf. Soms is daarbij medewerking van (ingehuurd) personeel nodig. In dat geval heeft de ladingdiefstal wel degelijk weg van crimineel misbruik in de strikte zin van het woord. De brancheorganisatie TLN ziet geweld tegen personeel bij ladingdiefstal overigens als indicatief, in die zin dat er dan geregeld juist sprake is van interne betrokkenheid.

Zoals reeds genoemd, is het gebrek aan voldoende *secure parkings* in Europa debet aan het hoge aantal ladingdiefstallen. De gemiddelde waarde van gestolen lading in EMEA⁶⁸ betrof in 2019 € 41.265,-. De dagelijkse schade die *supply chains* in EMEA gemiddeld opliepen, bedroeg TAPA op € 378.058,-.⁶⁹ In Nederland bedroeg de totale waarde van gestolen lading in 2019 € 16.681.557,-, waarbij moet worden opgemerkt dat dit cijfer is gebaseerd op slechts 7,6% van het totale aantal ladingdiefstallen dat werd geregistreerd in Nederland. Vaak wordt namelijk geen schadebedrag vermeld.⁷⁰ De totale schade is dus aanzienlijk hoger. TLN gaat uit van een jaarlijkse schade van ca. € 350 miljoen.

De buit bij de ladingdiefstallen kan zeer divers zijn. Nu, in de periode rond COVID, duiken criminelen ook veel op beschermingsmiddelen, zoals mondmaskers en beademingsapparatuur. Daar is handel in te halen. Maar het hoeven niet perse heel dure goederen te zijn, zo werd bekend uit de interviews. Wanneer dit wel het geval is, kan dit al gauw het faillissement betekenen van een vervoerder. Ook

⁶⁶ Frontex, 'Risk Analysis for 2020', Warsaw march 2020.

⁶⁷ AH-TK-20192020-2304

⁶⁸ Europa, Midden Oosten en Afrika.

⁶⁹ Dit bedrag is gebaseerd op 39,1% van de gestolen ladingen met een waarde die TAPA EMEA registreerde. Een groot deel van de ladingdiefstallen die bij TAPA EMEA worden aangeleverd, betreft 'klinische' informatie. De waarde van de gestolen lading wordt vaak niet gemeld.

⁷⁰ TAPA EMEA, Annual Report 2019.

wanneer deze wel verzekerd is, kan het grote gevolgen hebben. Vaak is de lading verzekerd voor een bepaald bedrag per kilo. Bij een lading telefoons, die klein en licht zijn, maar wel veel waard, loopt de schade snel in de miljoenen.

Miljoenen aan elektronica gestolen afgelopen zomer bij expeditiebedrijf op Schiphol

Twee nepchauffeurs hebben afgelopen zomer voor drie miljoen euro aan elektronica gestolen bij een expeditiebedrijf aan de Rangoonweg op Schiphol. [...] De diefstal is dinsdagavond bekend gemaakt in Opsporing Verzocht. Zo zijn er veel telefoons gestolen van een bekend merk. Daarnaast is er veel materiaal van het merk DJI buitgemaakt, onder meer drones en actioncamera's (Noordhollands Dagblad, 07-01-2020).⁷¹

Kostbare lading uit vrachtwagen gestolen

's Ochtends vroeg op 4 oktober 2018 wordt bij luchthaven Schiphol een vrachtwagen gestolen en daarmee ook de lading met een winkelwaarde van zo'n 5 miljoen euro. De vrachtwagen is eerder die nacht bij een transportbedrijf volgeladen met computerapparatuur. Vervolgens is de wagen rond 03.00 langs de Reykjavikweg geparkeerd, in afwachting van de chauffeur die er om 06.00 uur mee op pad zou gaan. Op bewakingsbeelden is echter te zien dat rond 4.50 uur een onbekende man in de vrachtwagen stapt en ermee weggrijdt (Opsporing Verzocht, 05-02-2019).⁷²

Acties tegen ladingdiefstal

Politie lost waarschuwingsschoten op de A67 na achtervolging gestolen vrachtwagen. Eén man, de chauffeur van de vrachtwagen, werd aangehouden en de politie zocht rond zes uur op woensdagochtend in de buurt van snelweg A67 bij Veldhoven naar zijn rijder. Hij werd niet gevonden (Omroep Brabant, 15-05-2019).

Drie mannen zijn aangehouden die worden verdacht van ladingdiefstal. Op heterdaad betrapt bij het leeghalen van een oplegger van een vrachtwagen op de verzorgingsplaats de Slenk langs de A50 bij Arnhem (Politie, 12-06-2020).

⁷¹ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20200107_98294859/miljoenen-aan-elektronika-gestolen-afgelopen-zomer-bij-expeditiebedrijf-op-schiphol-video?utm_source=google&utm_medium=organic

⁷² <https://opsporingverzocht.avrotros.nl/zaken/item/kostbare-lading-uit-vrachtwagen-gestolen/>

Een misdaadclan van zo'n veertig leden is in Boekarest opgepakt. De bende zou op snelwegen in Nederland en andere Europese landen tientallen overvallen gepleegd hebben op rijdende vrachtwagens vol elektronica (De Telegraaf, Mick van Wely, 09-03-2020).

Sinds enige tijd zijn ook de zogeheten rijdende overvallen als modus operandi voor ladingdiefstallen weer toegenomen. Het betreft daarbij een MO die aanvankelijk met veel scepsis werd ontvangen. Meestal zijn vier auto's betrokken bij een rijdende overval. Terwijl één auto voor de vrachtwagen rijdt en deze dwingt snelheid te minderen, rijden twee andere naast elkaar om het achteropkomend verkeer op afstand te houden. Een vierde auto gaat zo dicht achter de vrachtwagen hangen dat de chauffeur de auto niet kan zien. Een van de inzittenden, die vaak vastzit met een tuigje, klimt uit het dakraam, kruipt op de motorkap en breekt vanaf daar in, in de laadruimte van de vrachtauto. Het wordt zo uitgekiend dat het op een onverlicht deel van de snelweg gebeurt. Doordat de twee auto's naast elkaar blijven rijden en het verkeer ophouden, hebben andere weggebruikers niets in de gaten.⁷³ Kortom: een heel letterlijke vorm van mobiel banditisme.

Uit nieuwsberichten en interviews is gebleken dat met name een Roemeense dadergroep bij de rijdende overvallen in beeld kwam. Toen de groep was opgerold, nam het aantal rijdende overvallen een periode af.

Getuigen gezocht van poging ladingdiefstal op de A15

De Roemeense methode is een heel speciale en spectaculaire wijze van ladingdiefstal uit een rijdende vrachtwagen. Dat gebeurde afgelopen zomer al op de A73 tussen Nijmegen en Venlo. Met groot gevaar voor eigen leven stalen mensen een lading iPhones uit een rijdende vrachtwagen. Om ongestoord hun werk te kunnen doen, werd het overige verkeer op afstand gehouden [...] (Opsporing verzocht, 24-10-2017).⁷⁴

Opnieuw meldingen rijdende berovingen: wees alert

TLN en de politie ontvangen signalen over criminelen die proberen rijdende vrachtauto's open te breken. Deze en vorige week waren er meerdere incidenten, bij vrachtauto's die vertrokken vanuit Tilburg. De politie en TLN vragen vervoerders waakzaam te zijn en medewerkers te informeren over deze vorm van ladingdiefstallen. **Blijf rijden en bel 112.** [...] (TLN, december 2018).⁷⁵

⁷³ <https://nos.nl/artikel/2263237-rijdende-ladingdieven-weer-actief-in-tilburg.html>; <https://nos.nl/artikel/2129602-truckers-niet-bang-voor-james-bond-achtige-overvallen.html>; <https://nos.nl/artikel/2185807-bende-opgerold-die-rijdende-vrachtwagens-leegroofde.html>

⁷⁴ <https://opsporingverzocht.avrotros.nl/zaken/item/getuigen-gezocht-van-poging-ladingdiefstal-op-de-a15/>

⁷⁵ <https://www.tln.nl/nieuws/opnieuw-meldingen-rijdende-berovingen-wees-alert/>

Volgens enkele opsporingsambtenaren mag ladingdiefstal niet altijd los worden gezien van (drugs)smokkel. De buitgemaakte lading is soms vrijwel waardeloos, maar zeer bruikbaar als deklading. De politie en de KMar hebben de link tussen beide soorten misbruik in hun analyses naar eigen zeggen tamelijk scherp in beeld. Ook TAPA en een verzekeraar merken het verband op. Ladingdiefstal zou ook gebruikt worden om andere vormen van criminaliteit te financieren.

Op basis van enkele nieuwsberichten⁷⁶ is helder dat de sector zich zorgen maakt om de toegenomen ladingdiefstallen. Daarbij valt op dat de Nationale Politie aangeeft dat er een eigen verantwoordelijkheid is bij de transportsector. Geïnterviewde vervoerders zijn het daarmee eens en noemen voorbeelden van wat zij zoal aan maatregelen hebben genomen om zich te beveiligen en weerbaar (wendbaar) te maken tegen ladingdiefstal. In het volgende hoofdstuk komt dit uitgebreider aan bod. Maar zoals reeds eerder in dit hoofdstuk aangegeven, ervaren zij een nijpend tekort aan handhaving door de overheid. Daarbij moet worden opgemerkt dat het transnationale karakter van *supply chains* ook ladingdiefstal een transnationale criminaliteit maakt. Het betreft dikwijls criminelen van een land, die een delict plegen in een ander land, uitladen in een derde en verkopen in een vierde land. Internationale samenwerking is hard nodig. Criminelen maken een inschatting van hoeveel risico ze lopen. Ze weten dat als ze in grensstreken opereren het een probleem gaat worden voor de politie om het op te volgen. Ze denken er dan zelfs niet voor terug om op beveiligde parkeerplaatsen toe te slaan, waar camera's staan en ze creditcardgegevens achterlaten. Ze zijn immers zo weer weg.

3.4.4 Organisatiecriminaliteit

Ook organisatiecriminaliteit kan een onderdeel zijn van transportcriminaliteit. Het gaat daarbij om overtredingen en misdrijven (en ruim opgevat ook integriteitschendingen) door bedrijven zelf. Organisatiecriminaliteit vindt in belangrijke mate haar oorsprong in de enorme financiële druk waaronder de sector gebukt gaat in combinatie met de sterke overlevingsdrang van bedrijven. Wat begint als legale *Coping*-strategie of overlevingsstrategie mondt via geleidelijke normvervaging en het opzoeken van de mazen in het net, uiteindelijk uit in het systematisch overtreden van wet- en regelgeving en dus in organisatiecriminaliteit.

Geïnterviewden ervaren oneerlijke concurrentie en zien zich genoodzaakt te werken tegen steeds lagere tarieven, doordat collega-transporteurs systematisch wet- en regelgeving overtreden. Ze ervaren dan ook een nijpend handhavingstekort. Zij vinden bovendien dat Europa te weinig doet en de brancheorganisatie TLN meer voor hen moet opkomen. Genoemd werden

⁷⁶ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/wegvervoer/2019/04/19/voor-176-miljoen-euro-gestolen-uit-trucks-in-2018/?gdpr=accept>; <https://www.gelderlander.nl/cuijk/politieheli-speurt-mee-na-ladingdiefstal-uit-truck-langs-a73-twee-arrestaties-abcc1a76/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F>

onder andere het systematisch overtreden van de terugkeerplicht (bij het rijden met Oost-Europese arbeidskrachten), van de rij- en rusttijdenwetgeving, het niet betalen conform de cao, het werken onder zeer slechte arbeidsomstandigheden, belastingfraude en zwart werken. De volgende berichten bevestigen het beeld uit de interviews:

Grootschalige overtreding van de cao

De VNB draaide in 2018 het Project Pakkettenmarkt. De Stichting startte twintig nalevingsdossiers bij onderaannemers van alle grote pakketbedrijven. Negentig onderaannemers werden in het kader van het Project Pakkettenmarkt aangeschreven/gecontroleerd. De VNB schrijft in haar jaarverslag 2018: 'Door de Stichting VNB gecontroleerde onderaannemers van grote pakketbedrijven hebben de cao grootschalig en grof overtreden. Veel werknemers kregen maandelijks tientallen tot honderden euro's te weinig uitbetaald' (Jaarverslag 2018, VNB: Cao-naleving Transport en Logistiek).

Zwart werk, uitkeringsfraude, belasting- en premiefraude

De Inspectie SZW schrijft in haar jaarverslag 2018 dat zij zich in het Programma Transport en Logistiek vooral richtte op de bevordering van de naleving in het internationaal vervoer over de weg en bij pakket- en koeriersdiensten. Uit risicoanalyses bleek dat in deze branches de grootste kans bestaat op oneerlijk werk. Het internationaal wegvervoer kent een complexe samenloop van vervoer- en arbeidswetgeving. De pakket- en koeriersdiensten worden gekenmerkt door grote flexibiliteit en een lage toetredingsdrempel met veel onderaannemers met of zonder personeel. Bij de inspecties van pakket- en koeriersdiensten constateert de ISZW regelmatig zwart werk. Zij kwam signalen tegen van uitkeringsfraude, belasting- en premiefraude. Deze zijn doorgegeven aan respectievelijk het UWV, gemeenten en de Belastingdienst, wat heeft geleid tot het stopzetten en terugvorderen van uitkeringen.

Postbusondernemingen

Loonkosten vormen een groot deel van de totale kosten binnen de sector transport en logistiek. Om hierop te besparen, worden allerlei constructies bedacht. Aandachtspunten in het internationaal vervoer over de weg zijn postbusondernemingen. Deze zijn in het buitenland gevestigd en op papier worden chauffeurs vanuit het buitenland aangestuurd, maar feitelijk liggen de regie en het gezag bij de Nederlandse werkgever en is de buitenlandse onderneming groten-deels een lege huls. In zulke gevallen kan het hogere Nederlandse

wettelijk minimumloon van toepassing zijn. Bewijzen dat sprake is van een postbusfirma is lastig en arbeidsintensief. Een ander aandachtspunt zijn westerse ondernemingen die transportbedrijven inhuren uit Oost-Europese landen die vooral met derdelanders als chauffeur rijden, onder ander uit Oekraïne en de Filippijnen. Ze hebben een tijdelijke tewerkstellingvergunning in een van deze landen, maar rijden door heel Europa. Het is niet illegaal, maar leidt wel tot veel discussie. Het is zaak alert te blijven op de vraag of er echt geen sprake is van illegale tewerkstelling en onderbetaling (Jaarverslag ISZW 2018).

Werkgevers pakketbezorgers houden zich niet aan cao

Uit een steekproef van Stichting VNB blijkt dat een kwart van de onderaannemers de cao niet of niet voldoende naleeft. Hierbij zaten ook bedrijven met een PayChecked-certificaat.⁷⁷ Dat is een certificaat dat in het leven is geroepen om duidelijk te maken welke onderaannemers hun zaken op orde hebben. Meestal gaat het fout bij loonberekeningen. FNV roept hen op zich aan de cao te houden en wijst opdrachtgevende pakketdiensten op hun verantwoordelijkheid. Het hoort bij goed ondernemerschap om je onderaannemers goed te betalen, zodat zij hun personeel kunnen geven waar het recht op heeft. In de sector is een moordende concurrentie gaande. Gratis bezorgen bestaat niet. De hardwerkende pakketbezorgers betalen hiervoor uiteindelijk de prijs (FNV en transport online, 06-03-2020).⁷⁸

In paragraaf 3.5 wordt dieper ingegaan op aanpassingsstrategieën en organisatiecriminaliteit bij de koeriersdiensten, en in paragraaf 3.6 wordt beschreven welke invloed de Corona-pandemie heeft gehad op organisatiecriminaliteit in het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Dekmantels en schijnconstructies

Een bekende en klassieke methode om misbruik te maken van de mogelijkheden die de transportsector biedt, is het opzetten van een dekmantel. Door de Landelijke

⁷⁷ Stichting PayChecked geeft in een reactie aan dat ondernemingen na een inspectie (audit) inderdaad weer in fouten kunnen terugvallen. Dat komt dan bij een volgende inspectie boven water en moet in veel gevallen met terugwerkende kracht worden hersteld, afhankelijk van de vastgestelde conclusies. Hoewel het keurmerk nog relatief jong is (ontstaan in 2016) kan volgens Stichting PayChecked nu al geconstateerd worden dat het een belangrijke 'corrigerende' werking heeft en daarmee een preventief instrument tegen misstanden is. Bij hercontroles blijkt dat keurmerk houdende ondernemingen belangrijke verbeterlagen hebben gemaakt, waarbij in veel gevallen herstel met terugwerkende kracht over de controleperiode is doorgevoerd.

⁷⁸ <https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/transport-logistiek/2020/03/werkgevers-pakketbezorgers-houden-zich-niet-aan-cao>

Eenheid van de politie worden die wel aangeduid als malafide logistieke dienstverleners. Geïnterviewde overheidspartijen (HARC) ervaren naar eigen zeggen frustratie over het gemak waarmee 'schimmige transportbedrijfjes' in havens opereren. Mede door het almaar charteren van klussen bestaat te weinig controle en zicht op wie containers komt ophalen.

Hoewel, malafide logistieke dienstverleners kunnen ook legale bedrijven zijn die uiteindelijk geheel of gedeeltelijk ten prooi vallen aan misdaad. Bijvoorbeeld omdat medewerkers corrupt zijn of – op directieniveau – omdat een bedrijf in een heel kwetsbare financiële positie verkeert. Het punt is uiteraard dat dekmantelbedrijven uitsluitend zijn opgezet om criminaliteit af te dekken, en legale ondernemingen van waaruit ook criminaliteit wordt gepleegd niet. Geïnterviewde opsporingsambtenaren geven aan dat dekmantelbedrijven met enige inspanning niet moeilijk te herkennen zijn. Bijvoorbeeld omdat zij bij de Kamer van Koophandel als eenmanszaak staan ingeschreven (dat is makkelijker dan een bv oprichten) en in werkelijkheid groter lijken (met personeel werken) en activiteiten ontplooiën die niet kloppen met de inschrijving. Te denken valt aan een handelaar in kachels die ineens in de fruithandel blijkt te zitten, inclusief het transport van fruit. Daarbij is het niet ondenkbaar dat drugs tussen de voedingsmiddelen wordt verstopt. Of een koeriersbedrijf dat een container komt ophalen, dat is ook verdacht. Een van de gebiedsmedewerkers van de Landelijke Eenheid van de politie zegt: "Dekmantelbedrijven zijn vaak allervriendelijkst als je er langs gaat. Ze maken tijd voor je als politie en willen daarmee verkeerde (opsporing)aandacht afwenden. Bonafide bedrijven hebben daarentegen vaak minder tijd voor je want de zaken moeten door."

Echte criminele logistieke dienstverleners in de zin van dekmantelbedrijven lijken volgens de geïnterviewden steeds meer te worden vervangen door noodlijdende bonafide bedrijven die ten prooi vallen aan criminelen. Er is vooral sprake van legale bedrijven die crimineel worden beïnvloed en volledig bonafide bedrijven die zonder dat ze het weten worden gebruikt. Bij die eerste categorie speelt meer dan eens de financiële situatie een rol (zie eerdere punt daarover). Bij de tweede categorie gaat het bijvoorbeeld om een keurig bedrijf met een douanecertificaat waarbij de kans klein is dat er wordt gecontroleerd. Cocainesmokkel doe je dan bijvoorbeeld liever via een A-merk bananen dan dat je zelf een (dekmantel)bedrijf gaat opzetten, zo geven de smokkelaars zelf aan tijdens de interviews. Met zeker de eerste tijd een grote kans dat je wordt gecontroleerd. Dit laat onverlet dat er nog steeds min of meer klassieke dekmantelbedrijven bestaan die worden gebruikt om smokkel mogelijk te maken.

3.4.5 Interne betrokkenheid en rekrutering

Ambtelijke, maar ook private corruptie is zoals reeds aangegeven een aandachtspunt. Volgens het Waarschuwingregister Logistieke Sector vindt een groot deel van de fraude en criminaliteit waarmee bedrijven worden geconfronteerd, zijn oorsprong binnen het bedrijf zelf. Gemiddeld zouden fraudeurs anderhalf jaar hun gang kunnen gaan voor ze worden ontdekt.⁷⁹ Het feit dat er sprake is van interne betrokkenheid, betekent zeker niet dat het bedrijf waarvoor deze persoon werkt zelf ook een crimineel oogmerk heeft of bewust criminaliteit faciliteert.

In de vorige paragraaf werd reeds duidelijk dat de transportsector op vele manieren kwetsbaar is: de financiële druk is hoog (waardoor mensen vatbaarder zijn voor een crimineel aanbod, zowel bewust als onbewust doordat meer risico's worden genomen), arbeidsomstandigheden met regelmaat slecht (waardoor de binding met het bedrijf minder groot is en dus ook de drempel om criminaliteit tegen het bedrijf te plegen) en er is gelegenheid genoeg om op de goederenstroom mee te liften (de pakkans is klein, de massa en snelheid zijn groot en er zijn voldoende verstopmogelijkheden). De meeste geïnterviewden hebben dan ook wel eens iets meegemaakt, waarbij zij de zaak niet vertrouwden.

Een geïnterviewd bedrijf geeft aan: "Als je gewoon netjes kunt laden bij de verlader is er weinig aan de hand. De kans is klein dat er wat met je vracht gebeurt. Kom je bij zogeheten handelsfirma's terecht, dan is de kans weer een heel stuk groter. Je hoort een chauffeur wel eens zeggen: "Ik vond het maar een rare, onverzorgde, rommelige bende daar". Als het gaat om bestrijding van misbruik, moet je weten dat de chauffeur heel vaak al een bepaald gevoel heeft. Die weet haarfijn wanneer het beeld afwijkt van wat normaal is en er dus mogelijk wat aan de hand is. Je kunt op een gegeven moment ook dekladingen zelf herkennen. Spullen of dozen die al eens open zijn geweest. Of je moet bellen als je ergens bent en dan krijg je pas te horen waar je moet lossen. Dat is niet gebruikelijk."

In bovenstaand voorbeeld zou een chauffeur als hij niet oplettend is, onbewust (drugs)smokkel kunnen faciliteren. Maar mensen worden ook actief benaderd. Zo werd een transportbedrijf dat ook aan *warehousing* doet, gevraagd naar de opslagmogelijkheden voor meubels; hij moest er wel nog bij kunnen. Later bleek het om een bekende in het criminele circuit te gaan. Gelukkig vertrouwde het bedrijf de zaak niet en was het niet met hem in zee gegaan. Een ambtenaar geeft ook aan weleens te zijn geïntimideerd en bedreigd. Een geïnterviewde smokkelaar geeft aan:

De haven in

"Vaak wordt iemand van de planning in de haven betaald om een vaste plek te reserveren. Zo kan de container in de gaten gehouden worden. In principe wordt het door de expediteur bij een bedrijf afgegeven maar mocht het zo zijn dat het niet vertrouwd wordt, weten ze waar de container is en gaan ze het havengebied in om het er zelf uit te halen, maar dat is kamikaze want dan rijden ze vaak dwars door slagbomen et cetera heen. Dat gebeurt niet vaak."

Geïnterviewden geven dan ook aan dat *awareness*, screening van personeel én klantenonderzoek van zeer groot belang zijn. Chauffeurs, inladers, administratiepersoneel... veel mensen in de organisatie zijn kwetsbaar, omdat ze iets mee kunnen nemen, iets tussen de lading kunnen stoppen en/of informatie kunnen verschaffen.

Angst is er vooral voor de intimidatie en macht van de drugs-csv's. Pas in laatste instantie wordt geweld gebruikt, maar als dat aan de orde is, is het ook grof en dreigend. Er wordt echter eerder gedreigd en subtiel beïnvloed. Bijvoorbeeld door medewerkers van bedrijven of overheidsorganisaties te benaderen via social media, in de horeca of zelfs (zo bleek) via het verenigingsleven. Informatie lijkt een belangrijk dreigingsmiddel. Allerlei (netwerk)methoden worden ingezet om personen te benaderen, informatie over hen te verzamelen (bijvoorbeeld over schulden of problemen met de werkgever) en deze worden gebruikt om het gedrag te beïnvloeden. Uiteraard met als ultieme doel om de functionaris of medewerker 'plat' te krijgen. Zie ook de navolgende voorbeelden:

Drugstransporten met intimidatie transporteurs

De rechtbank Oost-Brabant heeft twee broers (33 en 39 jaar) uit Woerden en Utrecht veroordeeld tot gevangenisstraffen van ieder acht jaar. De mannen gaven leiding aan een criminele organisatie die zich bezighield met de export van hard- en softdrugs. Zes andere mannen en één vrouw krijgen celstraffen variërend van negen maanden tot zes jaar. De broers regelden dat amfetamine, MDMA, cocaïne en cannabis naar een transportbedrijf van twee andere verdachten (een 61-jarige Utrechter en diens 40-jarige zoon) werden gebracht. Deze transporteurs werkten onder ernstige bedreiging en intimidatie mee aan de drugstransporten. De leiders bepaalden welke drugs er geëxporteerd werden en in welke hoeveelheden. Ze waren ook actief bezig met het werven van geschikte chauffeurs voor de illegale drugstransporten onder meer naar Denemarken (dat uiteindelijk niet doorging) en een transport naar Zweden. De rechtbank vindt daarom een celstraf van acht jaar op z'n plaats.

⁷⁹ https://www.niwo.nl/images/html/Waarschuwingregister_Logistieke_Sector.pdf

Interne criminaliteit en corruptie

Een douanier is opgepakt op verdenking van corruptie en witwassen. Ze was werkzaam op de allerbelangrijkste en meest gevoelige afdeling van de douane, de pre-arrival. Hier speelde ook het corruptieverhaal rondom Gerrit G (Barendrechts Dagblad, 18-02-2020).

Bij containerterminal ECT op de Rotterdamse Maasvlakte zijn vijf mannen aangehouden op verdenking van het plegen van voorbereidingshandelingen voor de handel in verdovende middelen. Een van de verdachten is een havenmedewerker (Transport-Online, 06-02-2020).

3.5 Specifiek: koeriersdiensten

In voorgaande paragrafen zijn de koeriersdiensten al enkele keren genoemd. In deze paragraaf wordt nog wat dieper ingegaan op deze deelmarkt. In de eerste plaats omdat vooral bij de koeriersdiensten de discussie speelt rond de vergunningplicht. Deze deelmarkt is daarom van belang voor de vergelijking tussen kwetsbaarheden en crimineel misbruik in de vergunde en de onvergunde sector (onderzoeksvraag 3). Koeriersdiensten rijden, in tegenstelling tot de andere onderzochte deelmarkten: koeltransport, zeecontainervervoer en ferrytransport, vooral met klein materieel. De vergunningplicht geldt niet voor de inzet van (klein) materieel met een laadvermogen lager dan vijfhonderd kilo. Nu blijkt echter dat de bestelwagens die koeriersdiensten gebruiken veelal een laadvermogen hebben groter dan vijfhonderd kilo en dus ook de meeste koeriersdiensten gewoon onder de vergunningplicht vallen.⁸⁰ Dat is een belangrijke bevinding, want dat impliceert dat (althans in theorie) het niet-vergunde deel van de sector nihil is. Daarmee is de discussie echter nog niet gesloten: het laadvermogen mag dan wel hoger zijn dan vijfhonderd kilo, het gemiddelde gewicht van de lading die zij vervoeren bedraagt minder dan vijfhonderd kilo. En dus resteert de vraag in hoeverre het zogenaamde 'terugkeuren' gezien kan worden als manier om de vergunningplicht te ontduiken. Hoe het ook zij: we constateren enkele wezenlijke verschillen tussen de deelmarkt koeriersdiensten en de andere deelmarkten, waardoor een vergelijking (ongeacht de discussie rond de vergunningplicht) op z'n plaats is.

⁸⁰ Topsector Logistiek deed in 2017 onderzoek naar gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland. Wanneer we de verschillende typen bestelauto's bekijken, valt al snel op dat de meeste types een laadvermogen hebben hoger dan 500kilo. Het gemiddelde laadvermogen voor het goederenvervoer (berekend op basis van een CBS-enquête) bedraagt 973 kilo (voor post 928kilo) en de gemiddelde lading 418 kilo (voor post 360).

3.5.1 Een kwestie van overleven: legale en illegale Coping-strategieën

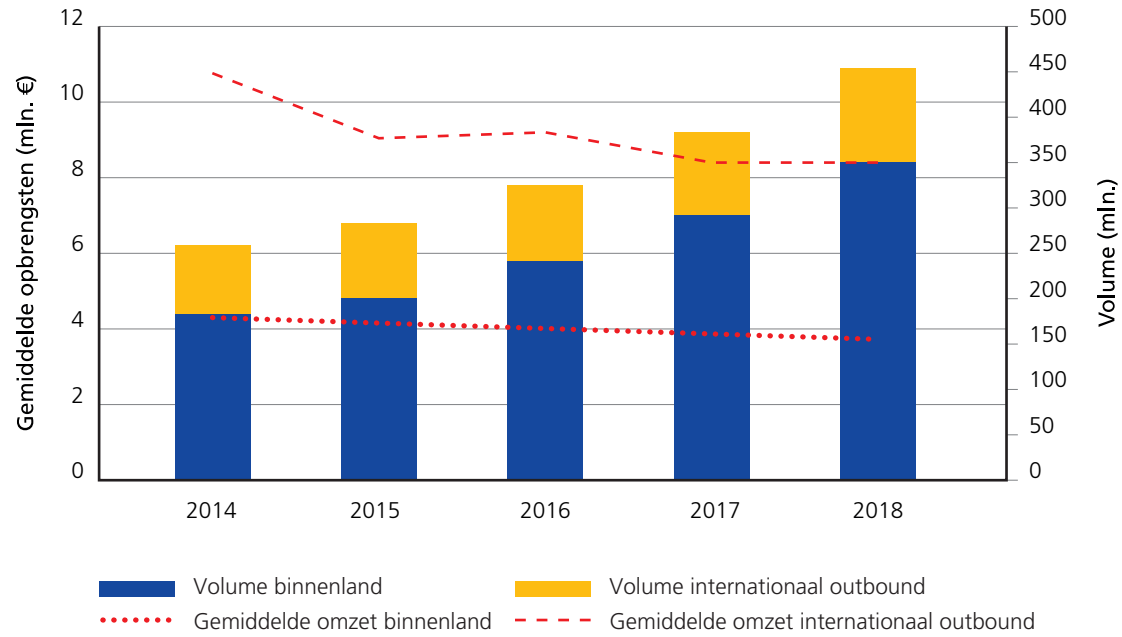
Hoge concurrentiedruk en arbeidsomstandigheden die sterk te wensen overlaten
De marktontwikkeling van het pakketvervoer ziet er op het eerste gezicht positief uit: de handel bloeit. Zowel het binnenlandse als het internationale vervoer zit voor wat betreft volume sterk in de lift. Opvallend is dan dat de omzet niet meegroeit (figuur 3.13 laat dit zien). Ook hier is een hevige concurrentiestrijd gaande en zien bedrijven zich gedwongen om te bezuinigen en Coping-strategieën toe te passen om marktaandeel en omzet vast te houden, wat voelbare gevolgen heeft voor arbeidskrachten in de sector. Zorgen zijn er vooral om de positie van de kleine zelfstandigen in de sector, aan wie een groot deel van het werk wordt uitbesteed, zo blijkt uit het openbronnenonderzoek. En dat zijn er veel: kenmerkend voor de deelmarkt koeriersdiensten is dat een groot aantal kleine zelfstandigen (sub-contractors met en zonder personeel) werkt voor een klein aantal grote pakketdiensten. De zorgen zijn niet van vandaag. Al sinds 2012 wordt met regelmaat aandacht gevraagd voor de arbeidsomstandigheden in de sector.⁸¹

⁸¹ Onder andere Somo, 'Status: Bezorgd. Arbeidsmarktomstandigheden in de Nederlandse pakketdienstensector', Amsterdam: 2012; AH-TK-20112012-1546; <https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/voor-jou-tien-anderen>; <https://fd.nl/ondernemen/1271898/onze-omzet-explodeert-maar-we-verdienen-er-niets-aan>; <https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/archief/pak-misstanden-bij-pakketdiensten-aan>.

Figuur 3.13

Ontwikkeling in volume en gemiddelde omzet binnenlands en grensoverschrijdend pakketvervoer⁸²

Ontwikkeling gemiddelde opbrengsten en volume 2014-2018

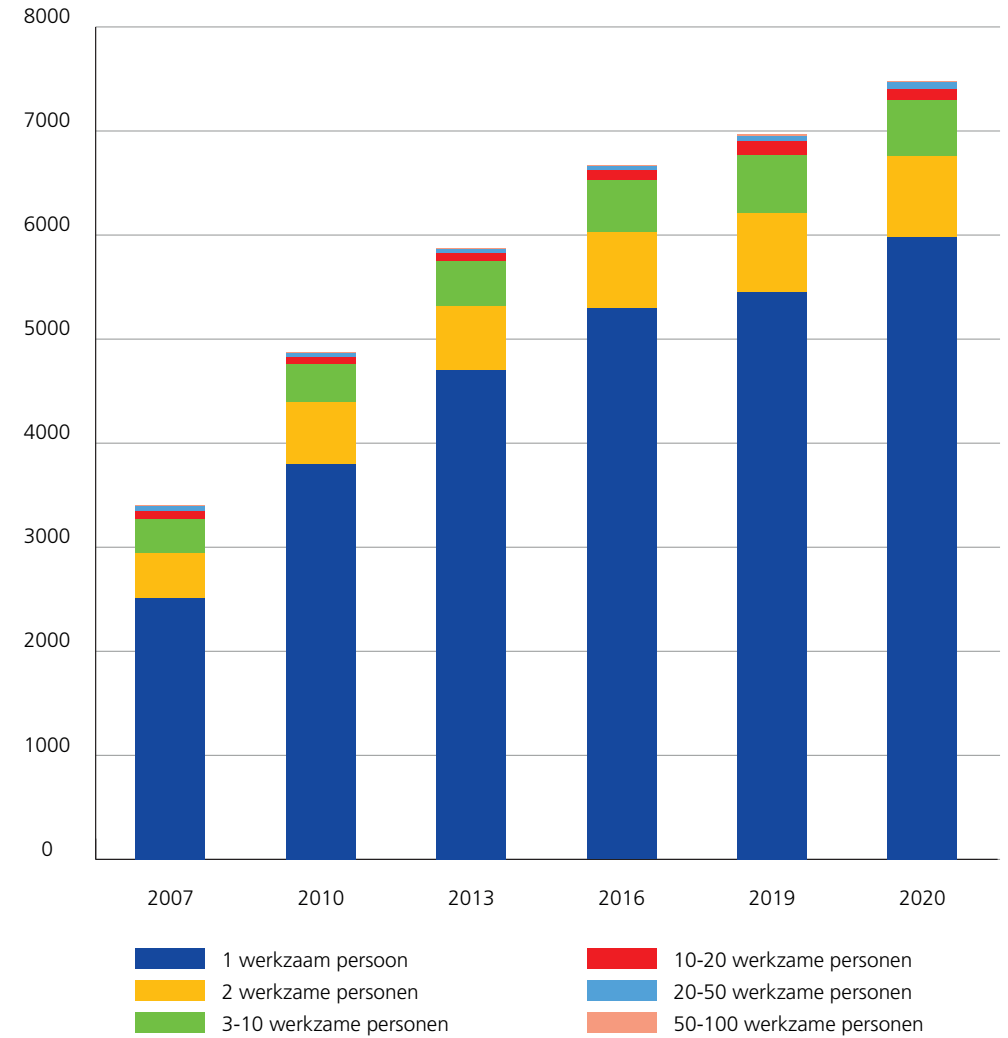


⁸² ACM, Post- en pakkettenmonitor 2018.

Figuur 3.14

Aantal koeriersbedrijven naar bedrijfsgrootte⁸³

Bedrijfstakken/branches SBI 2008: 53.202 Koeriers



Bron: CBS

⁸³ CBS, geraadpleegd op 30-04-2020.

Figuur 3.14 geeft de opbouw van de koeriersmarkt naar bedrijfsgrootte weer en laat zien hoe deze zich tussen 2007 en 2020 ontwikkelde. Het weerspiegelt de flexibilisering van arbeid in de sector. Direct valt de 'scheve' verhouding op. Het aantal grote bedrijven met vijftig tot honderd werkzame personen bleef door de jaren heen redelijk stabiel rond de tien. Het aantal kleine zelfstandigen daarentegen onderging een wezenlijke stijging. Zo steeg het aantal zzp'ers bijvoorbeeld van 2.515 in 2007 tot 5.980 in het tweede kwartaal van 2020. Hoewel de concurrentiedruk in de hele koeriersmarkt gevoeld wordt, lijken met name de kleine zelfstandigen (de subcontractors met en zonder personeel) de 'rekening te betalen'.

Status: Bezorgd. Arbeidsomstandigheden in de Nederlandse pakketdienstensector

De werkdruk en fysieke belasting van arbeidskrachten zijn inmiddels zo gestegen dat spanningen ontstaan op de werkvloer. Flexibilisering van arbeid in de sector heeft geleid tot een groot aantal mensen dat op basis van weinig zekerheden en wettelijke bescherming werk verricht. De spanning is vooral hoog bij hen die als onderaannemer koerierswerk verrichten. De onderaannemers draaien op voor de kosten van hun verzekeringen, pensioenen, en gebruikte materialen. Deze kosten lopen hoog op, terwijl de vergoeding per bezorgd pakket te laag is en eenzijdig wordt bepaald door de opdrachtgever. Zo worden bedrijfskosten en -risico's van de grote pakketbedrijven afgeschoven op kleine zelfstandigen (SOMO, 2012).⁸⁴

[Bedrijf X] weer onder vuur van zelfstandige pakketbezorgers

Het rommelt weer tussen zelfstandige pakketbezorgers en [Bedrijf X]. Of beter gezegd: het rommelt nog altijd tussen de twee partijen. Na jaren van acties, (dreigende) rechtszaken en overleg, lijken de beide kampen verder uit elkaar gegroeid dan ooit. Onderaannemers die pakketten bezorgen voor [Bedrijf X] geven aan moeilijk rond te kunnen komen van het tarief dat deze pakketbezorger biedt. Een deel heeft geen pensioen en arbeidsongeschiktheidsverzekering, of overtreedt de wet of cao om financieel rond te kunnen komen. Ook is er angst om openlijk kritiek te uiten. Dat blijkt uit onderzoek van [televisieprogramma].⁸⁵

⁸⁴ Passage uit SOMO, 'Status: Bezorgd. Arbeidsmarktomsstandigheden in de Nederlandse pakketdienstensector', Amsterdam: 2012.

⁸⁵ [https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/nieuws/2020/xx/\[Bedrijf X\]-weer-onder-vuur-van-zelfstandige-pakketbezorgers](https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/nieuws/2020/xx/[Bedrijf X]-weer-onder-vuur-van-zelfstandige-pakketbezorgers)

Tijdens de observaties voor dit onderzoek hebben de onderzoekers twee keer meegereden met een koerier. Eén is subcontractor en heeft 25 mensen in loondienst, de ander is in loondienst bij een kleinere subcontractor met 3 mensen in loondienst. Tijdens de zes uur waarin onze onderzoekers meerijden (daarvoor eerst respectievelijk één/twee uur naar het distributiecentrum en helpen de bus zo slim mogelijk in te delen) is er geen tijd voor pauze: 'Negen van de tien keer is er überhaupt geen tijd voor een pauze.' De pakketten moeten binnen een tijdslot worden bezorgd en dus doen de koeriers hun werk de hele dag met grote haast (ook rennend). Eén koerier heeft wel eens achter in de bus in een flesje geplast om tijd te besparen. Hij lunct vandaag met krentenbollen achter het stuur. De ander ontbijt, lunct en drinkt niet (tot 15.30) om te voorkomen dat hij naar het toilet moet. Dat kost immers tijd. Eén vertelt dat hij gemiddeld twaalf kilometer per dag loopt. De dag waarop onze onderzoeker met hem meerijdt, heeft hij naar eigen zeggen 241 pakketjes rond te brengen, verdeeld over 187 stops.⁸⁶ Afhankelijk van de soort route kan het aantal stops oplopen tot boven de 225 per dienst, zo blijkt uit meerdere interviews. Dat betekent dus heel vaak de bus parkeren, uitstappen, pakketten uitladen, pakket afleveren (bij niet thuis een briefje invullen, pakje weer in de bus) en weer door naar de volgende. Hij heeft bekken-, rug- en knieklachten door het veelvuldig in- en uitstappen en door defecte liften, waardoor je soms met meerdere pakketten vijfhoog de trap op moet en als bewoners niet thuis zijn ook weer terug. Als iemand niet thuis is, proberen de koeriers het pakket bij de burens af te leveren, want een niet-bezorgd pakket levert niets op.

Subcontractors die we spraken, geven aan dat er veel gesjoemeld wordt in de sector. Er wordt veel zwart betaald, ook aan personen met een uitkering, aan statushouders of mensen die illegaal in Nederland verblijven. Daar hebben de bedrijven die eerlijk (willen) ondernemen last van. Een van de geïnterviewde bedrijven geeft aan:

"Het is altijd minder, minder, minder. Met de huidige tarieven valt geen gezond bedrijf meer te runnen. Wij betalen onze koeriers netjes volgens de cao en hebben ook het PayChecked keurmerk. Maar er wordt ook gewerkt met subcontractors die hun koeriers onder tafel betalen. Er wordt niet gecontroleerd of ze het keurmerk hebben. Vervolgens zeggen ze tegen ons dat het tarief lager moet. Het wordt tegen ons gebruikt in de tariefonderhandelingen, want zij kunnen het er wel voor doen."

⁸⁶ Volgens de voorzitter van belangenvereniging BVPD is zo'n 200 stops normaal, afhankelijk van de route kunnen dit er meer of minder zijn.

Een ander meldt:

“Als we tegen de lage tarieven ageren, wordt er doodleuk gezegd dat wij geen goede ondernemers zijn, laatst nog in de uitzending van Monitor door zo’n P&O directeur!”

Volgens sommige subcontractors is het overigens niet moeilijk het PayChecked keurmerk te krijgen: een keurmerk dat is bedoeld om aan te geven dat een ondernemer de zaken netjes op orde heeft. Zo zouden er administratiekantoren zijn die een dienst aanbieden (voor 350 euro) om het PayChecked keurmerk te krijgen. Een subcontractor dient hiervoor een nieuwe medewerker één maand conform cao te verlonen (inclusief afdrachten, premies en belasting; het bureau regelt dan de loonstrook en vraagt daarmee het PayChecked keurmerk aan. Wanneer dit is verkregen, hoeft de subcontractor een jaar lang geen loonstroken meer te verstrekken en kan deze zonder loonadministratie (zwart) verder werken.

Stichting PayChecked in Transport vermoedt dat de subcontractors die dit beeld schetsen twee zaken door elkaar halen. Een grote pakketdienst geeft zijn subcontractors namelijk de keuze tussen het behalen van het PayChecked keurmerk en het aanleveren van een (laagdrempeligere) accountantsverklaring. Het is de stichting bekend dat de voor de accountantsverklaringen ingeschakelde administratiekantoren zich opwerpen als adviseur en begeleider bij de overstap naar het keurmerk. Deze administratiekantoren blijken echter ook niet altijd over voldoende kennis te beschikken over de cao en het keurmerk. Het behalen van het PayChecked-keurmerk is volgens de stichting “bepaald geen kwestie van het aanleveren van een loonstrookje, zoals wordt gesuggereerd.” Bedrijven worden getoetst op basis van een uitgebreide checklist, gebaseerd op de PayChecked in Transport Normenset.⁸⁷ De ervaring van Stichting PayChecked leert dat de cao-kennis in de koerierssector beperkt is en een minderheid het keurmerk in één keer voor honderd procent behaalt.⁸⁸

⁸⁷ Stichting PayChecked geeft in haar reactie aan dat de PayChecked in Transport Normenset doorlopend wordt geëvalueerd en bijgesteld aan de heersende praktijk. De normenset toetst of ondernemingen zich houden aan onderdelen uit de cao voor het beroepsgeoderenvervoer over de weg en of daarmee het WAS-risico (Wet Aanpak Schijnconstructies) in voldoende mate is afgedekt. Het beoordeelt ook procedures en contractuele afspraken met onderaannemers. Te inspecteren bedrijven ontvangen vooraf een checklist van aandachtspunten voor het onderzoek dat afhankelijk van de voorbereiding door het te auditen bedrijf een halve tot een hele dag in beslag neemt.

⁸⁸ Stichting PayChecked geeft aan dat de meerderheid in eerste instantie ‘oranje’ afwijkingen heeft (het niet voldoen aan een gespecificeerde eis die een verhoogd risico inhoudt) die binnen een periode van drie maanden dienen te worden gecorrigeerd, dan wel een ‘rode’ afwijking (het niet behoren tot de doelgroep van het keurmerk of het niet voldoen aan een normeis met een verhoogd risico). De audit is een momentopname, maar de repeterende frequentie zorgt ervoor dat ondernemingen die alsnog de fout in gaan niet in het register kunnen blijven staan. Het keurmerk kent ook frequentie verhogende voorwaarden, op basis waarvan ieder jaar (in plaats van tweemaal) een audit dient plaats te vinden.

