

Inhaalrace voor zwaargewichten.

Georganiseerde diefstal in de wegtransportsector.

Artikel in: Ciroc Nieuwsbrief, 6^e jaargang, nummer 2, oktober 2006

Drs. Jos Kuppens (Advies- en Onderzoeksgroep Beke)

Diefstal in de wegtransportsector is een veel voorkomend probleem in Nederland. De laatste jaren bestaat er dan ook vanuit de branche, justitie en de overheid toenemende aandacht om dit fenomeen te reduceren (Kuppens e.a. 2006). Veelal luidt de conclusie dat vrachtwagens een te eenvoudig doelwit vormen voor dieven. De verantwoordelijkheid voor preventie wordt vooral bij de transporteurs gelegd. Maar voor het reduceren van de voorsprong van dieven is het beter om samen te werken. Een ketengerichte aanpak vanuit de branche, verladers, verzekeraars en overheid kan het gat met de kopgroep aanzienlijk verkleinen.

De goederenketen is een complex geheel met diverse actoren. Het eindproduct dat de consument bereikt gaat door de handen van producenten, verkopers en vervoerders. Verder dragen onder meer logistieke en financiële ondersteuning, op- en overslag, verzekeraars, overheden en brancheorganisaties bij aan de goederenstroom. Nieuwe ontwikkelingen zoals toenemende onderlinge concurrentie tussen bedrijven, de toename van productiekanaalen, een toenemende diversiteit in consumptiegoederen en internationalisering dragen ook bij aan deze complexiteit. Binnen deze goederenketen is het goederenvervoer een gemakkelijk doelwit voor diefstal. Naarmate andere branches (banken, juweliers en tankstations) zich meer zijn gaan beveiligen, is de aandacht van dieven verlegd naar de relatief slecht beveiligde wegtransportsector.

Vrachtwagen- en ladingdiefstal

In tegenstelling tot georganiseerde autodiefstal (Ferwerda e.a. 2005) is vrachtwagen-diefstal voornamelijk nationaal georiënteerd. Vrachtwagens zijn door hun omvang ook lastiger af te zetten in het buitenland dan auto's. Bovendien vormt het vervoermiddel zelf niet de eerste prioriteit: dieven zijn vooral geïnteresseerd in de lading. Vrachtwagens worden daarom vaak weer leeg teruggevonden. Daar waar het de dieven wel te doen is om de vrachtwagen, gaat het voornamelijk om het faciliteren van andere diefstallen met het gestolen transportmiddel. Als dieven zich alleen richten op de lading, dan kan deze

ook ter plekke uit de vrachtwagen worden overgeladen naar een (gestolen) transportmiddel. Ingesneden en weer gerepareerde zeilen van zeilentrailers zijn de stille getuigen van 'inkijkoperaties'. Dit laatste fenomeen geeft ook het incidentele karakter weer van veel ladingdiefstallen; vaak blijkt het een kwestie van trial and error. Daarnaast zien we echter ook dat interne informatie van medewerkers van transportondernemingen een rol speelt.

Diefstal in de wegtransportsector ligt gevoelig en wordt daarom niet in alle gevallen geregistreerd. Het komt voor dat transporteurs een diefstal verzwijgen vanwege de aanname dat dit een slechte naam oplevert. Ook kunnen douaneheffingen of claims van opdrachtgevers en verzekeraars hierbij een rol spelen. Vaak gaat het dan wel om de kleinere diefstallen, want de aangiftebereidheid neemt evenredig toe met de omvang van de schade en de zwaarte van het misdrijf. Volledige registratie van incidenten kan preventief werken, al was het maar omdat er beter zicht ontstaat op diefstallocaties en -methoden.

Herkomst en organisatiegraad van dieven

Er bestaan indicaties dat voornamelijk autochtonen zich richten op vrachtwagen- en ladingdiefstallen. In enkele gevallen was sprake van Litouwse betrokkenheid. Dadergroepen bewegen zich voornamelijk binnen een regionaal gebied. Dit wil overigens niet zeggen dat er geen grensoverschrijdende diefstal plaatsvindt; regelmatig vinden diefstallen in België en Duitsland plaats. De kennis van de politie blijft over het algemeen beperkt tot stelersgroepen, ondanks het gegeven dat zich in de hotspot van ladingdiefstal, het zuiden van Nederland, veel helers bevinden. Dit heeft ook te maken met het internationale wegtransport, dat Nederland voornamelijk via de as Rotterdam - Noord-Brabant en Rotterdam – Limburg aandoet. In zoverre blijft de kennis over de mate van georganiseerdheid van criminelen dus beperkt tot alleen de dieven.