Steeds meer pakketjes, steeds lagere bezorgtarieven – de koeriersbedrijven zijn het beu

[...] De Inspectie SZW, die toezicht houdt op werk en arbeidsomstandigheden concludeerde vorig jaar dat het met het werken in de pakkettenbranche ‘zeer slecht is gesteld’. De afgelopen anderhalf jaar nam de dienst de vier grootste pakketbedrijven verder onder de loep. [...] Ruim tachtig onderzoeken deed de Inspectie naar de onderaannemers van ‘de grote vier’. Negen op de tien keer stuitte de Inspectie op situaties die niet in de haak zijn. Zo kwam ze koeriersbedrijven tegen die hun route tegen de regels doorverhuren, bezorgers met een uitkering die niet mogen werken, illegalen, en chauffeurs die ten onrechte zonder contract werken. Een aantal onderzoeken is overgenomen door de opsporingstak van de Inspectie. Mocht er daarna nog aanleiding voor bestaan, dan kan het OM strafrechtelijk onderzoek doen. Als je denkt dat de horeca een bende is, [...] dan is de pakketbranche er nog veel slechter aan toe. ‘Soms wordt een route vier keer doorverhuurd aan een ander bedrijf.’ (NRC, 11 november 2020.)⁸⁹

Onregelmatigheden worden met name aangetroffen bij de onderaannemers, de subcontractors. Deze kunnen echter niet los worden gezien van de *Coping*-strategieën (ook als deze legaal zijn) die de grote pakketbedrijven toepassen. Doordat de grote pakketbedrijven scherp aan de wind zeilen, ontstaat lager in de keten een klimaat waarin het (welhaast) onmogelijk is een gezond bedrijf te runnen. Om te overleven, passen zij op hun beurt ook weer *Coping*-strategieën toe die - mede ingegeven door de zwakkere economische positie – vaker resulteren in het overtreden van wet- en regelgeving. Dit werkt in de hand dat in de koeriersmarkt (sinds 2012) het overtreden van regels om te overleven vandaag de dag eerder regel dan uitzondering lijkt te zijn.

Een kwestie van perceptie: verantwoordelijkheid nemen of verantwoordelijkheid doorschuiven?

Het PayChecked-keurmerk is in het leven geroepen om te laten zien dat bedrijven hun verantwoordelijkheid nemen en voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de Wet Aanpak Schijnconstructies. Om het keurmerk te kunnen halen, moeten bedrijven correct loon uitbetalen en een deugdelijke administratie voeren. Een aantal van de grotere pakketbedrijven verlangt (soms) van hun onderaannemers dat zij over dit keurmerk beschikken. Het voordeel van het keurmerk, zo is ook te lezen op de website van PayChecked, is dat opdrachtgevers hiermee het risico op ketenaansprakelijkheid verkleinen.

⁸⁹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/11/11/steeds-meer-pakketjes-steeds-lagere-bezorgtarieven-de-koeriersbedrijven-zijn-het-beu-a4019748>

Een van de subcontractors die we spraken, gaf aan blij te zijn dat het keurmerk wordt vereist. Wanneer iedereen zich netjes aan de regels houdt en zijn personeel conform cao betaalt, moeten wel betere tarieven worden bedongen. Niemand komt dan namelijk meer uit met de lage tarieven en dus kan het argument dat anderen er wel voor kunnen rijden niet meer tegen iemand worden gebruikt in de tariefonderhandelingen.

Andere subcontractors en belangenverenigingen zien in het eisen van het keurmerk echter een manier om werkgeversverantwoordelijkheden af te wentelen op onderaannemers - verantwoordelijkheden die deze ondernemers met de lage tarieven naar eigen zeggen onmogelijk kunnen dragen.⁹⁰ Om een voorbeeld te geven: een van de grote pakketbedrijven gaat volgens geïnterviewden voor de berekening van de tarieven uit van een gemiddelde beloning binnen de C2-schaal van de cao-beroepsgoederenvervoer. Om binnen die salarisschaal lonen uit te kunnen blijven betalen, zouden subcontractors hun medewerkers na twee jaar dienstverband moeten ontslaan. Doen ze dat niet, dan komen ze niet meer uit met de tarieven. Stoppen kunnen ze vaak niet zomaar, omdat ze vast zitten aan leasecontracten voor de bussen en (vaste) contracten met personeel. En al zouden ze toch personeel ontslaan, dan lijden zij rendementsverlies: nieuwe krachten werken in het begin een stuk minder efficiënt, zij moeten nog ingewerkt worden. Zo leggen subcontractors uit:

Onderaannemer [...]: “Gratis bezorgen bestaat niet”

[...] “Gratis bezorgen bestaat niet,” volgens de onderaannemer. “Er zijn veel webwinkels die ermee adverteren of gratis retours ophalen [...]. Ergens moet dat geld vandaan komen.” Volgens hem is de concurrentie moordend tussen de [grote pakketspelers] die allemaal grote jongens [red. Webwinkels] willen binnenslepen. “Het is een *race to the bottom*.” Pakketdiensten hebben niet alleen koeriers in vaste dienst, ze huren ook zzp'ers in en onderaannemers met eigen koeriers om de pakketten te bezorgen. Juist bij onderaannemers heerst er onvrede, omdat er te weinig betaald zou worden en de tarieven de afgelopen jaren zijn gedaald. [...] (De Monitor, 27-05-2020.)⁹¹

Stichting PayChecked in Transport geeft aan dat opdrachtgevers die van hun ondervoerders het PayChecked keurmerk eisen, zich doorgaans hebben verdiept

⁹⁰ Stichting PayChecked in Transport geeft in een reactie aan dat het doel van het keurmerk is om de bedrijfstak een onafhankelijk instrument in handen te geven om de ketenaansprakelijkheid voor het cao-loon te beheersen. Het begrip ketenverantwoordelijkheid lijkt meer te gaan om een ‘politieke’ kwestie die speelt tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers, en tussen werkgevers en werknemers in het kader van de cao. Het keurmerk is vooral gericht op de juridische toetsing en beoordeling van de normenset en neemt daarbij een neutrale positie in.

⁹¹ [https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/onderaannemer-\[Bedrijf X\]-gratis-bezorgen-bestaat-niet](https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/onderaannemer-[Bedrijf X]-gratis-bezorgen-bestaat-niet)

in de wetgeving inzake ketenaansprakelijkheid met betrekking tot het cao-loon en zich ervan bewust zijn dat het uitgangspunt onder andere is dat ze een tarief dienen te betalen waarmee de betaling van het cao-loon gegarandeerd is. Indien een opdrachtgever dit niet zou doen, is het voor een ondervoerder zaak om hierover in gesprek te gaan. Tarieven en tariefafspraken zijn geen onderwerp van de PayChecked in Transport-norm.⁹²

Zeer kwetsbare markt

De koeriersmarkt is gezien de hoge concurrentiedruk, de flexibilisering van arbeid en het veelvuldig toepassen van *Coping* en overlevingsstrategieën (zowel legaal als illegaal) een zeer kwetsbare markt. In de eerste plaats voor organisatiecriminaliteit: het structureel overtreden van wet- en regelgeving. Maar ook voor andere vormen van (interne) criminaliteit. Slechte arbeidsomstandigheden kunnen ten koste gaan van de loyaliteit aan het bedrijf. Zo kwamen we ook in deze deelmarkt gevallen van ladingdiefstal tegen waarbij eigen personeel betrokken is. Anders dan in andere deelmarkten is dan niet de gehele lading het doelwit, maar gaat het om gerichte diefstal van kostbare spullen. Bij ontmaskering van de dader lopen de gemoederen soms hoog op, tot bedreiging aan toe. Bedrijven hebben net als in de andere deelmarkten het gevoel dat ladingdiefstal niet hoog op de prioriteitenlijst bij de politie staat, waardoor zij veel incidenten intern (moeten) afhandelen.

3.5.2 Criminele inmenging: een ideale dekmantel?

Politie mensen stellen dat het zijn van koerier een ideale vermomming is voor het plegen van criminaliteit: koeriers en hun voertuigen vallen (overdag) niet op in het straatbeeld. Ook geven zij aan dat het profiel van malafide koeriers soms overeenkomt met (voormalige) drugsrunners. Ze herkennen dan bijvoorbeeld (familie)namen.

Voor wie bewust de koeriersmarkt wil betreden om criminaliteit te plegen, is de toetredingsdrempel laag. Personen die elders moeilijk aan werk kunnen komen, kunnen als koerier snel aan de slag. Onderzoeken van de Inspectie SZW bevestigen dit beeld.⁹³

⁹² Van belang om aan te geven is dat wij voor het aanbrengen van nuance en ter controle van feitelijke (on)juistheden in bovenstaande passage steeds met grote zorg hebben getracht het principe van hoor en wederhoor toe te passen. Helaas was één van de grote pakketdiensten niet bereid op onze vragen te reageren. In de bijlage zijn de vragen opgenomen die zijn voorgelegd ten behoeve van hoor- en wederhoor.

⁹³ NRC, 11-11-2020: ‘Zo kwam [de Inspectie SZW] koeriersbedrijven tegen die hun route tegen de regels doorverhuren, bezorgers met een uitkering die niet mogen werken, illegalen, en chauffeurs die ten onrechte zonder contract werken’. In een reactie op dit rapport geeft TLN aan dat volgens haar de handhaving op vergunningeisen geen prioriteit heeft bij de Inspectie.

Misstanden bij koeriers zijn eerder regel dan uitzondering

[...] Werklozen die een uitkering ontvangen rijden in bezorgbussen. Chauffeurs zonder geldige verblijfspapieren bezorgen postpakketten. En fictieve ondernemingen worden ingezet om geld weg te sluizen (NRC, 11 november 2020).⁹⁴

Ovj pakt jonge drugscriminelen aan: "Bullshit dat ze geen kansen krijgen"

"Deze jongens kiezen bewust voor de criminaliteit, omdat ze voor weinig geld niet willen werken. Dat vind ik eigenlijk nog erger dan dat je zegt dat je niet anders kan gezien je opleiding. Er is gewoon wél een andere mogelijkheid. Bullshit dat ze geen kansen krijgen. Jongens die de hele dag dealen kunnen ook aan de slag bij een koeriersdienst. Vacatures zat. Als je echt wilt, heb je morgen een baan." (AD, 03-05-2020.)⁹⁵

Als iemand een koeriersbedrijf wil starten, is doorgaans een vergunning nodig, maar ook aan die verplichting is gemakkelijk te ontkomen (zie ook paragraaf 3.5 en paragraaf 3.3.6). De koerierswereld lijkt op het eerste gezicht inderdaad een prima dekmantel voor personen die doelbewust op zoek zijn naar een *cover-up* voor smokkel of het plegen van andere vormen van criminaliteit. Toch zijn we hier niet veel concrete voorbeelden van tegengekomen. In het open bronnenonderzoek komen wel enkele artikelen voor die wijzen in de richting van criminele inmenging, waaronder misbruik van bijvoorbeeld bedrijfskleding:

Criminelen maken misbruik van pakketbezorgers

Onderaannemers ingezet voor drugstransporten en witwaspraktijken

Het netwerk van onderaannemers wordt misbruikt door criminelen voor drugstransporten en witwaspraktijken, daarnaast ontduiken bezorgbedrijven [...] stelselmatig de belasting en sociale lasten (Onderzoek Financieel Dagblad). De Stichting VNB (de cao-waakhond van vakbond FNV) heeft sinds januari 2017 bij bijna 100 bezorgbedrijven cao-overtrekkingen geconstateerd. [...] (Financieel Dagblad, 29-11-2018.)⁹⁶

Grote controle Breda vanwege mogelijk (on)bewust criminele pakketbezorgers: "We willen de rotte appels eruit vissen"

Doel van de actie is volgens de politie voornamelijk informatie vergaren. [...] De politie wil meer zicht krijgen op deze branche, waarover nu nog weinig bekend is. [...] Ze willen bezorgers uit de

⁹⁴ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/11/11/misstanden-bij-koeriers-zijn-de-regel-a4019763>

⁹⁵ <https://www.ad.nl/utrecht/ovj-pakt-jonge-drugscriminelen-aan-bullshit-dat-ze-geen-kansen-krijgen-n~a43ab28e/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

⁹⁶ [https://fd.nl/ondernemen/1279280/criminelen-misbruiken-pakketbezorgers-van-\[Bedrijf X\]](https://fd.nl/ondernemen/1279280/criminelen-misbruiken-pakketbezorgers-van-[Bedrijf X])

anonimiteit halen. "Omdat we als politie het idee hebben dat daar soms dingen gebeuren die het daglicht niet kunnen verdragen." [...] De controles richten zich ook op tal van andere zaken, zoals openstaande boetes, belastingsschulden, de technische staat van voertuigen en gevangenisstraffen die mensen nog moeten uitzitten. Aan het einde van de woensdagmiddag kon [de woordvoerder van de politie] alvast melden dat er twee mannen zijn aangehouden omdat ze in een gestolen voertuig rondreden. "Daarnaast heeft de Belastingdienst negen auto's in beslag genomen en voor 90.000 euro aan achterstallige belastingen geïnd. Mensen die rondrijden in voertuigen met gebreken worden onmiddellijk bekeurd. We hanteren een zero-tolerancebeleid. Een defect aan de auto betekent een bekeuring..." (BN De Stem, 21-11-2018).⁹⁷

Ellende houdt niet op voor Fred van Leer: Rotterdamse stylist overvallen bij eigen voordeur

Fred van Leer is woensdagochtend overvallen bij zijn eigen voordeur. Twee mannen deden zich rond 7.45 uur voor als medewerkers van [een pakketdienst] en stonden met een pakketje voor de deur van zijn woning aan de Mathenesserlaan. Daarna ging het mis. De Rotterdamse stylist werd na het openen van de deur bedreigd met een vuurwapen, waarna hij de overvallers van zich afweerde. Daarbij liep hij een gekneusde rib op. [...] De twee overvallers sloegen in hun [bedrijfs] outfit op de vlucht [...] (Rijnmond, 18-11-2020).⁹⁸

Op Telegram zien we dat gezocht wordt naar koeriers die illegale goederen kunnen bezorgen. Hoe dit dan precies in z'n werk gaat, werd ons niet direct duidelijk. We hebben onze geïnterviewden (met name de subcontractors) dan ook gevraagd hoe moeilijk of makkelijk het zou zijn als je bijvoorbeeld bewust drugs zou willen smokkelen. Hoe pak je dat aan? We noemen dit *crime scripting*. Zij gaven aan dat het zeer onpraktisch is om koeriersroutes hiervoor te misbruiken. Via *track and trace* worden koeriers immers in de gaten gehouden. Bovendien is het schema zo strak dat er geen tijd is voor randzaken: "Als je drugs wilt bezorgen, kun je dat beter in je eigen tijd doen met een eigen bus." Een van de geïnterviewde politiemensen ziet dat ook; zij adviseert collega's om tussen 21.00 en 7.00 uur te controleren. In die tijden rijden in principe geen koeriers met opdrachten rond. Personen die dan wel rondrijden, zijn verdacht. Ook is het volgens haar belangrijk om zegels te controleren en te kijken of bedrijfskleding en voertuig bij elkaar passen. Omdat

⁹⁷ <https://www.bndestem.nl/breda/grote-controle-breda-vanwege-mogelijk-on-bewust-criminele-pakketbezorgers-we-willen-de-rotte-appels-eruit-vissen~a0f469d9/>

⁹⁸ <https://www.rijnmond.nl/nieuws/201248/Ellende-houdt-niet-op-voor-Fred-van-Leer-Rotterdamse-stylist-overvallen-bij-eigen-voordeur>

verschillende pakketdiensten ook avondbezorging aanbieden, blijkt de grens van 21.00 uur niet meer actueel.

Een mogelijkheid die door een geïnterviewde wél werd gezien, is het feit dat koeriers van *expressdiensten* handmatig labels kunnen invullen. Ze krijgen blanco labels mee voor het geval een klant een pakket wil laten ophalen. De adresgegevens kunnen dan direct worden ingevuld. Een malafide koerier zou zo'n label op een drugspakket kunnen plakken met als afzender bijvoorbeeld een groot bedrijf dat dermate veel pakjes verstuurt dat het nauwelijks op zou vallen. Het bijbehorende klantnummer wordt er in het systeem bij gezocht en gewoon op de sorteerband gelegd. Er wordt vaak niet gecontroleerd welke pakketten een koerier precies achterlaat aan het einde van de dag. Geïnterviewden gaven verder aan dat hackers namen en adressen aanpassen en specifieke koeriers koppelen aan een bepaalde route.

Subcontractors die we spraken, vinden overigens net als vervoerders die met groot materieel rijden, dat er veel te weinig wordt gecontroleerd:

“Laatst werd ik voor het eerst in mijn koerierscarrière gecontroleerd door de politie. Het was een routinecontrole met onder andere een check van de vergunning en op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik was er blij mee. Het geeft het gevoel dat ik de zaakjes niet voor niets op orde heb.”

Al met al lijkt het niet eenvoudig om doelbewust te smokkelen of andere criminaliteit te plegen als koerier (denk bijvoorbeeld aan woninginbraak). Verantwoordings-systemen (denk aan *track change*, routecontrole) en strakke tijdschema's staan dit in de weg. Aannemelijker is dat een groot deel van de smokkel plaatsvindt via de legale goederenstroom, zonder dat koeriers hiervan weet hebben.

3.5.3 Meeliften op de pakkettenstroom: gelegenheid genoeg

Met de opkomst van het internet is niet alleen de e-commerce sterk toegenomen, maar ook de handel van drugs op het *dark web*⁹⁹. Bestellingen worden gewoon via de post verzonden, ook internationaal. Zoals we eerder in dit hoofdstuk zagen, werd de druk vanuit het buitenland op Nederland flink opgevoerd, vanwege de drugspost die zij onderscheppen vanuit ons land. Geïnterviewden vertellen dat het Verenigd Koninkrijk er zelfs zo strak in zat dat zij chauffeurs van pakketdiensten aanhield als drugs werd aangetroffen in de lading. Veel Nederlandse chauffeurs wilden daarom niet meer op Engeland rijden. Een grote pakketdienst heeft daarop particuliere speurhonden ingezet om de pakketstroom richting het Verenigd Koninkrijk te controleren.

Het is ook betrekkelijk makkelijk om anoniem een pakket te versturen en in

⁹⁹ Dit rapport gaat over het beroepsgoederenvervoer over de weg en gaat op een aantal plaatsen ook in op het postvervoer. Ook al is postvervoer op grond van de WWG niet vergunningsplichtig en dus géén beroepsgoederenvervoer over de weg.

ontvangst te nemen. Een geïnterviewde van de politie noemde de lokale pakketpunten zelfs 'drugsafleverpunten'. Om de anonimiteit weg te halen, adviseren geïnterviewden van politie en justitie een legitimatieplicht bij het verzenden en betaling met de pin. Dit levert dan voor de politie weer opsporingsindicaties op. Ook wordt een scanner voorgesteld voor bij bijvoorbeeld een supermarkt waar pakjes worden afgegeven of opgehaald. Die zou dan meteen de verdachte pakjes eruit moeten halen.

Commerciële belangen

Direct dienen ingewikkelde problemen zich aan. [...]. Een brief of pakket openmaken om te kijken wat erin zit, mag niet [bij alle pakketdiensten] zomaar in verband met het briefgeheim. “Dat kan alleen met toestemming van een rechter-commissaris” [...] Oplossingen om dit met technologische middelen te omzeilen zijn ingewikkeld en staan nog in de kinderschoenen [...]. Bovendien gaan er jaarlijks miljoenen pakjes en brieven heen en weer. “Wie denkt het probleem op te lossen met een paar extra speurhonden, heeft het mis”. [...] De aanpak zou ook op gespannen voet staan met de commerciële belangen van het beursgenoteerde bedrijf. [...] Volgens een insider zit het als volgt: “Dealers die heel veel drugspost versturen vragen niet om korting. Dan moeten ze zich namelijk legitimeren, dus die betalen het volle tarief. Er wordt enorm veel geld verdiend aan dat soort post en pakketten.” (Pointer, 12-09-2020.)¹⁰⁰

Om het meeliften op de legale (post- en) pakkettenstroom tegen te gaan, zijn diverse initiatieven ontplooid (hierover meer in hoofdstuk 4). Bekend is dat Nederlandse drugspakketten inmiddels ook worden verstuurd vanuit het buitenland, om aan de (internationale) aandacht te ontsnappen.

3.5.4 Resumé

De hoge concurrentiedruk in de koeriersmarkt leidt tot het veelvuldig toepassen van *Coping*- of overlevingsstrategieën. Vaak legaal, maar soms ook illegaal. Dit maakt de deelmarkt uitermate kwetsbaar voor organisatiecriminaliteit. Crimineel misbruik bij de koeriersdiensten lijkt dan ook vooral in deze vorm voor te komen. Daarnaast vindt misbruik van de legale post- en pakkettenstroom veelvuldig plaats. Althans vanuit het perspectief van criminaliteitsbestrijding. Afgezet tegen het totaal aantal pakketten dat wordt vervoerd, is uiteraard discussie mogelijk over de term 'veeluldig'. Tot slot zijn er ook aanwijzingen dat er sprake zou zijn van bewuste interne betrokkenheid. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om gerichte diefstal van waardevolle pakketten en het faciliteren van het vervoer van drugspakketten. Echter, een groot deel van de smokkel vindt plaats via de legale goederenstroom, zonder dat koeriers hiervan weet hebben.

¹⁰⁰ <https://pointer.kro-ncrv.nl/artikelen/coke-xtc-en-hasj-met-dank-aan-de-postbode>

3.6 Actualiteit: Corona-pandemie als kans en bedreiging voor criminelen

Volgens vervoerders met groot materieel is er door de Corona-pandemie minder volume bij de non-food transporten. Bij de koeriers is wegens de vele (toegenomen) internetbestellingen juist veel meer volume. Ondanks de omzetsijging blijft verbetering van de arbeidsomstandigheden echter achter. De Inspectie SZW zag het aantal klachten binnen de pakket- en koeriersdiensten toenemen.

Volgens Stichting VNB, ITF en IUF heeft de Corona-crisis ook de uitbuiting van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs op de West-Europese wegen verergerd.¹⁰¹ 'Bedrijven buiten de Corona-crisis uit om transportprijzen en lonen te verlagen en hebben geen of te weinig respect voor gezondheid en veilig werken. Al ver vóór Corona was het wegtransport ziek en waren uitbuiting, schending van mensenrechten en het organiseren van illegale praktijken een publiek geheim. Alsof dat nog niet genoeg is, worden chauffeurs en nette bedrijven met Corona als alibi nog verder de vernieling in geholpen.'¹⁰²

Uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs

Gesignaleerd in nieuwsberichten en door vakbonden wordt uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs door lagere tarieven, slechtere arbeidsomstandigheden, wekenlang werken, leven en slapen in hun cabine, fraude met rij- en rusttijden, chauffeurs worden bedreigd met sancties als zij niet rijden, contract ondertekenen in een vreemde taal. Gevestigde bedrijven in Oost-Europa, maar met chauffeurs werkzaam in West-Europa tegen Oost-Europees tarief. Dit alles werkt – nog meer – oneerlijke concurrentie in de hand, brengt de verkeersveiligheid in gevaar en ondermijnt de rechtsorde op de Europese wegen (Algemeen Dagblad, 25-06-2020; FNV, 25-06-2020).

Tekort aan chauffeurs

Door de Corona-crisis dreigt een tekort aan vrachtwagenchauffeurs, waardoor de bevoorrading van supermarkten in de knel kan komen. Buitenlandse chauffeurs zitten vast in eigen land, chauffeurs kunnen geen cursussen volgen en hun verplichte certificaten verlengen (Algemeen Dagblad, Leon van Heel, 20-03-2020).

Transportbedrijven met groot materieel hebben het tijdens de Corona-crisis zwaarder: naast het teruggelopen volume, lagere prijzen en uitgestelde

¹⁰¹ VNB, ITF,IUF, 'De Pandemie in het wegtransport. Rapport over misstanden in het Europese wegtransport', juni 2020

¹⁰² VNB, ITF,IUF, 'De Pandemie in het wegtransport. Rapport over misstanden in het Europese wegtransport', juni 2020.

betalingen, liepen ze bij de grenzen vaak grote vertragingen op en waren veel voorzieningen (waaronder toiletten en eetgelegenheden) op parkings gesloten. Voor sommige was de pandemie een reden om buiten het vaste netwerk op zoek te gaan naar opdrachten. We hebben weinig voorbeelden van bedrijven die wegens Corona echt omvallen.¹⁰³ Veel bedrijven waren wegens de smalle marges al kwetsbaar. Dat is door de crisis versterkt. Dat er weinig voorbeelden zijn genoemd, hoeft overigens niet te zeggen dat er weinig voorbeelden zijn.

Drugshandel ging, zo blijkt ook uit de grote cocaïnevangsten in de havens, gewoon door. Mensensmokkelaars moesten hun strategieën aanpassen; vanwege de langere wachttijden was de kans op ontdekking groter. Voor gelegenheden-inklimmers leverde dit juist een voordeel op. Ladingdieven hebben het in Coronatijd extra gemunt op medische apparatuur en beschermingsmiddelen; daar is nu een goede handel in te halen.

3.7 Deelconclusie: cruciale rol financiële gezondheid

In dit hoofdstuk zijn de bevindingen gepresenteerd rondom crimineel misbruik en kwetsbaarheden in het beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland. Wat daarbij direct opvalt, is dat weinig nieuwe verschijnselen van crimineel misbruik naar voren kwamen, vergeleken met eerdere onderzoeken (zie vorige hoofdstuk). Wel is ook in de transportsector sprake van een toename van online criminaliteit of criminaliteit waarbij automatisering een rol speelt. Te denken valt aan pincodefraude bij containers, en cybercrime die is gericht op 'track and trace'-systemen, digitale orders en digitale vrachtlijsten. Ook de zogeheten vrachtuitwisselingsfraude wordt in de hand gewerkt door de toegenomen mogelijkheden die online aanwezigheid biedt.

Over de precieze omvang van het bedoelde crimineel misbruik is zoals bij het meeste criminologisch onderzoek onduidelijk. Er is weliswaar de beschikking over (openbaar) cijfermateriaal, maar dat is slechts een matige indicator van de omvang. Zoals bij vergelijkbaar criminologisch onderzoek zijn de cijfers vooral een indicatie van opsporingsprioriteiten. Toch is er op basis van deze *educated guess*, die immers naast cijfers gebaseerd is op andere bronnen, reden om aan te nemen dat ladingdiefstallen een blijvend probleem zijn en het bij drugssmokkel met name gaat om cocaïne en synthetische drugs. Wat onverlet laat dat ook andere smokkelwaar (denk aan sigarettensmokkel) in beeld komt. Cijfers over organisatiecriminaliteit, interne betrokkenheid en dekmantelbedrijven zijn niet aangetroffen. Echter, de interviews, observaties en het open bronnenonderzoek laten zien dat deze vraagstukken zeker niet minder relevant zijn.

¹⁰³ De overheidssteun voor bedrijven die omzet mislopen vanwege de maatregelen, kwam in de interviews niet ter sprake. Mogelijk zorgt dit ervoor dat bedrijven niet omvallen.

Bij smokkel wordt door opsporingsinstanties in eerste aanleg gedacht aan drugs, en dan specifiek cocaïnesmokkel, wat aangeeft dat er een sterke focus is op (deze) zeer specifieke transportcriminaliteit, wellicht ten koste van andere vraagstukken en verschijningsvormen. Wel goed op de agenda staat de problematiek met inklimmers, een menselijk drama dat bedrijven daarnaast ook heel veel schade berokkent. Uit een recent rapport van de Inspectie voor Justitie en Veiligheid blijkt dan dat bijvoorbeeld de Koninklijke Marechaussee, (zeehaven)politie en douane veel tijd spenderen aan verplichte controles op inklimmers bij ferry's.¹⁰⁴ De aandacht is er minder voor smokkel via pleziervaart en visserij, maar dat valt buiten het bestek van dit onderzoek.

Bij de analyse van kwetsbaarheden valt op dat het niet slechts gaat om gelegenheid voor crimineel misbruik. Het is met name ook de financiële gezondheid die een cruciale rol speelt bij de verklaring van transportcriminaliteit. De marges zijn uitermate laag en de concurrentiedruk enorm. Andere kwetsbaarheden hebben hierop een versterkend effect. De beroeps cultuur, met soms kwetsbaar makende groepsnormen, denk aan 'het altijd maar doorgaan, ook als het eigenlijk niet meer kan' en het grote verantwoordelijkheidsgevoel voor het familiebedrijf, maar ook de digitalisering en lage toetredingsdrempel waardoor innovatieve tech- en datagestuurde bedrijven in korte tijd de markt compleet kunnen veranderen. Concurrentie vindt inmiddels ook plaats op de arbeidsvoorwaarden. De "markt is ziek" en "het is onmogelijk om nog een gezond bedrijf te runnen" verzuchten meerdere geïnterviewden". De financiële stress waaronder bedrijven staan, maakt dat zij meer risico's nemen om te overleven en dat zij kwetsbaarder zijn voor aanbiedingen uit het criminele milieu. Dat impliceert dat het onverstandig is om te kiezen voor slechts de inzet op een hogere pakkans en het verminderen van de gelegenheid. Daarover meer in de volgende hoofdstukken.

Crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg gaat vooral gepaard met beïnvloeding (maar ook intimidatie) door steenrijke criminele samenwerkingsverbanden die er alles aan gelegen zijn om toegang te krijgen tot informatie en locaties. Veel minder dominant aanwezig zijn de op voorhand reeds malafide logistieke dienstverleners die als dekmantelbedrijf of beïnvloed door criminelen willens en wetens crimineel misbruik plegen. Zoals enkele van de gepleegde werkbezoeken en interviews duidelijk maakten: ook volstrekt bonafide bedrijven en partijen kunnen als gevolg van de wijze waarop bedrijfsprocessen zijn georganiseerd onbedoeld en ongewild bijdragen aan crimineel misbruik.

¹⁰⁴ Inspectie Justitie en Veiligheid (2020). Toezicht op de Maritieme Grenzen.

4 Weerbaarheid en publiek-private samenwerking

4.1 Inleiding: maatregelen, weerbaarheid en publiek-private samenwerking

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de tweede onderzoeksvraag waarbij gekeken wordt naar maatregelen die worden genomen tegen crimineel misbruik zoals beschreven in hoofdstuk 3. Het betreft daarbij - zoals aangegeven in het analysekader - maatregelen die zijn gericht op weerbaarheid en meer specifiek op publiek-private samenwerking. Waar in hoofdstuk 3 de verschijningsvormen van crimineel misbruik centraal stonden, gaat het in dit hoofdstuk om reactiepatronen en beïnvloedingsstrategieën. We kijken bij maatregelen naar aard, betrokken partijen (actoren), resultaten en lessen, alsmede wat verder nog nodig is om de weerbaarheid tegen crimineel misbruik te versterken. Zoals aangegeven in het analysekader wordt - geheel conform de bestuurskundige 'mode' - ook ingegaan op het begrip wendbaarheid. We zien wendbaarheid als een facet van weerbaarheid en niet als een aparte categorie. Hoe precies, werd al uitgebreid aangegeven in hoofdstuk 2.

Bij de publiek-private samenwerking gaan we in op casuïstiek die prominent naar voren kwam in ons onderzoeksmateriaal. We analyseren deze door te kijken naar de structuur, cultuur ('de mores'), informatiedeling, de initiatiefnemer en de resultaten, lessen en randvoorwaarden ten aanzien van publiek-private samenwerking.

4.2 Maatregelen gericht op weerbaarheid

Op basis van de literatuur onderscheidden we zes categorieën van maatregelen om de transportsector weerbaarder te maken tegen crimineel misbruik (hoofdstuk 2 Analyse kader), te weten: maatregelen rondom risicovolle transporten (1), maatregelen rondom de financiële gezondheid en concurrentiedruk (2), de bedrijfscultuur: onder andere de mate van alertheid op crimineel misbruik en *loss prevention* (3), maatregelen gericht op het verhogen van de toetredingsdrempel en verbetering van arbeidsvoorwaarden (4), digitalisering (5) en het vergroten van de pakkans door publieke organisaties (6). Op basis van het onderzoeksmateriaal komen daar nog twee extra categorieën bij: techno-preventie door bedrijven om criminelen te weren (7) en het werken met een waarschuwingsregister (8). Die laatste twee betreffen feitelijk private maatregelen met gelegenheidsreductie als doel.

Hieronder gaan we na wat we in ons onderzoeksmateriaal al dan niet aan maatregelen zijn tegengekomen en wat hun betekenis was voor de aanpak van crimineel misbruik.

4.2.1 Risicovolle transporten: beveiliging volgens de TAPA-normen

In hoofdstuk 3 zagen we dat opdrachtgevers van met name risicogevoelige transporten vaker van vervoerders verwachten dat ze TAPA-gecertificeerd zijn en het transport verzorgen conform de TAPA-normen¹⁰⁵. Dat verkleint de kans op lading-diefstal. De TAPA-normen zijn zo geformuleerd dat ze een op een overgenomen kunnen worden in contracten.

Rond 2000 begon TAPA¹⁰⁶ met een veiligheidsstandaard voor *warehousing* (TAPA-FSR). Al snel bleek er behoefte aan een certificeringssysteem: "Een *security manager* krijgt niet altijd de financiële middelen om een camerasysteem of iets dergelijks te kopen. Dan moet je een goed verhaal hebben. Nu kunnen ze TAPA-gecertificeerd worden, waarmee ze zich kunnen onderscheiden. Dat helpt security managers enorm om hun punt te maken binnen de organisaties, want ze willen natuurlijk graag dat schildje op de muur", al dus de voorzitter van TAPA.

De desbetreffende voorzitter vertelde dat uit onderzoek - in deze beginfase van de TAPA-veiligheidsstandaard voor *warehousing* - bleek dat interne diefstal bij bedrijven die gecertificeerd waren met 40% gedaald was. "Camera's en detectors dragen daar zeker aan bij, maar voor een belangrijk deel zijn het ook de procedures die het verschil maken: 'Hoe manage ik dit, hoeveel ruimte geef ik aan iemand die in mijn warehouse loopt?' Met het implementeren van de veiligheidsstandaard wordt ook bewustwording gecreëerd."

Na de veiligheidsstandaard op *warehousing*, volgde ook een standaard voor het vervoer (de TAPA-TSR): de *Trucking Security Requirements*. Vanuit de TAPA-leden kwam de vraag of zij zich daar ook voor konden laten certificeren. Vervoerders hebben er marktvoordeel bij als zij zich (met het certificaat) kunnen onderscheiden en kunnen aantonen dat zij hun trucks, trailers en organisatie op orde hebben. De TAPA-veiligheidsstandaarden zijn wereldwijd met minimumvereisten waaraan moet worden voldaan. De standaard wordt afgestemd op de ontwikkelingen in de markt en is dus redelijk dynamisch: zo ligt het veiligheidsniveau van de standaard 2020 een stuk hoger dan dat van 2010. Om de kwaliteit

¹⁰⁵ Naast de TSR-eisen (Trucking Security Requirements) voor transport- en logistieke dienstverleners en hun vervoermateriaal kent TAPA ook FSR-eisen (Freight Security Requirements) die worden gebruikt voor op- en overslag van gevoelige vracht. Zowel de TAPA-TSR als de TAPA-FSR kennen drie beveiligingsniveaus. Voor TSR is dat TSR 1, 2 en 3. Voor FSR is dat A, B en C. De TSR en FSR-eisen kunnen in combinatie worden toegepast. Bron: Panteia, 2016, 'Ladingdiefstal: Goedkoop is duurkoop. Maar wie betaalt de rekening?'

¹⁰⁶ De Transported Asset Protection Association (TAPA) werd in 1997 opgericht in de VS en is sinds 1999 ook actief in Europa als TAPA EMEA. TAPA richt zich op beveiliging van de *supply chain* van diefstalgevoelige en hoogwaardige producten.

te waarborgen wordt elke drie jaar gecheckt of nog wordt voldaan aan de normen en elk jaar moeten bedrijven een *self assessment* doen. Deze wordt uitgevoerd door iemand van het bedrijf die hiervoor is getraind door TAPA.

Gezien de financiële gezondheid en hoge concurrentiedruk binnen de sector, is het aanbieden van TAPA-gecertificeerd vervoer niet voor iedereen weggelegd. De kosten die ermee gepaard gaan, kunnen transportbedrijven vaker niet dan wel doorberekenen aan de klant (opdrachtgever). Bedrijven moeten een afweging maken of de investering die nodig is voor de certificering opweegt tegen de opbrengsten van de opdrachten. Dit hangt in belangrijke mate af van de hoeveelheid risicovolle ritten die gemaakt moeten worden. Zoals een respondent aangaf: "De transporteur voor wie de investering niet haalbaar is, slaat in de ideale wereld de opdracht af met het risico dat hij de opdrachtgever kwijtraakt. Niet iedereen is in de positie om zich dat te kunnen veroorloven. Je moet dan sterk in je schoenen staan om de opdrachtgever te laten tekenen om af te zien van extra beveiliging."

Toch is het zeer zeker niet zo dat bedrijven die zich de certificering niet kunnen veroorloven, niets kunnen doen om de veiligheid van transporten te verhogen. Via diverse kanalen (denk naast TAPA ook aan TLN en verzekeraars) komen tips over wat kan worden gedaan en waarop moet worden gelet. Zoals eerder aangegeven is er veel winst te behalen op organisatorisch vlak, binnen de procedures. De start is *awareness*. Uitgangspunt is altijd dat het *security* niveau moet passen bij het risiconiveau van de lading en de route.

4.2.2 Financiële gezondheid en concurrentiedruk

Bij deze categorie gaat het om maatregelen om transportbedrijven weerbaar te maken door hun financiële gezondheid te verbeteren en de concurrentiedruk te verminderen. Op basis van het onderzoeksmateriaal blijkt niet dat op dit gebied veel maatregelen zijn genomen. Dat is een belangrijke bevinding, want in het vorige hoofdstuk is al aangegeven dat financiële problemen en een als zeer hoog ervaren concurrentiedruk bedrijven kwetsbaar maken voor veel vormen van crimineel misbruik. Daarbij speelt ook oneerlijke concurrentie een grote rol: een deel van de ondernemers houdt zich (structureel) niet aan wet- en regelgeving om in deze 'vechtmarkt' te overleven. We zien in de financiële problemen dan ook een van de meest prominente verklaringen voor crimineel misbruik.

Het beeld van een deel van de geïnterviewden is dat economische belangen een rol spelen bij het uitblijven van maatregelen op het gebied van financiële gezondheid en concurrentiedruk. Eerder werd al opgemerkt dat klanten van veel transportbedrijven transport zien als sluitpost; het mag vooral niet te veel geld kosten. De sector ervaart ook vanuit de Europese Unie in Brussel weinig aandacht voor dit onderwerp, zo blijkt uit interviews en uit de onderzochte chauffeurs-fora. De Europese markt heeft volgens de geïnterviewden een groot belang bij goedkoop transport, wat wordt gezien als de smeerolie van de economie. Als deze

dienstverlening plotseling twee keer zo duur zou worden, zou dat volgens geïnterviewden een heleboel *supply chains* overhoop halen. Transport is zelfs dusdanig goedkoop dat er niet zuinig mee om wordt gegaan. Veel geïnterviewden met kennis van de branche vinden het transport te goedkoop. Zij noemen dan bijvoorbeeld een Europese kilometerheffing als middel om wat te doen aan de financiële problematiek in het wegtransport. Het probleem is niet eenvoudig op te lossen. En het is ook niet zo dat er helemaal niets wordt gedaan. In juli 2020 stemde het Europees Parlement in met het zogenoemde *mobility package*. Een pakket aan maatregelen dat eerlijke arbeidsomstandigheden voor chauffeurs en een gelijkwaardige positie voor vervoerders in de EU moet bevorderen.

4.2.3 Bevorderen van alertheid (*awareness*) en interne meldingsbereidheid

Een deel van de bedrijven in de transportsector die we interviewden, investeert nadrukkelijk in een intern veiligheidsbeleid. Soms ingegeven door de vereiste certificaten ('moetjes'), soms ook wegens intrinsieke motivatie. Zo worden bijvoorbeeld trainingen aangeboden om het bewustzijn (*awareness*) van eigen en ingehuurde chauffeurs rondom veiligheid te bevorderen. Naast chauffeurs, wordt ook de planners en andere medewerkers geleerd om goed op signalen van crimineel misbruik te letten, om deze te kunnen herkennen en te duiden. Personeel wordt gevraagd signalen te melden. Volgens een enkeling zou het systeem van *awareness* vooral werken binnen een bedrijfscultuur waarin transparantie en verantwoordelijkheidsgevoel worden gepropageerd. Als voorbeeld worden dan de (kleinere) familiebedrijven genoemd waarin de sociale controle hoog is wegens loyaliteit naar de familie en vanwege de kleinschaligheid. Wat niet direct betekent dat de kleinere familiebedrijven minder kwetsbaar zijn voor crimineel misbruik. Diezelfde sociale controle kan – maar dan in de vorm van een zwijgcultuur – immers ook crimineel misbruik in de kaart spelen.

Er zijn ook andere voorbeelden om de alertheid te vergroten. Zo biedt de landelijke brancheorganisatie TLN *awareness*-trainingen aan en organiseren ook politie en douane *awareness*-sessies. Via verschillende kanalen waarschuwen diverse organisaties voor crimineel misbruik. Denk naast TLN, TAPA en Europol bijvoorbeeld ook aan verzekeraars. Zij voorzien de sector ook direct van de nodige tips.

Ook in de (verplichte) opleidingen zou er in toenemende mate aandacht zijn voor signalen van crimineel misbruik. In interviews horen we bovendien dat bedrijven elkaar onderling waarschuwen, met name voor fraudeurs. Het feit dat informatie gericht op het zich bewust zijn van crimineel misbruik ruimschoots voorhanden is, biedt overigens geen garantie dat deze ook iedereen bereikt. Zo lijken met name de kleine bedrijven lastig te bereiken via de geëigende kanalen (bijvoorbeeld via de brancheorganisaties).

Bedrijven en de brancheorganisatie geven in interviews echter aan dat investeren in bewustwording niet zoveel zin heeft als opsporingsorganisaties niets of

weinig doen met meldingen. Een toegenomen *awareness* werkt immers meldingen (en aangiften) in de hand. In paragraaf 3.3.2 is reeds aangegeven dat bedrijven ervaren dat aangiften en meldingen – ook wanneer er duidelijke opsporingsindicaties zijn – geen of pas met grote vertraging opvolging krijgen. Dat beeld wordt bevestigd door de brancheorganisatie TLN. Deels komt dit doordat de expertise rond transportcriminaliteit beperkt is tot enkele politie-afdelingen en deels door een gebrek aan capaciteit.

4.2.4 *Loss control: private recherche en verzekeraars*

Vanuit de literatuur is bekend dat waar overheidsorganisaties de nadruk leggen op criminaliteitsbestrijding, het bedrijven vooral gaat om *loss control*. In hoofdstuk 2 is aangegeven dat we dit beschouwen als een kernelement van het bedrijfsleven, dus ook van transportbedrijven. Bedrijven hebben er belang bij om hun omzet - en uiteindelijk ook hun imago - te beschermen door de kans op misbruik te verkleinen. Maar ook de verzekering verlangt dat bedrijven maatregelen nemen. Sommige grote bedrijven hebben een eigen bedrijfsrecherche die interne onderzoeken doet naar fraude, diefstal en niet-integer gedrag bij (ook ingehuurd) personeel. Deze onderzoeken zijn soms gericht op het strafrecht (het voorbereiden van een aangifte), maar kunnen ook civielrechtelijk (schadeonderzoek) of tuchtrechtelijk van aard zijn. Bedrijven (zowel grote als kleine) die geen eigen bedrijfsrecherche hebben, huren indien nodig een particulier recherchebureau in.

We spraken deskundigen van een in transport en logistiek gespecialiseerde verzekeraar die aangaven dat bedrijven zich bij geleden schade niet automatisch melden bij de verzekeraar. Juist omdat ze de schade of diefstal soms voor lief nemen. Ook doen zij niet zonder meer aangifte bij de politie; soms omdat er geen vertrouwen is in een goede afloop, dat wil zeggen geen vertrouwen dat politie en justitie de zaak goed oppakken. Aangifte doen heeft meestal niet zo veel zin, want bij de politie is hier weinig capaciteit voor, of de prioriteit ontbreekt (zie ook paragraaf 3.3.2). Volgens enkele geïnterviewden heeft de geringe meldingsbereidheid echter ook te maken met het relatief gesloten karakter van de transportsector. De mores binnen veel transportbedrijven is dat de zaken zelf worden opgelost en pas in laatste instantie hulp van buitenaf wordt gevraagd.

Een van de geïnterviewden geeft aan dat justitie en politie er over het algemeen helemaal niet aan te pas komen bij ladingdiefstal. Wanneer interne betrokkenheid is vastgesteld geldt onbeperkte aansprakelijkheid bij de vervoersrechtelijke afwikkeling. Ook wanneer het interne betrokkenheid betreft van (personeel van) een charter. Als een frauderende medewerker van een transportbedrijf na onderzoek door bijvoorbeeld een recherchebureau een bekende verklaring aflegt, wordt er een regeling getroffen met het gedupeerde bedrijf. De frauderende medewerker betaalt dan een schadebedrag en daarmee is de zaak afgedaan. Dat betekent wel dat de dader niet tegen de lamp loopt als hij bij een

ander bedrijf gaat solliciteren dat geen screening doet. Het strafbare feit komt niet aan het licht als er geen navraag wordt gedaan bij de vorige werkgever. Het misdrijf werd immers afgehandeld als schadekwestie en niet als strafzaak. Er volgt dan geen aantekening op het strafblad.

In de meeste gevallen bestaat er geen verplichting vanuit de verzekeraar om aangifte te doen bij ladingdiefstal, ook niet als er een verzekeringsclaim wordt ingediend. Zoals gezegd geven bedrijven aan schade door criminaliteit geregeld zelf te betalen en niet op te geven om te voorkomen dat de premie wordt verhoogd. Sommige verzekeraars hebben echter dermate intensief contact met de transportbranche dat er over en weer veel wordt gedeeld en uitgewisseld. Hun informatiepositie is opvallend; voor hen komt de sector juist (helemaal) niet over als een gesloten systeem. Het lijkt er echter op dat de rijke informatiepositie van sommige verzekeringsmaatschappijen nauwelijks wordt benut door politie en justitie. Die geven desgevraagd aan dat het aanleveren van informatie prima is, maar dat er ook duidelijke verwachtingen moeten zijn over de opvolging. Een geïnterviewde politiemedewerker geeft aan dat transportcriminaliteit en met name ladingdiefstallen in zijn ogen kampen met te weinig politieke urgentie en wisselende prioriteit.

Uit de gesprekken bleek dat ook chauffeurs (op instructie of in overleg met de vervoerder) het principe van de *loss prevention* hanteren. Zij hebben bijvoorbeeld regelmatig te maken met brandstofdiefstal. Dat levert behoorlijk veel schade op, met name als de anti-diefstaldop op de tank zit. In dat geval boren dieven namelijk de tank open. Het middel lijkt erger dan de kwaal, reden waarom veel chauffeurs de anti-diefstaldop niet gebruiken, omdat gestolen brandstof minder schade oplevert dan schade aan het voertuig bij een brandstofdiefstal met gesloten anti-diefstaltankdop.

4.2.5 Toetredingsdrempel en arbeidsvoorwaarden

In meerdere interviews wordt aangegeven dat er meer screening vooraf zou moeten zijn (dus voordat iemand zaken gaat doen, sollicitanten aanneemt etc.) door controle van vergunningen, antecedenten (VOG) en een integriteits-toets (Bibob). Op dit moment is dat volgens geïnterviewden nauwelijks aan de orde. Desondanks geven enkele geïnterviewde bedrijven aan dat zij zelf wel (via openbare bronnen, veelal internet) nieuwe marktpartijen, klanten of personeel screenen. Soms doen private recherchebureaus dat voor hen. Zij kijken dan bijvoorbeeld naar hoe een bedrijf of persoon zich online presenteert, naar contactgegevens (een hotmailadres voor een zogenaamd transportbedrijf is bijvoorbeeld merkwaardig, tenzij het een eigen rijder betreft), of en hoe een bedrijf in het nieuws is gekomen en wat (voormalige) klanten van iemand vinden. Of zij kijken ter plekke of de (activiteiten op) bedrijfslocatie en vermeldingen op internet overeenstemmen met de informatie van de Kamer van Koophandel. Maar een dergelijke scan wordt niet standaard uitgevoerd en gebeurt vaker niet dan wel.

Kamer van Koophandel als poortwachter

Door een enkeling wordt in de interviews de poortwachtersfunctie genoemd van de Kamer van Koophandel. De KvK zou een barrière kunnen opwerpen tegen bedrijven die het niet zo nauw nemen met de regels of die een regelrechte dekmantel zijn voor criminaliteit. Voorheen had de Kamer van Koophandel alleen een registratiefunctie. Sinds januari 2020 heeft deze er een wettelijke taak bij gekregen: het leveren van een bijdrage aan wetshandhaving door de overheid. Deze verandering is mede ingegeven door de toegenomen aandacht voor ondermijnende criminaliteit. Bij veel geïnterviewden bestaat nog steeds de indruk dat de Kamer van Koophandel vooral registreert en weinig controleert.¹⁰⁷ Die indruk is niet geheel onterecht, maar wel goed te verklaren. De KvK is sinds de nieuwe wet volop bezig handen en voeten aan de nieuwe rol te geven. Zo wordt er bijvoorbeeld hard gewerkt aan een systeem waarin medewerkers hun signalen kwijt kunnen, zodat deze van daaruit kunnen worden gedeeld met andere overheidsorganisaties.¹⁰⁸ Ook loopt er een landelijk proces om de KvK deelnemer te laten worden van het RIEC-convenant, zodat de informatie-uitwisseling ook juridisch goed is geregeld. Voor de KvK is het echter nog niet duidelijk waar het de signalen straks kwijt kan: "Is er bijvoorbeeld een centraal punt binnen de politie, van waaruit signalen verder kunnen worden 'gedistribueerd' binnen de politieorganisatie? En is het niet handig(er) om een convenant te hebben met LIEC¹⁰⁹, om signalen van daaruit regionaal te kunnen delen?"

Als poortwachter probeert de KvK startende ondernemers meer bewust te maken van wat er van ondernemers verwacht wordt (en wat hen te wachten staat), zoals het bijhouden van een administratie, gangbare tarieven, pensioenopbouw, bedrijfskosten etc. Binnen de transportsector betekent dat ook dat wordt doorverwezen naar de NIWO, de vergunningverlenende instantie voor het beroeps-goederenvervoer over de weg. Omdat niet alle beroeps-goederenvervoer onder de vergunningplicht valt, kunnen ondernemers zich nu nog voor de start van het vergunningstraject inschrijven in het Handelsregister. Na de inschrijving stuurt de NIWO tot twee keer toe een brief aan de ondernemer over de vergunningsplicht, echter - na de tweede reclamering - zonder opvolging, waardoor betreffende ondernemer zonder vergunning kan opereren tot bijvoorbeeld de ILT optreedt.

¹⁰⁷ De KvK gaat van registratieplicht naar onderzoeksplicht. Daarmee heeft de KvK nog geen opsporings- of handhavingfunctie. Wel signaleert de KvK trends en fenomenen. Een VOG is geen voorwaarde voor inschrijving in het Handelsregister.

¹⁰⁸ Het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Aanjaagteam Ondernijning, de politie en TLN zijn bijvoorbeeld met de KvK in gesprek om de mogelijkheden te verkennen. Daarbij is de KvK vooral benieuwd naar trends en welke standaardvragen zij kunnen stellen om de juiste informatie naar boven te halen. Gesproken is bijvoorbeeld over de trend dat bestuurders in- en uitschrijven om door de VOG-check te komen.

¹⁰⁹ In relatie tot de transportsector zou ook gedacht kunnen worden aan het TIEC. (Transport Informatie & Expertise Centrum)

Het merendeel van de startende transportondernemingen, waarbij de KvK ook persoonlijk contact heeft met de ondernemers, zijn op dit moment koeriers-bedrijven met een gering aantal voertuigen.¹¹⁰

Mede dankzij de rol van fraudecoördinatoren is de KvK steeds beter in staat signalen van (crimineel) misbruik te herkennen. Mogelijke indicaties van (crimineel) misbruik die de KvK signaleert in het beroepsgoederenvervoer over de weg zijn dat startende ondernemers geregeld niet op de hoogte zijn van de benodigde transportvergunningen, dat zij zich inschrijven op een woonadres zonder parkeer-gelegenheid of dat er sprake is van meerdere bestuurswisselingen in korte tijd (waarschijnlijk om de vereiste VOG te omzeilen voor de vergunningaanvraag, waardoor er feitelijk sprake is van schijnbeheer: zie ook paragraaf 3.3.6).

De KvK vraagt ondernemers onder andere naar de te vervoeren goederen, het type voertuig dat de ondernemer zal gaan gebruiken en de afstand tussen woon- en werklocatie. Wanneer daar aanleiding toe is, wordt er doorgevraagd. Volgens de fraudecoördinator van de KvK is ervaring vereist om signalen van (crimineel) misbruik te herkennen. Zo let de fraudecoördinator bijvoorbeeld op non-verbaal gedrag en de mate waarin de ondernemer is voorbereid en op de hoogte is van verplichtingen. De gesprekken verlopen bij iedereen anders. Op dit moment is de KvK (in opdracht van de overheid) bezig te digitaliseren, zodat het ook mogelijk wordt om digitaal in te schrijven in het Handelsregister. Nu moeten startende ondernemers zich nog fysiek inschrijven in verband met de fysieke legitimatieplicht en het ontbreken van de mogelijkheid om een digitale handtekening te plaatsen. Een zorgwekkende ontwikkeling met het oog op de nieuwe taak van de KvK: 'Hierdoor gaat de KvK wel subjectieve signalen missen die mogelijk kunnen duiden op crimineel misbruik.' En daarmee mogelijk ook nieuwe 'red flags' en trends.

De KvK kan inschrijving in het Handelsregister niet zomaar weigeren, ook niet als er signalen zijn van misbruik. Startende ondernemers mogen niet zomaar in twijfel worden getrokken. Als iemand aangeeft een onderneming te willen starten die niet in lijn is met de geldende wet- en regelgeving, mag een inschrijving uiteraard wel worden geweigerd. Hier zijn speciale criteria voor.

Omdat bij de KvK alles wordt geregistreerd op basis van bedrijven, mogen signalen niet gedeeld worden op basis van persoonsinformatie. Het is belangrijk dat overheidsinstanties zich dat realiseren. Ook mag de KvK niet samenwerken met private partijen, wat het soms lastig maakt om aan te sluiten bij regionale initiatieven waarin publiek-privaat wordt samengewerkt.¹¹¹

¹¹⁰ Ondernemingen die gestart worden vanuit een bv worden ingeschreven door een notaris; van deze ondernemingen ziet de KvK de ondernemers zelf vaak niet.

¹¹¹ De NIWO, TLN, politie en OM zijn met de KvK in gesprek over mogelijke manieren van informatie-uitwisseling. Zo wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheden om op structurele wijze informatie te delen bij bestuurswisselingen, na bijvoorbeeld aanhoudingen in het kader van transport gerelateerde criminaliteit en bij het uitvoeren van een tussentijdse toets in het kader van betrouwbaarheid in relatie tot de vergunningverlening.

Toetredingsdrempel: de Eurovergunning

De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)¹¹² doet als verlener van de Eurovergunning de 'echte' 'screening aan de poort'. Wie goederen tegen betaling wil vervoeren valt onder het beroepsgoederenvervoer en heeft een Eurovergunning nodig. Tenminste, als het vervoer gebeurt met een voertuig met een laadvermogen van meer dan 500 kilo.¹¹³

Op 1 januari 2020 telde Nederland 14.347 bedrijven (vergunninghouders) met in totaal 117.906 vergunningsbewijzen.¹¹⁴ De NIWO toetst elke vijf jaar of bedrijven nog voldoen aan de vergunningsvoorwaarden. Zogenaamde risicobedrijven¹¹⁵ worden elk jaar gecontroleerd op financiële draagkracht. Sinds 2015 heeft de NIWO ook een 'Meldpunt misstanden transport'. Als de melding voldoende concreet is stelt deze een onderzoek in. Als het nodig is wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport geïnformeerd. In 2019 werden 177 meldingen van misstanden gedaan, waarvan 92 anoniem. Dat zegt weinig als we niet ook kunnen vergelijken met eerdere jaren. Wel geeft dit aan dat melders er moeite mee hebben om zonder anonimiteit misstanden door te geven, wat volgens geïnterviewden een indicatie is voor de reeds genoemde terughoudendheid naar de buitenwereld (zie vorig hoofdstuk). Interessanter zijn de periodieke controles van de NIWO. In 2019 werden 2.074 nieuwe vergunningaanvragen gedaan en 1.332 aanvragen voor verlenging. De NIWO toetst vier voorwaarden bij een aanvraag:

¹¹² De NIWO is een semi-publieke organisatie met als doel 'het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlandse en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg'. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het uitvoeren van taken en werkzaamheden die wettelijk aan de NIWO zijn opgedragen. Denk aan de verlening van de zogeheten Eurovergunning, de jaarlijkse beoordeling van bedrijven en de toetsing en eventuele intrekking van vergunningen. De organisatie doet dat ook door het ondersteunen van internationale onderhandelingen voor de uitvoering van verdragen met betrekking tot wegvervoer van goederen. Met de vergunningplicht wil de (Europese) regelgever eerlijke concurrentievoorwaarden voor de wegvervoeronderneming bevorderen waardoor er een (verkeers)veilige, efficiënte, sociale en verantwoordelijke sector wegvervoer ontstaat. Kortom, betere kwaliteit van de geleverde diensten door een maatschappelijk verantwoord opererende vervoerssector.

¹¹³ De in Nederland gehanteerde vergunningsgrens ligt aanzienlijk lager dan de Europees voorgeschreven grens. Deze ligt op 3.500 kilo totaalgewicht. Dat komt neer op ongeveer 1.700 kilo laadvermogen. Per 20 mei 2022 ligt de Europese grens bij 2.500 kilo M.T.M. (maximaal totaal gewicht dat een auto samen met de benzine, bestuurder, alle passagiers en de volle lading mag wegen).

¹¹⁴ Het aantal vergunningsbewijzen is een indicatie van het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders, want een vracht- of bestelwagen moet altijd een vergunningsbewijs aan boord hebben.

¹¹⁵ Van een risicobedrijf is sprake als het eigen vermogen wordt aangevuld met een achtergestelde lening, of als de solvabiliteitsratio minder is dan 20% (= eigen vermogen t.o.v. totale vermogen). Het bedrijf moet bij de aanvraag voldoen aan de eis van kredietwaardigheid. Echter, aangezien het als 'risicobedrijf' is aangemerkt, zal de NIWO dit na een jaar opnieuw toetsen. Welke bedrijven als risicobedrijf zijn aangemerkt is alleen bekend bij de NIWO en wordt op geen enkele wijze bekend gemaakt aan derden, bijv. door publicatie op de website. Het is dus niet zo dat criminelen eenvoudig de financieel kwetsbare bedrijven kunnen nagaan op de website van de NIWO.

1. Reële vestiging: KvK-inschrijving op een werkelijke locatie in Nederland en minimaal één voertuig.
2. Vakbekwaamheid: in bezit van het vakdiploma ondernemer beroepsgoederenvervoer.
3. Financiële draagkracht: een verklaring en bewijsstukken dat er voldoende financiële middelen zijn.
4. Betrouwbaarheid: een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).

In 2019 werd in slechts zeven gevallen de vergunningaanvraag afgewezen. Het aantal vergunningen dat werd ingetrokken was 968. Dat lijkt hoog, maar het overgrote deel werd ingetrokken op eigen verzoek, bijvoorbeeld vanwege bedrijfsbeëindiging, door faillissement of doordat een nieuwe vergunning was verleend. In 12% van de gevallen had de intrekking te maken met een Bibob-onderzoek of het niet meer voldoen aan de eisen. Dat zijn er omgerekend 116, waarvan niet bekend is welk aandeel werd ingetrokken door Bibob-onderzoek. Uit het NIWO Jaarverslag 2019 weten we wel dat er elf lopende Bibob-zaken waren, dat er drie adviesvragen zijn gedaan, dat er vier tips zijn binnengekomen van het Openbaar Ministerie en dat de NIWO vijf keer een eigen onderzoek is gestart. Op het eerste oog geen schrikbarende getallen als dit de opbrengst is van de 'screening aan de poort' door de vergunningverlener. Geïnterviewden gaven echter aan dat het niet erg moeilijk is om aan vergunningen te komen (ook illegaal, zie vorig hoofdstuk) en dat het vergunningstelsel daardoor nauwelijks een barrière vormt voor crimineel misbruik. Ook bleek diverse malen uit de interviews dat ondernemers hun voertuig bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) laten 'terugkeuren' tot onder de 500 kilo laadvermogen, waardoor de vergunningplicht komt te vervallen en zij niet worden getoetst op aanwezigheid van reële vestiging, vakbekwaamheid, financiële draagkracht en betrouwbaarheid. Met name voor koeriers die met kleiner materieel rijden, zou dit een eenvoudige manier zijn om onder de vergunningplicht uit te komen. Navraag bij de RDW leert ons dat er geen zicht is op het aantal terugkeuringen. Evenmin op de beweegredenen voor het terugkeuren. De RDW ziet zichzelf primair als registrerende partij. De KvK geeft desgevraagd aan dat zij bij het inschrijven van een nieuwe transportonderneming vragen naar het type voertuig dat gebruikt zal worden. Mocht het voertuig een laadvermogen van meer dan 500 kilo hebben, verwijzen zij de ondernemer door naar de NIWO om een Eurovergunning aan te vragen. Een enkele keer komt het voor dat ondernemers aangeven dat ze deze hoeveelheid aan goederen nooit zullen vervoeren en dat zij het voertuig daarom zullen laten terugkeuren. Ook de KvK heeft geen zicht op deze cijfers. Zoals in hoofdstuk 3 reeds aangegeven staat de legitimiteit van het terugkeuren ter discussie. Geïnterviewden geven aan dat het terugkeuren kan worden gebruikt om de vergunningplicht te ontduiken. Echter, bij de inzet van bestelwagens in het goederenvervoer bedroeg (althans in 2017) het gemiddelde

gewicht van de vervoerde lading minder dan 500 kilo, ook al was het laadvermogen (veel) meer dan 500 kilo. Zeker voor de koeriersdiensten geldt dat ruimte belangrijker is dan maximaal te vervoeren gewicht: het doel is zoveel mogelijk pakketten tegelijk mee te kunnen nemen. De pakketten zelf wegen doorgaans niet veel. Wanneer ondernemers dus bij de KvK aangeven dat ze nooit >500 kilo aan goederen zullen vervoeren en daarom het laadvermogen aanpassen bij de RDW, hebben zij een in principe legale reden om terug te laten keuren.¹¹⁶

Goede arbeidsvoorwaarden: aanpak schijnconstructies

Een ander voorbeeld is het vergroten van de weerbaarheid van de transportsector door bedrijven te stimuleren om meer mensen in vaste dienst te nemen. Het is cruciaal dat een bedrijf zijn mensen kent en aandacht besteedt aan goede arbeidsvoorwaarden. Toch is juist dit momenteel de achilleshiel. Voor veel bedrijven is het te kostbaar om veel personeel zelf in dienst te hebben. In het verlengde hiervan is het voor veel bedrijven een doorn in het oog dat veel gerenommeerde bedrijven vestigingen hebben in onder andere Roemenië, Polen en Hongarije om zo de personeelskosten te drukken en daardoor toch concurrerend te zijn. Dat zijn dan vaak Nederlandse bedrijven die opvallen doordat de trucks buitenlandse kentekens hebben. Sommige bedrijven namen het in het recente verleden niet zo nauw met de wet- en regelgeving en sjoemelden met salarissen en contracten. Een bedrijf met vestigingen in Oost-Europa gaf aan dat het werken vanuit Oost-Europa geen probleem hoeft te zijn mits het bedrijf ook activiteiten van daaruit regelt, waaronder de planning. Chauffeurs moeten daarbij regelmatig in dat land verblijven, aangezien ze dan mogen worden betaald volgens de daar geldende collectieve arbeidsovereenkomst (cao). "Zolang je dat conform de spelregels doet is dat prima. Het wordt tegenwoordig netter gedaan. Je krijgt minder ruimte om te rommelen", zo geeft een van de geïnterviewde bedrijven aan. De Wet Aanpak Schijnconstructies die sinds 2015 van kracht is heeft hierin waarschijnlijk een rol gespeeld. De wet beschermt werknemers en (onder)aannemers tegen onderbetaling. De Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) controleert aan de hand van deze wetgeving. Als de zaak op orde is, kunnen transportbedrijven een keurmerk ontvangen: PayChecked. Geïnterviewden hebben echter geen hoge pet op van deze wetgeving en dit keurmerk als het gaat om het tegengaan van oneerlijke concurrentie door het stelselmatig overtreden van wet- en regelgeving (zie voor specifiek de koeriersdiensten ook paragraaf 3.5.1). Ook Europese wetgeving moet het fraudeurs moeilijker maken. Het eerder genoemde *mobility package* bevat een set nieuwe regels waaraan de sector moet voldoen. Geïnterviewden vragen zich hierbij echter af of het allemaal wel gecontroleerd kan worden.

¹¹⁶ Topsector Logistiek, 'Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland', 2017.

Een heikel thema in het pakket is de terugkeerverplichting. “Internationale chauffeurs zijn bij ons twee tot zes weken op de weg (naar eigen keuze), maar er zijn bedrijven die chauffeurs drie, zes, negen maanden op de truck houden. Dat kan dus niet meer. Op zich goed maar als je het niet handhaaft, zegt het niks. Gevolg: nog lagere ritprijzen”, zo stelt een van de geïnterviewde transporteurs.

In eerste instantie lijkt het thema van de arbeidsvoorwaarden met name bij de Oost-Europeanen te spelen en minder bij de ‘Hollandse’ chauffeurs. Die hebben - bij voldoende werk - maandelijks een op zich prima salaris; een paar chauffeurs noemden soms wel € 3.000,- netto in de maand. Maar daar moet wel keihard voor worden gewerkt en stoppen en zich laten omscholen is bijna niet te doen. Daarom spreken de geïnterviewde Nederlandse chauffeurs vaak van ‘de gouden kooi’ als ze over hun werk praten. Op de vraag of ze hun kinderen zouden aanraden vrachtwagenchauffeur of transportondernemer te worden, zeggen ze - na enige twijfel - dat ze dat toch wel zouden doen. Soms om het familiebedrijf voort te zetten en soms ook vanuit nostalgie. “De tijden van Henk Wijngaard en de vlam in de pijp zijn voorbij. Zo vaak zie ik de Brennerpas niet meer. Je rijdt tegenwoordig vooral rondjes rond de kerk. Onder Parijs ziede gij niemand meer met een Hollands kenteken”, aldus een chauffeur die we in Venlo spraken bij de truckstop. Veel transportbedrijven maken tegenwoordig gebruik van de trein om lading naar Zuid-Europa te vervoeren. Alleen de veel goedkopere Oost-Europeanen rijden nog lange internationale ritten.

Het keiharde werken voor het ‘prima’ salaris van de Nederlandse chauffeurs behoeft nog wel enige toelichting. Het inkomen van een vrachtwagenchauffeur is namelijk sterk afhankelijk van het aantal gemaakte uren. Het gemiddelde basisinkomen van een vrachtwagenchauffeur ligt zo rond de € 1.600,- netto. Dat is dus écht het basisinkomen waarin overuren en andere omstandigheden (denk aan onregelmatigheden en ‘s nachts of in het weekend werken) niet zijn meegenomen.¹¹⁷ In de enquête uit 2019 van FNV over werkdruk en overwerk onder voornamelijk chauffeurs geeft 63 procent aan over te moeten werken om rond te kunnen komen.¹¹⁸

¹¹⁷ <https://hetinkomenvan.nl/hoeveel-verdient-vrachtwagenchauffeur/>

¹¹⁸ FNV, 2019: <https://www.fnv.nl/getmedia/48a255ca-35d6-40f1-b01f-ced1e3ede70e/Uitkomsten-enquete-werkdruk-en-overwerk-Transport-en-Logistiek.pdf>; STL, arbeidsmarktrapportage 2019.

4.2.6 Digitalisering

Digitale ontwikkelingen gaan duizelingwekkend hard. In de transportwereld gaat heel veel (informatie) digitaal. De indruk van de geïnterviewden is dat er niet veel maatregelen worden ingezet om crimineel misbruik van datasystemen en online voorzieningen te voorkomen. Als het al gebeurt, is de algehele opvatting dat bedrijven er in de praktijk soms erg slordig mee omgaan. Denk aan digitale sleutels (pincodes, toegangscode) en de toegankelijkheid van documenten. Enkele geïnterviewden geven aan dat het - in hun ervaring - lang niet altijd lukt om cruciale gegevens en pincodes te beperken tot een select aantal (gescreende) personen. In de praktijk beschikken veel meer personen dan oorspronkelijk beoogd over deze gegevens en codes. De systemen zijn ook op een andere manier kwetsbaar: denk aan *hacking* en frauduleuze praktijken, hoewel TLN aangaf dat er recent in de Rotterdamse haven nadrukkelijk actie is ondernomen om deze kwetsbaarheid stevig aan te pakken.

Nieuw de laatste jaren is volgens een geïnterviewde bedrijfsrechercheur dat er wordt ingebroken in ICT-systemen van transportbedrijven. Vooral in de Rotterdamse haven zijn daar veel voorbeelden van. Criminelen bemachtigen zo de pincode die nodig is om een container op te halen in de terminal. Ze weten in welke container de drugs zitten en welk bedrijf deze op komt halen. Dit bedrijf kan te goeder trouw zijn, maar er kan ook een *insider* zijn. In de loop van de dag blijkt dat de container al weg is als de chauffeur van het officiële bedrijf komt. Deze methode wordt ook gebruikt om containers met producten van grote waarde te stelen. De geïnterviewden vinden daarom dat transportbedrijven (in de toekomst) veel meer aandacht moeten hebben voor de veiligheid van hun ICT-systemen. Een geïnterviewde van de FIOD raadt aan om overheden te betrekken bij de opbouw van het ICT-systeem in de terminal. Volgens hem kan de weerbaarheid met een paar eenvoudige technische ingrepen al flink worden vergroot: denk bijvoorbeeld aan tweestapsverificatie. Nu draait alles om snelheid en efficiency.

Met het oog op de toenemende cyberrisico's heeft TAPA in haar veiligheidsstandaard 2020 (zowel FSR als TSR, zie ook paragraaf 4.2.1) voor het eerst ook cybernormen opgenomen. De normen worden beschouwd als instapvereisten en zijn in deze beginperiode nog optioneel. TAPA wil voorkomen dat de kosten voor en impact op certificaathouders significant hoger worden, wanneer zij overgaan naar de nieuwe standaard van 2020. De cybernormen bevatten minimale maar praktische maatregelen die bedrijven kunnen nemen om cyberrisico's te beperken.¹¹⁹

Zoals we in de vorige paragraaf zagen, speelt digitalisering ook bij de overheid zelf een steeds grotere rol: startende ondernemers kunnen zich straks ook digitaal inschrijven in het Handelsregister. De KvK is bang dat het hierdoor straks belangrijke signalen van (crimineel) misbruik zal missen.

¹¹⁹ TAPA, Vigilant dec. 2019

Digitalisering kan echter ook voordelen hebben met het oog op veiligheid. Bijvoorbeeld om te weten met wie er zaken gedaan worden: “Je hoeft maar een naam in te tikken op *social media* en je krijgt al beelden die je als opdrachtgever niet wilt zien.”

4.2.7 Publieke maatregelen gericht op pakkans en gelegenheidsreductie¹²⁰

Voordat ingegaan wordt op publieke maatregelen gericht op het verhogen van de pakkans, is het belangrijk om op te merken dat transportcriminaliteit bij wisselende overheidsinstanties is belegd of soms zelfs (tijdelijk) niet. Denk aan het gegeven dat er ten tijde van het onderzoek geen aparte landelijke Officier van Justitie meer was voor transportcriminaliteit.¹²¹ Een landelijke officier heeft als voordeel dat deze inhoudelijke kennis opbouwt over transportcriminaliteit. Er blijkt expertise nodig te zijn om deze vormen van criminaliteit effectief aan te pakken. Maar veel belangrijker nog is dat zaken gemakkelijker kunnen worden opgepakt door voor korte lijnen te zorgen tussen politie, andere opsporingsinstanties en het OM. Ook de politie viel op dat transportcriminaliteit de afgelopen jaren met wisselend succes werd belegd binnen de organisatie. Reorganisaties en prioriteitstellingen gaven aan dat de aandacht voor transportcriminaliteit voortdurend onderhoud vergt.

Een bijzondere stap in het bestrijden van transportcriminaliteit is - tegelijk met de laatste politiereorganisatie - de oprichting van een landelijke Dienst Infrastructuur. Wat het speciaal maakt is dat binnen deze Dienst zowel de zogeheten blauwe eenheden (die zich richten op politiewerk op straat) en de grijze afdelingen (recherche) zijn opgenomen. Dat heeft als voordeel dat – in ieder geval in theorie – blauw en grijs gemakkelijker samen kunnen optrekken bij de aanpak van transportcriminaliteit. Interessant is ook dat binnen de Dienst Infra ruimte werd gevonden om geüniformeerde eenheden min of meer gebiedsgebonden te laten werken.

Hieronder volgen op hoofdlijnen de overheidsmaatregelen die in de interviews werden genoemd of die naar voren kwamen uit documentatie; dit is evenwel niet uitputtend.

¹²⁰ In 2015 werd een werkconferentie ‘weerbaar tegen vervoer van illegale goederen’ georganiseerd onder leiding van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Daarin werd door diverse partijen nagedacht over een strategie tegen crimineel misbruik in de transportsector.

¹²¹ Ten tijde van het ‘Ladingteam Zuid’ was er wel een vaste OvJ voor transportcriminaliteit. Uit Kamervragen blijkt dat de Officier was gekoppeld aan afspraken onder het Convenant Aanpak Transportcriminaliteit. Toen het Convenant eindigde, eindigde ook zijn functie. Er zijn vanuit meerdere hoeken zorgen geuit over het verdwijnen van de Landelijk Officier van Justitie evenals het opheffen van het succesvolle ‘Ladingteam Zuid’. De minister zegt hierover dat er een centrale dossierhouder is aangesteld bij het Landelijk Parket als aanspreekpunt voor regioparketten, politie, transportsector en private partners en dat werkzaamheden van het ‘Ladingteam Zuid’ worden belegd bij de Dienst Infra van de Landelijke Eenheid (AH-TK-20122013-313; AH-TK-20122013-314; AH-TK-20122013-2893; AH-TK-20132014-1665; AH-TK-20152016-2205).

Een nieuw politieprogramma

De aanpak lijkt aan politiezijde te worden geïntensiveerd met het nieuwe programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC), waarbij volgens sommige geïnterviewden een focus is ontstaan op indicatoren van ‘malafide handelen’ en ‘foute bedrijven’. Deze aanpak is een ‘slimme’ en *evidence based* voortzetting van de reeds bestaande landelijke politieaanpak en is gebaseerd op eerdere inzichten van onderzoekers van binnen en buiten het politieapparaat. Vanuit TFOC worden ook indicatoren opgehaald bij de sector zelf, bijvoorbeeld bij *security managers*. Bij de sector bestaat behoefte aan (meer) wederkerigheid in het uitwisselen van indicatoren, zodat de sector zelf ook adequate preventiemaatregelen kan nemen.

In hoofdstuk 3 zagen we dat crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg vooral gepaard gaat met beïnvloeding door steenrijke criminele samenwerkingsverbanden die er alles aan is gelegen om toegang te krijgen tot informatie en locaties. Ook volstrekt bonafide bedrijven en partijen kunnen als gevolg van de wijze waarop bedrijfsprocessen zijn georganiseerd onbedoeld en ongewild bijdragen aan crimineel misbruik. Voorzichtigheid is dus geboden bij het werken met indicatoren voor malafide ondernemers. Op voorhand geïdentificeerde malafide ondernemers lijken namelijk minder dominant aanwezig. De intensivering van de aanpak transportcriminaliteit door de politie moet mede vorm krijgen door (nog meer) samen optrekken van de ‘blauwe’ en de ‘grijze’ diensten waarbij wordt aangestuurd op een ondermijningsbeeld voor de transportsector. Op basis daarvan kunnen dan gericht maatregelen worden genomen. Dus strikt genomen is het TFOC geen maatregel, maar (idealiter) een geheel aan op elkaar afgestemde maatregelen: een programma.

Landelijk Flexibel Interventieteam van de Dienst Infra

Al eerder werd vanuit de Dienst Infrastructuur een landelijk interventieteam samengesteld dat volgens de geïnterviewden veel heterdaadaanhoudingen doet, omdat zij als ‘blauw’ team zelf op de (snel)weg aanwezig zijn. Het gaat dan om een zogeheten onopvallende blauwe dienst die zich richt op vervoersstromen door heel Nederland. Volgens geïnterviewden worden zij hierbij gestuurd door de ANPR (*automatic number plate recognition*). Het doel is om het criminelens moeilijk te maken en het gevoel te geven dat er een behoorlijke pakkans is. Zodra er een zaak is, wordt daarna direct bekeken of er op grond van restinformatie andere aanknopingspunten zijn. Dit wordt projectgericht rechercheren genoemd, oftewel het speuren vanuit signalen en niet vanuit een concrete verdachte.

Opsporingsambtenaren (en zeker niet alleen politiemensen) geven aan dat het bij de aanpak van transportcriminaliteit belangrijk is om projectmatig en proactief op te sporen in plaats van reactief achter de feiten aan te lopen op basis van aangiften en meldingen. Het gaat erom verbanden te leggen tussen fenomenen en

dan door te rechercheren tot er voldoende feiten en omstandigheden zijn om een zaak te starten en personen tot een 'art. 27 te maken' (verdachte). Signalen zijn bijvoorbeeld afwijkende patronen in geldtransacties, in vervoersbewegingen, in de prijs van drugs of de prijs van andere criminele diensten. Een concreet voorbeeld is de wetenschap dat er elders in Europa meer kan worden verdiend aan bepaalde soorten contrabande. Dan is het handig om proactief transportbedrijven in de gaten te houden die vooral op die landen rijden.

Gecombineerde teams

Naast de initiatieven vanuit de politie is er in toenemende mate sprake van zogeheten gecombineerde teams van bijvoorbeeld politie, Koninklijke Marechaussee (KMar) en douane die zich toeleggen op crimineel misbruik in de transportsector. Een nauwe samenwerking moet het criminel moeilijk maken, is de achterliggende gedachte. Vooral van gegevensuitwisseling wordt veel verwacht. Deze teams zijn echter volgens de geïnterviewden veelal nog zoekende naar goede werkwijzen, ook op het terrein van gegevensuitwisseling en moeten op punten worden beschouwd als 'werk in uitvoering'.

Een bijzondere positie heeft het TIEC (Transport Informatie Expertise Centrum) waar naast de ILT en de NVWA, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW), douane, politie en de Nationale en Internationale Organisatie voor het Wegvervoer (NIWO) deel van uitmaken. Vooraf bundelen en analyseren de diensten hun informatie. Specifiek pakken zij schijnconstructies, tachograaf-fraude, mestfraude, overbelading, rijden zonder vergunning en het rijden op 'rode diesel' (accijnzen) aan. Navraag bij het TIEC (afgeleide van het RIEC) leert dat deze samenwerking met publieke partijen broos maar nuttig is: 'Ieder moet hierin z'n weg verder vinden.' De reden dat private partijen zoals TLN hier niet in participeren heeft te maken met het feit dat er binnen het TIEC vooral op casusniveau wordt samengewerkt en een AVG-bredere samenwerking in de weg staat.

Voorbeeld van gecombineerd werken: Piggyback

Belastingdienst, douane, politie, FIU, Kamer van Koophandel, OM en de Federale politie in België hebben in 2019 de handen ineen geslagen bij de start van project Piggyback. Ook verschillende gemeenten, het RIEC en de Taskforce Brabant-Zeeland namen deel aan de actie. De verschillende diensten hebben informatie verzameld over bedrijven uit de fruitbranche die mogelijk betrokken zijn bij het smokkelen van cocaïne. Letterlijk betekent piggybacking: op iemands rug meerijden.

Douanemeldkamer

Een concreet voorbeeld van gecombineerd werken (feitelijk: publiek-publieke samenwerking) is het - in de praktijk toenemende - gebruik om bedrijven voor een

melding of aangifte te laten bellen met de landelijke meldkamer van de douane. Voor veel bedrijven is het volstrekt niet helder bij wie ze waarvoor moeten zijn bij de overheid. Dat begint al met het doen van een melding of aangifte. De douane geeft hierover aan: "Laat ons als eerste ter plaatse komen bij vermeende transport-criminaliteit en bel de meldkamer van de douane. Dan kan ter plekke een inschatting worden gemaakt of (ook) politie en andere opsporingsdiensten nodig zijn".

Logistiek ondernemers die een goederenzending krijgen aangeboden die zij niet helemaal vertrouwen, kunnen voortaan een meldpunt bellen - 24/7 en via een landelijk telefoonnummer. "Het signaal wordt vervolgens direct doorgespeeld naar een coördinator in de betreffende douaneregio", aldus een geïnterviewde douanier. Die wil vervolgens eerst alle achterliggende vrachtdocumenten per mail ontvangen voor een snelle check. Als deze administratieve analyse aanleiding geeft tot nader onderzoek, kan de vervoerder aangeven waar en wanneer een fysieke controle het beste schikt. De coördinator gaat er dan met een koppel gewapende collega's en eventueel een speurhond op af. Die werkwijze is heel prettig voor het bedrijf dat de melding doet. Voor de buitenwereld is het niet ongewoon dat de douane bij een transporteur op het terrein aanwezig is, bovendien creëert hun (gewapende) aanwezigheid een min of meer veilig gevoel, mocht er een kostbare partij verdovende middelen of illegale accijnsgoederen worden gevonden. Indien nodig kan er direct worden nagegaan welke andere (opsporings)diensten nodig zijn bij een specifieke melding. Denk aan politie en KMar, de Inspectie Leefomgeving en Transport of eventueel een andere (bijzondere) opsporingsdienst.

Brancheorganisatie TLN geeft aan dat het belangrijk is dat bij een melding door een transportonderneming het mechanisme direct in werking treedt met betrekking tot eventuele mediaberichtgeving over gevonden drugs. Het komt regelmatig voor dat het bedrijf waar de drugs gevonden zijn zeer makkelijk te herleiden is. Wanneer dit bijvoorbeeld bij een transportbedrijf in gemeente X is en die gemeente telt maar drie soortgelijke bedrijven, dan is al snel bekend bij welk bedrijf de drugs gevonden zijn. De wijze waarop bedrijfsprocessen zijn georganiseerd, maakt dat ook volstrekt bonafide bedrijven onbedoeld en ongewild betrokken kunnen raken bij crimineel misbruik. Voorzichtigheid is dus geboden. Herleidbare mediaberichten kunnen aanzienlijke imago-schade voor een bedrijf opleveren. Het is dan maar de vraag of een vervoerder een volgende keer weer bereid is een melding te doen.

Voorlichting geven aan bedrijven

Zowel in beleidsplannen van de politie als in interviews wordt regelmatig gewezen op het geven van voorlichting aan bedrijven. Daarmee willen (opsporings)organisaties en het OM bijdragen aan het bewust maken van de transportsector van het bestaan van crimineel misbruik. Het doel is niet om slechts informatie te delen over bijvoorbeeld actuele modi operandi of om adviezen over te nemen maatregelen te geven. De gedachte is evenzeer om op deze wijze in contact te komen en te blijven met bedrijven en zo een netwerkrelatie op te bouwen met als uiteindelijk doel om ook informatie ('feiten en omstandigheden') vanuit de transportbedrijven te ontvangen die de politie en andere opsporingsorganisaties helpen bij de gezamenlijke strijd tegen transportcriminaliteit.

4.2.8 Techno-preventie en fysieke maatregelen door bedrijven

Naast gerichtheid op pakkans door opsporingsinstanties en het OM doet de transportsector zelf volgens de geïnterviewde bedrijven ook het nodige. Om te beginnen nemen veel bedrijven allerlei concrete maatregelen van techno-preventieve aard om het risico op crimineel misbruik te verkleinen; denk aan *track & trace* systemen met *geofencing*, deursensoren en sensoren aan bijvoorbeeld zeilen.¹²² Denk bij fysieke maatregelen bijvoorbeeld aan het rijden met een kastenwagen in plaats van het kwetsbare zeil, een hoog hek om het bedrijf of meer slagbomen en camera's. Financiële prikkels, certificaten en ook verzekeringsvoorwaarden bepalen in belangrijke mate welke maatregelen uiteindelijk worden genomen. Wegens de nijpende financiële situatie bij veel transportbedrijven is er lang niet altijd geld om techno-preventieve maatregelen te nemen. Als de door opdrachtgevers gewenste veiligheidscertificaten of de verzekering echter bepalen dat specifieke maatregelen van deze categorie noodzakelijk zijn, is de kans groter dat deze ook echt worden genomen.

4.2.9 Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS)

Het Waarschuwingsregister Logistieke Sector is in 2008¹²³ tot stand gekomen op initiatief van brancheorganisatie TLN. Het is bedoeld om ondernemers te helpen voorkomen dat medewerkers met een frauduleus of crimineel verleden ongezien het bedrijf binnenkomen. Het is een aanvullend instrument op de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Waar de VOG is gebaseerd op gedrag uit het verleden waarbij een veroordeling heeft plaatsgevonden, baseert het WLS zich op aangifte en ontslag. Het komt geregeld voor dat wel aangifte is gedaan, maar het niet tot

¹²² Bij *geofencing* wordt afwijking in de positie gemonitord. De route wordt van tevoren volledig in kaart gebracht en bij afwijking wordt meteen een signaal afgegeven. Het is mogelijk continue monitoring van afwijkingen in te regelen, maar ook bijvoorbeeld 1x per uur en alles wat er tussen zit. De inzet van *geofencing* hangt samen met het soort en de waarde van de goederen die worden vervoerd.

¹²³ Eerste goedkeuring van het protocol.

een rechtszaak komt. Door aan te sluiten bij het WLS kunnen bedrijven nieuw personeel zorgvuldiger werven en screenen. Het idee is waardevol en met zorg uitgewerkt in de strijd tegen interne criminaliteit, zodat deze ook een verklaring van rechtmatigheid heeft van de Autoriteit Persoonsgegevens. In de praktijk wordt het WLS helaas maar weinig gebruikt, althans, er zijn weinig deelnemers. De bedrijven die wel deelnemen bevragen het register regelmatig.¹²⁴ Het zijn mogelijk de 'spelregels' en het feit dat bedrijven er zelf ook het een en ander voor moeten inrichten wat maakt dat weinig bedrijven zijn aangesloten bij het register. Vanwege het geringe aantal deelnemers is er – tijdens het schrijven van dit rapport – sprake van het voornemen om het WLS te stoppen.

4.2.10 Resumé: de private sector zit niet stil

Op het eerste gezicht lijken heel veel maatregelen te zijn gericht op het vergroten van de pakkans en dus op het verkleinen van het bieden van gelegenheid voor crimineel misbruik. Daarbij valt ook op dat zowel vanuit (semi-)publieke als private organisaties maatregelen op dit gebied worden genomen. Ondanks deze ontwikkelingen valt op dat met name ondernemers zich erover beklagen dat er te veel regels zijn vanuit de overheid en te weinig handhaving. Of, zoals een van de geïnterviewden dat uitdrukte: "De controledruk is flinterdun. Er zijn te weinig opsporingsambtenaren, handhavers, controleurs en inspecteurs om crimineel misbruik en sjoemelen met alle overheidsregels voor het wegtransport tegen te gaan." Daarom – zo bleek uit de vorige paragrafen – nemen private partijen ook zelf geregeld maatregelen om crimineel misbruik tegen te gaan.

Een geïnterviewde van de politie geeft aan dat het door hem ervaren gebrek aan handhaving schuilt in het feit dat voor de politiek transportcriminaliteit in verhouding tot andere criminaliteitsproblemen een lagere prioriteit heeft. Transport is immers 'slechts' een schakel in het totale criminele proces. "We framen het als onderdeel van diverse barrièremodellen¹²⁵ en daarmee krijgen we het bij de politiek wel op de agenda".

4.3 Publiek-private samenwerking

Deze paragraaf gaat in op casuïstiek rondom de zogeheten publiek-private samenwerking. Het gaat daarbij om voorbeelden die prominent naar voor kwamen uit het onderzoeksmateriaal, bijvoorbeeld omdat er vaak op gewezen werd in interviews, documenten of bijvoorbeeld in vaktijdschriften.

¹²⁴ Het WLS telt 60 deelnemers. Er staan ca. 400 personen in het register (peildatum maart 2020). Hoewel het aantal deelnemers gering is, bevragen zij het systeem wel goed: op jaarbasis ruim 30.000 bevestigingen door deelnemende bedrijven.

¹²⁵ Een barrièremodel gaat uit van situationele maatregelen waarmee criminaliteit moeilijker wordt gemaakt. Er wordt figuurlijk gezien een barrière opgeworpen.

4.3.1 Het PIT en PPS-Intell

Specifiek voor post-gerelateerde criminaliteit (brief- en pakketpost) is er de publiek-private samenwerking vanuit het Post Interventieteam (PIT) en binnen PPS-Intell.¹²⁶

Het Post Interventieteam (PIT)

Het PIT ontstond in 2016 als gevolg van politieke druk vanuit de Verenigde Staten, Australië en het Verenigd Koninkrijk, omdat zij opvallend veel verdovende middelen via poststukken uit Nederland ontvingen. Het betreft hier dus een min of meer noodgedwongen samenwerking. Het team dat bestaat uit medewerkers van politie (Landelijke Eenheid) en Openbaar Ministerie werkt samen met de grote post- en pakketdiensten voor het verrichten van controles. Het PIT richt zich uitsluitend op de uitgaande post- en pakketstroom met de focus op drugs. Dat is redelijk uniek, want internationaal ligt de focus toch vooral op wat een land binnenkomt. Wanneer het post- en pakketverkeer buiten de EU betreft, werkt het team samen met de douane. Sommige geïnterviewden geven aan dat de pakkans aanzienlijk kan worden verhoogd als de douane ook aansluit bij controles van de pakketstroom binnen de EU-grenzen. Dat ook binnen de EU-grenzen het probleem groot is, blijkt uit het volgende bericht:

Nederland 'postkantoor van de drugs': Duitsers onderscheppen 11.000 enveloppen

Nederland ontwikkelt zich als het 'postkantoor van de drugs'. De Duitse politie merkt dat er meer en meer drugs het land binnen worden gesmokkeld via postpakketjes die met name vanuit Nederland verstuurd worden. Het gaat om vele duizenden enveloppen. Duitsland kampt voor het negende jaar op rij met stijgende drugscriminaliteit. Bijna twee op de drie drugsdelicten betreft cannabis, maar vooral de vraag naar cocaïne stijgt snel. De Duitse recherchechef wijst vooral naar Nederland. Zo onderschepte alleen de douane in Keulen in twee jaar tijd al meer dan 11.000 enveloppen met drugs (Eindhovens Dagblad, 18-09-2020).¹²⁷

¹²⁶ Van belang om aan te geven is dat voor het aanbrengen van nuance en ter controle van feitelijke (on)juistheden in deze paragraaf met grote zorg is getracht steeds het principe van hoor en wederhoor toe te passen. Een van de grote pakketdiensten was niet bereid op de vragen te reageren. In de bijlage zijn de vragen opgenomen die zijn voorgelegd ten behoeve van hoor- en wederhoor.