De organisatie van vrachtwagen- en ladingdieven is veelal gebaseerd op een gemeenschappelijke woonwagenachtergrond en familiebanden. Dit wil niet zeggen dat 'externen' geen deel uitmaken van een bende. Zo zijn er voorbeelden van junks die bij diefstal worden ingezet en vervolgens worden uitbetaald in drugs. De organisatiegraad is over het algemeen minder hoog dan bij georganiseerde autodiefstal; hoewel er regelmatig sprake is van hoofdmannen, vervullen de leden van dadergroepen soms

meerdere functies. Indien nodig wordt een vaste kern stellers aangevuld met tijdelijke 'oproepkrachten'.

In het algemeen zijn de meer georganiseerde dievenbendes inventiever in hun afschermingsmethoden.

Preventieve ketenaanpak

Hiervoor zijn enkele elementen genoemd die diefstal in de wegtransportsector voor een deel typeren. In één zin gaat het om het incidentele karakter van weinig professioneel georganiseerde daders en slecht geregistreerde diefstal op bekende hotspots bij een gemakkelijk te raken sector. Deze mix van factoren valt te bestrijden, maar niet alleen vanuit het wegtransport zelf. Tot op heden leggen de ketenpartners de (financiële) verantwoordelijkheid voor diefstalreductie vooral bij de transporteurs. Door de versplintering in grote en kleine bedrijven enerzijds en hun soms zwakke bedrijfseconomische speelruimte anderzijds heeft een effectieve aanpak voor transporteurs geen prioriteit. Daarom zullen zij in eerste instantie ook de gemakkelijkst te verwezenlijken manieren van preventie moeten kiezen. Een voorbeeld van een eenvoudige en kostenarme maatregel is het konvooirijden op verre bestemmingen om solitaire ritten te voorkomen. Kansen voor de aanpak liggen ook bij de andere zwaargewichten in de goederenketen. Zo kan een producent al tijdens het productieproces een goederenvolgsysteem aan het product koppelen. Een voorbeeld hiervan is het elektronisch merken van goederen (tagging). Daarnaast sanctioneren verzekeraars diefstalincidenten door soms hooguit een fractie van het verzekerde bedrag uit te keren, terwijl het verlagen van premies na een gesteld aantal diefstalvrije kilometers ook een mogelijkheid kan zijn. Een derde optie is het bevorderen van het uitwisselen van diefstalgegevens tussen verzekeraars en politie. Hiervoor bieden het verbeteren van aangiften van diefstal en de nieuwe Wet Politiegegevens (2007) goede perspectieven; (uitwisseling van) geregistreerde diefstal verbetert de kansen op succesvolle aanpak. De Waard (2004) gaat hierin verder. Hij stelt dat verplichte Preventiesamenwerking, zogenaamde preventiedrang, de beste garantie is voor criminaliteitsreductie. Dit is voor de partijen in de goederenketen (nog) een te grote stap. Eerst moet het besef bij alle ketenpartijen groeien dat de diefstal in de wegtransportsector een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid is. Pas dan kan worden aangehaakt bij het voortrazende dievengilde.

Het rapport *Zware jongens op de weg*. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector is te bestellen via: <http://www.beke.nl>. Het onderzoek komt voort uit de eerste afspraak van het convenant Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector. Het convenant beoogt een reductie van de wegtransportcriminaliteit met 25 procent in 2008. Het onderzoek is gebaseerd op deskresearch, interviews en bijeenkomsten met experts, casusanalyse van twaalf politieonderzoeken en een sectororiëntatie.

Literatuur

Ferwerda, H., N. Arts, E. de Bie, I. Van Leiden. 2005. Georganiseerde autodiefstal: kenmerken en achtergronden van een illegale branche in beeld gebracht'. Amsterdam: SWP.

Kuppens, J., E. de Vries Robbé, I. van Leiden, H. Ferwerda. 2006. Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector. Arnhem: Advies- en Onderzoeksgroep Beke.

Waard, J. de. 2004. 'Toekomst van preventie' SEC. Tijdschrift over samenleving en criminaliteitspreventie 18 / 3: 18-21.