¹²⁷ <https://www.ed.nl/binnenland/nederland-postkantoor-van-de-drugs-duitsers-onderscheppen-11-000-enveloppen~ace99bd7/>

Het PIT neemt volgens geïnterviewden veel pakketjes waar met xtc van 500 gram en 200 gram, maar is toch vooral geïnteresseerd in de grotere hoeveelheden, mogelijk omdat het controleren van grotere hoeveelheden eenvoudiger is en omdat pakketten niet onder het briefgeheim vallen, anders dan brieven en kleine poststukken die onder de Postwet vallen. Wanneer er sprake is van briefgeheim mag een poststuk alleen opengemaakt worden na toestemming van de rechter-commissaris. Vanwege de grote hoeveelheid verdachte poststukken (bij de controle zelf, niet afgezet tegen het totaal aantal poststukken dat dagelijks wordt vervoerd) levert dit al snel flinke vertraging op. De complexiteit van het briefgeheim draagt het risico met zich mee dat kleinere poststukken eenvoudiger aan de aandacht en dus controles ontsnappen. Probleem is wel dat er veel tegenstrijdige informatie is over wat nu wel en niet onder briefgeheim (de Postwet) valt en voor wie bepaalde regels gelden. Het valt echter buiten de scope van dit onderzoek om dit uit te zoeken.

De drugs(pakket)post is een groeiend probleem, getuige ook de levendige handel op het *dark web* en Telegram. De druk vanuit het buitenland om dit probleem aan te pakken is onverminderd hoog. De obstakels in de aanpak - mede ingegeven door wet- en regelgeving - maken dat de aanpak nog niet effectief genoeg is. Dat betekent overigens niet dat het PIT heeft stilgezeten. In de afgelopen jaren bouwde het PIT de nodige ervaring op, waardoor verdachte pakketjes er steeds makkelijker uit worden gepikt. Deze worden vervolgens door de scan gehaald om het vermoeden te bevestigen of te ontcrachten. Bij een uitgebreide controle neemt de douane per nacht zo'n 250-500 poststukken in beslag, waarin volgens de teamleider in 95% van de gevallen ook daadwerkelijk verdovende middelen zitten.

Een goede samenwerking met de pakketdiensten is nodig om de controles te kunnen uitvoeren. Deze verloopt naar eigen zeggen goed, maar heeft wel de nodige uitdagingen gekend. Bijvoorbeeld toen er in 2018 nieuwsberichten verschenen waarbij de pakketdiensten werden beschreven als facilitator voor criminelen. Dat zette de samenwerking binnen het PIT op dat moment onder druk; volgens de teamleider van het PIT niet zo vreemd: "Waar op dat moment aan voorbij is gegaan, is dat deze partij al volledige medewerking verleende aan samenwerking met de overheid."

Andere pakketdiensten geven in de interviews echter aan dat zij onvoldoende of niet betrokken zijn bij deze PIT-samenwerking, niet voor het karretje gespannen willen worden van de monopolist(en), of er niet van op de hoogte zijn.

PPS-Intell

Een ander publiek-privaat samenwerkingsproject is PPS-Intell, dat bestaat sinds 2016. Hierin werken het PIT, de Belastingdienst, het RIEC Den Haag en een van de grotere pakketbedrijven samen, met de nadruk op het verzamelen, veredelen en analyseren van signalen van pakket-gerelateerde criminaliteit. Doel is om de achterliggende structuren in beeld te brengen en te vertalen naar een barrièremodel, teneinde het probleem gericht te kunnen aanpakken. Het idee is dat op deze manier meer probleemgericht gewerkt kan worden in plaats van incidentgericht. Het voordeel van deze manier van samenwerken is dat het koppelen van private informatie aan publieke informatie sneller en beter inzicht geeft in de problematiek. Na kritische evaluatie van de samenwerking en effectiviteit van dit project is in de loop van 2019 een doorstart gemaakt. Zowel in de media als in de interviews worden vraagtekens geplaatst bij de effectiviteit van de publiek-private samenwerking van het PIT en PPS-Intell. Het lijkt aardig wat voeten in aarde te hebben gehad, ook waar het andere pakketdiensten betreft die in dit samenwerkingsverband steeds meer op de achtergrond zijn geraakt, zo niet verdwenen zijn. Hoe een en ander exact is verlopen, is uit het onderzoeksmateriaal niet duidelijk op te maken. Een onderzoeksjournalistieke reconstructie hiervan is onlangs in de media verschenen.¹²⁸

Coke, xtc en hasj met dank aan de postbode. Waarom de overheid geen grip krijgt op de drugshandel via de post.

Het lukt de Nederlandse overheid niet om greep te krijgen op de drugshandel per post. De klassieke drugshandel heeft inmiddels plaatsgemaakt voor internationale drugshandel via *dark web*, *crypto currencies* en post- en pakketzendingen. Al jaren zetten buitenlandse overheden Nederland onder druk om de 'pillenpost' vanuit ons land aan banden te leggen. [...] Projecten van de overheid om de hardnekkige problematiek samen met de post- en pakketbedrijven aan te pakken faalden de afgelopen jaren hopeloos. Pointer reconstrueert aan de hand van geheime stukken en gesprekken met insiders hoe Nederland de drugshandel per post tevergeefs een halt probeert toe te roepen. "Het was iedere keer trekken aan een dood paard." (Pointer, 12 sept. 2020)

4.3.2 Beveiligde parkings

De afgelopen paar jaar is veel werk gemaakt van beveiligde *parkings*, althans, het staat op de agenda en er is subsidie voor verleend. Beveiligde parkings zijn van groot belang bij het voorkomen van ladingdiefstal en inklimmen. Met name TAPA zet zich in om het aantal parkeerplaatsen snel uit te breiden. Zij hebben voor

¹²⁸ <https://pointer.kro-ncrv.nl/artikelen/coke-xtc-en-hasj-met-dank-aan-de-postbode>.

de *parkings* een eigen *security standard* met keurmerk ontwikkeld: het *Parking Security Requirements* keurmerk (PSR). Naast TAPA is ook de Europese Commissie al een tijd bezig met het opzetten van een certificeringsprogramma voor beveiligde truck parkings. Dat proces verloopt wat minder snel. Op dit moment erkent het PSR-programma van TAPA 6.700 individuele vrachtwagenparkeerplekken in Europa als veilig (wat overeenkomt met ongeveer 75 parkeerterreinen). Eind volgend jaar moeten dat 15.000 individuele plekken ('slots') zijn. Het parkeren op beveiligde parkings wordt steeds meer verlangd van chauffeurs door opdrachtgevers (rijdend conform de TAPA-normen), verzekeraars en ook de Britse autoriteiten. Deze laatste stellen het parkeren op beveiligde *parkings* min of meer verplicht om het inklimmen van illegale migranten tegen te gaan. Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 3 staat het tekort aan beveiligde *parkings* in de praktijk vaak op gespannen voet met de rij- en rusttijdenwet. Er moet een keuze gemaakt worden tussen overtreding van de rij- en rusttijden of parkeren op een onbeveiligde *parking* of andere onveilige locatie. Voor wie zich (noodgedwongen) op een onbeveiligde *parking* begeeft, is er nog de TAPA-tool met tips hoe je er zelf voor kunt zorgen dat je toch zo veilig mogelijk kunt parkeren. Ook hier is alertheid en bewustzijn weer het vertrekpunt en opvolging door de opsporingsinstanties het sluitstuk. Want de praktijk heeft uitgewezen dat criminelen - zeker dichtbij de grens - ook op de beveiligde *parkings* gewoon een risico-inschatting maken. Achten zij de pakkans gering, dan slaan ze gerust ook toe op de beveiligde parking. Overigens dient te worden opgemerkt dat de tips uit de TAPA-tool niet gezien kunnen worden als vervanging van het parkeren op een beveiligde *parking*. Zeker wanneer opdrachtgevers instructies hebben meegegeven aangaande beveiligd parkeren, zullen zij niet akkoord gaan met het louter opvolgen van tips op een andere niet beveiligde *parking* of locatie. Wanneer de instructies niet zijn opgevolgd, zal in geval van ladingdiefstal een claim volgen.

Dat er meer beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens moeten komen, vinden ook de Nederlandse overheid en het bedrijfsleven. Zij werken intensief samen om het tekort aan veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs de belangrijkste goederencorridors aan te vullen.

Sector wil meer beveiligde parkeerplaatsen

Er is een gebrek aan capaciteit van vrachtwagenparkeerplaatsen, zeker langs de zogenaamde 'goederencorridors' A15 en A16/A58/A67 en in de buurt van logistieke knooppunten en in de grensregio's. Vrachtwagens worden daardoor vaak op vluchtstroken langs snelwegen geparkeerd, of in gemeenten op bedrijventerreinen. Dat leidt tot overlast, bijvoorbeeld in de vorm van afval, geluid en (verkeers)onveilige situaties. Ook vanuit de arbeidsomstandigheden voor vrachtauto-chauffeurs is dit onwenselijk. Tijdens het werkbezoek deelden de

betrokken partijen kennis en ervaringen om te voorzien in meer en veilige parkeerplaatsen voor vrachtauto's, om de (verkeers)veiligheid te verbeteren en overlast te verminderen. De provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Gelderland en Limburg slaan de handen ineen met het Ministerie, Rijkswaterstaat en betrokken brancheorganisaties. Met het werkbezoek maakten de overheden en werkgeversorganisaties duidelijk dat ze samenwerken in het vinden van structurele oplossingen. Ten eerste door de parkeercapaciteit langs de corridors te verhogen, bijvoorbeeld door het (tijdelijk) ter beschikking stellen van gronden en het voorbereiden van een Europese subsidieaanvraag. Daarnaast door op regionaal niveau de overlast slim te bestrijden. En door het opzetten van een slim informatiesysteem kan de beschikbare capaciteit beter worden benut. (Transportonline, 05-09-2018)

Gloednieuwe truck parking blijft leeg: "Internationale chauffeurs vinden het veel te duur"

"Wij zijn niet tevreden over de gang van zaken". Als de gemeente Waalwijk dat antwoordt op de raadvragen over de vrachtwagenparkeerplaats Trucksafe dan wil dat zeggen dat ze daar balen als een stekker. Het leek allemaal zo mooi, een veilige parkeerplaats voor vrachtwagens waar truckers ook hun natje en hun droogje kunnen vinden. En dan zou meteen een einde komen aan het wild overnachten van chauffeurs. Inmiddels ligt-ie er, de Trucksafe, op bedrijventerrein Haven, maar hij is vooral angstaanjagend leeg. En er moet gehandhaafd gaan worden om de slapende truckers van de nachtelijke bedrijventerreinen te weren. [...] Een woordvoerder van Trucksafe bevestigt dat de parking nog niet echt in trek is. "We moeten ons meer gaan richten op de grote internationale verladings", zegt hij. "Individuele vrachtwagenchauffeurs die komen niet, die moeten de parkeerplaats zelf betalen en dat vinden ze te duur. We moeten het hebben van grote internationale transportbedrijven die met kostbare lading rijden. Het is dan een verzekeringskwestie dat ze op bewaakte parkeerplaatsen moeten overnachten". (Brabants Dagblad, 25-12-2017)

Zoals aangegeven in het eerste hoofdstuk is door de onderzoeker zelf ook een bezoek afgelegd aan de beveiligde Truckstop in Venlo:

Truckstop: motieven van chauffeurs

De manager van deze stop heeft zelf jarenlang bij de politie gewerkt als onderzoeker. Ze geeft aan dat met name Oost-Europese chauffeurs de beveiligde stops vaak te duur vinden. Volgens haar is het de kunst

om goed met Rijkswaterstaat en andere grondeigenaren in gesprek te gaan over grondprijzen, omdat die momenteel vaak doorslaggevend zijn bij het betaalbaar houden voor de chauffeur. Dus is er een actieve grondpolitiek nodig. Toch staan op het grote parkeerterrein nog veel Oost-Europese vrachtwagens. De meeste chauffeurs blijven echter, in tegenstelling tot hun West-Europese collega's, in de cabine om te eten. Dat is volgens de Nederlandse chauffeurs ook weer een centenkwestie. De kantine wordt in meerderheid bevolkt door West-Europeanen, waarbij trouwens opvalt dat de kwaliteit van het eten erg goed is. Alles is vers. Wat verder opvalt, is dat in hetzelfde gebouw ook een keurig sanitair blok is gemaakt waar de chauffeurs kunnen wassen en douchen. De chauffeurs en de manager geven aan dat Oost-Europese chauffeurs vaak liever kiezen voor een onbeveiligde parkeerplaats langs de snelweg, met alle risico's van dien. Na ongeveer 16.00 uur wordt het echt lastig om een goede parkeerplek te vinden voor de vrachtauto. De West-Europese chauffeurs kiezen dan het liefst voor een betaalde truckstop, omdat daar tenminste plaats is, er vaak goed eten is en beveiliging. Wel raden ze aan om bijvoorbeeld 's nachts oud-chauffeurs te laten rondlopen als beveiligers om zo ook in de late uren het toezicht te versterken.

Op de snelweg nabij de beveiligde parking in Venlo wordt onderzocht of een proeftuin met *sensing* (sensoren) ingericht kan worden. Sensoren zijn technische hulpmiddelen die in de kern een verlenging van de menselijke zintuigen zijn en die een geluid, gebeurtenis, beweging, temperatuur of gewicht kunnen herkennen. De politie zet al eigen sensoren in om informatie te verzamelen. Het aantal sensoren van private partijen en andere publieke partijen overtreft het aantal sensoren dat de politie heeft. Denk aan private beveiligingscamera's. Er zijn veel voor de politie relevante signalen op te halen bij burgers, ondernemers en andere overheidsinstanties, waaronder toezichthouders en handhavers. De politie zou dan ook graag samenwerken met andere partners in het kader van sensorgebruik. Het delen van gezamenlijke sensorinformatie is hard nodig. In het verleden zijn reeds concrete resultaten geboekt met zogenaamde intelligente cameratoezichtsystemen op verzorgingsplaatsen, bij vrachtwagenparkeerplaatsen en *truckstops* langs de snelwegen op de corridor Venlo-Eindhoven-Rotterdam in project *Secure Lane*. Het ladingdiefstalcijfer op dit traject werd in een jaar tijd teruggebracht van 74 incidenten naar 4. De *Secure Lane* was gericht op het tegengaan van transportcriminaliteit, maar ook werd tegen andere vormen van criminaliteit op parkeerplaatsen opgetreden (bijvangst). Denk aan milieuoverlast en prostitutie. De politie werd met particuliere video- en ANPR-camera's en een intelligent platform geïnformeerd over verdachte patronen, waardoor zij direct - op heterdaad - kon ingrijpen

en het bewijsmateriaal voor de strafzaak voorhanden had. Bij gebrek aan *funding* werden de camera's in 2015 en 2016 niet meer live uitgekeken. Er werd alleen nog gereageerd op ANPR-triggers (kentekencamera's). Ondanks het grote succes en de internationale belangstelling voor het project, moest het stoppen.¹²⁹ Over het voortzetten van het project *Secure Lane* zei minister Opstelten in 2014: "Ik heb voldaan aan de verplichtingen rond deze *Secure Lane*. Nu zijn de private partijen aan zet. Mogelijke ladingdiefstallen zijn geborgd in de landelijke eenheid transportcriminaliteit bij het Openbaar Ministerie. Ik vind dat het project moet worden voortgezet, maar de markt is nu aan zet."¹³⁰

4.3.3 Zachtjes uitgedoofd: Convenant Aanpak Criminaliteit in Transportsector

In de periode tot medio 2014 is onder regie van het Ministerie van Economische zaken en Klimaat uitvoering gegeven aan twee convenanten rond de aanpak van transportcriminaliteit. Op dat moment werd besloten om transportcriminaliteit als structureel thema te agenderen bij het Nationaal Platform Criminaliteitsbestrijding (NPC). Om de aanpak vorm te geven werd een stuurgroep gevormd met daarin diverse publieke en private partijen. In het najaar van 2014 werd een eerste Actieplan opgesteld voor de jaren 2015 en 2016. De inhoudelijke focus van dit plan was ladingdiefstal, waarbij de rode draad bestond uit het creëren van inzicht en het delen van informatie over zowel het fenomeen zelf als de inzet die door partijen werd geleverd bij de aanpak ervan. Aan dit plan is door betrokken partijen uitvoering gegeven.

Mede op basis van de resultaten werd door de reeds genoemde stuurgroep een nieuw plan opgesteld voor de jaren 2017 en 2018. Tot dat laatstgenoemde jaar werkten dertien publieke en private partijen samen aan de bestrijding van transportcriminaliteit onder het Convenant Aanpak Criminaliteit in Transportsector. Deze samenwerking bracht enkele mooie initiatieven voort. Zo is er onder andere het telefonisch aangifteloket uit voortgekomen bij de Landelijke Eenheid, kreeg het veilig parkeren een enorme impuls, is er onderzoek gedaan naar het verschil in inzet van materieel (kastenwagen tegenover zeilentrailer), zijn er trainingen voor chauffeurs ontwikkeld en zijn er brede voorlichtingscampagnes en communicatietrajecten uitgezet.

In 2018 liep het convenant opnieuw af. Er kwam geen vervolg; de samenwerking ging uit als een nachtkaaars. Er waren veel portefeuillewisselingen, wat de voortgang van en commitment aan het samenwerkingsverband niet ten goede kwam. Stichting AVC was door het ministerie van Justitie en Veiligheid gevraagd

¹²⁹ O.a. <https://www.politieacademie.nl/kennisonderzoek/kennis/mediatheek/pdf/92748.pdf>; <http://rtr-nl.nl/index.php/nieuws-categorieen/nieuws-projecten/240-project-secure-lane-stopt>; <https://www.bndestem.nl/rivierenland/provincie-noord-brabant-geen-camera-s-in-strijd-tegen-drugscriminaliteit-in-biesbosch~a04dc233/>; <https://www.tln.nl/nieuws/nul-ladingdiefstallen-het-kan-echt/>.

¹³⁰ TK 2013-2014, 29 911 nr. 90

om het secretariaat en voorzitterschap te verzorgen en als verbindende partij te fungeren. Deze stichting bestaat sinds 2018 niet meer.¹³¹

Sommige geïnterviewden maken zich zorgen over het borgen van de aanpak transportcriminaliteit en het bekijken van enkele initiatieven die uit deze samenwerking zijn voortgekomen. Zo wordt bijvoorbeeld het aangifteloket genoemd. Het wordt gebruikt, maar de ervaring is volgens de geïnterviewde bedrijven en een verzekeraar dat de aangifte voor niets wordt gedaan en het vaak aan deskundigheid ontbreekt bij de politie. De betreffende verzekeraar gaf het volgende voorbeeld: "Ik had recent een zaak. Een gestolen vrachtwagen kwam in de buurt van Eindhoven terug. Ik ben gaan bellen, want hoe eerder ik erbij ben hoe beter. Ik vroeg: "Hebben jullie de auto geborgen?", want langs de snelweg wordt dat altijd door bergingsbedrijven gedaan. Schetst mijn verbazing dat een bergingsbedrijf zegt: "Ja ik ben wel gebeld. We werden vanmorgen naar een locatie gestuurd om een trekker met platte kar op te halen. Zo'n praalwagen van carnaval. Kwamen we daar, was het een trekker met oplegger." Met andere woorden: het was een vrachtwagencombinatie. De politiemans had verstaan: trekker, oplegger en dacht: dat is zo'n boerentrekker met platte kar erachter. Zo was 'ie ook weggeschreven in het politiesysteem. Geen wonder dat je 'm niet terug kan vinden." Desgevraagd geeft de politie ook toe dat voor de aanpak van transportcriminaliteit specifieke kennis nodig is. Op zijn minst kennis van de gebruikte terminologie, zo blijkt uit het aangehaalde voorbeeld.

Ook werd een voorbeeld genoemd van een vervoerder die drie kwartier in de wacht had gestaan om aangifte van een vrachttuitwisselingsdiefstal te doen, waarna deze niet werd opgenomen. Idealiter doen vervoerders hier navraag naar, bijvoorbeeld bij brancheorganisatie TLN, die korte lijntjes heeft met de Landelijke Eenheid. En dan blijkt bijvoorbeeld dat in het geval van de drie kwartier wachttijd er sprake was van een storing. En waarschijnlijk was het niet opnemen van de aangifte een misverstand maar toch werd de aangifte niet verder opgepakt. In veel andere gevallen trekt een vervoerder in het vervolg zijn eigen conclusies en doet geen aangifte meer.

4.3.4 Operationele PPS: gebiedsagenten en vaste contacten bedrijven

Vaak lijkt PPS voorbehouden aan de vergaderkamer en het strategisch niveau van organisaties. Naast het zogeheten boardroom-karakter, waarbij convenanten en formele afspraken kenmerkend zijn, kwam ook meer informele samenwerking op uitvoerend niveau tussen publieke en private organisaties uit het onderzoek naar voren. Deze wordt eveneens geschaard onder de (wellicht wat ruimere) definitie van publiek-private samenwerking. Het betreft dan de *community policing* die de geïnterviewde opsporingsambtenaren van politie en douane toepassen bij hun contact met transportbedrijven en chauffeurs. Zij hebben naar eigen zeggen

¹³¹ TLN denkt in de richting van een mogelijke nieuwe vorm van structurele samenwerking in PPS-verband. Voor het slagen ervan is commitment van alle betrokken partijen nodig.

succes met het langdurig investeren in de relatie waardoor ze over goede ingangen beschikken, waarbij hun ervaring is dat dit ook een hogere kans op tips, meldingen en aangiften oplevert.

Wat hierbij opvalt is dat de gebiedsagenten van de Dienst Infra van de politie niet allemaal dezelfde werkstijl hebben. De een lukt het veel gemakkelijker om toegang te krijgen tot transportbedrijven, chauffeurs en koeriers dan de ander. De verschillen zijn vergelijkbaar met de stijlverschillen bij wijkagenten (Terpstra, 2019). Ook beklagen zij zich erover dat er te weinig gebiedsagenten zijn om deze variant van *community policing* daadwerkelijk en met effect te kunnen realiseren. De douane is in sommige opzichten handiger om een ingang te zoeken en te krijgen bij de transportbedrijven. Van oudsher bouwt deze bijzondere opsporingsdienst al contacten op met eerder gecontroleerde bedrijven, en onderkent daarbij de afhankelijkheid van de inhoudelijke expertise van de transportbedrijven. Politie-mensen beamen dat. Zij geven aan dat handhaving en opsporing door opsporings-ambtenaren van hen vergt dat ze goed weten hoe ze signalen van crimineel misbruik kunnen herkennen. Een van de geïnterviewde politiemensen geeft aan: "Je ziet dat de douane vooral de technische expertise heeft en wij van oudsher heel erg zijn geoefend in afwijkend gedrag. Denk aan extreem vriendelijk of juist zenuwachtige en geïrriteerde mensen bij een transportbedrijf. Onze ervaring leert dat er dan vaak iets niet in de haak is. En dan moet je goed weten waar je moet kijken en waar je het moet zoeken. En bij dat laatste zie je dat sommige bijzondere opsporingsdiensten meer kennis hebben dan wij. Daarom is het goed met elkaar op te trekken."

4.3.5 Wisselende intensiteit: PPS tussen verzekeraar en politie

Een aantal jaar geleden bestond er een vruchtbare samenwerking tussen het 'Ladingteam Zuid' van de politie en verzekeraars. De nadruk lag daarbij op de bestrijding van ladingdiefstal. Het team was samengesteld uit enthousiaste mensen die een gerichte opleiding hadden gevolgd, zodat ze goed wisten wat er in de transportsector speelt en welke benamingen worden gehanteerd. Na een paar jaar vond een landelijke reorganisatie plaats bij de politie, waardoor het Ladingteam Zuid werd opgeheven. Bij navraag en uit Kamervragen¹³² blijkt dat de werkzaamheden van het 'Ladingteam Zuid' na de reorganisatie zijn overgenomen en belegd bij de Dienst Infra van de Landelijke Eenheid. Daarbij werd de focus verbreed van ladingdiefstal naar de bredere aanpak van transportcriminaliteit. Voor de verzekeraar was het een ingrijpende verandering. Officieren solliciteerden op andere functies en teamleiders vertrokken, de samenwerking moest van voor af aan weer worden opgebouwd met nieuwe officieren en nieuwe teamleiders. "Sommigen die er anders over denken, sommigen die bang zijn dat je te ver in de keuken kijkt.

¹³² AH-TK-20122013-313; AH-TK-20122013-314; AH-TK-20122013-2893; AH-TK-20132014-1665; AH-TK-20152016-2205.

Maar in de periode dat we goed marcheerden hebben we hele mooie successen geboekt. Politie en justitie aan de strafrechtelijke kant en wij daarbovenop aan de civielrechtelijke kant. Civiel heb je veel meer mogelijkheden om foute figuren aan te pakken, maar de combinatie van beide zijn mokerslagen die je uitdeelt."

Interne ontwikkelingen en veranderingen zijn niet bevorderlijk geweest voor de publiek-private samenwerking, erkennen ook geïnterviewden van de Landelijke Eenheid. Daarentegen lijkt intern het tegenovergestelde aan de hand te zijn. Er is extra capaciteit bij gekomen. Ook heeft transportcriminaliteit mede vanwege de prioriteit voor ondermijning en het belang van BV Nederland juist een extra impuls gekregen. Zie hiervoor ook paragraaf 4.2.7 waarin beschreven staat welke publieke maatregelen er zijn genomen in de aanpak van transportcriminaliteit.

Publiek-private samenwerking lijkt in belangrijke mate afhankelijk van (persoonlijke) contacten. Bij het wegvallen van zo'n contact kan het voorkomen dat de samenwerking niet snel weer wordt opgepakt. Daarvan lijkt ook hier sprake. Op dit moment werkt de verzekeraar beter samen met politie in het buitenland, dan met de politie in Nederland. In het buitenland zijn de warme contacten nog aanwezig, de lijntjes kort en heeft men voldoende aan een telefoontje. "In welk land wij ook komen, we krijgen een medewerking die met Nederland niet te vergelijken is. Of dat komt doordat we een goed verhaal kunnen brengen, of dat we een hele grote afstand afleggen om het onder de aandacht te brengen weten we niet, maar van Casablanca tot Lapland krijgen we als onderzoekers van een verzekeraar overal medewerking van de politie. Dat gaat heel ver. We zijn dagen met de politie van Marokko op pad geweest. Iedereen zou denken: naar Marokko gaan en medewerking aan politie vragen, hou op! Maar dat maakt niets uit, we kregen medewerking die grenst aan het ongelofelijke en daar hebben we nog steeds profijt van. We kunnen met de politie in Marokko bellen om zaken gedaan te krijgen zonder dat we erheen hoeven. In Nederland kunnen we bellen wat we willen, bureaus binnen lopen en info neerleggen die tot vijf cijfers achter de komma klopt... Publiek-private samenwerking: heel graag, maar dat kan volgens ons alleen met een vast politieteam dat landelijk en alleen in deze materie is gespecialiseerd en niet na twee of drie jaar wordt opgeheven. En waarna ze dan opnieuw beginnen."

Er zijn diverse pogingen geweest om de genoemde samenwerking weer nieuw leven in te blazen. Dat liep aan zowel de private als publieke kant niet altijd zoals beoogd. Momenteel wordt de aanpak van ladingdiefstal in Groot-Brittannië geprezen en door TAPA als voorbeeld gesteld voor Europa. Zij hebben veel *effort* gestoken in de informatiepositie, werken internationaal samen en boeken mooie resultaten dankzij de samenwerking met private partijen, met name verzekeraars.¹³³ De Britse voorbeelden die TAPA noemt in haar tijdschrift *Vigilant* tonen opvallend veel overeenkomsten met de successen van het 'Ladingteam Zuid' van weleer.

¹³³ TAPA, *Vigilant* juli 2020.

4.4 Waarnemingen ten aanzien van PPS

4.4.1 Structuur en overleg

Zoals eerder aangegeven, is voor wat betreft de structuur naast PPS op basis van convenanten en formele afspraken ook de meer informele samenwerking waarneembaar op uitvoerend niveau tussen publieke en private organisaties. Wat veel belangrijker is, is dat niemand precies lijkt te weten wat er allemaal aan publiek-private initiatieven is. Zo gaf een respondent aan: "Als de politie in Maastricht afspraken maakt met een landelijke brancheorganisatie is het fijn als dat ook in Groningen kenbaar is. Projecten en *good practices* worden nog te weinig gedeeld." En dat is ook niet zo gek als je bedenkt dat publiek-private samenwerking op veel verschillende plaatsen en op verschillende niveaus plaatsvindt: op Europees niveau, landelijk niveau, regionaal, maar ook heel pragmatisch met de voeten in de klei tussen politiemannen of douaniers en bedrijven zelf. De versnippering maakt dat het voor bedrijven vaak volstrekt niet duidelijk is bij wie ze waarvoor moeten zijn bij de overheid. Dat begint met het doen van aangifte: wie bel je? De douane geeft dan bij haar contacten aan: "Laat ons als eerste ter plaatse komen bij vermeende transportcriminaliteit en bel de meldkamer van de douane (met daarachter een landelijk OvJ). Dan kan ter plekke een inschatting worden gemaakt of (ook) politie en andere opsporingsdiensten nodig zijn."

Maar lang niet iedereen heeft deze korte lijntjes met de overheid. Een grote vervoerder gaf bijvoorbeeld aan dat er vanuit zijn bedrijf - voor zover hij weet - geen relatie of samenwerking is met overheidspartijen. Dat verloopt via brancheorganisatie TLN en dat vindt hij ook prima. De toegevoegde waarde is hem niet duidelijk en volgens hem zit de overheid er ook helemaal niet op te wachten. De markt is heel gefragmenteerd: "Het wordt al snel een Poolse landdag als je met al die bedrijven en overheden om de tafel gaat zitten."

4.4.2 Cultuur ('de mores van de ander kennen')

Geslotenheid: een ongeldig excuus

De door de buitenwereld ervaren geslotenheid wordt door de geïnterviewde bedrijven en opsporingsambtenaren gezien als een ongeldig excuus om dan maar niet te investeren in PPS. Op basis van de gesprekken kan gesteld worden dat de transportwereld best wil praten, mits er echt duurzaam wordt geïnvesteerd in de relatie (zie de PPS-casus met de gebiedsagenten in de vorige paragraaf). Daar moeten organisaties dan ook de tijd voor krijgen en nemen. Er moet worden gewerkt met accountmanagers die heel erg op de vertrouwensrelatie gericht zijn. Want, zo blijkt uit de interviews: "Inderdaad, de transportsector lijkt op het eerste gezicht nogal gesloten. Maar, ze zijn gewoon voorzichtig vanwege mogelijke imagoschade." Opvallend was dat bij de toepassing van de sneeuwbalmethodiek om aan nieuwe geïnterviewden te komen, veel geïnterviewden uit zowel publieke

als private hoek verwezen naar dezelfde gebiedsagent van de Dienst Infra in Zuid-Nederland: "Hij komt bij al die bedrijven. Die heeft echt toegang, ook tot chauffeurs." Een respondent van het Aanjaagteam Ondernijning zegt het zo: "Je moet elkaars werelden leren begrijpen anders kom je nooit tot goede PPS. Er wordt vaak gedacht vanuit de overheid: ik zie een crimineel proces waar jij een schakeltje in bent, dus: verander je bedrijfsproces. Zo werkt dat niet. Mensen gaan niet zomaar iets voor je veranderen als er niets voor ze in zit. Het begint met vertrouwen en betrouwbaarheid. Als je zegt dat je iets doet, moet je het ook doen. Dat vergt echt nog wel een lange adem. Ik merk dat heel veel mensen als een blind paard op een private partij afstappen zonder te weten hoe dat nu eigenlijk in elkaar steekt, waar het gemeenschappelijk belang zit, wat het doel van de samenwerking voor beiden is. Dat kan echt nog wel verschillen. En daar samen afspraken over maken, waar men zich aan houdt. Dat is lastig."

Junior partners en wederzijdse terughoudendheid

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat uit de literatuur over PPS blijkt dat publieke organisaties private organisaties geregeld behandelen als een 'junior partner', met andere woorden een partij die om welke reden dan ook niet voor 'vol' wordt aangezien. Ook uit het onderzoek komen heel duidelijke elementen naar voren. Publieke partijen geven aan dat private partijen geregeld vanuit eigen belang participeren, niet melden of geen aangifte meer doen. Daar tegenover staat een overheid die niet altijd een betrouwbare partner lijkt, wegens politieke opportuniteit, versnippering en bureaucratie. Politieke opportuniteit wil hier zeggen dat de zo noodzakelijke 'lange adem' in PPS voor publieke partijen vaak lastig is vol te houden. Een nieuw kabinet of gewijzigde politieke wensen kunnen een verschuiving in prioriteiten betekenen. Met versnippering wordt bedoeld dat publieke partijen soms langs elkaar heen lijken te werken en bureaucratie maakt dat het volgens de private partijen soms allemaal wat langer duurt dan gewenst. Ook gebeuren er af en toe 'ongelukken', zoals het uitlekken van privégegevens uit een aangifte¹³⁴, het stilleggen van bedrijfsactiviteiten in verband met controles, waardoor economische schade ontstaat, het melden van misstanden en vervolgens geconfronteerd worden met een boete of sluiting in plaats van een 'hartelijk dank voor de medewerking'. Zo is het voorgekomen dat een vervoerder, die meerdere keren zendingen heeft gemeld en intensief samenwerkt met de politie werd geconfronteerd met een bestuurlijke rapportage, die was ingesteld op verzoek van de burgemeester, wat mogelijk kan uitmonden in een sluiting van het bedrijfspand op grond van artikel 13b Opiumwet (Wet Damocles). Sluiting van het pand kan voor vervoerders verstrekking gevolgen hebben, omdat daarmee niet meer wordt voldaan aan de vergunningseis van een reële vestiging. Het is in een dergelijk geval de vraag of een vervoerder een volgende keer weer bereid is

¹³⁴ Bij een fruitbedrijf uit Zuid-Nederland.

te melden. De aangiftebereidheid lijkt dus met name laag vanwege wantrouwen in een goede opvolging en lange procedures.

Wat bovendien opvalt is dat overheidspartijen op beleidsniveau vooral energie steken in samenwerking met elkaar en daarbij (om genoemde redenen) de transportbedrijven of bijvoorbeeld brancheorganisatie TLN over het hoofd zien: 'ze hadden er nog niet aan gedacht, ze waren nog niet zover, of ze waren wat huiverig voor contact met private partijen, of zien obstakels in de AVG.' Op uitvoerend niveau weten publiek en privaat elkaar beter te vinden (zie waarneming rond de *community policing* aanpak en het investeren in de relatie).

Zoals aangegeven is de overheid volgens geïnterviewden van de private sector een onbetrouwbare partner. Hierdoor is een duurzame investering of samenwerking lastig. Projecten worden met veel enthousiasme opgestart, maar verzanden vaak na verloop van tijd. Private partijen hebben commerciële belangen en werken alleen mee als samenwerking rendeert. Daarnaast ontbreekt het vaak aan begrip en inlevingsvermogen over en weer. De publieke sector geeft alleen prioriteit aan handhaving als er urgentie is en worstelt vaak met privacy wetgeving en terughoudendheid tegenover private partijen (AVG). De verstrekte informatie zou immers wel eens op de verkeerde plekken terecht kunnen komen, waaronder criminelen en hun facilitators. Succesvolle projecten en initiatieven omtrent PPS worden wegbezuinigd (bijv. *Secure Lane*). Kortom, overheidspartijen hebben moeite om private partijen in de transportsector te zien als een volwaardige en gelijkwaardige partner in plaats van als risico. De overheid is voor de transportsector soms net zo gesloten en ondoordringbaar als (naar eigen zeggen) de transportsector voor de overheid. Veel is terug te voeren op onbekendheid met elkaars wereld, belangen en mogelijkheden.

4.4.3 Informatiedeling

Informatiedeling is belangrijk, juist ook bij publiek-private samenwerking. Een van de geïnterviewden stelt: "Het schept vertrouwen dat je niet alleen haalt, maar ook brengt. Samen kom je tot diepere inzichten om het probleem aan te pakken. Op casusniveau loop je al snel tegen beperkingen aan." Geïnterviewden geven dan ook aan dat de informatiedeling tussen publiek en privaat nog niet goed is geregeld en vinden dat er (meer toereikende) convenanten moeten komen.

Toch zijn er zeker al *best practices* te noemen: het delen van methodieken, inzichten en risico-indicatoren is niet onderhevig aan privacy-kwesties en leidt tot diverse successen op gebied van samenwerking tussen overheid en transportondernemingen.

Een bijzondere situatie treedt op wanneer bedrijven een particulier recherchebureau inschakelen om meer vooruitgang te boeken in hun zaak. Een eigenaar van zo'n recherchebureau vertelde ons dat de politie hier op zichzelf positief tegenover staat, mits je elkaar kent en vertrouwt. Voordeel van de samenwerking is - net als

met verzekeraars - dat het recherchebureau meer tijd heeft en dingen mag die de politie alleen mag na toestemming van de OvJ of rechter-commissaris. Zo vertelt een medewerker van een recherchebureau dat zij gerust een cameraatje plaatsen in vrachtwagens waar regelmatig spullen uit verdwijnen. Ook lopen ze makkelijker ergens binnen om iets na te trekken. De geïnterviewde verzekeraar vertelt dat hij het voortouw heeft genomen om vijftig trailers uit te rusten met een tracking en volgsysteem om zo de daders boven water te krijgen. Niemand in de transportketen wist het, behalve de directeur.

In de publiek-private samenwerking liggen grote kansen: beide vullen elkaar aan. Tegelijkertijd is hier ook sprake van een spanningsveld: alle stappen die in de samenwerking worden ondernomen moeten juridisch te verantwoorden zijn. Zo mag de politie deze partijen niet inzetten om aan informatie te komen.

Het afgelopen jaar zijn vanuit de private sector ook concrete plannen opgesteld om het bedrijfsleven effectief samen te laten werken met de overheid in de aanpak van ondermijning en fraude. Het gaat om concrete, cross-sectorale informatie-uitwisseling 'op maat' naar een model dat in het Verenigd Koninkrijk al ruim dertig jaar zeer succesvol gebruikt wordt.¹³⁵ De plannen zijn tot stand gekomen in samenwerking met diverse bedrijven, brancheorganisaties en MKB-Nederland. Eind 2019 zijn twee moties door de Tweede Kamer aangenomen.¹³⁶ Mogelijk worden in 2021 meerdere proeftuinen ingericht met een PPS-constructie.

In de praktijk blijkt overigens niet alleen de informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen een aandachtspunt. Ook de informatie-uitwisseling tussen politie en douane zou een knelpunt zijn, omdat de douane onder de Belastingdienst valt. Er is daarom volgens geïnterviewden nog erg veel te winnen op dit gebied.

4.4.4 Initiatiefnemer van de PPS en (deel)belangen

Een veelgehoord argument van publieke partijen is dat private partijen alleen samenwerken als zij daarbij zelf baat hebben. Private partijen hebben op hun beurt de indruk dat er bij overheden te weinig draagvlak, tijd en capaciteit is voor publiek-private samenwerking. Hoewel het initiatief vaak begint vanuit een publieke partij, lijkt het erop dat het vooral de private partijen zijn die de samenwerking het langst uitzitten en de constante factor zijn. Een van de geïnterviewden van de Dienst Infra (politie) merkt op dat het ontbreken van een gezamenlijk belang meer dan eens een goede samenwerking in de weg staat. Publieke partijen willen een integere transportsector, naleving van de regelgeving en het bestrijden

¹³⁵ In opdracht van de ministers van JenV is in 2019 een onderzoeksrapport over dit plan gepubliceerd: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z11701&did=2019D24102

¹³⁶ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2019Z22921&did=2019D47517>
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2019Z22922&did=2019D47518>

van criminaliteit. Private partijen zijn volgens hem geneigd om toch vooral te kijken naar continuïteit, winstgevendheid en het imago.

Om tot een goede publiek-private samenwerking te komen is het belangrijk dat men elkaars werelden leert begrijpen (zie paragraaf 4.4.3). Sommige vervoerders geven aan dat het oplossen van misdrijven moeizaam verloopt met de politie. Het kost het bedrijf veel tijd, het heeft tijdelijk geen beschikking over het materieel en het levert meestal niks op. De belangen zijn verschillend. De politie is bezig met de opsporing van daders. Vervoerders maken zich vooral zorgen om de opdrachtgevers die hun geld terug willen en om het feit dat ze van hun oneerlijke mensen af willen.

Een verzekeraar ervaart ook een zekere mate van scoredruk bij de politie. Als een aangifte al wordt opgepakt en leidt tot een veroordeling, beperkt deze zich vaak tot stelen. Dat is althans het beeld. "Het hele economische apparaat dat erachter zit, laten ze links liggen. Het is extra werk, levert in de score niets op. Ze hebben een ronde zaak en een aanhouding. Dat is een plusje. Wij zeggen dan, je hebt half werk geleverd. Dat is niet fair. Welkom in de wereld van publiek-private samenwerking." Politie mensen geven desgevraagd aan dat de politie toch echt te weinig mensen en middelen heeft om alles uit te reageren en direct met restinformatie aan de slag te gaan, hoewel ze reeds aangaven dat de operationele blauwe diensten van Dienst Infra nu juist heel nadrukkelijk met restinformatie werken. De wil is er, maar het schort aan capaciteit. Bovendien werkt het in een onderzoek toch vaak zo dat het OM - weliswaar in overleg met de politie in een stuur- of weegploeg - bepaalt hoe ver 'lijnen worden uitgelopen'. De kritiek wordt daarom niet terecht gevonden.

Er is bij bedrijven hoe dan ook ontevredenheid over (het tekort aan) handhaving door de overheid. Dat gaat ook weer niet zo ver dat zij dan als private sector meer taken op zich gaan nemen. Denk aan het inschakelen van recherchebureaus omdat de politie te weinig aandacht en capaciteit heeft. Dat gebeurt maar af en toe. Die bureaus (of bedrijfsrecherche) worden vooral ingeschakeld omwille van schadebeheersing (zie paragraaf 4.2.8). De opvatting is: wij betalen genoeg belasting, wij doen zelf al best veel, de overheid mag best meer doen om transportcriminaliteit aan te pakken. In sommige gevallen worden bedrijfsrecherche en particuliere recherchebureaus wel degelijk ingezet met het oog op opsporing en vervolging. De zaak wordt vervolgens panklaar aangeleverd bij de politie. Tot grote frustratie van transportbedrijven en de recherchebureaus wordt er ook dan vaak niets mee gedaan. In dit verband bestaat er ook ongenoegen over de 'versnippering' van de politieorganisatie. Regio's en rechercheafdelingen wijzen naar elkaar als het gaat om de vraag waar een zaak 'thuishoort'.

Probleem is dat bij overheidspartijen niet altijd helder is wat de drijfveren zijn voor transportbedrijven om mee te werken aan een (strafrechtelijk) onderzoek of een (publiek-private) samenwerking. De transportsector zou zwijgzaam zijn en zich

als een gesloten gemeenschap voordoen, of toch op zijn minst wat terughoudend zijn. Desgevraagd geven bedrijven aan dat hun imago maakt dat ze best kansen zien om samen te werken met overheidsinstanties bij de aanpak van criminaliteit en het weerbaarder maken van de sector, omdat imago aan betrouwbaar zijn raakt en (uiteindelijk) aan de omzet. Een geschonden imago heeft grote financiële gevolgen. In paragraaf 4.2.4 is reeds aangegeven dat waar overheidsorganisaties de nadruk leggen op criminaliteitsbestrijding, het bedrijven vooral gaat om *loss control*. Zij hebben er belang bij om hun omzet en uiteindelijk ook hun imago te beschermen door de kans op misbruik te verkleinen. Kort gezegd: de overheid wil 'boeven vangen' en de bedrijven zijn gericht op het beheersen van de schade die wordt veroorzaakt door crimineel misbruik.

4.4.5 Lessen en randvoorwaarden

De internationale samenwerking tussen overheden en brancheorganisaties of juist het gebrek eraan wordt door geïnterviewden gezien als probleem. Bedrijven geven aan dat zonder een internationale aanpak de transportcriminaliteit niet (goed) aan te pakken is, omdat de criminele samenwerkingsverbanden veelal internationaal zijn evenals de ketens in logistiek en transport. Als het ene land handhaaft en het andere niet of minder, levert dat ook problemen op. Een ketenbenadering met aandacht voor het transnationale karakter van de problematiek is nodig om de weerbaarheid van de sector echt te vergroten. In het uitsluitend aanpakken van de eigen schakel schuilt het gevaar dat de keten zwakker in plaats van sterker wordt (Staring e.a., 2019). Het lijkt erop dat de ketenbenadering wel een wens is, maar nog niet heel sterk is ontwikkeld. Wel worden er pogingen gedaan richting publiek-private samenwerking.

Wantrouwen jegens de overheid staat meldingsbereidheid in de weg. Ondernemers ervaren veel regels, maar weinig handhaving. Ook zou het regelmatig ontbreken aan deskundigheid de aangifte- en meldingsbereidheid drukken. Dat kennis en expertise over de transportsector noodzakelijk is om goed publiek-privaat samen te kunnen werken, komt duidelijk naar voren.

Ook (het gebrek aan) continuïteit vormt een struikelblok in diverse publiek-private samenwerkingsverbanden. Wisseling van portefeuillehouders, gebrek aan financiering of verminderde politieke aandacht dragen eraan bij dat (ook zeer succesvolle) initiatieven niet worden voortgezet. Het is van belang dat ook als de samenwerking stopt (of afschaalt), partijen elkaar toch weer weten te vinden als de samenwerking (wellicht met een kleine accentverschuiving) op een andere manier weer nodig blijkt. Uiteindelijk zijn het toch vaak dezelfde partijen die elkaar tegenkomen in verschillende verbanden. Als het netwerk op orde blijft, kun je snel schakelen indien nodig.

Dé overheid, dé politie, dé verzekeraars en dé transportsector bestaan niet. Allen kennen een grote diversiteit. Het is belangrijk zich dat te realiseren.

En tegelijkertijd mag dat publiek-private samenwerking niet weerhouden. Het is zoeken naar kansen, naar waar de energie en gezamenlijke belangen zitten om zo samen tot een vruchtbare samenwerking te komen.

Ook responsiviteit wordt belangrijk gevonden. Het is geven en nemen of 'nemen, maar ook geven'; elkaar informeren over het nut van elkaars informatie en zo aan een vertrouwensband te werken en een goede basis te leggen om bijvoorbeeld de meldingsbereidheid en aangiftebereidheid te vergroten.

4.5 Specifiek: wendbaarheid

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 2 (paragraaf 2.3.8) duidt weerbaarheid op het absorberen van schokken, bijvoorbeeld het opbouwen van buffers om schokken op te vangen. Ook zet wendbaarheid in op het vermogen om, zodra een onverwachte gebeurtenis zich aandient, daar snel op in te spelen en er omheen te bewegen.

De kleine marges in beroepsgoederenvervoer over de weg zorgen ervoor dat het opbouwen van buffers om schokken op te vangen een luxe is, die voor weinig transporteurs is weggelegd. Dat neemt niet weg dat bedrijven een buitengewone wendbaarheid laten zien om te overleven in deze sterk concurrerende markt. Bedrijven breiden hun dienstenpakket uit, openen vestigingen in het buitenland of werken meer met onderaannemers om de hoge personeelskosten te drukken. Op de korte termijn levert dit voordelen op, maar op de lange termijn kan het de prijzen verder onder druk zetten, omdat transporten goedkoper geleverd kunnen worden. Op deze manier lijkt de sector ook zelf de economische kwetsbaarheid in de hand te werken en in stand te houden.

Met de toegenomen aandacht voor ondermijnende criminaliteit lijkt de overheid doordrongen van het besef dat crimineel misbruik van de transportsector niet te voorkomen is. Wendbaarheid wordt vooral vertaald in de ambitie om mee te bewegen met de ontwikkelingen en 'lekken' te dichten door barrières op te leggen. Barrières die worden opgelegd, brengen dikwijls echter ook een hogere lastendruk met zich mee. Niet alleen voor vervoerders die ineens aan meer eisen moeten voldoen, maar ook voor de overheid zelf die steeds meer te handhaven heeft en met meer organisaties moet samenwerken om zicht te krijgen op de (nieuwe) manoeuvres van criminelen om barrières te ontwijken. De crimineel heeft namelijk maar weinig tijd nodig om de nieuwe 'mazen' te vinden en lijkt binnen dit vacuüm de lachende derde.

4.6 Deelconclusie: eenzijdige reactiepatronen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op reactiepatronen van overheid en bedrijfsleven bij de aanpak van crimineel misbruik in het wegtransport van goederen. Zoals aangegeven is daarbij bijzondere aandacht voor casuïstiek over publiek-private samenwerking.

Kijkend naar de besproken categorieën van maatregelen valt direct iets op: er zijn heel veel (overheids)maatregelen gericht op de pakkans en het verminderen van het bieden van gelegenheid voor daders. Maatregelen die daarnaast gericht zijn op de financiële gezondheid, concurrentiedruk, oneerlijke concurrentie, flexibilisering van arbeid, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden - die tezamen een doorslaggevende oorzaak vormen voor crimineel misbruik - zijn een stuk schaarser. Ook bij maatregelen met betrekking tot digitalisering is nog veel terrein te winnen; deze kwamen weinig naar voren in dit onderzoek, terwijl ze volgens geïnterviewden wel nodig zijn, omdat de automatisering en digitalisering van de afgelopen decennia (ook) de transportsector erg kwetsbaar maakt voor bijvoorbeeld *hacking* en andere vormen van cybercriminaliteit, ofschoon daar recent - zoals in het voorbeeld van de Rotterdamse haven - wel actie op werd ondernomen.

Ondanks de grote nadruk op de pakkans, valt op dat met name ondernemers zich erover beklagen dat er te veel regels zijn vanuit de overheid en te weinig handhaving. Of, zoals een van de geïnterviewden dat uitdrukte: "De controledruk is flinterdun." Er zijn te weinig opsporingsambtenaren, handhavers, controleurs en inspecteurs om crimineel misbruik en sjoemelen met regelgeving voor het wegtransport tegen te gaan. Er is reden om aan te nemen dat het ervaren gebrek aan handhaving schuilt in het feit dat transportcriminaliteit voor de overheid in verhouding tot andere criminaliteitsproblemen een lagere prioriteit heeft. Tenminste, als transport wordt beschouwd als 'slechts' een schakel in het totale criminele proces. Als blijkt dat er (eveneens volgens dit onderzoek) raakvlakken zijn tussen ondermijning en transportcriminaliteit - wat dus veel meer is dan ladingdiefstallen alleen - is er mogelijk meer politiek draagvlak voor een programmatische aanpak.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 wordt in dit onderzoek een brede definitie van transportcriminaliteit gehanteerd en wordt in plaats van transportcriminaliteit liever over crimineel misbruik gesproken.

Ten aanzien van prioriteit geldt dat ook bij een hogere prioriteit de beperkte opsporingscapaciteit een probleem blijft. Die knelt immers niet slechts bij transportcriminaliteit, maar over de hele linie van de misdaadbestrijding. Omdat nu soms een te smalle definitie van transportcriminaliteit wordt gehanteerd, staat dit momenteel een effectieve aanpak (ook via PPS) in de weg.

Wat ook opvalt, is dat de maatregelen gericht op pakkans en het verkleinen

van de gelegenheid voor crimineel misbruik zowel door (semi-)publieke als private organisaties worden genomen, waarbij vastgesteld is dat private partijen minstens zoveel maatregelen nemen tegen crimineel misbruik als de overheid. De verzuchting van overheidspartijen dat bedrijven zelf meer kunnen doen aan het crimineel misbruik is daarom niet helemaal terecht. Bedrijven zijn echter niet zozeer gericht op 'boeven vangen', maar op de zogeheten *loss control* (beheersing van geleden schade). Die wetenschap is erg relevant om na te gaan waar aanknopingspunten zijn voor publiek-private samenwerking.

De verzuchting van overheidspartijen dat de transportwereld zo hecht en gesloten is, is ook niet helemaal terecht. Immers, in dit hoofdstuk is geconstateerd dat er genoeg beweegredenen voor transportbedrijven zijn om in contact te treden met 'buitenstaanders', mits er duurzaam wordt geïnvesteerd in de relatie. Als politiemensen, douaniers of andere overheidsambtenaren de beweegredenen en de mores (ongeschreven groepsnormen, zie ook hoofdstuk 3) van de transportsector beter zouden kennen, zou dat een vruchtbare publiek-private samenwerking met rasse schreden dichterbij brengen. Aanknopingspunten hiervoor zijn zowel in dit hoofdstuk als in hoofdstuk 3 aangegeven.

Tot slot lijken maatregelen en publiek-private samenwerking nog vooral gericht op het 'dichten van lekken' en minder een fundamentele, duurzame en wendbare aanpak voor te staan. Denk bij een fundamentele aanpak aan inspanningen en programma's die zijn gericht op de sociaal-economische voedingsbodemp van het crimineel misbruik, waaronder de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden van chauffeurs en koeriers. Daarover meer in het slothoofdstuk, waarin beschreven wordt dat een effectieve aanpak toch meer is dan de noodklok luiden en inzetten op pakkans en gelegenheid.

5

Slot: de symptoombestrijding voorbij

5.1 Inleiding

Dit onderzoeksrapport gaat over kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de (publiek-private) maatregelen die (zouden moeten) worden genomen om de weerbaarheid van de sector te vergroten. De focus lag op drie elementen: fenomenen, kwetsbaarheden en reactiepatronen (waaronder publiek-private samenwerking). Aan de basis van dit onderzoek ligt een maatschappelijk belang: het gaat zowel om veiligheid als om het wegnemen van de voedingsbodemp voor transportcriminaliteit. De transportsector heeft echter ook onmiskenbaar een commercieel belang bij dit onderzoek: continuïteit van bedrijfsprocessen en het handhaven van een goed imago ('gateway to Europe'). Een goed ondernemingsklimaat is immers ook een veilig ondernemingsklimaat, vrij van crimineel misbruik. In de middels het onderzoek waargenomen praktijk blijkt het dossier van crimineel misbruik in de transportsector er echter soms een van 'doormodderen' en een sterk wisselende urgentie bij de overheid, want pas heel recent is de aandacht voor transport als schakel in het criminele proces weer toegenomen.¹³⁷ Maar meer dan eens is de urgentie bij bedrijven zelf ook wisselend. Of de mogelijkheden voor bedrijven om iets tegen criminaliteit te doen, worden – wegens geldgebrek en een naar eigen zeggen 'ziek' verdienmodel – nihil geacht. Veel maatregelen die door bedrijven zijn genomen, zijn 'moetjes' waarvan de rekening niet zonder meer bij de klant kan worden neergelegd. Denk aan maatregelen die worden genomen ter verkrijging van een veiligheidscertificering. Desondanks is geconstateerd dat bedrijven veel meer maatregelen nemen dan buitenstaanders op voorhand zouden verwachten.

Hoe het ook zij, om al deze redenen is een doorbraak nodig om los te maken wat nu vastzit - de belangen, krappe winstmarges en soms zelfs uitzichtloosheid - en om daarmee het 'doormodderen' te stoppen.

In dit slothoofdstuk vindt een reflectie plaats op het onderzoek en wordt de conclusie samengevat, waarmee antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvragen. De conclusie wordt in een breder, beschouwend perspectief geplaatst

¹³⁷ Toegegeven, inmiddels gebeurt er een en ander. Mede ingegeven door het programma TFOC (zie hoofdstukken 3 en 4) is de overheidsaandacht geïntensiveerd. En nog in de aanloop naar deze rapportage (we konden dat nog net meenemen) werden in november gezamenlijke acties gepland door politie, OM, en andere partijen in afstemming met TLN om crimineel misbruik aan te pakken en bedrijven met bewustwording weerbaarder te maken tegen crimineel misbruik en criminele inmenging. <https://www.politie.nl/nieuws/2020/november/8/11-breed-offensief-tegen-criminele-inmenging-in-de-transportsector.html>, geraadpleegd op 9 november 2020.

bij wijze van opstap naar oplossingsrichtingen en adviezen voor de aanpak. Het gaat daarbij zowel om het voorkomen als het verminderen van het crimineel misbruik. De adviezen liggen steeds in het verlengde van de conclusies. Tevens worden bij het formuleren daarvan positieve veiligheid (zie Schuilenburg en Van Steden, 2016), een multidisciplinaire kijk en (sociaal-economische) duurzaamheid als uitgangspunt genomen. Voor een doorbraak op dit dossier is een kijk nodig vanuit diverse disciplines, zo is de veronderstelling, als aanzet tot een weerbare en wendbare transportsector - een sector die veilig en bonafide is.

5.2 Reflectie op het onderzoek

Met een onderzoek van dit type (deductief, vanuit de theorie naar de empirie kijken) wordt gestreefd naar beantwoording van onderzoeksvragen middels een analysekader. In dit type onderzoek wordt met het analysekader gestreefd naar analytische generalisatie en daarbij gaat het om het construeren van een indicatief beeld. Representativiteit in kwalitatief onderzoek is niet gericht op een numerieke afspiegeling, maar op het geven van een betrouwbaar, valide en indicatief beeld. Daarbij kan opgemerkt worden dat dat beeld enkele malen getoetst is bij de klankbordgroep en de begeleidingscommissie en waar nodig aanvullende vragen gesteld zijn aan eerder geïnterviewden (ook voor hoor-en-wederhoor). Ook deze toetsing draagt bij aan objectivering. Verder is ook in dit kwalitatief onderzoek gebruik gemaakt (via secundaire analyse) van beschikbare statistiek om bevindingen in perspectief te kunnen plaatsen. Bovendien is het principe van redundantie gehanteerd. Wat betekent dat een onderzoeker feitelijk kan stoppen als een serie interviews geen nieuwe inzichten meer biedt. Daarom was het ook niet nodig om bijvoorbeeld alle transportbedrijven te spreken of te werken met een (in statistisch opzicht) representatieve steekproef.

Dit onderzoek biedt een bruikbare indicatie van de kwetsbaarheden, van het crimineel misbruik binnen de sector en de maatregelen die worden genomen om de weerbaarheid te vergroten. Het levert veel diepte-informatie op. Crimineel misbruik binnen de transportsector is echter uiterst breed. Het was daarom aanvankelijk nog een zoektocht naar een inhoudelijke en vooral ook praktische afbakening van de te onderzoeken fenomenen. Er is uiteindelijk gemeend door het hanteren van een analysekader gericht aan de slag te kunnen gaan. Deze studie biedt hoe dan ook een empirisch zeer rijke actuele stand van zaken wat betreft de kwetsbaarheden en daarbij spelende mechanismen in (een deel van) de transportsector. Uit de reacties van tegenlezers, de klankbordgroep en de begeleidingscommissie is gebleken dat de in dit onderzoek geschetste beelden worden herkend en in die zin een betrouwbare en valide beschrijving zijn. Ook bleek dat het onderzoek een belangrijke verklaring biedt voor wat er aan de hand is in de sector. Hoewel

ook onderzoek is verricht naar de omvang van het crimineel misbruik, blijft net als met het meeste criminologisch onderzoek er een *dark number achter*. Schattingen van de werkelijke omvang van het misbruik en veranderingen daarin zijn schier onmogelijk. Daarmee is echter onderzoekstechnisch niets nieuws onder de zon.

Toen er in december 2019 gestart werd met het onderzoek, stonden observaties en werkbezoeken prominent in het onderzoeksplan. De wens was *streetwise* informatie op te halen uit de eerste hand, om daarmee voldoende diepte en praktijkrelevantie aan te brengen in het onderzoek. Niemand kon toen voorspellen dat de (toen nog lokale) Corona-uitbraak in de Chinese stad Wuhan zou uitmonden in een wereldwijde pandemie. Uiteindelijk zijn er meer (telefonische) interviews gedaan dan gepland en kon er uiteindelijk toch nog veel veldwerk ter plaatse gedaan worden - precies in de (zomer)periode waarin de Corona-maatregelen weer wat versoepeld waren. In het breedteonderzoek kon eerst nagaan worden wat patronen en ontwikkelingen zijn geweest, en door professionals te interviewen uit diverse hoeken konde problematiek belichten worden vanuit meer dan uitsluitend het overheidsperspectief (politie en OM). Er werd immers met heel diverse professionals en organisaties in het veld gesproken, zowel met beleidsadviseurs als uitvoerders, met het bedrijfsleven zelf én met de mensen die dagelijks het transport verzorgen of ten behoeve van de sector werkzaam zijn: chauffeurs, warehousemedewerkers, truckstopexploitanten en koeriers. Verder werden enkele gesprekken gevoerd met criminelen en ex-criminelen. Op basis van de bevindingen uit de breedtestudie konden er nu weloverwogen observaties en veldgesprekken gepland worden (rekening houdend met de beperkingen wegens Corona). Dan blijkt hoe waardevol het is om als onderzoekers zelf te zien en mee te maken hoe het er op een gemiddelde werkdag aan toegaat in de transportwereld. Hiermee werd de kloof tussen de 'institutionele werkelijkheid en de weerbarstige praktijk' aanzienlijk verkleind. Hierbij de opmerking dat institutionele *wereldvreemdheid* in een aantal gevallen wellicht een betere term is. In paragraaf 5.7.4 wordt de term institutionele wereldvreemdheid nader toegelicht.

5.3 Conclusies samengevat: what's new?

Wat zijn de opvallendste kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroeps-goederenvervoer over de weg? Is er iets te zeggen over de aard en omvang van het crimineel misbruik? (Fenomenen)

Vierentwintig jaar na het onderzoek van Bovenkerk en Lempens (1996) voor de Enquêtecommissie Opsporingsmethoden zijn weinig nieuwe verschijningsvormen van crimineel misbruik voor het voetlicht gekomen, vergeleken met dat omvattende onderzoek en eerdere onderzoeken die waren gericht op deelaspecten

van de transportsector. De grootste nieuwigheid schuilt in de hedendaagse (toegenomen) betekenis van online criminaliteit of criminaliteit waarbij automatisering een rol speelt. Denk daarbij aan pincodefraude bij containers, cybercrime die is gericht op *track and trace*-systemen, digitale orders en digitale vrachtlijsten. Ook de zogeheten vrachttuitwisselingsfraude wordt in de hand gewerkt door de toegenomen mogelijkheden die online aanwezigheid biedt.

Zoals reeds aangegeven in de inleiding is weinig bekend over de precieze omvang van het crimineel misbruik. Maar dat geldt evengoed voor de (opsporings)instanties zelf! De vraag die daarbij direct moet worden gesteld, is of instanties wel zitten te wachten op nauwkeurige cijfers over trends en de omvang van criminaliteit. De geïnterviewden van dit onderzoek stelden zich soms hardop die vraag, en dat gold ook voor de onderzoekers zelf. Immers: 'inzicht verplicht'. Als een specifieke trend eenmaal in beeld is zullen (publiek- private) instanties en politieke gezagsdragers weinig tegenargumenten (kunnen) aanvoeren om er geen verantwoordelijkheid voor te nemen en er niet mee aan de slag te gaan.

Desondanks zijn er op basis van de beschikbare cijfers redenen om aan te nemen dat ladingdiefstallen een urgent probleem zijn en het aantal inklimmers is toegenomen, en dat het bij drugssmokkel met name gaat om cocaïne en synthetische drugs. Dit laat onverlet dat ook andere smokkelwaar, zoals sigarettensmokkel, in beeld komt. Cijfers over organisatiecriminaliteit, interne betrokkenheid en dekmantelbedrijven zijn nagenoeg niet aangetroffen, maar dat zegt niet veel. De interviews, observaties en het openbronnenonderzoek laten immers zien dat deze vraagstukken zeker niet minder relevant zijn.

De financiële druk waaronder bedrijven, chauffeurs en koeriers staan, is zeer bepalend voor het crimineel misbruik. Andere kwetsbaarheden, zoals elementen uit de beroeps cultuur en een lage pakkans, hebben hierop een versterkend effect. De winstmarges zijn erg krap en de concurrentiedruk is uitermate hoog. Daardoor nemen deze partijen elk vanuit hun perspectief meer risico's om te overleven en zijn deze zeer kwetsbaar voor aanbiedingen uit het criminele milieu. Crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg gaat vooral gepaard met beïnvloeding, maar ook regelrechte intimidatie, door steenrijke criminele samenwerkingsverbanden die alles in het werk stellen om toegang te krijgen tot informatie en locaties. Veel minder dominant aanwezig zijn de op voorhand reeds malafide logistiek dienstverleners die als dekmantelbedrijf of beïnvloed door criminelen willens en wetens crimineel misbruik plegen. Ook volstrekt bonafide bedrijven en partijen kunnen als gevolg van de wijze waarop bedrijfsprocessen zijn georganiseerd onbedoeld en ongewild bijdragen aan crimineel misbruik. Daarom is het niet verstandig om een al te scherp onderscheid te hanteren tussen malafide en bonafide. Ook een aanpak waarbij bedrijven zonder al te veel contra-indicaties het etiket malafide ontvangen, is niet wenselijk.

Welke maatregelen worden genomen om de weerbaarheid van de sector te vergroten? Op welke wijze speelt publiek-private samenwerking daarbij een rol? (Reactiepatronen)

Veel beleid en daar uit voortvloeiende (overheids-)maatregelen zijn vooral gericht op de pakkans en het verminderen van de gelegenheid voor daders. Toch lijkt dit vooral symptoombestrijding. Maatregelen die bijvoorbeeld ook zijn gericht op de financiële gezondheid, concurrentiedruk, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden - die samen een doorslaggevende voedingsbodem vormen voor crimineel misbruik - zijn een stuk schaarser. Dat geldt ook voor maatregelen met betrekking tot digitalisering. Ondanks de grote nadruk op de pakkans bestaat een gebrek aan opsporingsambtenaren, handhavers, controleurs en inspecteurs om crimineel misbruik en sjoemelen met regelgeving voor het wegtransport tegen te gaan. Er zijn redenen om aan te nemen dat het ervaren handhavingstekort schuilt in het feit dat transportcriminaliteit voor de overheid in verhouding tot andere criminaliteitsproblemen de afgelopen jaren een sterk wisselende prioriteit heeft gekend. Pas sinds kort groeit de aandacht weer, bijna parallel aan de uitvoering van dit onderzoek. Naast de sterk wisselende prioriteit speelt een rol dat de expertise die nodig is om transportcriminaliteit aan te kunnen pakken buiten enkele (specialistische) organisatieonderdelen binnen politie en andere opsporingsorganisaties geen gemeengoed is. Hierdoor worden meldingen en aangiften – ook met duidelijke opsporingsindicaties – volgens de sector niet altijd adequaat opgepakt. Er ontbreekt een structurele, duurzame vorm van publiek-private samenwerking en integraliteit. De maatregelen zijn nu onvoldoende op elkaar afgestemd en daarmee al snel te ad hoc.

Verder is de conclusie: private partijen nemen zeker zo veel maatregelen tegen crimineel misbruik als de overheid. De verzuchting van overheidspartijen dat bedrijven zelf meer kunnen doen aan het crimineel misbruik is daarom niet helemaal terecht. Bedrijven zijn echter niet zozeer gericht op 'boeven vangen', maar op de zogeheten *loss control*, de beheersing van geleden schade. Die wetenschap is erg relevant om na te gaan waar aanknopingspunten zijn voor publiek-private samenwerking. Als politiemensen, douaniers, beleidsmedewerkers of andere overheidsambtenaren de beweegredenen en de mores (ongeschreven groepsnormen) van de transportsector beter zouden kennen, komt een vruchtbare publiek-private samenwerking met rasse schreden dichterbij. Nu staan de verschillende werelden en soms zelfs 'institutionele wereldvreemdheid' een goede samenwerking tussen partijen in de weg.

Welke verschillen zijn er tussen het vergunde en niet-vergunde beroeps-goederenvervoer als het kwetsbaarheden en crimineel misbruik betreft?

Een opvallende bevinding is dat het niet-vergunde deel van het beroepsgoederenwegvervoer nihil is, althans in theorie. Afgezien van het eigen vervoer (dat buiten het bereik van dit onderzoek valt) valt alleen de inzet van klein materieel met een laadvermogen lager dan vijfhonderd kilo buiten de vergunningplicht. Klein materieel wordt binnen het beroepsgoederenvervoer over de weg vooral ingezet door de koeriersdiensten. De meeste bestelwagens die zij gebruiken, hebben echter een laadvermogen hoger dan vijfhonderd kilo, waardoor de vergunningplicht doorgaans ook voor hen geldt. Omdat zij in de praktijk minder dan vijfhonderd kilo vervoeren (pakketten nemen veel ruimte in beslag, maar zijn vaak niet zo zwaar) kunnen ondernemers door het ‘terugkeuren’ van hun voertuig eenvoudig aan de vergunningplicht ontkomen. Dat is een zuiver administratieve handeling die feitelijk weinig met (fysiek) keuren te maken heeft. Ook fraude, tevens door gebruikers van groot materieel, komt voor: Eurovergunningen worden bijvoorbeeld illegaal aangeboden op de chat-app Telegram, en soms vinden bij bedrijven bestuurswisselingen plaats rond de vergunningaanvraag om de VOG te kunnen krijgen. Omdat de discussie rond de vergunningplicht vooral speelt bij de koeriersdiensten, hebben we gekeken naar de verschillen tussen de koeriersdiensten en de deelmarkten die vooral rijden met groot materieel.

Wat dan in het oog springt, is dat de kwetsbaarheden min of meer gelijk zijn: er is in beide deelmarkten voldoende gelegenheid om mee te liften op de legale vervoersstroom en er is een zeer grote economische kwetsbaarheid, waarbij stevig geconcurrereerd wordt op arbeidsvoorwaarden.

Kenmerkend voor de deelmarkt koeriersdiensten is het grote aantal kleine zelfstandigen (subcontractors) dat werkzaam is voor een klein aantal grote pakketdiensten. Met name deze kleine zelfstandigen staan onder grote financiële druk: “Met de huidige tarieven valt geen gezond bedrijf meer te runnen”, merkte een van hen op. Zij zijn maar moeilijk in staat hun werknemers conform de cao te betalen. Geïnterviewde kleine zelfstandigen hebben het gevoel dat de grote pakketdiensten met de flexibilisering van arbeid bedrijfskosten en -risico’s, maar ook werkgeversverantwoordelijkheden (sociale lasten) naar hen doorschuiven. Volgens koeriers wordt veel gesjoemeld in de sector, wat ten koste gaat van de nette bedrijven. Dit duidt op het toepassen van illegale overlevingsstrategieën en maakt de deelmarkt uitermate kwetsbaar voor organisatiecriminaliteit. Crimineel misbruik bij de koeriersdiensten lijkt dan ook vooral in deze vorm voor te komen. De slechte arbeidsomstandigheden maken de branche bovendien kwetsbaarder voor interne (betrokkenheid bij) criminaliteit, doordat deze ten koste kunnen gaan van de loyaliteit aan het bedrijf. Te denken valt aan het gebruiken van bedrijfskleding bij een woningoverval of aan ladingdiefstal, waarbij anders dan bij het ‘grote materieel’ niet de hele lading wordt gestolen, maar gerichte diefstal plaatsvindt van enkele kostbare pakketten. Voor personen die doelbewust op zoek zijn naar een ‘cover-up’ voor smokkel en andere vormen van criminaliteit

lijkt de koerierswereld op het eerste gezicht een prima dekmantel. Politie mensen geven ook aan dat het profiel van malafide koeriers nagenoeg overeenkomt met de drugsrunners van weleer. Ze herkennen (familie)namen. Toch lijkt het niet eenvoudig om doelbewust te smokkelen onder werktijd: verantwoordings-systemen en strakke rijschema’s staan dit in de weg. Aannemelijker is dat smokkelwaar vooral gewoon meelift op de legale goederenstroom. Dat gebeurt ook op grote schaal. Nederland staat nog steeds internationaal onder grote druk om dit probleem aan te pakken. De aanpak van crimineel misbruik richt zich bij de koeriersdiensten dan ook hoofdzakelijk op de drugs(pakket)post, welke onder invloed van de onlinehandel een vlucht heeft genomen. Het briefgeheim lijkt een effectieve aanpak op dit moment te bemoeilijken.

What’s new?

Begrijpelijkerwijze werpt de vraag zich op wat dan precies nieuw is in dit onderzoek vergeleken met dat van Bovenkerk en Lempens (1996). Daarom worden de nieuwe elementen die in de conclusies hiervoor of elders in deze studie zijn genoemd, samengevat in onderstaand overzicht.

Figuur 5.1

Wat is nieuw vergeleken met Bovenkerk en Lempens (1996)?				
		Crimineel misbruik	Kwetsbaarheden	Maatregelen
1.	Cybercrime: hacken van bv locaties vrachten, orders en vrachtlijsten	X		
2.	Vrachttuitwisselingsfraude via online platforms	X		
3.	Pincodefraude	X		
4.	Flexibilisering arbeidsmarkt		X	
5.	Digitalisering: track & trace, digitale orders, digitale vrachtlijsten		X	
6.	E-commerce (bestellen via internet door particulieren en bedrijven)		X	
7.	Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS)			X
8.	Bevorderen van alertheid (<i>awareness</i>) en interne meldingsbereidheid			X

5.4 De kern: kwetsbare sector, sterke samenwerkingsverbanden

Het is de kunst om de conclusies terug te brengen tot een kort geformuleerde kern om daarmee tevens de centrale boodschap van dit onderzoek expliciet aan te geven. Er wordt dan tot de volgende formulering gekomen:

Dit onderzoek naar kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en (publiek-private) maatregelen in het beroepsgoederenvervoer over de weg wijst op arbeidsvoorwaarden en concurrentiedruk als meest prominente verklaringen voor het crimineel misbruik. Dit, tegen de achtergrond van een lage pakkans (waardoor zich bijvoorbeeld makkelijker de gelegenheid voordoet om als crimineel mee te liften op legale goederenstromen) en goed georganiseerde vermogende criminele samenwerkingsverbanden die dankbaar gebruikmaken van de uitstekende logistieke infrastructuur van Nederland als gateway to Europe.

Het is niet van vandaag dat criminelen actief rekruteren onder personen en bedrijven in een kwetsbare economische positie. Dat is terug te zien in interne betrokkenheid: private corruptie is een reëel probleem, waartegen de sector zich ook wapent. De moordende concurrentie leidt tevens tot het toepassen van overlevingsstrategieën. Deze strategieën openen in sommige gevallen de deur naar organisatiecriminaliteit. Maar ook digitalisering (met tech-oplossingen), beroepsnormen (altijd maar doorgaan) en de lage toetredingsdrempel (buitenlangs door bijvoorbeeld expediteurs) voeren de druk op ritprijzen extra op en drijven de concurrentie op de spits. Ze vergroten de economische kwetsbaarheid: het is een negatieve spiraal waar de sector op eigen gelegenheid niet uit lijkt te komen, nog los van het gegeven dat met name de koeriers niet lijken mee te profiteren van de sterke toename van de omzet. Deze scheefgroei wordt ook wel 'fantomgroei' genoemd (Heijnen en Noten, 2020).

Beroepscultuur, een lage toetredingsdrempel en digitalisering mogen bepaald niet worden genegeerd, maar moeten op grond van – in elk geval - dit onderzoek als minder doorslaggevend worden gezien als verklaring voor het misbruik. Of deze hangen op hun beurt samen met de financieel-economische kwetsbaarheid. Het is dan niet heel ingewikkeld voor criminelen om bijvoorbeeld chauffeurs of hele bedrijven 'plat' te krijgen en daarmee toegang te verkrijgen tot informatie en locaties. Echter, dat plat krijgen is vaak ook weer niet van de ene op de andere dag

gerealiseerd. Strafzaken die de afgelopen jaren een hoge nieuwsaarde hadden, betroffen vooral (buitengewone) opsporingsorganisaties als de douane en de politie. Het zijn echter zeker niet alleen ambtenaren bij wie sprake is van corruptie, ook private partijen zijn daar gezien de krappe financiële situatie erg gevoelig voor.

Hiermee is niet gezegd dat op casusniveau bij betrokken chauffeurs, koeriers en bedrijven soms andere redenen doorslaggevend zijn geweest dan alleen een financiële prikkel. Soms wordt immers ook dwang toegepast om mee te werken aan crimineel misbruik, of zijn er andere dan puur financiële motieven voor deelname aan georganiseerde criminaliteit (volgens Kleemans en Van Koppen, 2020¹³⁸). Ook is met deze kernconclusie niet gezegd dat de sector vergeven is van malafide logistiek dienstverleners en 'platte' chauffeurs. Integendeel, ondanks de grote economische kwetsbaarheid zijn de meeste bedrijven, chauffeurs en koeriers niet van plan om zich in te laten met crimineel misbruik. Een klassieke criminologische verklaring daarvoor is dat er veel te verliezen is bij criminaliteit: de baan, het zorgvuldig opgebouwde (familie)bedrijf, het imago en de maatschappelijke positie staan op het spel. De langere termijn weegt dan zwaarder dan de korte-termijnwinst door (het meewerken aan) crimineel misbruik, hoewel dit onderzoek aantoont dat met name onder koeriers veel personen zijn die juist heel weinig te verliezen hebben.

Het is van belang zich te realiseren dat transport en logistiek onderdeel vormen van criminele processen, met name van smokkel. Smokkelwaar zal toch, net als goederen in de legale bedrijfsvoering, van A naar B moeten worden vervoerd om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Daarin schuilt momenteel een mooi voorbeeld van de theorie van situationele criminaliteit (onder anderen Clarke & Eck, 2003): er is een gemotiveerde dader, er is een kwetsbaar doel (bedrijven, chauffeurs) en er is een vooralsnog lage pakkans. De omvang, de snelheid, het handelsbelang en het gebruikte materieel (ook digitale middelen) bieden meer dan voldoende gelegenheid om mee te liften op de legale goederenstromen.

5.5 Discussie: weerbaarheid door wendbaarheid

De situatie zou nu juist het tegenovergestelde moeten zijn van de vorige paragraaf-titel: een sterke sector en verzwakte criminele samenwerkingsverbanden. Dan is het om te beginnen van belang om voorbij de huidige symptoombestrijding en het repressief veiligheidsdenken te geraken. Velen luiden de noodklok en beschrijven de donkere wolken die boven ons land hangen, maar weinigen geven aan hoe deze klok stil kan blijven en de zon weer meer gaat schijnen. Voor een belangrijk deel gaat het om een verandering van patronen die diep in het systeem zitten

¹³⁸ Edward Kleemans en Veerle van Koppen (2020). Organized Crime and Criminal Careers, *Crime and Justice*, Volume 49, 385 – 423.

ingebakken, en die alleen tot stand komt met betrokkenheid van publieke en private partijen. Niet alleen vanuit het idee van criminaliteitsbestrijding, maar onder andere ook vanuit sociaal-economische vitaliteit. Een koppeling van verschillende publieke en private belangen is essentieel.

Voorbij het hedendaagse alarmisme

Er is echter een ernstige systeemfout waarneembaar bij de aanpak van het crimineel misbruik: beleid, maatregelen en publiek-private samenwerking lijken nog vooral gericht op het 'dichten van lekken' door het creëren van 'awareness' en het 'opleggen van barrières', en minder een fundamentele, duurzame en wendbare aanpak voor te staan. Deze eenzijdigheid wordt gevoed door de geregeld alarmistische criminaliteitspolitiek, waarbij kortetermijndenken domineert. Bij een fundamenteelere aanpak valt te denken aan inspanningen en programma's die zijn gericht op de sociaal- economische voedingsbodem van het crimineel misbruik, waaronder de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden van chauffeurs en koeriers en de grote concurrentiedruk voor bedrijven in het wegvervoer. De conclusies van dit onderzoek wijzen erop dat ook in de transportsector sprake is van een doorgeslagen liberalisering van de markt. De meeste maatregelen zijn gericht op 'lik-op-stuk', op korte termijn resultaat, en dat brengt het risico met zich mee dat – met excuses voor de analogie – eerder wordt ingezet op tanden vullen dan op de broodnodige wortelkanaalbehandeling. Het gevaar bestaat dat daarmee de wedloop met (zeer vermogende) criminele samenwerkingsverbanden aanhoudt. Voor elke barrière vinden zij wel weer een antwoord om die barrière te beslechten. Ondertussen loopt de druk op de capaciteit bij de overheid (en haar private bondgenoten) steeds meer op om de nieuw bedachte regelgeving en interventies (barrières) in de strijd tegen ondermijning te kunnen handhaven. Tegelijkertijd valt te constateren dat het de publieke sector structureel ontbreekt aan voldoende handhavingcapaciteit.

Een aanpak voorbij de fietsenmaker-retoriek van het banden plakken vergt dat breder wordt gekeken dan met uitsluitend het Wetboek van Strafrecht in de hand, hoewel dat laatste zeker nodig blijft. Wat wordt gemist in de huidige maatregelen en publiek-private samenwerking is het kijken vanuit meerdere inhoudelijke perspectieven naar problemen van het crimineel misbruik. Dit 'breed kijken', dus breder dan de criminologie en veiligheidskunde, is volgens dit onderzoek zoals eerder gesteld noodzakelijk om een trendbreuk te kunnen forceren.

Doormodderen...

Met kortetermijnoplossingen en uitsluitend veiligheidkundige oplossingen blijft het doormodderen en worden nooit de achterliggende oorzaken geraakt; met name de geschetste sociaal-economische kwetsbaarheid. Deze stelling is te verdedigen, alleen al gezien de constatering dat weinig verschillen zichtbaar zijn

geworden tussen het onderzoek van Bovenkerk en Lempens (1996) en voorliggend onderzoek. Alle maatregelen van de afgelopen jaren ten spijt, heeft de aard van het crimineel misbruik in de transportsector van nu in de kern nog veel overeenkomsten met pakweg 25 jaar geleden. Uiteraard spelen automatisering en digitalisering nu een veel grotere rol dan destijds. Op grond van – weliswaar kwalitatieve – data mag men aannemen dat het misbruik er sinds 1996 bepaald niet minder op is geworden. De kwantitatieve gegevens bieden geen uitsluitel (de statistiek uit hoofdstuk 3), en daarmee valt immers maar zeer beperkt terug te kijken op trends.

Om het doormodderen te stoppen, is omdenken nodig: de problematiek onorthodox vanuit meerdere perspectieven bezien op zoek naar meer creatieve oplossingen.

...of omdenken

Dat het vruchtbaarder is om problemen ook van andere kanten te bekijken, maakte Boutellier jaren geleden al duidelijk in zijn Veiligheidsutopie (2002). De veiligheidspolitiek beweegt zich volgens hem tussen responsabilisering en centralisering, tussen preventieve oprispingen en strafrechtelijke noodgrepen, tussen zelfredzaamheid en extra regelgeving. Het is zoeken naar de juiste balans. Volgens Boutellier wordt het strafrecht overvraagd: er is onvoldoende capaciteit en het strafrecht kan maatschappelijke problemen simpelweg niet oplossen. Hij heeft geen hoge verwachtingen van meer repressie. Er moet meer aandacht komen voor oplossingen buiten het strafrecht om, voor sociaal beleid en versterking van het morele normbesef. Wijze woorden van bijna twee decennia geleden die nog steeds lijken op te gaan voor de hedendaagse veiligheidspolitiek. Tegelijkertijd is het teleurstellend dat ondanks deze wijze woorden nog steeds geen omslag plaatsvindt in benadering, beleid en aanpak. Overigens menen de onderzoekers dat een meer afschrikwekkende strafrechtelijke aanpak net zo goed deel van de oplossing zou moeten zijn. Ook dit kan immers bijdragen aan versterking van het normbesef. Criminelen anticiperen momenteel op de geringe handhaving (en daarmee de pakkans) en de strafmaat in Nederland.

Maar: veiligheid is geen doel op zich. Veiligheid is de uitkomst van de som der delen. Als sociale, economische, ruimtelijke en fysieke factoren goed in balans zijn, zijn veiligheid en leefbaarheid de uitkomst. Er lijkt hierin nog steeds een disbalans te zijn. Dat het onderzochte probleem een criminaliteitsprobleem is, moge duidelijk zijn, want het gaat hier toch echt om georganiseerde illegale activiteiten. Maar het is ook een economisch probleem, een probleem van markten, vraag en aanbod, van moordende en oneerlijke concurrentie, van overleven en organisatiecriminaliteit, waarmee het cirkeltje weer rond is. En misschien raakt het zelfs aan de eerdergenoemde fantoomgroei (paragraaf 5.4). In dat geval moet de vraag worden gesteld of de transportsector, en met name de uitvoerende medewerkers als chauffeurs en koeriers, wel mee heeft kunnen profiteren van de economische

groei van de afgelopen decennia. De smalle winstmarges doen sterk vermoeden van niet en wijzen in de richting van de transportsector als sluitpost waar onder het juk van de veeleisende aandeelhouders vooral niet te veel geld heen mag gaan. Opdrachtgevers, maar ook de particuliere klant die een pakketje bestelt, zijn niet bereid om meer te betalen dan zij al doen. Hoewel daarbij ongetwijfeld een rol speelt dat zij zich ook niet altijd bewust zijn van de soms schrijnende dagelijkse praktijk binnen het goedertransport.

Het is nodig om 'om te denken': niet enkel denken vanuit 'boeven' en 'misdaadbesteding', maar juist gebruik proberen te maken van de wendbaarheid, vindingrijkheid en belangen van welwillende, positieve sleutelpersonen en bedrijven. Men moet inzetten op bonafide in plaats van een eenzijdige nadruk op malafide logistieke dienstverleners en alleen wat misgaat in de sector. Het is hard nodig om te investeren in een gezonde voedingsbodem waarop malafide gewassen niet gedijen, en om daarbij een verband te zien tussen weerbaarheid en wendbaarheid.

Weerbaarheid door wendbaarheid

Om weerbaarder te worden - in termen van bijvoorbeeld minder kwetsbaarheid voor corruptie, minder gaten in de regels, meer controle op kwetsbare delen van de branche of een beter ondernemersklimaat - is beweging nodig die tot diepere patroonverandering leidt. *Wendbaarheid* is dan een tweede deel van de strategie om *weerbaar* te worden en die patroonverandering na te streven. Een dergelijke strategie van wendbaarheid kent een bepaalde verhouding tussen sturing, tijd en tijdigheid¹³⁹, waaraan aanbevelingen gekoppeld kunnen worden (zie verderop). Daarbij zijn van belang: gemeenschappelijke toekomstambities, gerichtheid op kansen en mogelijkheden nu en in de toekomst en zich ervan bewust zijn dat de weg naar wendbaarheid veelal een grillig en stapsgewijs proces is. Daarbij is cruciaal dat betrokken partijen inzien dat toekomstambities en de weg daarnaartoe nooit star en onveranderlijk mogen zijn. Wellicht is het (iteratieve) proces zelf wel voornameer dan het doel of de ambitie. Van belang is ook dat publieke en private partijen gezamenlijk optrekken. Zij ontwikkelen een situatie waarin iedereen in *ongeveer hetzelfde* tempo meegaat. Deze strategie vergt een aantal slimme interventies om *windows of opportunity* te creëren voor het op gang brengen van de samenwerking, en om vervolgens het momentum ook vast en *vol te houden* via tussentijdse markering.

¹³⁹ Met veel dank aan Dr. J. Scherpenisse van het NSOB (lid begeleidingscommissie en geraadpleegde expert) voor diens waardevolle schriftelijke reflectie over wendbaarheid, tijdigheid en sturing.

5.6 Interdepartementale bewustwording

Bovenstaande discussie is tevens een opmaat naar de adviezen en handelingsperspectieven in de volgende paragraaf. Op deze plek in het onderzoeksrapport luidt immers dringend de vraag: wat nu? en vooral ook: door wie (in eerste instantie)? Een doorbraak begint met verantwoordelijkheidsgevoel en het besef dat er nu echt wat moet gebeuren. Dan helpt het als adviezen en handelingsperspectieven geadresseerd zijn, anders vindt menigeen het waarschijnlijk wel belangrijk maar voelt uiteindelijk niemand zich echt aangesproken. Ook helpt het dan om in deze paragraaf met klem te benadrukken dat de aanpak van crimineel misbruik en de kwetsbaarheden in het beroepsgoederenwegvervoer (naast maatregelen die de private sector zelf neemt of kan nemen) onmogelijk enkel opgelost kunnen worden door het ministerie van Justitie en Veiligheid en binnen het daarmee samenhangende veiligheidsdomein.

Het aanpakken bij de bron, ofwel de voedingsbodem voor crimineel misbruik, betekent onvermijdelijk dat de verantwoordelijkheid zich moet uitstrekken over diverse beleidsdomeinen en departementale gebieden, dus ook die van onder andere Economische Zaken, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Beleid en uitvoering op het ene terrein kan namelijk veelal onbedoelde neveneffecten hebben op andere beleidsterreinen, in dit geval op Justitie en Veiligheid. De volgende voorbeelden verduidelijken dit.

Als beleidsmakers en besluitvormers keuzes maken rond bijvoorbeeld het migratiebeleid, laat hen dan ook rekenschap nemen van het feit dat dit in specifieke gevallen tot een toename van criminaliteit zal leiden: illegale migratie, inklimmers en mensensmokkel, en dat beleid rondom arbeidsomstandigheden en -voorwaarden tevens (onbedoeld) kan leiden tot gesjoemel, schijnconstructies, scheefgroei en de in dit rapport genoemde overlevingsstrategieën.¹⁴⁰ Men dient zich ook te realiseren dat de keuze om de markt te liberaliseren onwerkbaar tarieven in de hand kan werken en zo kwetsbare bedrijven en medewerkers ontvankelijk kan maken voor criminele verleidingen, en dat nadruk op repressie en het stapelen van wet- en regelgeving kunnen leiden tot het nog verder dichtslippen van de opsporings- en handhavingcapaciteit die toch al zo overbelast is.

In de voorbeelden in de vorige alinea worden factoren benoemd die de voedingsbodem voor crimineel misbruik eerder laten bloeien dan verdorren. Justitie

¹⁴⁰ In een schriftelijke reactie op dit hoofdstuk gaf Prof. Ruben van Houwelingen (een van onze geraadpleegde wetenschappelijke experts, zie bijlage) in dit verband aan dat onderzoek op het terrein van arbeidsrecht aantoonde dat haperende EU-regelgeving een voedingsbodem is voor omzeiling en ontduikingsconstructies. Tegelijkertijd wordt uit dat soort onderzoek helder dat er ook op EU-niveau ontwikkelingen zijn om dit tegen te gaan, maar vloten wil dat volgens hem niet. We danken Prof. Van Houwelingen voor zijn reflectie.

en Veiligheid kan een duurzame (programmatische) aanpak daarom nooit alleen af. Het gaat om een maatschappelijk probleem waarbij elk beleidsdomein een tandje bij moet zetten. De kern van het advies, op het meest elementaire niveau, bestaat daarom niet voor niets uit het aansturen op publiek- private, maar vooral ook 'interdepartementale bewustwording'. Dus niet slechts 'awareness' in de uitvoering zodat (opsporings)ambtenaren, bedrijven, chauffeurs en koeriers weten waarop ze moeten letten om het criminel moeilijk te maken of uit hun handen te blijven. Ook op het niveau van beleid en strategische besluitvorming is bewustwording nodig om te leren zien dat besluiten op het ene beleidsterrein negatieve gevolgen (neveneffecten) kunnen hebben voor een ander beleidsterrein, in dit geval op dat van Justitie en Veiligheid. Deze interdepartementale bewustwording moet worden geplaatst in een context van de broodnodige publiek-private samenwerking.

Alle goede dingen bestaan in drieën

In de paragrafen 5.7 tot en met 5.9 wordt de vierde en laatste onderzoeksvraag beantwoord, namelijk: *Welke oplossingsrichtingen zijn er om misbruik in beroeps-goederenvervoer over de weg aan te pakken?* Daarbij wordt in hoofdlijnen een driedeling gemaakt tussen adviezen die zijn gericht op een 'doorbraak', adviezen en oplossingsrichtingen die zijn gericht op criminaliteit moeilijker maken en adviezen die van doen hebben met publiek-private samenwerking. Bij de aanbevelingen die zijn gericht op criminaliteit moeilijker maken, wordt getracht echt verder te kijken dan justitiële strategieën. Het is reeds gezegd dat zeker ook waarde wordt gehecht aan een puur justitiële strategie, maar getracht wordt een balans te vinden.

5.7 Doorbraak gevraagd: richtingen en adviezen

5.7.1 Opwaartse beweging in gang zetten: convenantaanpak

Het mag inmiddels duidelijk zijn dat een *doorbraak verzocht* is in de aanpak van (in dit geval) transportcriminaliteit. Om weerbaarder te worden, is naast het oppakken van *quick wins* beweging nodig: koppel belangen, zoek naar een gezamenlijk beeld en naar oplossingen voor knelpunten en formuleer toekomstambities. Dat vergroot de kans dat de negatieve spiraal wordt gekeerd en opwaartse bewegingen ontstaan. Precies bij deze aanbevelingen komen de elementen van pas die reeds werden genoemd onder het kopje 'weerbaarheid door wendbaarheid' in de discussie.

Het Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector heeft in het verleden tot concrete resultaten geleid. Zet de schouders eronder om een nieuwe convenantaanpak vorm en inhoud te geven. Lever hiervoor gedreven deskundigen uit de

organisatie. Zet aanvullend in op kortetermijnresultaten (waarvoor in de volgende paragrafen richtingen en adviezen worden gegeven), vooral ook op meer fundamentele en duurzame weerbaarheid. Daarbij zijn de volgende elementen essentieel:

- **Zoek en formuleer gemeenschappelijke toekomstambities en verbind je hieraan:** de beweging komt op gang op basis van gemeenschappelijke toekomstambities. De ambities zijn geen definitieve eindstaat die bereikt moet of zal worden, maar een streven dat partijen motiveert en verbindt.
- **Focus op kansen en mogelijkheden in de toekomst:** de beweging wordt krachtig als deze niet alleen is gericht op problemen uit het verleden (het stoppen van de negatieve spiraal), maar ook op kansen en mogelijkheden in de toekomst; het op gang brengen van een opwaartse spiraal.
- **Experimenteer en leer:** de beweging is onvoorspelbaar, in die zin dat onduidelijk is welke stappen precies gezet zullen worden. De kunst is de kans te vergroten dat gaandeweg waardevolle stappen worden gezet. Daarvoor zijn veel experimenten en is leren nodig: een iteratief proces, waarvan niet steeds de directe opbrengsten van projecten het belangrijkste zijn, maar het feit dat de beweging verder gebracht wordt. Experimenten/projecten zijn dan niet alleen gericht op 'bewijzen' wat werkt, maar vooral op het verder brengen van de 'beweging'. Niet alleen op direct 'oogsten', maar vooral ook op 'opschudden' van de status quo, om denkpatronen te veranderen, om wat we normaal vinden ter discussie te stellen.
- **Trek gezamenlijk op:** in de beweging trekken publieke en private partijen gezamenlijk op. Ze ontwikkelen een mate van synchroniciteit, waarin iedereen in ongeveer hetzelfde tempo meegaat. Dan kunnen doelpoppelingen ontstaan: projecten waarin verschillende publieke en private belangen samenvallen. Dat vergt veel discipline van de betrokken partijen.
- **Het belang van timing:** het vergt een aantal slim getimed interventies om *windows of opportunity* te creëren voor het op gang brengen van de samenwerking, en om vervolgens het momentum ook vast te houden en vol te houden via tussentijdse markeringspunten. Zo bleken tijdens het schrijven van deze rapportage diverse partijen al in beweging te komen. Maak gebruik van de *sense of urgency* die is ontstaan.

Partijen in het eerdere covenant waren: ministeries EZK, J&V, BZK, I&W, OM, Air Cargo Netherlands, EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer, politie, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, TLN, TAPA en het Verbond van Verzekeraars. Er was een begeleidingsgroep, een stuurgroep en er waren werkgroepen voor de uitwerking van projecten, waar ad hoc ook andere dan covenantdeelnemers aan toegevoegd konden worden. Geadviseerd wordt om (soortgelijke) partijen wederom te betrekken onder leiding van een stuurgroep met de ministeries van J&V, EZK en SZW

5.7.2 Moordende concurrentie: hoe keren we het tij?

Professor Houweling (reeds genoemd) en promovenda Zwanenberg zien dat er ook op de arbeidsmarkt momentum ontstaat om wet- en regelgeving te herzien. Zij leverden in deze paragraaf met hun reflectie op dit hoofdstuk een aanzet voor een diepere patroonverandering in de arbeidsmarkt.

“Wat de arbeidsmarktvaagstukken betreft, spelen twee dimensies: een nationale en een internationale. Deze dimensies werken op elkaar in en door. Om te beginnen met de nationale dimensie, valt op dat de gesignaleerde knelpunten aansluiten bij een bredere trend van niet-duurzame inzet van de factor arbeid. Het oude adagium ‘Labour is not a commodity’ lijkt relevanter dan ooit (zie Borstlap 2020; Houweling c.s. 2020).” Juridische constructies om onder (algemeen verbindend verklaarde) cao’s uit te komen, onderbetaling, armoede en uitbuiting zijn niet exclusief voor de transportsector, maar worden hierin wel uitvergroot (FNV 2015).

Borstlap sprak onder verwijzing naar de film ‘Sorry we missed you’ van Ken Loach van een nieuwe ‘Sociale Kwestie’ en een ‘point of no return’. Het meer waarderen van de factor arbeid en een eerlijke prijs voor arbeid maken onderdeel uit van de bouwstenen voor een toekomstbestendige arbeidsmarkt. Uitbesteding van ‘core business’ (zoals bij contracting vaak het geval is) is niet meer toegestaan. Tegelijkertijd kan deze nationale herijking niet plaatsvinden zonder rekenschap te geven van de internationale dimensie.

Vrij verkeer van diensten en de open Europese handelsmarkt brengen met zich mee dat via allerlei constructies nationale – duurdere – wetgeving getracht wordt te omzeilen. Recente uitspraken van het Hof van Justitie van de EU wekken de indruk dat het Hof meer oog begint te krijgen voor het sociale aspect (de mens) achter de economische belangen (zo goedkoop mogelijk producten realiseren). Brievenbusmaatschappijen, Cyprus-routes en geconstrueerde detachering worden in toenemende mate door het Hof inhoudelijk gewogen en te licht bevonden. Ook het recente voornemen van de EU te komen tot een minimum uurloon voor heel Europa, draagt bij aan de gedachte van een ‘level playing field’. De Corona-crisis heeft zowel in de nationale als internationale dimensie een zekere urgentie aangewakkerd dat de huidige ‘marktwerking’ geen duurzame toekomst heeft. Zo bezien ontstaat nu een momentum waarin regionale, nationale en supranationale politiek en stakeholders op de arbeidsmarkt bereid blijken de wet- en regelgeving te herzien.

De bevindingen uit dit onderzoek sterken de gedachte dat hervormingen noodzakelijk zijn door enerzijds werknemers meer zekerheid te bieden (minder flex, fatsoenlijk loon voor fatsoenlijk werk), anderzijds werkgevers in staat te stellen eerlijker handel te drijven, waarbij de concurrentie plaatsvindt op basis van kwaliteit, technologie en slimheid in plaats van concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Wij bevelen aan om onafhankelijk financieel-economisch vervolgonderzoek te laten doen binnen de hele sector naar verdienmodellen.

Het oog (blijven) houden voor specifieke kenmerken van de transportsector (denk aan het Mobility Package) is van belang. Private handhaving van cao-partijen kan in samenwerking met publieke handhaving buitengewoon effectief zijn. Voorwaarde voor succesvolle modernisering van de arbeidsmarkt is internationale samenwerking. Transport laat zich doorgaans niet door een landgrens tegenhouden. En als het object zich vrijelijk door verschillende lidstaten beweegt, dan vereist dit een sterk Europees juridisch kader.

Deze aanbeveling zou kunnen worden opgepakt onder regie van de ministeries van SZW en EZK.

5.7.3 Minder inklimmers: Europees migratiebeleid op de schop?

Zowel publiek als privaat worden veel maatregelen genomen en wordt veel geld geïnvesteerd in het moeilijker maken van inklimmen in vrachtauto’s. Hogere hekken nabij de ferry’s, intensievere controles, veilige parkings en goede sloten.

Waar veel minder aandacht voor is, is het achterliggende probleem: waarom maken ze gebruik van illegale migratieroutes en van mensensmokkelaars? Waarom nemen ze zoveel risico? Het antwoord luidt volgens migratie-experts Van Houtum en Lucassen¹⁴¹: omdat legale migratieroutes naar Europa ontbreken. De Europese Unie is sinds de jaren negentig een ‘fort’ geworden, waar je zonder visum niet inkomt. Arbeidsmigranten en vluchtelingen uit de ‘lijst met veilige landen’ rest geen andere keus dan hun lot te leggen in de handen van mensensmokkelaars.

Meer repressie houdt de migranten niet tegen: zij hebben niets te verliezen. Het doet wel een beroep op de creativiteit van smokkelaars, die steeds meer risico’s nemen, gevaarlijkere methoden toepassen en hogere prijzen vragen. Het heeft erin geresulteerd dat de buitengrenzen van de Europese Unie de dodelijkste zijn van de hele wereld.

Van Houtum en Lucassen (2016) presenteren in hun boek *Voorbij Fort Europa* een nieuwe visie op migratiebeleid, waarbij zij onder andere pleiten voor een veilige, legale migratieroute. Het verbeteren van mogelijkheden voor legale migratie is ook een van de punten uit het VN-migratiepact van Marrakech. Mogelijk schuilt hierin bovendien de noodzakelijke ‘wortelkanaalbehandeling’ voor de inklimmers-problematiek waaronder het beroepsgoederenvervoer over de weg gebukt gaat.

¹⁴¹ Van Houtum en Lucassen plaatsen het Europese migratiebeleid in een breder historisch en geografisch perspectief en leggen tegenstrijdigheden en averechtse effecten, zoals het in de hand werken van criminaliteit, bloot. Daarbij doen ze ook een aanzet tot concrete alternatieven.

Zoals ook in de discussie elders in dit hoofdstuk naar voren komt, is bewustwording over de grenzen van beleidsterreinen heen cruciaal voor het vinden van passende duurzame oplossingsrichtingen. Dus ook nu is wederom het voorstel een stuurgroep in te richten met de ministeries van J&V, EZK en SZW. Echter van hier uit zal ook lobbyd moeten worden richting de Europees Unie.

5.7.4 Praktijksafari's tegen 'institutionele wereldvreemdheid'

Wet- en regelgeving staat ver van de praktijk af en levert dikwijls een paradox op: regelgeving rond rij- en rusttijden en de verplichte lange (weekend) rust buiten de cabine zorgen veelal voor meer onveiligheid dan veiligheid. Na een dagje meerrenen met koeriers en meerijden met chauffeurs ontstaat bovendien de indruk dat onder andere planners en de top van de organisatie zich niet altijd even bewust zijn van de consequenties van hun keuzes en beleid in de praktijk. Er speelt hier meer. Een verschil in perspectief tussen hoger opgeleiden en de uitvoering, CEO's die aan handen gebonden zijn door hun aandeelhouders en de vele ambtenaren die vanuit de ivoren toren de buitenwereld beschouwen. Kortom: wezenlijke verschillen tussen de systeemwereld (onder andere de wereld van strategie en beleid) en de wereld van de alledaagse praktijk, met geregeld nare gevolgen voor de praktijk, zo toonde dit onderzoek aan.

Als antwoord op deze 'institutionele wereldvreemdheid' worden praktijk-safari's voorgesteld. Niet alleen voor de top van de organisaties, maar ook voor bijvoorbeeld publieke partijen, security-managers en HR-medewerkers: ren of rijd een dagje mee met een koerier of chauffeur, leer de arbeidsomstandigheden kennen, de veiligheidsrisico's en maatregelen die zij hiertegen nemen en de keuzes die ze moeten maken, en ga in gesprek over hoe arbeidsomstandigheden verbeterd kunnen worden, welke regelgeving toe is aan herziening (of misschien zelfs afschaffing) en waar nog terrein te winnen is als het gaat om het vergroten van de veiligheid. Toets juist in de praktijk het inmiddels complexe en ingewikkelde beleid dat bedoeld is problemen te ondervangen in plaats van op te werpen. De praktijk-safari's vormen een eerste stap op weg naar betere arbeidsvoorwaarden en een pleidooi voor passende wet- en regelgeving.

Deze aanbeveling kan worden opgepakt door departementen, de brancheorganisatie TLN, VNO-NCW, het CCV (Centrum Voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid) en/of de vakbonden.

5.7.5 Vergunningplicht naar nul kilo en aanzetten tot realisme

De discussie rond de vergunningplicht speelt vooral bij de koeriersdiensten, omdat zij met klein materieel rijden. De koeriersmarkt is kennelijk een uiterst kwetsbare markt. Er worden veel *Coping*- en overlevingsstrategieën toegepast, wat leidt tot het veelvuldig overtreden van wet- en regelgeving en daarmee ook oneerlijke concurrentie. Juist ook om de koeriersmarkt te beschermen, is de grens voor de vergunningplicht in het verleden op vijfhonderd kilo laadvermogen gesteld.

In dit onderzoek valt echter te constateren dat het voor koeriers eenvoudig is aan de vergunningplicht te ontkomen. Dat is onwenselijk: juist een markt als deze heeft bescherming nodig. Startende ondernemers moeten ook beschermd worden tegen zichzelf: ben je jezelf ervan bewust dat je een 'vechtmarkt' betreedt en dat het uitermate lastig is om winstgevend te zijn? Wat zijn je vaste lasten en hoe denk je deze terug te verdienen? Het zijn vragen die bij de inschrijving bij de KvK al besproken kunnen worden en tegen het licht gehouden kunnen worden bij de vergunningverlening. Met name de toets van financiële draagkracht, betrouwbaarheid en vakbekwaamheid (die mogelijk net wat anders ingevuld moet worden voor gebruikers van klein materieel) zijn juist in deze markt van groot belang, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Daarom luidt het advies de vergunningplicht te verlagen naar 0 kilo laadvermogen. Bijkomstige voordelen van het verlagen naar 0 kilo is dat er geen onduidelijkheid meer kan bestaan over wie wel en wie niet onder de vergunningplicht valt en in hoeverre het 'terugkeuren' al dan niet kan worden gezien als een indicatie voor malafide praktijken.

Tot slot maakt verlaging van de grens naar nul ook controle en handhaving eenvoudiger, waardoor oneerlijke concurrentie beter kan worden tegengegaan. Dit veronderstelt wel dat ook een stelsel achter de vergunningplicht nodig is, om te zorgen dat het geen papieren tijger wordt. Het moet verder gaan dan alleen een administratieve handeling. Dus nadrukkelijk een inhoudelijke toetsings/controle bij KvK, NIWO en andere betrokken partijen.

Het advies luidt dat in samenwerking met departementen, de brancheorganisaties, KvK, NIWO en vakbonden de beweging inzetten naar nieuwe wet- en regelgeving.

5.7.6 Ketenaansprakelijkheid beheersen en ketenverantwoordelijkheid pakken

Het PayChecked-keurmerk biedt de sector een onafhankelijk instrument om de ketenaansprakelijkheid voor het cao-loon te beheersen. Met het keurmerk kunnen bedrijven laten zien dat zij voldoen aan de gestelde eisen in de Wet Aanpak Schijnconstructies: dat zij hun personeel netjes conform de cao betalen en hun administratie op orde hebben. Sommige bedrijven verlangen van hun ondervoerders dat zij over het PayChecked-keurmerk beschikken. Dat is op zichzelf een goede ontwikkeling. Echter, diverse geïnterviewden geven aan dat de tarieven die opdrachtgevers (met name in de deelmarkt koeriersdiensten) bieden

zo laag zijn dat er geen marge meer overblijft om risico's op te vangen en eerlijk loon uit te betalen. In deze deelmarkt worden dan ook met regelmaat cao-overtredingen geconstateerd. Tarieven en/of tariefafspraken zijn geen onderwerp van de PayChecked-norm.¹⁴²

Naar de mening van de onderzoekers zou de check van het eerlijke loon tweeledig moeten zijn. Niet alleen: wordt het personeel eerlijk betaald? Maar ook: wordt tegen eerlijke tarieven gewerkt, zodat er voldoende marge is om risico's op te vangen en eerlijk loon te blijven betalen (zonder overtreding van wet- en regelgeving)? Dus naast het beheersen van *ketenaansprakelijkheid* gaat het om het pakken van *ketenverantwoordelijkheid* - verantwoordelijkheid die zou moeten reiken tot aan de consument. **Gratis bezorging bestaat niet** en zou een consument ook niet moeten willen, zoals we ook geen plofkip of genetisch gemodificeerd voedsel meer willen. Ook grote webshops moeten er niet meer mee willen adverteren en grote pakketdiensten moeten er niet om willen concurreren. De *race to the bottom* moet een halt toegeroepen worden, door elkaar juist aan te spreken op de gezamenlijke verantwoordelijkheid - een verantwoordelijkheid voor iedereen.

De aanbeveling luidt dan ook om het PayChecked-keurmerk uit te breiden met een keurmerk 'FairPay', dat erop toeziet dat tarieven voor uitbesteed werk afdoende zijn voor een gezonde bedrijfsvoering. Op deze manier kunnen ook bedrijven hoger in de keten zich positief onderscheiden.

Om te bepalen wat we onder gezonde tarieven moeten verstaan, is onderzoek nodig. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de Autoriteit Consument en Markt (ACM), die optreedt als de concurrentie wordt verstoord en die een eerlijke marktwerking bevordert. De ACM zou daarbij bovendien onafhankelijk onderzoek (wellicht in samenwerking met een onafhankelijk onderzoeksinstituut) kunnen (laten) verrichten naar de berekeningsmethodieken die (pakket)bedrijven hanteren voor het bepalen en bijstellen van de (stop)tarieven en deze afzetten tegen de bedrijfskosten van ondervoerders, ofwel de subcontractors. Op deze manier kan een ondergrens worden afgesproken, die enerzijds onderaannemers in staat stelt een gezonde bedrijfsvoering te voeren - waarbij cao-lonen, premies voor arbeidsongeschiktheid en pensioen, leasecontracten en huisvesting kunnen worden betaald en een redelijke marge overblijft om risico's op te vangen - en die anderzijds de *race to the bottom* een halt toe roept, waarbij ook hoger in de keten het besef doordringt dat gratis bezorging niet bestaat. Bovendien wordt met dit onafhankelijk onderzoek en de vaststelling van een ondergrens en het

¹⁴² Stichting PayChecked geeft in een reactie aan dat opdrachtgevers die het keurmerk verlangen van hun ondervoerders zich doorgaans hebben verdiept in de wetgeving inzake ketenaansprakelijkheid met betrekking tot het cao-loon en zich ervan bewust zijn dat het uitgangspunt onder andere is dat ze een tarief dienen te betalen waarmee de betaling van het cao-loon gegarandeerd is. Gebeurt dit niet dan moet de onderaannemer hierover in gesprek gaan. Dat gebeurt ook, maar leidt volgens geïnterviewden en mediaberichten vaak niet tot tarieven die een gezonde bedrijfsvoering mogelijk maken.

'FairPay'-keurmerk een einde gemaakt aan de jarenlange 'welles-nietes- discussie' tussen grote pakketbedrijven en een deel van hun subcontractors. Met het oog op laatstgenoemde is het tevens aan te bevelen een onafhankelijk tevredenheids-onderzoek -tevredenheid met het oog op samenwerking en vergoedingen opdrachtgevers- te laten verrichten onder alle subcontractors, om hiermee de eventuele schijn te voorkomen dat enkele ontevreden subcontractors het overheersende beeld met het oog op te lage vergoedingen bepalen, of dat dit beeld door de meerderheid juist bevestigd wordt.

Omdat de onderzoekers van mening zijn dat de ketenverantwoordelijkheid niet stopt bij de pakketdiensten, maar reikt tot aan de consument, is het dringende advies hier bovendien een communicatiecampagne aan te koppelen. Het is van belang dat geconstateerde misstanden (en organisatiecriminaliteit) in de sector in de juiste context naar buiten worden gebracht. Ja, er vinden bijzonder veel misstanden plaats, en ja daar ben jij medeverantwoordelijk voor, want we vinden gratis bezorging tegenwoordig normaal. Iedereen in de keten draagt een eigen verantwoordelijkheid en daarnaast dragen we een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Deze aanbeveling zou kunnen worden opgepakt onder regie van de ministeries van SZW en EZK, in nauw overleg met de betrokken inspectie-instellingen en de ACM.

5.7.7 Een weerbaarheidsfonds

Versterk de veiligheidscultuur en zet daarbij in op interactie met schakels vooraan (opdrachtgevers, ladingbelanghebbenden) en verder (onderaannemers) in de keten. Veiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en een opgave die vraagt om een ketenbenadering.

Door schade en schande ... nu wijzer

De jaarlijkse schade door ladingdiefstal wordt door het Verbond van Verzekeraars voor Nederland geschat op 350 miljoen euro. De gevolgschade is daarin niet meegerekend: denk aan tijdelijk niet-inzetbaar materieel (verstoring van de bedrijfsvoering), schade aan materieel, maar ook imagoschade - zowel voor de vervoerder als in potentie voor Nederland als toegangspoort en logistieke draaischijf van Europa. TLN zag in het verleden enkele grote ladingbelanghebbenden kiezen voor routes buiten Nederland om, vanwege onveiligheid op onze goederencorridors. Ladingdiefstal blijft een urgent probleem, zo bleek in dit onderzoek. Maar schade ondervinden de sector en onze economie ook door andere vormen van crimineel misbruik, zoals de smokkel van illegale goederen en mensen.

Beveiliging van de corridor Venlo-Eindhoven-Rotterdam met *sensing* (zoals camera's, ANPR, slimme detectiesoftware) heeft in project *Secure Lane* internationaal in de belangstelling gestaan vanwege de effectiviteit: in een

jaar tijd werd het ladingdiefstalcijfer op dit traject met 95% teruggedrongen. Ook tegen andere vormen van criminaliteit (zoals illegale prostitutie en inklimmers) op parkeerplaatsen werd opgetreden. Vrachtvervoer is, zo bleek ook in dit onderzoek, het kwetsbaarst in stilstand. Dus is het beveiligen van parkeerplaatsen langs de belangrijkste goederencorridors uiterst effectief, mits daadwerkelijk wordt geacteerd op signalen, zoals in dit project. Bij gebrek aan financiering werden de camera's in 2015 en 2016 niet meer live uitgekeken en stierf het project een stille dood: "Nu zijn de private partijen aan zet", zo was de redenering. Echter, zo blijkt ook uit dit onderzoek, bij het beroepsgoederenvervoer over de weg valt niet veel geld te halen. De winstmarges zijn uiterst klein. Het eigen bedrijf beveiligen is al een flinke kostenpost: een 'moetje' waarvan de kosten niet altijd doorberekend kunnen worden aan de klant. Willen we een meer fundamentele en duurzame weerbaarheid van de sector opbouwen, dan zullen we moeten nadenken over alternatieve financieringsmethoden.

Samen sterk, individueel kwetsbaar

De onderzoekers pleiten voor een weerbaarheidsfonds dat in de vorm van een stichting (gekoppeld aan de convenantaanpak) publiek-privaat wordt georganiseerd. Voor de inleg kan gedacht worden aan een afdracht vanuit het Infrastructuurfonds, aan *funding* vanuit het bedrijfsleven en *commitment*, in de vorm van subsidie en capaciteitstoedeling, van de publieke sector. Ketenverantwoordelijkheid is ook hier het uitgangspunt. Individueel zijn we kwetsbaar, maar samen zijn we sterk. Bij *funding* vanuit het bedrijfsleven wordt dan ook niet alleen naar de transportsector gekeken, maar ook naar ladingbelanghebbenden en verzekeraars.

Bij de publieke sector wordt naar de verschillende belanghebbende of betrokken ministeries gekeken: niet alleen Justitie en Veiligheid maar ook Economische Zaken en eventueel andere departementen, zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het bestuur van de stichting wordt ook als zodanig samengesteld. Het bestuur fungeert als geweten en beoordelaar van welke collectieve investeringen gedaan worden. Een voorbeeld hiervan zijn maatregelen zoals *sensing* (zoals eerder succesvol in *Secure Lane*) en andere vormen van (particuliere) beveiliging op hoofdwegen en verzorgingsplaatsen, aan campagnes met *awareness*-trainingen en voorlichting, het gebruik van apps door chauffeurs om verdachte situaties te melden en reductie van de parkeerkosten op de beveiligde parkings. Doordat de stichting gekoppeld is aan de convenantaanpak kunnen ideeën voor gerichte investeringen in samspraak en op basis van het objectieve beeld uit de veiligheids- en weerbaarheidsmonitor (zie elders bij de aanbevelingen) worden geïnitieerd en ontwikkeld.

Het mooie van het weerbaarheidsfonds is dat dit antwoord kan geven op alle drie de onderzochte thema's, namelijk het terugdringen van criminaliteit, het reduceren van kwetsbaarheid en het versterken van de weerbaarheid. Dit alles vanuit een duurzame en wederkerige publiek-private samenwerkingsconstructie,

waarbij sturing plaatsvindt op basis van gelijkwaardigheid en gemeenschappelijke belangen en toekomstvisie. De aanbeveling luidt om dit globale plan nader te onderzoeken en uit te werken. Wanneer dit idee goed wordt uitgewerkt en alle belangen goed in kaart zijn, zal hier draagvlak voor te vinden zijn.

De aanbeveling luidt om dit globale plan nader te laten onderzoeken en uit te werken, in opdracht van de ministeries zoals EZK, J&V en I&W en in nauw overleg met TLN, VNO-NCW en/of het CCV, maar ook bijvoorbeeld verzekeraars.

5.8 Criminaliteit moeilijker maken: voorbij justitiële strategieën

5.8.1 Trots op de beroepsgroep: mobiliseren tegen crimineel misbruik

Het beroepsgoederenvervoer over de weg staat op het punt zijn trots te verliezen: ondernemers kijken met weemoed terug naar lang vervlogen tijden, waarin het chauffeursberoep nog aanzien genoot en er nog mooie internationale ritten werden gereden. In de beroepstrots schuilt een krachtige beschermende factor, want crimineel misbruik past niet binnen het plaatje. In Rotterdam- Zuid wordt ondermijnende criminaliteit bestreden met de kracht van taal en verhaal (Schram, Scherpenisse en Twist, 2018). Deze gedachtegang is ook goed toepasbaar op het beroepsgoederenvervoer over de weg: het is een sector om trots op te zijn, een sector die het beschermen waard is. Zoals reeds gezegd, focus op kansen en mogelijkheden in de toekomst; de beweging wordt krachtig als deze niet alleen is gericht op problemen uit het verleden, maar ook op kansen en mogelijkheden in de toekomst.

Deze aanbeveling is gericht aan alle convenantpartners; er kan op verschillende manieren invulling aan gegeven worden, zowel in de dagelijkse werkzaamheden alsook in specifieke projecten. Dat vraagt om nadere toelichting: blijf in beleidsnotities, publiek-private samenwerking en de benadering van bedrijven bijvoorbeeld zoveel mogelijk weg van criminalisering van de beroepsgroep. Dat is ook gepast, want van bewust crimineel misbruik lijkt maar in beperkte mate sprake. Het uitgangspunt om de weerbaarheid te vergroten, is bescherming en trots. Gebruik (in een project) de favoriete radioprogramma's en dj's van bijvoorbeeld chauffeurs om naast de files te melden waar ladingdieven en inklimmers actief zijn.

Geef ruimte aan politie, bedrijfsrecherche en verzekeraars om 'Opsporing Verzocht'-berichten te delen en nodig af en toe iemand uit de praktijk uit om *tips and tricks* te delen: waar moet je op letten, hoe kun je zo veilig mogelijk parkeren als je niet op een *secure parking* kan staan? Dit alles vanuit een positieve benadering: samen de schouders eronder. Dat motiveert en verbindt. Op deze manier wordt niet alleen de pakkans vergroot (dankzij de extra ogen en oren van chauffeurs), maar ook de *awareness*, waarbij tevens de kleine en middelgrote bedrijven worden bereikt.

Deze aanbeveling kan worden opgepakt onder regie van de brancheorganisatie TLN, het CCV en/of VNO-NCW.

5.8.2 Inzet oud-chauffeurs als beveiligers op truckstops

Vergrijzing van de sector wordt op dit moment gezien als uitdaging voor de toekomst. Er schuilt echter ook een kans in. En zoals eerder bleek: de samenwerking wordt krachtig als we niet alleen focussen op problemen maar ook op kansen en mogelijkheden in de toekomst. Gepensioneerden kunnen namelijk bij uitstek helpen de sector weerbaar te maken. Een mooi voorbeeld uit de praktijk is de Bedrijven Investeringszone (BIZ) in het havengebied van IJmuiden, die is vormgegeven door een gepensioneerde lokale ondernemer. Zeker vanuit familiebedrijven is er hart voor het vak. Zij kunnen een rol spelen bij toezicht op private parkings, maar ook bij training en voorlichting, zowel in de beroepsopleiding, maar ook in het kader van publiek-private samenwerking zodat ook publieke partijen de sector beter leren kennen.

Er kan gedacht worden aan een gesubsidieerde vorm van aanvulling op het pensioen, gezien ook de economische kwetsbaarheid van de sector, waardoor ondernemers soms moeilijk in staat zijn pensioen op te bouwen (zie ook het weerbaarheidsfonds).

Deze aanbeveling kan uitgewerkt worden in een werkgroep van de reeds genoemde convenant-aanpak die toeziet op awareness en/of beveiligde parkings.

5.8.3 Grondpolitiek om beveiligde truckparkings betaalbaar te maken en te houden

Beveiligde truckparkings met voorzieningen zoals een restaurant, goed sanitair, wasmachines, drogers, (glasvezel)internet en tv en ontmoetingsplekken voor 'vakgenoten' worden over het algemeen ervaren als een secundaire thuishaven voor chauffeurs die lange tijd van huis zijn of gewerkt hebben. Ze voorzien in twee voorname behoeftes, namelijk: veiligheid en goede arbeidsomstandigheden. Het nadeel van de beveiligde truckparkings is echter dat ze prijzig zijn, waardoor een deel van de chauffeurs hier geen gebruik van maakt, terwijl het gezien de lading en/of intensiteit van de rit wel wenselijk is. Handhaving door de gemeenten in de nabije omgeving van private beveiligde parkings is helaas noodzakelijk om te voorkomen dat op ongeschikte plekken (bijvoorbeeld naast de hekken van de parking) wordt geparkeerd, terwijl de parking leegstaat.

Door de kaders vanuit de rij- en rusttijdenwet en maatregelen tijdens de Duitse feestdagen neemt ook de overlast op openbare parkeerplaatsen toe. Deze overlast bestaat uit parkeren op de vluchtstrook, wildplassen en ontlasten, kamperen langs de openbare weg en vervuiling. Er is ook sprake van onveiligheid: er vindt ladingdiefstal plaats, er is sprake van inklimmers, chauffeurs worden lastiggevallen of durven hun cabine niet uit (spanbanden van binnenuit om de deuren af te sluiten). Een grondpolitiek om beveiligde truckparkings betaalbaar te maken, is

nodig om de geschetste problematiek rond de parkings (zowel openbaar als privaat beveiligd) betaalbaar te maken. Er zijn namelijk voorbeelden van particuliere beveiligde truckparkings die mede dankzij steun van de overheid in populariteit groeien.

De (te) hoge grondprijs op en rondom het hoofdwegennet (A1-locatie) maakt het op dit moment moeilijk om de private beveiligde truckparkings exploitabel te maken. Procedures om een bestemmingsplan te wijzigen, zijn bovendien langdurig en kostbaar. Deze zijn nodig om bijvoorbeeld landbouwgrond om te zetten naar bouwgrond. Ook het verkrijgen van alle benodigde vergunningen kost veel tijd. Daarbij gooit de Benzinewet roet in het eten, omdat tot 2023 geen nieuwe horecaverunningen langs het hoofdwegennet verleend mogen worden. Lokale en landelijke politiek spreken elkaar ook tegen op dit dossier: landelijk wil realiseren, lokaal houdt tegen. Er zijn te veel regels die vaak ook nog tegenstrijdig zijn. Om een voorbeeld te geven: voor het verkrijgen van een bouwvergunning mogen de lichtmasten op het parkeerterrein maar vijftien meter hoog zijn. Om te voldoen aan de Europese certificeringseisen van een beveiligde truckparking moeten deze echter minimaal 25 meter hoog zijn. Voldoe je niet aan deze eisen, dan krijg je ofwel geen vergunning ofwel geen certificering. Daarmee loop je ook het recht op subsidie mis en/of krijg je minder klandizie wanneer je niet gecertificeerd bent.

Het is raadzaam dat de ministeries van J&V, SZW, EZK en I&W (vanuit de convenant-aanpak zoals beschreven in paragraaf 5.7.1) een onderzoek initiëren naar de mogelijkheden om betaalbare beveiligde truckparkings te realiseren. Daarbij kan in samenwerking met de grondeigenaren (provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten) bijvoorbeeld een formule worden uitgewerkt, waarmee de grond rendabel gekocht, gepacht of gehuurd kan worden door private truckparkingexploitanten en het vergunningstraject versneld kan worden doorlopen (kruimelregeling).

5.8.4 Vergroot handhavingmogelijkheden met technologische oplossingen

Vergroot de handhavingmogelijkheden door gebruik te maken van technologische oplossingen en digitaliseer handhavingprocedures om het handhavingsniveau te verhogen. Een geïnterviewde noemde als voorbeeld: automatisch uitlezen van de tachograaf en checken of je voldoet aan de terugkeerplicht wanneer je langs een specifiek punt rijdt. Dat is een voorbeeld van *sensing*: handhavingmogelijkheden met technologische oplossingen. In een andere aanbeveling werd reeds genoemd de toepassing van *sensing*, die vanuit het voorgestelde weerbaarheidsfonds (opnieuw) kan worden gerealiseerd. De techniek is inmiddels doorontwikkeld en de kosten voor apparatuur liggen een stuk lager. Bovendien kan met de inzet van *sensing* ook een efficiencyslag worden gemaakt als het gaat om (fysiek) toezicht en handhaving. Deze kan namelijk gericht ingezet worden. Zaak hierbij is dat door middel van dit project de verschillende belanghebbenden betrokken worden en dat waar mogelijk vanuit gemeenschappelijk belang een sluitende (publiek-private) business case ontwikkeld kan worden.

De Taskforce Mobiel Banditisme heeft inmiddels opdracht gegeven te komen tot een actueel implementatieadvies Sensing op in eerste instantie de goederen-corridor van Venlo naar de Rotterdamse havens.

5.8.5 Digitale surveillance: is uw IT-systeem cybercrimeproof?

Met de toenemende digitalisering van de sector neemt ook de cyberdreiging toe: denk aan fraude met *track and trace*-systemen, digitale orders en vrachtlijsten, pincodes en vrachttuitwisselingsfraude. We hebben de sterke indruk dat ondernemers zich hier nog onvoldoende van bewust zijn en zich hier onvoldoende tegen wapenen. Criminelen lijken nagenoeg vrij spel te hebben.

Het voorstel is daarom om zowel publiek als privaats digitaal surveillance aan te laten bieden op de (vanuit *crime scripting* geredeneerde) logistieke hotspots: (lucht)havens, vrachttuitwisselingsplatforms en grote pakketdiensten. Daarbij wordt (met toestemming van betreffende bedrijven) onderzocht in hoeverre kwaadwillenden de IT-omgeving kunnen binnendringen om te frauderen. De gedachte is digitale *mystery guest*-operaties door bijvoorbeeld cyberspecialisten van particuliere recherchebureaus. Op basis van de geconstateerde kwetsbaarheden en beveiligingsrisico's wordt vervolgens een advies uitgebracht en worden concrete maatregelen voorgesteld. De surveillance en voorgestelde maatregelen zijn zodanig ingericht dat deze de bedrijfsprocessen niet noemenswaardig verstoren en dat wordt geacteerd binnen de grenzen van wet- en regelgeving (zoals de Wet Computercriminaliteit III)¹⁴³. Idealiter worden ook gericht cybercrimespecialisten ingezet van de nationale politie, die digitaal surveilleren en zo helpen de weerbaarheid te vergroten. Deze specialisten zullen dan dienen te beschikken over specialisme kennis over de transportsector.

Daarnaast stellen we voor om digitale weerbaarheid (hoe zich te wapenen tegen cyberdreigingen?) onlosmakelijk te verbinden aan opleiding en training in de sector. Op deze manier worden ondernemers en medewerkers klaargestoomd voor de toekomst, waarin steeds meer van hen gevraagd wordt op technisch vlak.

Deze aanbeveling kan worden opgepakt onder regie van de brancheorganisatie TLN en/of VNO-NCW of het CCV, in afstemming met de nationale politie.

¹⁴³ Deze aanbeveling is geïnspireerd door de samenwerking die TLN in dit kader heeft gezocht met IT-securityspecialisten Tesorion en Reqon om ondernemers te ondersteunen bij cyberincidenten. Zij kunnen ook een zogenaamde 'pentest' laten uitvoeren. (zie: Anita Hestens, 'Steeds meer ondernemers doelwit van cybercriminelen. Voorbereiding is alles', Security, T14.2020.) Met de digitale surveillance beogen we deze dienst gerichter en op grotere schaal aan te bieden om de *awareness* en digitale weerbaarheid te vergroten.

5.8.6 Onderzoek de mogelijkheden om meeliften op de post(pakket)stroom te verminderen

Nederland staat onder grote internationale druk om het op grote schaal per (pakket)post versturen van drugs aan te pakken. Op dit moment staat onder meer het briefgeheim een effectieve aanpak in de weg.¹⁴⁴ Wanneer het briefgeheim geldt, mag een poststuk namelijk alleen opengemaakt worden na toestemming van de rechter-commissaris. De hoeveelheid verdachte poststukken is zo groot dat dit een effectieve afhandeling in de weg staat. Ook door het feit dat de douane alleen de post(pakket)stroom naar buiten de EU-grenzen controleert, ontsnapt veel drugs(pakket)post nog aan de aandacht en controle.

Alle extra inspanningen, projecten, discussies en Kamervragen ten spijt lijkt het dossier op verschillende punten vast te zitten. Ondertussen wordt de internationale druk op Nederland om het probleem aan te pakken steeds groter. Ook hier geldt het belang van focus op mogelijkheden en kansen in plaats van op problemen uit het verleden. Om kansen te detecteren en een opwaartse beweging in gang te zetten, is onmiskenbaar een helder beeld nodig van de knelpunten in het dossier. Dit klinkt tegenstrijdig, maar alleen als helder voor ogen staat voor welke opgave men staat, wat reeds is geprobeerd en wat nu wel of geen heilzame weg is gebleken, kunnen nieuwe wegen worden verkend.

Dat dit een zeer complex en zorgelijk dossier is, moge duidelijk zijn. De onderzoeksopzet en scope zijn ontoereikend om hier de diepgang in aan te brengen die nodig is om 'het lek' echt boven tafel te krijgen. Een doorbraak in dit vastgeraakte dossier is echter noodzakelijk. Daarom de volgende aanbevelingen.

Een eerste aanbeveling is om de babylonische spraakverwarring te stoppen en hierin voor iedereen helderheid te verschaffen. Dat dit geen eenvoudige opgave is moge duidelijk zijn, maar juist vanwege de complexiteit is het van groot belang dat dit voor een ieder snel helder wordt en ook gezien de toenemende (internationale) druk niet langer blijft voort slepen. Onderzoek daarom expliciet waar de grens ligt van het briefgeheim (wanneer is een poststuk een pakket) en communiceer dit duidelijk, ook in de media, zodat voor alle partijen duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is, hoe gehandeld moet worden en welke discussies er met elkaar gevoerd moeten worden.

Een tweede aanbeveling is om naast het barrièremodel dat op dit moment kennelijk wordt ontwikkeld¹⁴⁵ op het fenomeen drugs(pakket)post, vooral ook

¹⁴⁴ Het controle-obstakel dat gepaard gaat met het briefgeheim levert criminelen namelijk een voordeel op: de pakkans is er kleiner. Criminelen zouden zo ook de grotere drugsorders in kleinere hoeveelheden kunnen verpakken en versturen (het zogenaamde 'smurfen') zodat zij kunnen meeliften op de stroom met de laagste pakkans.

¹⁴⁵ Vooralnog hebben we, ook na tussenkomst van public affairs van TLN en voornoemde partij geen reactie mogen ontvangen op onderzoeksvragen die we één van de grootste spelers op deze markt gesteld hebben

te investeren in onderzoek naar de barrières die de aanpak ervan ondervindt. Waar loopt de aanpak vast? Wat zijn de knelpunten? Zijn er alternatieven voor het aanpassen van de Grondwet of het invoeren van een legitimatieplicht om de problemen die voortvloeien uit het briefgeheim de baas te kunnen? Neem in het onderzoek ook een internationale vergelijking mee. Kijk hoe andere landen dit probleem aangepakt hebben, en bekijk de mogelijkheden voor internationale samenwerking met de landen die het meest last hebben van onze drugspakkettenstroom.

Onderzoek naast de maatschappelijke impact die dit probleem heeft (en nog verder zal veroorzaken) tevens de commerciële impact van de drugspakketpost en de aanpak ervan voor de postmarkt. Anders dan de pakketmarkt, krimpt de postmarkt. In veel Europese landen is subsidie nodig om deze te kunnen laten bestaan, maar in Nederland niet.¹⁴⁶ Onderzoek de hypothese dat dit mogelijk te maken heeft met de inkomsten van de internationale drugspost, waar internationaal zo veel over is te doen, en als dat zo is, hoe we kunnen voorkomen dat de postmarkt *Coping*- en overlevingsstrategieën moet toepassen en de publieke sector verzandt in handelingsverlegenheid die een effectieve aanpak en de zo gewenste duurzame resultaten in de weg kan staan.

Er lijkt niet direct sprake van een ongelijk speelveld of ongelijke regels, zoals vaak in de media wordt geschetst. Maar wel van een concentratie van het probleem en onduidelijkheid rond het briefgeheim voor brievenbuspakketten. Het onderzoek en de samenwerking vinden plaats vanuit het gezamenlijke belang en een gezamenlijke toekomstvisie.

Deze aanbeveling kan worden opgepakt door de ministeries zoals van Justitie en Veiligheid en EZK. Dat kan opdracht geven om een onderzoek uit te laten voeren naar bovenstaande aspecten.

¹⁴⁶ 35 423 Bijlage wijziging van de Postwet 2009 (sept. 2020).

5.9 Cruciaal: adviezen rondom publiek-private samenwerking

5.9.1 Spreek de taal van de (partner)organisatie: een programmatische aanpak

Transportcriminaliteit kent een brede waaier aan verschijningsvormen, wat het risico met zich meebrengt dat het begrip ongrijpbaar wordt en aan prioriteit inboet. Daarbij is de onderliggende problematiek divers. Dit maakt het 'vertolken' van het probleem van zeer groot belang om het urgentiebesef te laten groeien en daarmee ook het draagvlak voor de aanpak ervan. Om een voorbeeld te geven: de inklimmersproblematiek is een schadeprobleem, een vorm van mensensmokkel (ondermijning) en een migratieprobleem.

Organisatiecriminaliteit is een probleem van oneerlijke concurrentie, van fraude, van belastingontduiking en ga zo maar door. Spreek de taal van je organisatie en leer de taal van je partners, zodat je elkaar weet te vinden op de raakvlakken en de kern van de problematiek. De diversiteit van de problematiek en verwevenheid met andere maatschappelijke en (sociaal-)economische problemen, rechtvaardigen een programmatische aanpak, waaraan partijen zich voor langere tijd committeren. Eerder kwam de noodzaak van een (nieuwe) convenantaanpak aan bod en volgden enkele adviezen met betrekking tot sturing en tijd.

We adviseren de convenantpartners om binnen hun eigen organisaties ruimte en capaciteit te creëren om invulling te geven aan een programmatische aanpak op transportcriminaliteit. Voor een effectieve publiek-private samenwerking op dit thema is specialistische kennis nodig, is het van belang dat de taal van de sector gesproken wordt en dat de mores en cultuur begrepen worden. Gezien de mobiliteit en raakvlakken met verschillende disciplines is het van belang dat (overheids)instanties snel kunnen schakelen, zowel intern als extern. Daarvoor zijn vaste aanspreekpunten nodig binnen de organisaties. Om een voorbeeld te schetsen: het kan niet meer zo zijn dat een vervoerder aangifte komt doen in regio X, wordt doorverwezen naar regio Y, weer wordt terugverwezen naar X en uiteindelijk met de handen in het haar zit en de hulp inroept van brancheorganisatie TLN. Gebrek aan expertise mag er niet toe leiden dat 'de hete aardappel' wordt doorgeschoven. Wanneer specialistische kennis nodig is, is het van belang dat daar een structuur voor bestaat.

Deze aanbeveling is gericht op elke organisatie die zich als regisseur of als deelnemer richt op PPS in de transportsector. Verder is het voorstel dat de politie met haar partners een heldere structuur ontwikkelt voor het oppakken van meldingen en aangiften die 'transportexpertise' vereisen.

5.9.2 Adviezen rond handhaving en verhogen van de meldingsbereidheid

De meldingsbereidheid is een knelpunt, maar kan niet los worden gezien van het voortvarend oppakken van meldingen en aangiften met opsporingsindicaties. Vandaar de volgende voorstellen:

- **Vertrouwen door persoonlijk contact:** om crimineel misbruik eerder te signaleren, worden *awareness*-trainingen gegeven en bewustwordingscampagnes gehouden (recent nog door het uitdelen van mokken met een QR-code naar een filmpje). Daarbij worden bedrijven vaak ook aangemoedigd om (signalen van) misstanden te melden. Uit ons onderzoek blijkt dat de lage meldingsbereidheid vooral is ingegeven door een afweging in termen van *loss control* (mogelijk ben je voor lange tijd je materieel kwijt of er is bijvoorbeeld een grote kans dat melding niet wordt opgepakt) en minder is ingegeven door een gebrek aan *awareness* of enig urgentiebesef. Misstanden worden zoveel mogelijk zelf opgelost. De ervaring is dat de overheid een weinig betrouwbare partner is als het gaat om het oppakken van meldingen. Zelfs wanneer private recherche wordt ingehuurd of de recherche-afdeling van een verzekeraar een kant-en-klaar dossier aanlevert, worden zaken - zo is de beleving - niet opgepakt. Wanneer er persoonlijk contact is met overheidsdiensten (bijvoorbeeld met een gebiedsagent of douanier) draagt dit wel bij aan de meldingsbereidheid, zo bleek. Bedrijven melden dan via dit contact. De volgende richtingen en adviezen zijn een noodzakelijke aanvulling op de *awareness*-campagnes om de meldingsbereidheid te verhogen en een betrouwbaarder partner te worden voor private partijen:
- **Verwachtingen helder:** opsporing en vervolging kan niet plaatsvinden op elke melding die gedaan wordt, dat mag duidelijk zijn. Het is echter van belang dat voor de sector duidelijk is wat van opsporing en vervolging mag worden verwacht. Daarbij is het van belang dat ook gezocht wordt naar alternatieve manieren om te reageren op meldingen vanuit de sector, wanneer wordt besloten niet over te gaan tot vervolging. Te denken valt aan waarschuwingsgesprekken met verdachten van interne criminaliteit.
- **Een eigen accounthouder voor meewerkende bedrijven:** meewerkende bedrijven moeten een prikkel hebben (en een wettelijke mogelijkheid) om bij een verdachte lading snel een opsporingsambtenaar te contacteren die kan vaststellen of sprake is van onregelmatigheden. Dat zou iemand van de douane of een gebiedsagent van de Dienst Infra van de politie kunnen doen. Hierbij kan ook gedacht worden aan een vipbehandeling van structureel meewerkende bedrijven, zodat de bedrijfsvoering niet te lang opgehouden wordt en de schade beperkt blijft. Daarbij kan ook gedacht worden aan het bieden van opvolgingsgarantie in gevallen waar veel bewijs aanwezig is (opsporingsindicaties). Deze bedrijven kunnen aldus beschikken over een eigen accounthouder bij de politie of douane. Laagdrempelig, nabij, snel (als er iets is), en vaak ook adviserend over wat bedrijven zelf kunnen doen als ze iets constateren dat niet lijkt te kloppen.

- **Nader onderzoek:** wij bevelen aan om een diepte-onderzoek te doen naar criminele motieven bij koeriers, chauffeurs en bedrijven.

Deze aanbeveling is gericht op opsporingsorganisaties, denk meer specifiek aan nationale politie (waaronder de Landelijke Eenheid) en de douane, in afstemming met het Parket Generaal van het Openbaar Ministerie.

5.9.3 Richtingen en adviezen omtrent uitwisseling van expertise en informatie

Zowel publieke als private partijen hebben baat bij het op structurele basis uitwisselen van kennis en informatie. Private partijen hebben vaak nog het gevoel dat er vooral 'gehaald' wordt en weinig 'gebracht', terwijl juist de wederkerigheid eraan bijdraagt dat de sector zich goed kan wapenen en crimineel misbruik kan worden voorkomen en eerder kan worden gesignaleerd. Hier volgen enkele adviezen met betrekking tot de uitwisseling van expertise en informatie:

- **Deel expertise in de beroepsopleiding:** eerder werd al geadviseerd om in de opleiding aandacht te schenken aan cyberdreigingen. Politie, OM en douane zouden ook in de beroepsopleiding van de sector gastlessen kunnen geven over crimineel misbruik. Ook kan gedacht worden aan gastlessen van bijvoorbeeld de VNB in het kader van cao-regelgeving en misstanden omtrent arbeidsomstandigheden in de sector.
- **Geef presentaties bij de overheidsdiensten:** andersom kunnen de brancheverenigingen, verzekeraars, private recherche en andere private partijen de overheidsdiensten veel leren als het gaat om vakjargon, de mores en cultuur binnen de sector en het crimineel misbruik dat zij signaleren.
- **Help de KvK invulling te geven aan de nieuwe taak:** de KvK heeft niet meer uitsluitend een registrerende functie. Zij heeft nu ook de taak om een bijdrage te leveren aan wetshandhaving door de overheid. Om de KvK te helpen alert te zijn op sectorspecifieke kenmerken van crimineel misbruik is het goed dat de partners in de aanpak van transportcriminaliteit expertise en informatie delen met de KvK, en dat de KvK andersom deelt met de sector en de overheidspartners waarop zij alert moeten zijn.
- **Ontwikkel een werkzame modus voor structurele uitwisseling van indicatoren:** gedacht kan worden aan een flexibele schil na afloop van informatie-uitwisselingsessies in RIEC of LIEC-verband. Private partijen kunnen hierin niet participeren, maar kunnen na afloop van de RIEC/LIEC-sessies, als de ketenpartners van de overheid toch bij elkaar zijn, wel op het niveau van indicatoren en trends inzichten uitwisselen. Daarvoor

is geen samenwerking nodig waaraan een RIEC convenant ten grondslag ligt. Het vinden van een werkzame modus is hierbij van belang, daar de sector (onder andere de branchevereniging) met regelmaat om dezelfde informatie wordt gevraagd vanuit verschillende RIEC's.

Deze aanbeveling zou kunnen worden opgepakt onder regie van het ministerie van Justitie en Veiligheid, in nauw overleg met brancheorganisatie TLN en/of VNO-NCW of het CCV en partijen die in deze aanbeveling zijn genoemd.

5.9.4 Een vervolg op eerdere PPS in de vorm van convenanten

Het samenwerken in PPS-verband met concrete actiepunten gebaseerd op een convenant heeft in het verleden concrete resultaten opgeleverd. Het staat of valt echter met *commitment* van alle betrokken partijen. Helaas is ook gebleken dat een groot aantal partijen 'meelift' en geen of onvoldoende input levert. Het is zeker het onderzoeken waard of een nieuwe vorm van PPS (al dan niet in de vorm van een convenant) zinvol is.

Zie reeds de eerste aanbeveling in paragraaf 5.7.1.

5.9.5 Transportmonitor veiligheid en weerbaarheid: trends, ontwikkelingen en beleving

Slachtofferenquêtes bieden meer zicht op de (daadwerkelijke) misdaad dan politie-cijfers. Dat is in de transportwereld niet anders. Cijfers van politie en andere opsporingsinstanties geven, zoals eerder in dit onderzoek bleek, maar een beperkt beeld van wat werkelijk speelt binnen de transportsector. Zoals eerder in dit onderzoek werd geconcludeerd, is met het oog op beschikbare cijfers sprake van een *dark number*. Willen we het maatschappelijke probleem beter begrijpen en kunnen duiden in omvang en ernst om te komen tot doeltreffende maatregelen, dan zijn naast de huidige beschikbare gegevens meer bronnen nodig. Ook bespraken we welke kwetsbaarheden we in het beroepsgoederenvervoer over de weg tegenkwamen. Daarbij hebben we niet alleen oog voor wat we op dit moment zien, maar kijken we vooral ook naar patronen in die kwetsbaarheden en hoe deze ervaren worden door transportprofessionals.

Een structureel, eenduidig en samenhangend beeld over veiligheid en weerbaarheid in de transportsector geeft meer houvast om hier patronen en trends op langere termijn te kunnen volgen en daar de juiste handelingsperspectieven tegenover te zetten. Het stelselmatig en uniform aanleveren van zo compleet mogelijke informatie is daarom cruciaal, en hierbij geldt wederom: 'inzicht verplicht'. Dit zou ondervangen kunnen worden door een 'transportmonitor veiligheid en weerbaarheid' en een structureel programma om opvolging te geven aan de inzichten (zie paragraaf 5.6.3).

Een goed voorbeeld van een effectief monitorinstrument waarin cijfermatige informatie van verschillende bronnen wordt samengevoegd, is het Wijkprofiel dat in de gemeente Rotterdam is opgezet. Naast eerst enkel kijken met een veiligheidsbril is na een aantal jaren ook gekeken naar de algehele kwaliteit per wijk, waarbij ook andere domeinen (sociaal-economisch, ruimtelijk en fysiek) die hierop van invloed zijn, worden meegenomen. Hierbij wordt statistische informatie over de veiligheid, sociale en fysieke situatie in een wijk gecombineerd met cijfers uit een bewonersenquête. Deze methode kan prima vertaald worden naar een monitor ten behoeve van de transportsector. Transportprofessionals zouden dan periodiek bevroegd kunnen worden.

Een dergelijke monitor kan gebruikt worden als meetinstrument voor de transportsector en laat zien hoe de sector ervoor staat op het gebied objectieve veiligheid (fenomenen), veiligheidsbeleving, de mate van slachtofferschap en de weerbaarheid tegen crimineel misbruik bij bedrijven en medewerkers daarbinnen. Het instrument geeft gerichte input voor zowel publieke als private partijen, zodat waar nodig beleid kan worden getoetst, geformuleerd, bijgesteld of aangescherpt.

Voor deze monitor moeten indicatoren vastgesteld en gecategoriseerd worden. Naast de standaardcijfers zoals aangiften en meldingen uit het politiesysteem, kunnen registraties die afkomstig zijn van onder meer overheidsorganisaties, brancheorganisaties en verzekeraars gebruikt worden die betrekking hebben op de beschreven monitor. Ook zou een slachtofferenquête deel uit kunnen maken van dit instrument. Ooit heeft het Verbond van Verzekeraars een poging gewaagd om een rapportagesysteem op te zetten omtrent ladingdiefstallen van schade door crimineel misbruik. Daar was op dat moment onvoldoende draagvlak voor om dat te continueren. Door nu structureel meerdere bronnen te gebruiken en deze frequent te meten, ontstaat een meetinstrument waaruit betrouwbare trends en ontwikkelingen afgeleid kunnen worden.

Wij stellen voor om op instigatie van het ministerie van Justitie en Veiligheid (onderdeel convenant, zie paragraaf 5.7.1) een onafhankelijke partij (geen direct belang binnen publieke- of private sector) een duurzame en uitgebalanceerde transportmonitor te laten ontwikkelen. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de slager zijn eigen vlees keurt en/of er appels met peren vergeleken worden.

Nawoord

We kijken in vele opzichten terug op een veelbewogen jaar. Wie had eind 2019 verwacht - het moment dat wij de eer kregen dit onderzoek te mogen gaan uitvoeren - dat het Coronavirus de wereld hardnekkig in haar greep zou hebben en houden. De wereld gonst, alles wat wij als vanzelfsprekend ervaren lijkt nu ieders hoogste goed. Naast de helden in de gezondheidszorg, de vakkenvullers, de maaltijdbezorgers, politie, BOA's, vuilnisophalers, mensen uit de frontlijn, was en is transport en logistiek eveneens een vitaal proces om de samenleving draaiend te houden. Hulde aan de chauffeurs, pakketbezorgers, *warehouse*-medewerkers en iedereen die ik verder vergeet te noemen.

Ondanks alle obstakels en beperkingen hebben wij dit onderzoek breed en gedegen kunnen uitvoeren. De *streetwise*-observaties die we in de beroepspraktijk gedaan hebben -door zelf mee te rijden en werken, mensen te spreken, verhalen te horen- zijn van enorme toegevoegde waarde geweest. Dit is terug te lezen in de conclusies en aanbevelingen.

Ook het spiegelen in de Klankbordgroep met publieke- en private professionals uit de sector heeft ons telkens weer in de juiste richting gebracht. Daarnaast ook de zeer betrokken opstelling en samenwerking met de onafhankelijke leden van onze begeleidingscommissie; het wetenschappelijke geweten van dit onderzoek. Kortom, een eindproduct dat enkel door samenwerking tot stand is gekomen en waarvan wij verwachten dat de uitkomsten leiden tot een waardevolle bijdrage aan een veilige, (financieel-) gezonde en integere transportsector.

Het betreft hier een onafhankelijk onderzoek met dito rapportage. De inhoud vormt ook niet per definitie een weergave van het standpunt van TLN en/of het ministerie van J&V. Dat wil niet zeggen dat we dit zonder samenwerking en afstemming gedaan hebben. Tot het laatste moment is er gewerkt aan de juiste formulering en nuance¹⁴⁷, waarin zowel opdrachtgever, opdrachtnemer, begeleidingscommissie en het ministerie J&V zich kunnen vinden.

'Doorbraak verzocht, van doormodderen naar omdenken, verbinding van systeemwereld met de dagelijkse leefwereld, een gezonde, veilige en integere onmisbare transportsector!'

Rotterdam, 28 januari 2021
Marcel van de Ven

¹⁴⁷ In het kader van de wetenschappelijke controleerbaarheid kan indien nodig aangetoond worden hoe het commentaar, de wetenschappelijke repliek en finale vaststelling van de aanvullingen en wijzigingen (na oplevering van het eindrapport en na goedkeuring van de begeleidingscommissie) geleid hebben tot de laatste definitieve versie van dit rapport.

Literatuurlijst

- Aanjaagteam Ondermijning. (2020). *Een Pact voor de Rechtsstaat*. Geraadpleegd van <https://www.njb.nl/media/3919/pactvdrechtsstaat.pdf>
- Acht jaar cel voor broers die onder bedreiging transportbedrijf drugstransporten liet uitvoeren. (2020, 27 februari). *Transport Online*. Geraadpleegd van <https://www.transport-online.nl>
- Antwoord op vragen van het lid Visser over de koppositie van Nederland in transport-criminaliteit. (2016, 7 april). Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20152016-2201>
- Aslander, M., & Witteveen, E. (2015). *Nooit af*. Amsterdam, Nederland: Reed Business Education.
- Belastingdienst. (2020, 15 juli). *Halfjaarcijfers douane tonen opnieuw een toename aan cocaïnevangsten*. Geraadpleegd van <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/berichten/nieuws/douane/halfjaarcijfers-douane+&cd=1&hl=nl&ct=clnk&gl=nl&client=safari>
- Bilger, V., Hofmann, M., & Jandl, M. (2005). *Human Smuggling as a Transnational Service Industry: Evidence from Austria*. Geraadpleegd van <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1468-2435.2006.00380.x>
- Binnenlandredactie Algemeen Dagblad. (2020, 17 september). Uitpluizen van gekraakte chatdienst Encrochat brengt ook veel corruptie bij politie aan het licht. *Algemeen Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl>
- Blommestijn, M. E. I. R. (2019, 9 november). Antwerpen kan de war on drugs nooit winnen. *De Standaard*. Geraadpleegd van <https://www.standaard.be>
- Boekhoorn, P., van Dijk, A. G., Loef, C. J., van Oosten, R. N. J., & Steinmetz, C. H. D. (1995). *Softdrugs in Nederland. Consumptie en Handel* (10). Geraadpleegd van https://www.dsp-groep.eu/wp-content/uploads/95_28_Softdrugs-in-Nederland-Consumptie-en-Handel_28-19952.pdf

- Boerman, F., Grapendaal, M., Nieuwenhuis, F., & Stoffers, E. (2017). *Nationaal dreigingsbeeld 2017*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/06/01/tk-bijlage-nationaal-dreigingsbeeld-2017>
- Boom, B., Minderman, H., & Kooiman, A. (2016 december). Verstekelingen spelen vervoerders parten. *Verzekerd!*, 2016(4). Geraadpleegd van <https://samenwerken.verzekeraars.nl>
- Border Force. (2015a). *10 steps to avoid a penalty*. Geraadpleegd van <https://www.tln.nl/thema-verstekelingen/verdieping-verstekelingen-code-of-practice-voorschriften/>
- Border Force. (2015b augustus). *Gedragscode bestuurlijke boete voor het voorkomen van illegale toegang*. Geraadpleegd van https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2015/08/Civil_Penalty_code_of_practice_Dutch.pdf
- Borstlap c.s. (2020). *"In wat voor land willen wij werken?"* Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/23/rapport-in-wat-voor-land-willen-wij-werken>
- Boutellier, H. (2002). *Veiligheidsutopie, de* (1ste editie). Den Haag, Nederland: Boom Lemma.
- Bovenkerk, F., & Lempens, A. (1996). *Georganiseerde misdaad in het Nederlands internationale wegtransport*. Willem Pompe Instituut. Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/ewb-516287-volledige-tekst_tcm28-75575.pdf
- Braaksma, R. (2007). *Vergunningsvrij tot 3.500 kilo?* Gevolgen van de voorgestelde verhoging van de vergunning-grens in de Wet Wegvervoer Goederen. Zoetermeer, Nederland: EIM Panteia.
- Braaksma, R. (2011). *Moet de Wet Wegvervoer Goederen anders? Gevolgen van een hogere vergunningvrije grens*. Zoetermeer, Nederland: EIM Panteia.
- BSI & TAPA. (2020). *Final Mile Cargo Theft Report*. Geraadpleegd van https://scripartnership.com/wp-content/uploads/2020/03/BSI_TAPA_Last_Mile_Cargo_Theft_Report.pdf
- Carter, J. G. (2008). The Structure and Function of Public-Private Partnerships for Homeland Security. *Homeland Security Review*, 2008(2), 235–251. Geraadpleegd van <https://scholarworks.iupui.edu/handle/1805/5589>
- Clarke, R. (1980). *Situational Crime Prevention: Theory and Practice*. The British Journal of Criminology, 20(2), 136–147. <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.bjc.a047153>

- Clarke, R., & Eck, J. E. (2003). *Become a Problem-Solving Crime Analyst*. Londen, Verenigd Koninkrijk: Jill Dando Institute Of Crime Science.
- Colman, C. (2018). *Naar een geïntegreerde aanpak van de invoer en doorvoer van cocaïne via de haven via Antwerpen*. Geraadpleegd van <https://lib.ugent.be/nl/catalog/pug01:8564445>
- Commissie Van Traa. (1996). Enquête Opsporingsmethoden (24 072 nrs. 10-11). Sdu Uitgevers. Geraadpleegd van https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j4nvg5kkg27kof_j9vwij5epmj1ey0/vi3ag2fq9wzcf=/kst12612.pdf
- Crawford, A., & Cunningham, M. (2015). Working in Partnership: The challenges of working across organisational boundaries, cultures and practices. *Police Leadership - Rising to the Top, 2015*, 71–94. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/288488191_Working_in_Partnership_The_challenges_of_working_across_organisational_boundaries_cultures_and_practices
- Crawford, A., & Evans, K. (2016). *Crime Prevention and Community Safety*. Oxford University Press. Geraadpleegd van <https://core.ac.uk/download/pdf/74235992.pdf>
- de Bruin, H., & ten Heuvelhof, E. (2018). *Management in netwerken. Over veranderen in een multi-actorcontext*. Den Haag, Nederland: Boom Bestuurskunde.
- de Bruine, M., Boin, A., & van Weten, M. (2010). Resilience: *Exploring the Concept and its Meanings. Designing Resilience. Preparing for extreme events*, 2010, 13–32. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/48323614_Resilience_Exploring_the_Concept_and_its_Meanings
- de Haan, E. (2012). Status: bezorgd. *Arbeidsomstandigheden in de Nederlandse pakket-dienstensector*. SOMO. Geraadpleegd van <https://www.somo.nl/nl/status-bezorgd/>
- de Leeuw van Weenen, R., Newton, S., Menist, M., Maas, F., Penasse, D., Nielsen, M., Männistö, T. (2019). *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks*. Geraadpleegd van <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf>
- de Waard, J., van Steden, R., Kruize, P., Terpstra, J., Loveday, B., Struiksma, N., Hoogenboom, A. B. (2012). *Privatisering en publiek-private samenwerking* (8). Boom Lemma. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/jv201208-privatisering-en-publiek-private-samenwerking.aspx>
- Deloitte. (2019). *The global framework for fighting financial crime A paper from The Institute of International Finance and Deloitte*. Institute of International Finance. Geraadpleegd van <https://www2.deloitte.com/global/en/pages/financial-services/articles/gx-global-framework-for-fighting-financial-crime.html>
- Dobbelaar, J., Meulenbeld, C., van Middendorp, A., Nij Bijvank, C., & van Zaane, F. (2015, oktober). *Weerbaar tegen vervoer van illegale goederen*. Terugkoppeling werkconferentie gepresenteerd bij Werkconferentie “Weerbaar tegen vervoer van illegale goederen”, n.b., Nederland.
- Douane. (2016). Vervoerders wijzer de weg op. *Douane inZicht*, 2016(3). Geraadpleegd van <https://douane-inzicht.nl>
- EPCAT UK. (2019). *Precarious journeys: Mapping vulnerabilities of victims of trafficking from Vietnam to Europe*. Geraadpleegd van <https://www.ecpat.org.uk/precarious-journeys>
- Eski, Y. (2016). *Policing, port security and crime control. An ethnography of the port security-cape*, Londen: Routledge 2016.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2017). *European Drug Report. Trends and Developments*. Publications Office of the European Union. Geraadpleegd van https://www.emcdda.europa.eu/publications/edr/trends-developments/2017_en
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2019). *European Drug Report. Trends and Developments 2019*. Geraadpleegd van <https://www.emcdda.europa.eu/edr2019>
- Europol. (2009). *Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe*. Auteur. Geraadpleegd van http://www.transportschaden.biz/html/documents/Cargo_Theft_Report.pdf
- Europol. (2015). *Exploring Tomorrow's Organised Crime*. Geraadpleegd van <https://www.europol.europa.eu/publications-documents/exploring-tomorrow-s-organised-crime>
- Europol. (2017a). *European Union serious and organised crime threat assessment 2017*. European Police Office. Geraadpleegd van <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/european-union-serious-and-organised-crime-threat-assessment-2017>

- Europol. (2017b). *How illegal drugs sustain organised crime in the EU*. Geraadpleegd van <https://www.europol.europa.eu/publications-documents/how-illegal-drugs-sustain-organised-crime-in-eu>
- Felix, A. E. (2012). *Evaluatie Wet Wegvervoer Goederen (GI19)*. Zoetermeer, Nederland: Panteia.
- Ferwerda, H., van Ham, T., & Bremmers, B. (2013). *Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013*. Geraadpleegd van https://www.bureaubeke.nl/doc/2013/Georg_voertuig-crimi_2013_low_res.pdf
- Fijnaut, C., Madarie, R., Kruisbergen, E., Eski, Y., Bisschop, L., Roks, R., ... van Gestel, B. (2019). *Justitiële verkenningen. Criminaliteit en veiligheid in mainports (5–19)*. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/jv201905-criminaliteit-en-veiligheid-in-mainports.aspx>
- Financial Intelligence Unit. (2020). *FIU-Nederland Jaaroverzicht 2019*. Geraadpleegd van https://www.fiu-nederland.nl/sites/www.fiu-nederland.nl/files/documenten/7178-fiu_jaaroverzicht_2019_nl_web-3.pdf
- FNV. (2015). *Contracting. Balletje - balletje op de arbeidsmarkt*. Geraadpleegd van <https://www.fnv.nl/getmedia/fe1db592-8275-437a-a2e6-bea52e322dc0/Balletje-Balletje-Rapportage-onderzoek-Contracting-maart-2015.pdf>
- Gjerdingen, E. (2009). *Suffocation inside a cold storage truck and other problems with trafficking as "exploitation" and smuggling as "choice" along the Thai-Burmese border*. Geraadpleegd van <http://arizonajournal.org/wp-content/uploads/2015/10/Gjerdingen.pdf>
- Gruter, P., & van de Mheen, D. (2005). *Cocainehandel in Nederland. Impressies van deelnemers aan drugsdistributienetwerken*. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/kennisonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/35852.pdf>
- Hebly, J. M., & Klijn, M. (2017). Public-Private Partnership in the Netherlands. *European Procurement & Public Private Partnership Law Review*, 2017(2), 46–48. Geraadpleegd van <https://epppl.lexxon.eu/article/EPPPL/2017/2/14>
- Heijne, S., & Noten, H. (2020). *Fantomgroeï (4de editie)*. Amsterdam, Nederland: Reed Business Education.
- Heilbron, B. (2020, 18 mei). 'Mexicanen helpen xtc-producenten in Nederland met productie crystal meth'. *NRC*. Geraadpleegd van <https://www.nrc.nl>
- Hendriks, F. (2015, 29 april). *Verdringing op de pakkettenmarkt* [Presentatieslides]. Geraadpleegd van <https://docplayer.nl/4226129-Verdringing-op-de-pakkettenmarkt.html>
- Hestens, A. (2016). Chauffeurs gecontroleerd door zeehavenpolitie voor veiliger haven. Anoniem melden mogelijk. *Transport en Logistiek*, 2016(14), 24–26.
- Hestens, A. (2020, 2 oktober). Steeds meer ondernemers doelwit van cybercriminelen: "Voorbereiding is alles". *Transport en Logistiek*, 2020(14). Geraadpleegd van <https://issuu.com>
- Hestens, A., Minderman, H., & de la Fuente, M. (2020, 2 oktober). TLN en Imbema maken whitepaper: Wat zijn oplossingen tegen inklimmers? *Transport en Logistiek*, 2020(14). Geraadpleegd van <https://issuu.com>
- Home Office. (2019). *Seizures of drugs in England and Wales, financial year ending 2019 second edition*. Geraadpleegd van <https://www.gov.uk/government/statistics/seizures-of-drugs-in-england-and-wales-financial-year-ending-2019>
- Hoogenboom, A. B. (1988). *Privatisering van de publieke veiligheidszorg*. Leiden, Nederland: Stichting Burgerschapskunde, Nederlands Centrum voor Politieke Vorming.
- Hoogenboom, A. B. (2007). Grijs gebied tussen publiek en privaat bedreigt veiligheid. *Christen Democratische Verkenningen*, 2007(4). Geraadpleegd van <https://www.tijdschriftcdv.nl>
- Hoogenboom, A. B. (2010). *Politie in de netwerksamenleving: de havens in Rotterdam*. Dordrecht, Nederland: Stichting SMVP Producties.
- Hoogenboom, A. B. (2016). Positieve criminologie. *Tijdschrift over Cultuur & Criminaliteit*, 2016(3), 110–115. <https://doi.org/10.5553/TCC/221195072016006003008>
- Hoogenboom, A. B., Bakker, G. J. C. M., & Pheijffer, M. (2005). *De suggestie van toezicht en handhaving*. Den Haag, Nederland: Sdu.
- Hoogenboom, A. B., Kop, N., Muller, E. R., & van der Torre, E. J. (2014). *Politie. Studies over haar werking en organisaties*. Alphen aan de Rijn, Nederland: Wolters Kluwer.

- Hoogenboom, A. B., & Muller, E. R. (2003). *Voorbij de dogmatiek: publiek-private samenwerking in de veiligheidszorg*. Den Haag, Nederland: COT.
- Houtum, H., & Lucassen, L. (2016). *Voorbij Fort Europa*. Amsterdam, Nederland: Atlas Contact, Uitgeverij.
- Houweling c.s. (2019). *Wetboek van Werk 2025*. Geraadpleegd van <https://www.vaanarbeidsrecht.nl/contents/wetboek-van-werk>
- Huisman, W. (2001). *Tussen winst en moraal. Achtergronden van regel naleving en regel overtreding door ondermengen* (PhD Thesis). Boom Juridische Uitgevers. Geraadpleegd van <https://research.vu.nl/en/publications/tussen-winst-en-moraal-achtergronden-van-regel-naleving-en-regelov>
- Huitema, D., Steur, B., van der Steen, M., & Zouridis, S. (2010). De veerkracht van de Nederlandse democratie. *Bestuurskunde*, 18(1), 2–10. Geraadpleegd van <https://research.vu.nl/en/publications/de-veerkracht-van-de-nederlandse-democratie>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (2019a). *Meerjarenplan 2020-2024. Inspectie Leefomgeving en Transport*. Geraadpleegd van <https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2019/09/17/meerjarenplan-2020-2024-inspectie-leefomgeving-en-transport>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (2019b, 7 februari). *Fraude met tachografen staat handhaving rij- en rusttijden in de weg*. Geraadpleegd van <https://www.ilent.nl/documenten/signaalrapportages/2019/02/07/fraude-met-tachografen-staat-handhaving-rij-en-rusttijden-in-de-weg>
- International Road Transport Union. (2008). *Attacks on Driver of International Heavy Goods Vehicles. Facts and Figures*. Geraadpleegd van <https://www.iru.org/resources/iru-library/attacks-driver-international-heavy-goods-vehicles-executive-summary>
- International Road Transport Union. (2009a). *IRU analysis of the dramatic increase in pirate and organised crime attacks on truck drivers in European parking areas & on roads*. Geraadpleegd van <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-pirates-en-low.pdf>
- International Road Transport Union. (2009b, 3 april). *IRU Resolution on Commercial Vehicle Parking Areas Being Targeted by Pirates and International Organised Crime*. Geraadpleegd van <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/en-organised-crime-attacks-vehicle-parking-aereas.pdf>
- Jaarverslag Mensenhandel en Mensensmokkel 2016: Bedelaars in de handen van mensenhandelaars. (2016). Geraadpleegd van <https://www.myria.be/nl/publicaties/jaarrapport-mensenhandel-en-mensensmokkel-2015-bedelaars-in-de-handen-van-mensenhandelaars>
- Kabki, A. (2014). *Fraude ontrafeld. Een studie naar de werkwijzen en drijfveren van fraudeurs*. Geraadpleegd van https://vubis.politieacademie.nl/webopac/FullBB.csp?Profile=Default&OpaLanguage=dut&SearchMethod=Find_1&PageType=Start&PreviousList=Start&NumberToRetrieve=10&RecordNumber=&WebPageNr=1&StartValue=1&Database=2&Index1=Index1&EncodedRequest=*2F*21*-1CL*07*F0*C9*8B*C5*D1*1F*E9C*BC*DB*A8&WebAction=ShowFullBB&SearchT1=.2.90216&SearchTerm1=.2.90216&Outsidelink=Yes&ShowMenu=Yes
- Kettl, D. F. (2015). *The Transformation of Governance: Public Administration for the Twenty-First Century*. Baltimore, Verenigde Staten: JHU Press.
- Kleemans, E. R., Brienen, M. E. I., van de Bunt, H. G., Kouwenberg, R. F., Paulides, G., & Barendsen, J. (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Tweede rapportage op basis van de WODC-monitor*. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/monitor-georganiseerde-criminaliteit-tweede-ronde.aspx>
- Edward Kleemans en Veerle van Koppen (2020). Organized Crime and Criminal Careers, *Crime and Justice*, Volume 49, 385 – 423.
- Klerks, P., & Elzinga, A. M. (1998). *Interne criminaliteit: kenmerken en mogelijkheden voor een aanpak*. Den Haag, Nederland: Ministerie van Justitie.
- Klima, N. (2011). *The goods transport network's vulnerability to crime: opportunities and control weaknesses*. Geraadpleegd van <https://lib.ugent.be/nl/catalog/pug01:1205949>
- Koeriers [Bedrijf X] kwetsbaar voor criminelen: "Drugsvervoer, witwassen en belastingontduiking". (2018, 29 november). *RTL Nieuws*. Geraadpleegd van <https://www.rtlnieuws.nl>
- Kolthoff, E. (2016). *Ondermijnende aspecten van georganiseerde criminaliteit en de rol van de bovenwereld*. Geraadpleegd van https://www.bjutijdschriften.nl/tijdschrift/tijdschriftcriminologie/2016/2/TvC_0165-182X_2016_058_002_005
- Koops, B. J., Leukfeldt, R., Hoogenboom, A. B., & Stol, W. (2010). *Marktwerking in het forensisch onderzoek. Een veldverkenning*. Ministerie van Justitie en Veiligheid. Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/1860-volledige-tekst_tcm28-71028.pdf

- Kort, J., Oerlemans, J. J., Koops, B. J., Berghuis, A. C., de Waard, J., Wiarda, J., van Buuren, J. (2012). *Politie anno 2012* (Justitiële Verkenningen 05, 2012). Boom Lemma. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/jv201205-politie-anno-2012.aspx>
- Kraszewski, E., & Hestens, A. (2015). Verduistering in donkere dagen. *Transport en Logistiek*, 2015(26). Geraadpleegd van <https://www.politie.nl>
- Kruisbergen, E. W., Roks, R. A., Kleemans, E. R., Kouwenberg, R. J., Knol, D., Nabi, S. S., van Ruitenburg, T. (2019). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland daders verwevenheid en opsporing*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/04/tk-rapport-georganiseerde-criminaliteit-in-nederland-daders-verwevenheid-en-opsporing>
- Kruisbergen, E. W., van de Bunt, H. G., Kleemans, E. R., Kouwenberg, R. F., Huisman, K., Meerts, C. A., & de Jong, D. (2012). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Vierde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit* (306). Boom Lemma. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/monitor-georganiseerde-criminaliteit-vierde-ronde.aspx>
- Kruithof, K., Aldridge, J., Décary Héту, D., Sim, M., Dusjo, E., & Hoorens, S. (2016). *The role of the "dark web" in the trade of illicit drugs*. RAND Corporation. Geraadpleegd van https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB9925.html
- Kruithof, K., Aldridge, J., Décary-Hétu, D., Sim, M., Dujso, E., & Hoorens, S. (2016). *Internet-facilitated drugs trade. An analysis of the size, scope and the role of the Netherlands*. Geraadpleegd van https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR1607.html
- 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. Bureau Beke. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/41397.pdf>
- Lam, J., van der Wal, R., Kop, N., Greven, H., Bannink, B., & de Groes, G. (2018). *Sluipend gif. Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit*. Boom criminologie. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/actueel/Documents/sluipend%20gif.pdf>
- Landelijk Informatie en Expertise Centrum. (2019). *Landelijk beeld van ondermijnende criminaliteit*. Geraadpleegd van <https://www.riec.nl/documenten/rapporten/2019/10/21/landelijk-beeld>
- Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit. (2020). *Statistiek Voertuigdiefstal 2019*. Geraadpleegd van https://liv.nl/fileadmin/user_upload/LIV/Documenten/Jaarcijfers/Statistiek_Voertuigdiefstal_2019.pdf
- Männistö, T. (2015). *Mitigating Crime Risks in the International Logistics Network the Case of Swiss Post*. Geraadpleegd van <https://infoscience.epfl.ch/record/204680>
- Matz, H., & Sundaram, S. (2006). *Drugs in Cyberspace: Understanding & Investigating Diversion & Distribution of Controlled Substances via the Internet*. Geraadpleegd van http://www.cicad.oas.org/reduccion_oferta/grupoexpertos/Farma_docs/Drugs_in_Cyberspace_Distribution_Controlled_Substances.pdf
- Merton, R.K. (1938). Social Structure and Anomie. *American Sociological Review*, Vol. 3, No. 5, 672-682. Geraadpleegd van <http://www.jstor.org/stable/2084686>
- Merton, R.K. (1938). On the evolving synthesis of differential association and anomie theory: A perspective from the sociology of science. *Criminology*, Vol. 35, No. 3, 517-525. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/229594726_On_the_evolving_synthesis_of_differential_association_and_anomie_theory_A_perspective_from_the_sociology_of_science
- Minderman, H. (2016a). Voorkom risico's bij uitbesteed vervoer. Weet met wie u zaken doet. *Transport en Logistiek*, 2016(06), 25.
- Minderman, H. (2016b, juni). *Illegale immigranten: verlies voor alle spelers in de keten*. PowerPoint gepresenteerd bij Verbond van Verzekeraars Marktmiddag, Bussum, Nederland.
- Minderman, H. (2018, 12 december). Opnieuw meldingen rijdende berovingen: wees alert. *Transport en Logistiek Nederland*. Geraadpleegd van <https://www.tln.nl>
- Minderman, H. (2019a). Betrouwbaarheid personeel in logistieke keten steeds belangrijker: Screening aan "de poort" essentieel. *Transport en Logistiek*, 2019(10). Geraadpleegd van <https://www.tln.nl>
- Minderman, H. (2019b). Noodzaak adequate cybersecurity. *Transport en Logistiek*. Geraadpleegd van <https://www.tln.nl>
- Minderman, H. (2019c). *Ondermijnende criminaliteit in de transport en logistiek*. Zoetermeer, Nederland: Transport en Logistiek Nederland.

Minderman, H. (2019d). Veilige logistieke keten cruciaal voor veilig vestigingsklimaat: Gevaar dreigt voor reputatie bv Nederland. *Transport en Logistiek*, 2019(10). Geraadpleegd van <https://www.tln.nl>

Minderman, H. (2020a, 1 oktober). Inzet sensing cruciaal voor veilige goederencorridors. *Transport en Logistiek*, 2020(14). Geraadpleegd van <https://issuu.com>

Minderman, H. (2020b, 2 oktober). Interne criminaliteit: wees alert en consequent. *Transport en Logistiek*, 2020(14). Geraadpleegd van <https://issuu.com>

Minderman, H. (2020c, 2 oktober). Ondernijning in transport en logistiek: gevaar voor reputatie Nederland. *Transport en Logistiek*, 2020(14). Geraadpleegd van <https://issuu.com>

Ministerie van Economische zaken en Klimaat. (2009). *Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector*. Auteur. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2009/12/09/convenant-aanpak-criminaliteit-transportsector>

Myria. (2016). *2015 Annual Report on trafficking and smuggling in human beings: Tightening the Links*. Geraadpleegd van <https://www.myria.be/en/publications/2015-annual-report-on-trafficking-and-smuggling-in-human-beings-tightening-the-links>

Myria. (2018). *Jaarverslag Mensenhandel en mensensmokkel 2018: Minderjarig, in hoogste nood*. Geraadpleegd van <https://www.myria.be/nl/publicaties/jaarverslag-mensenhandel-en-mensensmokkel-2018-minderjarig-in-hoogste-nood>

National Vehicle Crime Intelligence Service. (2020). *Cargo Crime Update* (July 2020). Geraadpleegd van <https://www.bifa.org/media/4529827/navcis-freight-monthly-cargo-crime-july-2020.pdf>

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. (2016, 15 februari). *Onderzoeksprotocol aanvraag en verlening Eurovergunning*. Geraadpleegd van https://www.niwo.nl/images/html/Aanvragen/Onderzoeksprotocol_risicodragend_vermogen.pdf

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. (2017a, 2 januari). *Beleidsregel van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) toetsing vergunningen beroepsgoederenvervoer over de weg aan de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob)*. Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-50.html>

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. (2017b, 12 december). *Beleidsregel van de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) inzake toepassing van de Wet wegvervoer goederen en verordening 1071/2009/EG ten aanzien van vergunningverlening (Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO)*. Geraadpleegd van https://www.niwo.nl/images/html/Wetten_en_regels/Beleidsregel_vergunningverlening_van_de_NIWO.pdf

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. (2018). *Jaarverslag NIWO 2018*. Geraadpleegd van [https://www.niwo.nl/images/html/Jaarverslag/NIWO_jaarverslag_2018_\(webversie\).pdf](https://www.niwo.nl/images/html/Jaarverslag/NIWO_jaarverslag_2018_(webversie).pdf)

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie. (2020). *Jaarverslag NIWO 2019*. Geraadpleegd van <https://www.niwo.nl/pagina/133/over-de-niwo/jaarverslag-2019.html>

Nelen, H., Kolthoff, E., Brepoels, M., van Dooren, S., van Halderen, R. C., Smulders, I., & de Winter, M. (2017). *Georganiseerde Criminaliteit en Integriteit van Rechtshandhavingsorganisaties*. Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/2748_Volledige_Tekst_tcm28-280189.pdf

Noodkreet: "Koeriers dupe van concurrentiestrijd pakketvervoerders". (2012, 11 oktober). *Transport Online*. Geraadpleegd van <https://www.transport-online.nl>

Nuiten, D. (2019, 19 december). Boetes van duizenden euro's bij controle van met name pakketbezorgers in Oost-Brabant. *Brabants Dagblad*. Geraadpleegd van <https://www.bd.nl>

OECD. (2005). *Container transport security across modes*. Geraadpleegd van <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/05containersec.pdf>

Politie Dienst Landelijke Informatieorganisatie Informatieknooppunt Infra. (2017). *Jaarrapportage Transportcriminaliteit 2016*. Geraadpleegd van https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/02/jaarrapportage-trancrim-2016_definitief-.pdf

Politie Dienst Landelijke Informatieorganisatie Informatieknooppunt Infra. (2018). *Jaarrapportage Transportcriminaliteit 2017*. Geraadpleegd van <https://www.politie.nl/themas/2018-jaarrapportage-transportcriminaliteit-2017.html>

Politie Intelcel Transportcriminaliteit. (2020). *Ladingdiefstallen Intelligence beeld Transportcriminaliteit*. Zuid-Oost, Nederland: Auteur.

- Prenzler, T., & Sarre, R. (2012). Public-Private Crime Prevention Partnerships. *Policing and Security in Practice, 2012*, 149–167. Geraadpleegd van https://link.springer.com/chapter/10.1057/9781137007780_9
- Recorded cargo crimes in EMEA up 114.7% in 2019 to 8,548 incidents, with losses exceeding €137 million. (2020). Geraadpleegd van <https://www.tapa-global.org/news-detail-view/recorded-cargo-crimes-in-emea-up-1147-in-2019-to-8548-incident-with-losses-exceeding-EUR137-mil.html>
- Regionaal Informatie en Expertise Centrum & Openbaar Ministerie. (2017). *Verwevenheid van onder- en bovenwereld bij georganiseerde criminaliteit. Een overzichtsstudie: Aard en oorzaken*. Geraadpleegd van <https://www.riec.nl>
- Rijksoverheid. (2020). *Barrièremodel Mensensmokkel*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/01/27/barrièremodel-mensensmokkel>
- Rovers, B., Jans, M., & Moors, H. (2013). *Criminaliteit tegen bedrijven in Nederland. Fenomeen- en beleidsanalyse*. Boom Lemma. Geraadpleegd van <https://www.btvo.nl/wordpress/wp-content/uploads/2016/06/criminaliteit-tegen-bedrijven-in-Nederland-fenomeen-en-beleidsanalyse-inhoudsopgave-sv-aanbevelingen.pdf>
- Rovers, G. B., & de Vries Robbé, E. (2005). *Interne criminaliteit in de logistieke sector* (Onderzoek en Beleid 235). Boom Juridische Uitgevers. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/interne-criminaliteit-in-de-logistieke-sector.aspx>
- Rusinovic, K. (2007, 15 februari). *Rotterdam als cocaïnehaven*. Geraadpleegd van <https://www.nemokennislink.nl/publicaties/rotterdam-als-cocainehaven/>
- Savona, E. U., & Riccardi, M. (2015). *From illegal markets to legitimate businesses: the portfolio of organised crime in Europe*. Università degli Studi di Trento. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/281178276_FROM_ILLEGAL_MARKETS_TO_LEGITIMATE_BUSINESSES_THE_PORTFOLIO_OF_ORGANISED_CRIME_IN_EUROPE
- Schaeffer, P., & Loveridge, S. (2002). *Toward An Understanding Of Types Of Public-Private Cooperation*. West Virginia University. <https://doi.org/10.2307/3381276>
- Scherpenisse, J. (2019). *Tucht van de tijd. Over het tijdigen van bestuur en beleid*. Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. Geraadpleegd van <https://www.nsob.nl/denktank/overzicht-van-publicaties/tucht-van-tijd>
- Scherpenisse, J., van Twist, M., & van der Steen, M. (2014). *Buitenlangs en binnendoor. Het Openbaar Ministerie en de netwerkaanpak van criminaliteit*. Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. Geraadpleegd van <https://www.nsob.nl/denktank/overzicht-van-publicaties/buitenlangs-en-binnendoor>
- Schuilenburg, M en R. van Steden (2016). Positieve veiligheid. Een inleiding. Tijdschrift over Cultuur en Criminaliteit 2016 (6) 3, pp. 3 – 18.
- Sectorstudie Transport en Logistiek. *Nederland van gateway naar logistieke hub. Bouwen aan een grenzeloos netwerk*. (2020). Geraadpleegd van <https://www.tvn.nl/nieuws/positie-van-nederland-als-gateway-staat-onder-druk>
- Shearing, C., & Stenning, P. (1983). Private Security: Implications for Social Control. *Oxford Journals*, 1983(5), 493–506. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/249985060_Private_Security_Implications_for_Social_Control
- Simpson, S. (2002). *Corporate Crime, Law, and Social Control*. Cambridge University Press. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/267703139_Corporate_Crime_Law_and_Social_Control
- Spapens, A. C., & Bruinsma, M. Y. (2004). *Illegale vuurwapens in Nederland* (18). Politie & Wetenschap. Geraadpleegd van <https://www.politiewetenschap.nl/publicatie/politiewetenschap/2004/illegale-vuurwapens-in-nederland-smokkel-en-handel-228/>
- Spithoven, R. (2020). *Verbonden risico's. Maatschappelijke veiligheid in de black box society*. Den Haag, Nederland: Boom Criminologie.
- Staring, R., Bisschop, L., Roks, R., Brein, E., & van de Bunt, H. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus School of Law. Geraadpleegd van <https://repub.eur.nl/pub/116671>
- Staring, R., Engbersen, G., Moerland, H., de Lange, N., Verburg, D., Vermeulen, E., & Weltevrede, A. (2004). *De sociale organisatie van mensensmokkel*. Erasmus Universiteit Rotterdam: Criminologie/ Sociologie/ RISBO. Geraadpleegd van <http://www.godfried-engbersen.com/wp-content/uploads/De-sociale-organisatie-van-mensensmokkel.pdf>
- Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector. (2020). *Instructie en spelregels deelnemers Waarschuwingsregels Logistieke Sector*. Stichting WLS. Geraadpleegd van https://www.stichtingwls.nl/StichtingWLS_files/WLS_instructies_en_spelregels.pdf

- Stiernstedt, P., Button, M., Prenzler, T., & Sarre, R. (2019). The 'three-pillars model of regulation': a fusion of governance models for private security. *Security Journal*, 1–14. <https://doi.org/10.1057/s41284-019-00224-3>
- Stroosma, E. (2019). Masterclass inklimmers in de Rotterdamse haven. *Transport en Logistiek*, 2019(18), 14–16.
- TAPA. (2020). *Lockdown losses*. Geraadpleegd van <https://www.tapa-global.org/news-detail-view/lockdown-inspires-organised-crime-groups-with-EUR85-million-of-products-stolen-in-the-first-half-of.html>
- Team bestuurlijke boetes voor illegale toegang van de grensbewakingsdienst Border Force South/ South East en Europe Amadeus Building. (2015). *Afsluiten, controleren, optekenen. Heeft u alles gecontroleerd?* Geraadpleegd van https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjAt-dC2t6zsAhVBMewKH53BywQFjAAegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.tln.nl%2Fapp%2Fuploads%2F2019%2F11%2Fcheck_list_Dutch.docx&usq=AOvVaw2oJMvcWxaXg9F7Igg94Sa6
- Terpstra, J. (2019). *Wijkagenten en veranderingen in hun dagelijks werk*. Politie en Wetenschap. Geraadpleegd van <https://www.politiewetenschap.nl/publicatie/politiewetenschap/2019/wijkagenten-en-veranderingen-in-hun-dagelijks-werk-324/>
- Tijssens, I., Hamers, H., & Buijk, W. (2011). *Mensensmokkel Criminaliteitsbeeldanalyse 2012*. Geraadpleegd van <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/algemeen/nationaal-dreigingsbeeld-2012/cba-mensensmokkel-2012.pdf>
- TLN. (2020 april). *Samen verdienen samen verduurzamen*. Geraadpleegd van <https://www.tln.nl/app/uploads/2020/04/TLN-Verkiezingsmanifest-1.pdf>
- TNO. (2018). *De toekomst van sensing op veiligheid*. Geraadpleegd van <https://www.tno.nl/aandachtsgebieden/defensie-veiligheid/roadmaps/nationale-veiligheid/met-technologie-betere-terrorisbestrijding/de-toekomst-van-sensing-op-veiligheid/>
- TNO. (2020, 20 januari). *Slimme interventie verstoort criminele activiteiten*. Geraadpleegd van <https://www.tno.nl/nl/tno-insights/artikelen/slimme-interventie-verstoort-criminele-activiteiten/>
- TNS NIPO & WODC. (2011). *Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2010. Feiten en trends inzake aard en omvang van criminaliteit in het bedrijfsleven*. TNS NIPO. Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/samenvatting_tcm28-71344.pdf
- Transport en Logistiek Nederland. (2016). *Transport in cijfers 2016* (2016). Geraadpleegd van https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/nieuws/2016/01/tln-transportcijfers-minder-wegvervoer-door-nederlandse-trucks-101141361?io_source=www.google.com&_ga=2.157841532.751803785.1602516244-1878163865.1602516244
- Transport en Logistiek Nederland & Centraal Bureau voor de Statistiek. (2015). *Begrippenlijst wegtransport en logistiek*. Geraadpleegd van <https://topsector-logistiek.nl/wptop/wp-content/uploads/2018/06/Begrippenlijst-Wegtransport-en-Logistiek.pdf>
- TTM. (2012, 8 oktober). Nieuwe stap in strijd tegen transportcriminaliteit. *TTM*. Geraadpleegd van <https://www.ttm.nl>
- Unicef France, Unicef United Kingdom, & Foundation EDF. (2016). *Neither Safe Nor Sound: Unaccompanied children on the coastline of the English Channel and the North Sea*. UNICEF France. Geraadpleegd van <https://www.unicef.org.uk/publications/neither-safe-nor-sound/>
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2014). *The illicit drug trade through South-Eastern Europe*. Geraadpleegd van https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Illicit_DT_through_SEE_REPORT_2014_web.pdf
- Universiteit Gent. (2010). *Issue Paper. Organized crime involvement in trafficking in persons and smuggling of migrants*. United Nations Office on Drugs and Crime. Geraadpleegd van https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/FINAL_REPORT_06052010_1.pdf
- van Bakkum, F., Bergkamp, V., Groothuizen, M., & Nabben, T. (2020). *Manifest voor een realistisch drugsbeleid*. Geraadpleegd van <https://www.manifestdrugs.nl>
- van de Bunt, H., Kunst, D., Siegel, D., Beijers, G., & Pauwelsen, J. (2003). *XTC over de grens. Een studie naar XTC-koeriers en kleine smokkelaars*. Boom Juridische uitgevers. Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/ewb03xtc-volledige-tekst_tcm28-67250.pdf
- van den Berg, E. A. I. M., Aidala, R., & Beenackers, E. M. T. (2002). *Organisatiecriminaliteit; aard, achtergronden en aanpak* (8). Geraadpleegd van https://www.wodc.nl/binaries/on2002-8-samenvatting_tcm28-74735.pdf

- van den Engel, A. W., & Prummel, E. (2007). *Study on organized theft of Commercial Vehicles and their loads in the European Union*. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/kennisonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/45845.pdf>
- van der Steen, M., Schram, J., Chin-A-Fat, N., & Scherpenisse, J. (2016). *Ondermijning ondermijnd. Hoe het rijk meer ruimte kan maken voor een (boven)lokale aanpak van georganiseerde ondermijnende criminaliteit*. Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. Geraadpleegd van <https://www.nsob.nl/denktank/overzicht-van-publicaties/ondermijning-ondermijnd>
- van der Steen, M., van Delden, M., Scherpenisse, J., & Schram, J. (2019). *Dromen voor Doeners*. Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. Geraadpleegd van <https://www.nsob.nl/denktank/overzicht-van-publicaties/dromen-voor-doeners>
- van der Steen, M., & van Twist, M. J. W. (2014). Weerbaar of wendbaar zijn? Strategische opties in de voorbereiding op de drie decentralisaties. *Beleid en Maatschappij - Boom bestuurskunde tijdschriften*, 2014(1), 58–64. <https://doi.org/10.5553/benm/138900692014041001010>
- van Dijk, T., Hoogenboom, A. B., Elffers, H., & Hessing, D. J. (1999). *Bewust van de gevaren van criminaliteit: een inventarisatie van kwetsbaarheden, die in de logistieke keten en daarmee ook in de Rotterdamse haven voorkomen*. Sanders Instituut. Geraadpleegd van <https://opc-kb.oclc.org/DB=1/CMD?&TRM=Bewust%20van%20de%20gevaaren%20van%20criminaliteit&SRT=YOP&IKT=1016&ACT=SRCHA&LNG=NE&lang=nl&op=Search>
- van Dommelen, J. (2015, 23 september). *Schijnzelfstandigen in de pakketbezorging. Een ambtelijke verkenning*. Geraadpleegd van <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2015D35169&did=2015D35169>
- van Gulp, T. (2019, 23 december). Directeur Van Wanrooy Transport 7 jaar cel in voor drugs-handel. *Nieuwsblad Transport*. Geraadpleegd van <https://www.nieuwsbladtransport.nl>
- van Gulp, T. (2020, 26 februari). ILT valt binnen bij drie transporteurs in Rotterdam. *Nieuwsblad Transport*. Geraadpleegd van <https://www.nieuwsbladtransport.nl>
- van Leiden, I., de Vries Robbé, E., & Ferwerda, H. (2007). *Je bedrijf of je leven. Aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven*. Bureau Beke. Geraadpleegd van https://www.bureaubeke.nl/doc/crimireeks/Je_bedrijf_of_je_leven_Crimireeks.pdf
- van Leiden, I., Wolsink, J., & Ferwerda, H. (2019). *Criminelen achter het stuur: Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten*. Bureau Beke. Geraadpleegd van <https://bureaubeke.nl/publicaties/criminelen-achter-het-stuur-2/>
- van Liempt, I. C. (2007). *Navigating borders: inside perspectives on the process of human smuggling into the Netherlands*. Amsterdam University Press. Geraadpleegd van <https://dare.uva.nl/search?identificer=78a0ed34-b59b-417b-9900-009f061f6fd1>
- van Maanen, M. (2019 september). *De aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor pincode fraude bij aflevering*. Geraadpleegd van <https://www.vantraa.nl/nl/kennis/de-aansprakelijkheid-van-de-zeevervoerder-voor-pincode-fraude-bij-aflevering/>
- van Pel, A. A., Wever, J. C., & Smit, L. (2020). *De 10 Stappen van Publiek-Private Samenwerking (PPS)*. Politie & Wetenschap. Geraadpleegd van <https://www.politiewetenschap.nl/publicatie/politiekunde/2002/de-10-stappen-van-publiek-private-samenwerking-pps-156/>
- van Santvoord, V. D. (2020). *Geldstromen in de Nederlandse cocaïnehandel*. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/343541694_Geldstromen_in_de_Nederlandse_cocainehandel_Masterscriptie
- van Steden, R. (2003). *Boekbespreking. Voorbij de dogmatiek: publiek-private samenwerking in de veiligheidszorg*. Geraadpleegd van <https://research.vu.nl/en/publications/voorbij-de-dogmatiek-review-of-ab-hoogenboom-er-muller-2003-voorbij>
- van Steden, R. (2007). *Privatizing policing: describing and explaining the growth of private security*. Boom Juridische Uitgevers. Geraadpleegd van https://www.researchgate.net/publication/259582793_Privatizing_policing_describing_and_explaining_the_growth_of_private_security
- van Steden, R., Meijer, R., Broekhuizen, J., & de Meere, F. (2018). *Publiek-private samenwerking in tijden van diffuse dreiging. Een onderzoek naar diversiteit in werkwijzen en kansen in de Nederlandse en Vlaamse context*. Verwey-Jonker Instituut. Geraadpleegd van https://fsw.vu.nl/nl/images/117020-PPS-in-tijden-van-diffuse-dreiging_tcm249-894219.pdf
- van Stijn, A. (2019a). "Overheden moeten verantwoordelijkheid nemen en meebetalen". *Inklimmers: een lastig te tackelen probleem. Transport en Logistiek, 2019*, 10–12.

- van Stijn, A. (2019b, 11 oktober). Strijd tegen transportcriminaliteit: "Sensing is een goed middel". *Transport en Logistiek*, 2019(14). Geraadpleegd van <https://www.tln.nl>
- van Wijk, A., van der Torre, E., van Barneveld, G., & Wolsink, J. (2020). *Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol*. Bureau Beke. Geraadpleegd van <https://bureaubeke.nl/publicaties/ondermijning-op-en-rond-luchthaven-schiphol/>
- vander Beken, T. (2005). *Organised Crime and Vulnerability of Economic Sectors: The European transport and music sector*. Geraadpleegd van https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=t_rt_G2gUcEC&oi=fnd&pg=PA7&dq=organised+crime+and+vulnerability+of+economic+sectors+2005&ots=aqHg1XhDB&sig=izVy_kpNArfAlDaaazqxqJafU#v=onepage&q=organised%20crime%20and%20vulnerability%20of%20economic%20sectors%202005&f=false
- vander Beken, T., Paoli, L., Zoutendijk, A., & Klima, N. (2012). *Het inschatten van de gevaarlijkheid van georganiseerde criminaliteit*. Academia Press. Geraadpleegd van <http://www.belspo.be/belspo/fedra/TATA20rapp.pdf>
- Vermeulen, I. (2019). *De malafide logistiek dienstverlener. Sleutelfiguur in de doorvoer van verdovende middelen van Nederland naar het buitenland*. Landelijke Eenheid Dienst Landelijke Informatieorganisatie Afdeling Analyse en Onderzoek. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/96334.PDF>
- Vermeulen, I., van der Leest, W., & Dirksen, V. (2018). *De doorvoer van cocaïne via Nederland. Distributielijnen en doorvoermethoden*. Landelijke Eenheid Dienst Landelijke Informatieorganisatie Afdeling Analyse en Onderzoek. Geraadpleegd van <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/94995.PDF>
- VNO-NCW & MKB-Nederland. (2007). *Boeven op de loonlijst*. Geraadpleegd van <http://delangefraude.nl/data/documents/Brochure-Boeven-op-de-loonlijst.pdf>
- Voeten, T. (2018). *Ja, Nederland is net als Mexico een narcostaat*. Geraadpleegd van <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/03/02/ja-nederland-is-net-als-mexico-een-narcostaat-a1594136>
- Voeten, T. (2020). *Drugs - Antwerpen in de greep van Nederlandse syndicaten*. Kalmthout, België: Uitgeverij Pelckmans.
- Walker, B., Holling, C. S., Carpenter, S. R., & Kinzig, A. (2004). Resilience, Adaptability and Transformability in Social– ecological Systems. *Ecology and Society*, 2004(2), n.b. Geraadpleegd van <https://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss2/art5/>
- Wildavsky, A. (1984). *Trial Without Error: Anticipation vs Resilience as Strategies for Risk Reduction*. Sydney, Australië: Centre for Independent Studies.
- Winther, W. (2020, 11 februari). Op werkbezoek bij controleurs in klimmers: speurhond blaft naar de koning. *Telegraaf*. Geraadpleegd van <https://www.telegraaf.nl>
- Wood, H., Artingstall, D., Campbell, H., & Moiseienko, A. (2018). *Known Unknowns: Plugging the UK's intelligence gaps on money laundering involving's professional services providers*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies. Geraadpleegd van <https://rusi.org/publication/occasional-papers/known-unknowns-plugging-uk's-intelligence-gaps-money-laundering>
- Wood, J., Shearing, C. D., van Steden, R., Schuilenburg, M. B., Coenraads, A., van Calster, P., Terpstra, J. (2009). *Nodal governance en veiligheidszorg* (Justitiële verkenningen 1, 09). Boom Juridische Uitgevers. Geraadpleegd van <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/jv200901-nodal-governance-en-veiligheidszorg.aspx>
- World Economic Forum. (2016). *Recommendations for Public-Private Partnership against Cybercrime*. Auteur. Geraadpleegd van http://www3.weforum.org/docs/WEF_Cybercrime_Principles.pdf
- Zaitch, D. (2001). *Traquetos: Colombians involved in the cocaine business in the Netherlands*. Bureau Grafische Producties Universiteit van Amsterdam. Geraadpleegd van <https://dare.uva.nl/search?identificatie=96e33ddd-cba-4940-8d1e-a935f1dc0b84>
- Zaitch, D. (2002). *Trafficking Cocaine. Colombian Drug Entrepreneurs in the Netherlands*. Springer Publishing. Geraadpleegd van <https://www.springer.com/gp/book/9789041118820>

Bijlage 1

Zoekprotocol

Inleiding

Onderdeel van het onderzoek 'Doorbraak verzocht' is het gebruik maken van open en gesloten bronnen. Om tot betrouwbare onderzoeksresultaten te komen en hier uitspraken over te kunnen doen, is het van belang dat een basis gelegd is voor alle onderzoeksmethoden. Informatie wordt verzameld door gebruik te maken van open source intelligence (OSINT), waar social media intelligence (SOCMINT) deel van uitmaakt, en via zoekslagen in gesloten bronnen. Er zal ook gezocht worden in bronnen a.d.h.v. vooropgestelde zoekwoorden. Op deze wijze worden zoekwoorden op een eenduidige manier weergegeven en worden de zoekwoorden op een eenduidige manier geïnterpreteerd. In dit zoekprotocol is op een overzichtelijke en gestructureerde wijze beschreven welke deelvragen (a.d.h.v. het plan van aanpak) beantwoord zullen worden per bron. Daarnaast is beschreven welke zoekdoelen er zijn, welke deelvragen beantwoord zullen worden, welke bronnen gebruikt zullen worden met de daarbij behorende zoekwoorden.

Zoekstrategie per onderzoeksmethode

OSINT (+SOCMINT) en het gebruik van zoekwoorden in gesloten bronnen zullen worden toegepast bij de volgende onderzoeksmethoden: documentenanalyse en systeeminformatie, literatuuronderzoek, secundaire analyse en casestudie.

De lijst met bronnen welke in dit zoekprotocol genoemd zijn is niet limitatief. Gedurende het onderzoek behoudt het onderzoeksteam de flexibiliteit om aanvullende bronnen en (combinaties van) zoekwoorden te gebruiken. Organisaties gebruiken veelal vakjargon en eigen afkortingen. Daarom wordt bij organisaties advies ingewonnen om gerichte zoekvragen te stellen gebaseerd op toegepaste termen in de sector transport- en logistiek¹. Wanneer zoekslagen uitgevoerd moeten worden bij 'gesloten' organisaties, bestaat de mogelijkheid dat deze organisaties de zoekslagen zelf uitvoeren. De zoekvragen worden geformuleerd in samenwerking met de betreffende organisaties en het onderzoeksteam. Daarnaast hebben de begeleidingscommissie en de klankbordgroep hier een rol in.

Naast de genoemde databronnen in dit zoekprotocol zal de mogelijkheid verkend worden om gebruik te maken van zoektechnieken op het 'darkweb'. Ook worden chatgroepen op Telegram onderzocht. Teneinde gerichte zoekvragen te kunnen stellen, wordt voorafgaand aan dit onderzoek een basis gelegd vanuit literatuurstudie, interviews en andere onderzoeksmethoden. Om dit nader in te vullen zullen

¹ Begrippenlijst wegtransport en logistiek, Centraal Bureau voor de Statistiek, 2015.

gesprekken plaatsvinden met experts die ervaring hebben met onderzoek op het 'darkweb'. Tevens is bekend dat er kennis en ervaring is bij de Landelijke Eenheid (LE) en het Regionaal Informatie- en Expertisecentrum (RIEC) Den Haag. In het kader van het onderzoek kan contact gezocht worden met deze organisaties. Met als doel om naast de reguliere social media en open bronnen zicht te krijgen op de 'onzichtbare' stromen van vraag en aanbod in de transport en logistieke sector m.b.t. illegale goederen en het faciliteren van criminele activiteiten. Daartoe zullen ook vrachttuitwisselingsplatformen geraadpleegd worden.

Tevens wordt er een zoekjournaal bijgehouden met bevindingen en resultaten worden bijgehouden. Ook de zoekwoorden en combinaties van zoekwoorden worden hierin bijgehouden.

Documentenanalyse en systeeminformatie

Inleiding

De onderzoeksmethode 'documentenanalyse' wordt ingezet om gegevens en bestaande onderzoeksdata te inventariseren en ter beantwoording van de onderzoeksvragen. In deze methode gaat het om diepte-informatie: de documentenanalyse zal tezamen met systeeminformatie, gericht op de vier deelgebieden (zie paragraaf 3.1), dienen ter vergelijking met de straatinformatie in de streetwise-methodiek.

Systeeminformatie omtrent het registreren van en/of het publiceren over crimineel misbruik van transport en logistiek wordt vastgelegd bij diverse (overheids)organisaties. Het betreft feitelijke informatie die o.a. wordt vastgelegd in mutaties van de politie, maar ook door inspectiediensten als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). Het gebruik van systeeminformatie wordt ingezet om uitspraken te kunnen doen over de omvang van crimineel misbruik. In deze methode gaat het om diepte-informatie: de systeeminformatie zal tezamen met documentenanalyse, gericht op de vier deelgebieden (zie paragraaf 3.1), dienen ter vergelijking met de straatinformatie in de streetwise-methodiek.

Zoekdoel

- Feitelijke informatie met betrekking tot crimineel misbruik van de transport en logistieke sector inventariseren en analyseren, teneinde de conclusies te vergelijken met de straatinformatie in de streetwise-methodiek.
- Inventariseren van trends en (maatschappelijke) ontwikkelingen in relatie tot de transport en logistieke sector.
- Inzicht krijgen in de aard en omvang van crimineel misbruik van de logistieke en transportsector.

Bronnen met zoekdoel en zoekwoorden			
Bron	Deelvraag	Zoekdoel	Zoekwoorden
Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)	1B	Cijfers inventariseren omtrent transport en logistiek, alsmede de mate van misbruik van de sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet-vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer.
ILenT	1A/1B 3A	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen)smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
IRU (World Road Transport Organisation)	1A/1B/1C 3A/3B/3D	Raadplegen van statistieken en rapportages omtrent misbruik van de transport en logistieke sector op internationale schaal.	Internationaal, transport, goederenvervoer, vergunning(s)plichtig, niet vergunning(s)plichtig, misbruik, criminaliteit, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, road haulage, hauliers, curtain trailer, hard box trailer, transport compagnie, international crime transport, money laundering, threat, harassment, cash money, burglary.

ISZW	1A/1B 3A	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen)smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
Kamer van Koophandel (KvK)	1B	Omvang van de transport en logistieke sector inventariseren d.m.v. Standaard Bedrijfsindeling (SBI) codes. Hierbij wordt ook gefocust op het onderscheid in deelgebieden en trends.	Transport, goederenvervoer, import, export, koeltransport, koeriersdiensten, zeevaart, ferrytransport.
Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	1A/1B/1C 3A/3B/3D	Cijfers omtrent het aantal vergunde transport en logistieke ondernemingen inventariseren, alsmede onderzoeksrapporten en het proces van vergunningverlening.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen)smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
Panteia	1A/1B 3A/3B/3D	Cijfers en statistieken inventariseren omtrent de omvang van de transport en logistieke sector.	Transport, goederenvervoer, import, export, koeltransport, koeriersdiensten, zeevaart, ferrytransport.

Politie (Statline)	1A/1B	Statistieken rondom geregistreerde criminaliteit bij ondernemingen in de transport en logistieke sector. Hier tevens gebruik maken van de trefwoorden-verzameling.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen)smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
Transport en Logistiek Nederland (TLN)	1A/1B/1C 3A/3B/3D	Jaarverslagen, rapportages en cijfers rondom de vergunde en niet-vergunde transport en logistieke bedrijven inventariseren, alsmede de mate van misbruik van de sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederenvervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen)smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.

Literatuuronderzoek

Inleiding

Kennis over het onderzoeksonderwerp wordt verzameld aan de hand van literatuuronderzoek. Niet alleen wordt deze onderzoeksmethode gebruikt ter verkenning van het onderzoek, maar ook wordt deze methode gebruikt als (wetenschappelijke) onderbouwing van de onderzoeksresultaten. In deze methode wordt ingegaan op de breedte van het onderzoeksonderwerp en verschaft literatuuronderzoek brede (basis) kennis en context. Hiermee kan scherpte worden aangebracht in de diepte-interviews en observaties bij het *streetwise* veldonderzoek.

Zoekdoel

- Verkennen van (wetenschappelijke) inzichten van de modus operandi rondom crimineel misbruik van de transport en logistieke sector.
- (Wetenschappelijke) inzichten gebruiken ter onderbouwing van de onderzoeksresultaten.

Bronnen met zoekdoel en zoekwoorden			
Bron	Deelvraag	Zoekdoel	Zoekwoorden
De Koninklijke (Nationale) Bibliotheek (KB)	1A/1B/1C 3A/3B, 3C,3D	Raadplegen van de archieven van de KB omtrent crimineel misbruik van de transport en logistieke sector, alsmede theorieën ter onderbouwing van de onderzoeksresultaten. Ook worden lessons learned geïnventariseerd.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
Google Scholar	1A/1B/1C 3A/3B, 3C,3D	Wetenschappelijke onderzoeken inventariseren en raadplegen t.b.v. het theoretische kader en onderbouwing.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
IRU (World Road Transport Organisation)	1A/1B/1C 3A/3B/3D	Wetenschappelijke onderzoeken raadplegen t.b.v. het misbruik van de transport en logistieke sector op internationale schaal.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.

LexisNexis	1A/1B/1C 3A/3B, 3C,3D	Raadplegen van de database van LexisNexis op literatuur, gericht op de theoretische onderbouwing van de aard en omvang van het misbruik in de transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC)	1A/1B/1C 3A/3B, 3C,3D	Wetenschappelijke onderzoeken inventariseren en raadplegen t.b.v. het theoretische kader en onderbouwing.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen. bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.

Secundaire analyse

Inleiding

Verder zal gebruik worden gemaakt van secundaire data welke afkomstig zijn uit officiële registraties van (overheids-)organisaties. Bestaande informatie uit registratiesystemen zal bijdragen aan het inzichtelijk maken van de aard en omvang van het crimineel misbruik.

Zoekdoel

- Inzicht krijgen in de aard en omvang van crimineel misbruik van de logistieke en transportsector. N.B. Het betreft hier een gefundeerde schatting dan het raadplegen, door middel van beschikbare cijfers en statistiek, over de omvang van het probleem.

Bronnen met zoekdoel en zoekwoorden			
Bron	Deelvraag	Zoekdoel	Zoekwoorden
ILenT	1A/1B 3A	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
ISZW	1A/1B 3A	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
NIWO	1A/1B 3A	Cijfers omtrent het aantal vergunde transport en logistieke ondernemingen inventariseren, alsmede onderzoeksrapporten en richtlijnen rondom criminaliteitsbestrijding. Daarnaast worden ingetrokken en geweigerde Eurovergunningen geïnventariseerd vanwege criminele inmenging.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.

Rechtspraak	1A/1B 3A	Inzicht krijgen in de gerechtelijke uitspraken omtrent criminele inmenging in de transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal.
-------------	-------------	--	--

Casestudie

Inleiding

Gedurende het onderzoek zal gesproken worden met professionals die zich dagelijks committeren aan het voorkomen, signaleren en aanpakken van crimineel misbruik in de transport en logistieke sector. Daarnaast worden meerdere registratiesystemen bevroegd in deze onderzoeksmethode. Beiden zullen bevroegd worden op cases. Casuïstiek zal onderzocht worden om een feitelijk en actueel inzicht te krijgen in de criminele inmenging in de transport en logistieke sector.

Zoekdoel

- Inzicht krijgen in de criminele inmenging in de transport en logistieke sector.
- Inzicht verschaffen in patronen, achtergronden, overeenkomsten in netwerk en werkwijze van malafide ondernemers.
- Mogelijke beïnvloedingsstrategieën ontwikkelen om de transport en logistieke sector weerbaarder te maken.
- Evalueren van de gezamenlijke aanpak (publiek-private samenwerking) tot dusver.

Bronnen met zoekdoel en zoekwoorden			
Bron	Deelvraag	Zoekdoel	Zoekwoorden
ILenT	1A/1B 3A/3B	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector. Alsmede kenmerken van de huidige aanpak benoemen.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.
ISZW	1A/1B 3A/3B	Inspectieresultaten en cijfers inventariseren rondom misbruik transport en logistieke sector. Alsmede kenmerken van de huidige aanpak benoemen.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.
LexisNexis	1A/1B/1C 3A/3B/ 3C/3D	De database van LexisNexis raadplegen op open bronnen als krantenartikelen, tijdschriften en social media t.b.v. het inzicht krijgen in de criminele inmenging. Daarnaast inzicht krijgen in de modus operandi van de malafide ondernemers. criminaliteitsbestrijding. Daarnaast worden ingetrokken en geweigerde Euro-ergunningen geïnventariseerd vanwege criminele inmenging.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.

NIWO	1A/1B/1C 3A/3B/ 3C/3D	Rapportages en onderzoeken raadplegen op het misbruik van de transport en logistieke sector. Alsmede evaluatierapporten gebruiken om de gezamenlijke aanpak te evalueren. Tevens zal worden geïnventariseerd hoeveel vergunningsaanvragen afgewezen of ingetrokken worden n.a.v. de betrouwbaarheidstoets en/of Bibob-onderzoek, alsmede het beschrijven van de uitkomsten.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.
Panteia	1A/1B 3A/3B/ 3C/3D	Onderzoeken worden geraadpleegd om de effectiviteit van de Wet wegvervoer goederen (Wgw) te onderbouwen, lessons learned te inventariseren en om handelingsperspectieven te ontwikkelen.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.
Rechtspraak	1A/1B 3A/3D	Inzicht krijgen in de gerechtelijke uitspraken omtrent criminele inmenging in de transport en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.

SOCMINT	1A/1B	Gebruik maken van social media als Telegram om zicht te krijgen in de modus operandi (MO) van criminelen die misbruik van de transport- en logistieke sector.	Transport, vervoer, goederenvervoer, beroepsgoederen-vervoer, vergunning(s) plichtig, niet vergunning(s)plichtig, import, export, misbruik transportsector, logistiek (e) dienstverleners, expediteur, eigen rijder, eigen vervoer, criminaliteit, fraude, doorstart, malafide doorstart, drugs, wapens, inklimmers, illegalen, illegale immigranten, verstekelingen, (mensen) smokkel, contant geld, witwassen, bedreiging, intimidatie, interne criminaliteit, (lading)diefstal, tachograaf, rijtijden, rusttijden.
---------	-------	---	---

Bijlage 2

Lijst geïnterviewden

In deze bijlage zijn de respondenten (112) op alfabetische volgorde van functie vermeld. Allen hebben een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het onderzoeksrapport. We hebben afgesproken geen namen te noemen van personen en bedrijven.

Geïnterviewden	
Adjutant Intelligence	Koninklijke Marechaussee
Adjunct-Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 1
Adviseur Mensensmokkel en Mensenhandel	Koninklijke Marechaussee
Algemeen Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 2
Arbeids- en organisatiedeskundige	STL werkt
Beleidsadviseur	Ministerie van Justitie en Veiligheid
Beleidsadviseur	Transport en Logistiek Nederland
Beleidsadviseur Afdeling Beleid en Strategie	Openbaar Ministerie Landelijk Parket
Beleidsmedewerker	Ministerie van Justitie en Veiligheid Aanjaagteam Ondernijning
Boete Fraude Coördinator Fraude Externe Overheidsamenwerking	Belastingdienst Kantoor Eindhoven
Business Unit Director Network	Bedrijf Transport & Logistiek 3
Chauffeur Groottransport (2x)	Transportbedrijven
Chauffeur Truckstop (16x)	Diverse transportbedrijven
Co-decaan & Adjunct-Directeur Denktank	Nederlandse School voor Openbaar Bestuur
Commercieel Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 4
Coördinator Fysiek Toezicht douane. Landelijk aanspreekpunt Vertrek- en Bestemmingslocaties Kantoor Arnhem	Douane
Coördinator Fysiek Toezicht Douane. Verantwoordelijke Project Vertrek- en Bestemmingslocaties Kantoor Eindhoven	Douane
Coördinator Fysiek Toezicht Douane. Verantwoordelijke Project Vertrek- en Bestemmingslocaties Kantoor Eindhoven	Douane

Coördinator Fysiek Toezicht Douane. Verantwoordelijke Project Vertrek- en Bestemmingslocaties Kantoor Eindhoven	Douane
Coördinator Team Ondernijning Beleid & Strategie	Openbaar Ministerie Landelijk Parket
Coördinerend Inspecteur	Inspectie Leefomgeving en Transport
Deelmarktsecretaris Containers en Ferry	Transport en Logistiek Nederland
Directeur	
Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 5
Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 6
Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 7
Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek 8
Directeur en Voorzitter Deelmarkt Verenigde Koeriers- en Expressbedrijven	Bedrijf Transport & Logistiek 9 Transport en Logistiek Nederland
Eigenaar en voormalig bestuurslid Deelmarkt Verenigde Koeriers- en Expressbedrijven	Bedrijf Transport & Logistiek 10 Transport & Logistiek Nederland
(Ex)-criminelen (1 + 3 personen)	Geen organisatie
Fraudecoördinator Zuid-Nederland	Kamer van Koophandel
Gebiedsagent Breda	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
General Manager Operations	Bedrijf Transport & Logistiek 11
Hondenbeveiliging	Terminal Haven 1
Hoofd Afdeling Vergunningen en Documenten	Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
Inspecteur	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Koerier pakketdienst (2x)	Koeriersbedrijf
Magazijnmedewerker (2x)	Transportbedrijf Venlo
Manager Afdeling Speciale Zaken	Verzekeringsmaatschappij 1
Manager Afdeling Strategie en Omgeving	RDW
Manager Sectorontwikkeling en MT-lid	Transport en Logistiek Nederland
Medewerker	Postsorteercentrum
Medewerker Administratiekantoor Paychecked	Stichting Paychecked
Officier van Justitie	Openbaar Ministerie
Onderzoeker	STL werkt
Onderzoeker	STL werkt

Onderzoeker	Transport en Logistiek Nederland
Operationeel Specialist A	Zeehavenpolitie
Operationeel Specialist A	Zeehavenpolitie
Operationeel Specialist A	Politie Eenheid Zeeland- West- Brabant
Operationeel Specialist B	Financial Intelligence Unit
Operationeel Specialist C	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Particulier Onderzoeker	Particulier Onderzoeksbureau 1
Particulier Onderzoeker	Particulier Onderzoeksbureau 2
Particulier Onderzoeker en Directeur	Particulier Onderzoeksbureau 3
Plaatsvervangend Hoofd Afdeling Beleid	Openbaar Ministerie Landelijk Parket
Plaatsvervangend Hoofd Dienst Infra. Voorzitter Transport Informatie en Expertisecentrum	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Planner Koeriersdienst	Koeriersbedrijf
Portefeuillehouder Transportcriminaliteit Noord-Oost Nederland	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Programmaleider	Aanjaagteam Ondernijning
Programmamanager Transportcriminaliteit	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Programmamanager Zeehavens	Taksforce-RIEC Brabant-Zeeland
Projectleider	Politie Eenheid Zeeland- West- Brabant
Projectleider Autoverhuur	Politie Eenheid Zeeland- West- Brabant
Projectleider Combi-Team Zuidwest	Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst & Nationale Politie
Projectleider Maritieme Smokkel Noord-Holland	Openbaar Ministerie
Projectleider Maritieme Smokkel Noord-Holland	Politie
Projectleider Post- en Koeriersdiensten	Taskforce-RIEC Brabant- Zeeland
Rechercheur	Rijksrecherche
Recherchekundige	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Riskmanager Manager Insurances & Legal	Bedrijf Transport & Logistiek 12
Salesmanager	Bedrijf Transport & Logistiek 13
Schadeonderzoeker	Verzekeringsmaatschappij 1
Security Coördinator	Bedrijf Transport & Logistiek 14
Security Manager	Bedrijf Transport & Logistiek 15

Strategisch Adviseur Publiek-Private Samenwerking Ondernijning	Politie Landelijke Eenheid
Subcontractor (4x)	Diverse zelfstandige koeriersbedrijven
Teamcoördinator	Politie Eenheid Zeeland-West- Brabant
Teamleider	Politie Post Interventie Team
Teamleider FINEC	Politie Landelijke Eenheid
Teamleider	Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Terminalbeambte	Terminal Haven 2
Truckstopexploitant	Truckstop
Voorzitter	Belangenvereniging voor Pakket Distributie (BvPD)
Voorzitter	Subcopartners
Voorzitter	TAPA
Voorzitter BIZ. Voormalig Voorzitter Havenondernemersvereniging	Bedrijven Investeringszone 1
Warehousemanager	Transportbedrijf Venlo

Bijlage 3

Deelnemerslijst begeleidingscommissie

De begeleidingscommissie bestaat uit de volgende deelnemers
(op alfabetische volgorde van naam):

Aad Roosemalen	Programmamanager Transportcriminaliteit Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Bob Hoogenboom*	Hoogleraar Nyenrode Business Universiteit
Hélène Minderman	Beleidsadviseur Transport en Logistiek Nederland
Jorren Scherpenisse	Co-decaan & Adjunct-Directeur Denktank Nederlandse School voor Openbaar Bestuur
Judith Michels-Schimmel**	Plaatsvervangend Hoofd Afdeling Beleid en Strategie Openbaar Ministerie Landelijk Parket
Marcel Boselie	Teamcoördinator Politie Eenheid Zeeland- West- Brabant
Martin Donker	Beleidsadviseur Ministerie van Justitie en Veiligheid

* Voorzitter (teruggetreden na 3^e vergadering ivm onvoorziene omstandigheden)

**Plaatsvervangend voorzitter (verantwoordelijk na 3^e begeleidingscommissievergadering)

Bijlage 4

Deelnemerslijst klankbordgroep

De klankbordgroep bestaat uit de volgende deelnemers
(op alfabetische volgorde van functie):

Beleidsmedewerker Aanjaagteam Ondernijning	Ministerie van Justitie & Veiligheid
Coördinator Fysiek Toezicht en Landelijk Aanspreekpunt Vertrek- en Bestemmingslocaties Arnhem	Douane
Corporate Security Officer	Bedrijf Transport & Logistiek 17
Directeur & Voorzitter Deelmarkt Verenigde Koeriers- en Expressbedrijven	Bedrijf Transport & Logistiek 9
Hoofd Afdeling Vergunningen en Documenten	Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
Manager Sectorontwikkeling en MT-lid	Transport en Logistiek Nederland
Projectleider	Politie Eenheid Zeeland- West- Brabant
Riskmanager, Manager Insurances & Legal	Bedrijf Transport & Logistiek 12
Security manager	Bedrijf Transport & Logistiek 15
Directeur	Bedrijf Transport & Logistiek

Bijlage 5

Wetenschappelijke experts

In afstemming en overleg met de begeleidingscommissie werden specifiek wegens hun wetenschappelijke expertise en onderzoeksterrein de volgende personen betrokken bij reflectie op aanbevelingen:

Prof.dr. A.B. Hoogenboom, Hoogleraar Forensic Business Studies,
Nyenrode Universiteit Breukelen

Prof.mr.dr. A.R. Houweling, Hoogleraar Arbeidsrecht,
Erasmus Universiteit Rotterdam

Prof.dr. H.J. van Houtum, Hoogleraar Politieke Geografie en Geopolitiek,
Radbout Universiteit Nijmegen

Dr. J. Scherpenisse, Co-Decaan en Adjunct Directeur
NSOB (Nederlandse School voor Openbaar Bestuur) Den Haag

Mr. S.P.A. Bollen, Specialist Arbeidsrecht,
van Odijk Advocaten Utrecht

Mr. A. Zwanenburg, promovenda Arbeidsrecht
Erasmus Universiteit Rotterdam

Drs. A. Cornelissens, voormalig adviseur kennis en projectleider Veiligheidsindex
Directie Veiligheid, gemeente Rotterdam

Bijlage 6

Schriftelijke vragen aan pakketdienst X i.k.v. hoor- en wederhoor

Bijlage 6 Schriftelijke vragen aan pakketdienst X i.k.v. hoor- en wederhoor

De volgende vragen komen voort uit onze onderzoeksopzet, waarin gekeken wordt naar de fenomenen van eventueel crimineel misbruik, de kwetsbaarheid binnen de sector voor crimineel misbruik en de publiek- private samenwerking om crimineel misbruik binnen deze deelmarkt tegen te gaan;

1. Uit onderzoeksliteratuur, onze interviews met o.a. opsporingsambtenaren en nieuwsberichten blijkt dat drugshandel per post een groot en groeiend probleem is.

Welke inspanningen werden recent door [bedrijf X] ondernomen om drugshandel per post tegen te gaan en waarom? Maakt de explosieve recente groei van de pakkettenstroom tijdens de Corona-pandemie dat op dit vlak er eveneens sprake is van een groei in drugshandel en er nog extra inspanningen nodig zijn? Zo ja: welke dan?

2. [Bedrijf X] kwam recent met een persbericht waaruit blijkt dat zelfstandige bezorgondernemers een aanzienlijke stijging laten zien voor wat betreft hun tevredenheid. [url naar bericht]. Dit beeld strookt niet met de bevindingen uit ons onderzoek (en dat van het onderzoeksjournalistiek televisieprogramma Y). Ook in de literatuur weerklinkt de kritiek dat grote opdrachtgevers in de koeriersbranche (niet alleen [Bedrijf X]) zich schuldig zouden maken aan het steeds verder 'uitknijpen' van de tarieven. Om de genoemde 'tevredenheid' en afwijking in onze bevindingen te toetsen hebben wij n.a.v. bovenstaand persbericht tevens de bestuursleden van BVPD, de heer A., en Subcopartners, de heer B. gevraagd of zij en hun achterban zich herkennen in de door u gepresenteerde uitkomsten van de samenwerkingsbarometer. Beiden geven aan dat het geschetste beeld haaks staat op hoe dit binnen hun achterban ervaren wordt.

Wat is de reactie van [Bedrijf X] hier op? Hoe is het verschil te verklaren tussen het eigen onderzoek van [Bedrijf X] enerzijds en anderzijds de bevindingen van anderen en de literatuur?

3. Op de website van [Bedrijf X] wordt verder toegelicht dat subcontractors waarmee [Bedrijf X] een contract heeft, een minimale omzetgarantie van € 27,- per uur krijgen (september 2020). Volgens door ons geïnterviewde Subcontractors (en ZZP-ers) en belangenverenigingen BVDP en Subcopartners is er met € 27,- per uur echter geen gezonde bedrijfsvoering mogelijk. Dit zou volgens hen minimaal € 30,- per uur moeten zijn om enigszins levensbestendig te zijn. Tevens geven zij aan dat er een berekeningsmethodiek gehanteerd wordt waarmee de vergoedingen niet meegroeien met de omzet- en winst, maar dit jaar wederom met gemiddeld 0,10-0,30 per stop verlaagd zijn.

Daarnaast geven zij aan dat [Bedrijf X] de CAO voor beroepsgoederenvervoer hanteert en daarbij uit gaat van een gemiddelde beloning daarbinnen in de C2-schaal. Subcontractors en beide belangenverenigingen geven aan dat het effect hiervan is dat zij medewerkers na twee jaar dienstverband moeten ontslaan om binnen die salarisschaal de lonen uit te kunnen blijven betalen. De meeste medewerkers werken langer dan 2 jaar in loondienst bij een subcontractor. Ook dit is een argument waarbij men aangeeft met de huidige tarieven niet uit te komen. Nieuwe krachten moeten opnieuw ingewerkt worden, zijn in het begin minder efficiënt dan ervaren pakketchauffeurs etc. Deze extra investering en het rendementsverlies komt ook bij de subcontractors te liggen horen wij als argument.

Kunt u het beeld bevestigen/weerleggen of toelichting geven op het geschetste uurtarief, de gehanteerde norm (C2) voor het bepalen van het cao-uurtarief en de genoemde verlaging per stop?

4. In het artikel [url met link naar artikel] rept C. over een "slimme strategie" in het kader van PPS (Publiek Private Samenwerking) en geeft [Bedrijf X] aan ook andere pakketbedrijven op te roepen om actief deel te nemen, zodat "we gezamenlijk nog hogere drempels op kunnen werpen".

Wat houdt deze slimme strategie volgens [Bedrijf X] in? Welke drempels zijn er nog meer nodig? M.a.w. waar ziet u nog kwetsbaarheden voor crimineel misbruik en met welke drempels zouden deze volgens u opgelost kunnen worden? Er wordt gesteld dat er na jarenlange samenwerking nog geen barrièremodel operationeel is. Is deze er inmiddels wel en kunt u hiervan de resultaten van afgelopen jaar schetsen? Hoe beoordeelt [Bedrijf X] verder de PPS-samenwerking om crimineel misbruik te voorkomen en wat vindt [Bedrijf X] tot slot van de overige inhoud van dat artikel?

DOOR BRAAK

verzocht

Transport en logistiek zijn onmisbare onderdelen van criminele processen, met name van (drugs-) smokkel. Dit onderzoeksrapport beschrijft kwetsbaarheden van het beroepsgoederenvervoer over de weg voor crimineel misbruik en de (publiek-private-) maatregelen om veiligheid en weerbaarheid van de sector duurzaam te vergroten. Nu, 25 jaar geleden, rapporteerden criminologen Frank Bovenkerk en Ankie Lempens over misdaad in het Nederlands internationale wegtransport. Daarna zijn onderzoeken gedaan naar (deel) facetten van transport, maar niet meer in de volle breedte zoals in voorliggend rapport. Dit onderzoek wijst op arbeidsvoorwaarden en concurrentiedruk als prominente verklaringen voor crimineel misbruik. Dit, gecombineerd met een lage pakkans en goed georganiseerde criminele samenwerkingsverbanden, gebruikmakend van de uitstekende infrastructuur van Nederland als gateway to Europe. In deze studie is naast een grondige literatuurstudie en open bronnenonderzoek (internet; darkweb, criminele chatsites en media) onder meer gesproken met overheidsfunctionarissen, bedrijfsleven, chauffeurs, koeriers, belangenorganisaties en inhoudelijk deskundigen rondom transportcriminaliteit. Ook zijn enkele ervaren drugsmokkelaars geïnterviewd. Bovendien zijn onderzoekers zelf ter plaatse gegaan om met streetwise observaties de alledaagse werkelijkheid van het wegtransport te bekijken en te ervaren.

De titel 'Doorbraak Verzocht' is niet voor niets gekozen. Om 'doormodderen' te doorbreken is 'omdenken' nodig. Naast het bestrijden van de symptomen is een omslag nodig om vooral ook de voedingsbodem voor crimineel misbruik te verarmen. Verbinding tussen praktijk en beleid en publiek-private- en interdepartementale verantwoordelijkheid is hierbij onontbeerlijk.

ISBN 978-90-903413-0-9



9 789090 1341309 >