

Een criminologisch exploratief onderzoek naar de criminaliteitsontwikkeling in de Nederlandse logistieke keten



Studentnummer: 90473

De heer Ralph Norbert Remco van Os MA ©

Deze afstudeerscriptie dient ter afsluiting van de vierjarige hbo integrale veiligheid (IV) opleiding aan de Thorbecke Academie van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (NHL), in het verlengde hiervan tevens ter verkrijging van het hogeschool diploma in de vorm van een hbo bul en bijbehorende Bachelor in Public Management / Safety en Security Management graad. Dit hogeschool afstudeeronderzoek focust zich op de Nederlandse logistieke keten en verkent, benadert vanuit de criminologie en bezien vanuit een integrale security management aanpak, of er sprake is van criminaliteitsontwikkelingsvormen welke zich specifiek voordoen in, rond en binnen de Nederlandse logistieke keten. Op basis van de opgedane kennis en inzichten zal er worden gepoogd enige preventieve oplossingen hiervoor aan te dragen. Gezien de beperkte ruimte voor een dergelijke hbo scriptie is het onderwerp afgebakend tot het vervoer over de (snel)weg.

In deze scriptie is er antwoord gezocht op de probleemstelling: *Komen er binnen de Nederlandse logistieke keten (specifieke) criminaliteitsvormen voor, wat is hier de ontwikkeling van?* Alsook de hierbij behorende 5 onderzoeksvragen:

1. Wat wordt er verstaan onder de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstuk 3 van deze scriptie).
2. Welke vormen van criminaliteit komen er zoal voor binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstukken 1, 3, 4, 5 en 6 van deze scriptie)
3. Zijn de waargenomen vormen van criminaliteit specifiek voor deze branche te noemen? (Hoofdstukken 3 en 6 van deze scriptie)
4. Wat is de ontwikkeling van deze vormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstukken 3 en 6 van deze scriptie)
5. Wat zijn de criminaliteitspreventie mogelijkheden van de specifieke verschijningsvormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 van deze scriptie)

Ondanks de complexiteit en diversiteit van het te onderzoeken onderwerp is er inzichtelijk geworden, op basis van het uitgebreide exploratieve literatuuronderzoek, of er sprake is van een specifieke criminaliteitsvorm binnen de Nederlandse logistieke keten. Te weten *ladingdiefstal*. Alsook wat hiervan de huidige ontwikkeling is¹: sedert 2005 neemt het aantal gevallen van ladingdiefstal toe, de diefstal van voertuigen (al dan niet met lading) neemt af. Dat dit ook de aandacht heeft van de overheid bleek en blijkt uit het door de Minister van Justitie en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2007, naast het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) opererende, extra opgerichte en gesubsidieerde Projectteam Ladingdiefstal, ondergebracht bij de bovenregionale recherche Zuid-Nederland daar zich hier de meeste ladingdiefstalvormen voordoen. Waarvan zo werd eind augustus 2009 bekend, de subsidie zal worden verlengd tot en met 2011, waarna gekeken zal worden wat de status quo is. Daarnaast is er gekeken hoe, vanuit de Criminologische (ICT) Risk en Security Management (CRiSMa) gedachte (hoofdstuk 5), ladingdiefstal preventief te voorkomen.

Dit exploratieve onderzoek heeft verder inzichtelijk gemaakt dat er veel onderzoeken zijn, geweest, naar de criminaliteitsproblematiek binnen de Nederlandse logistieke

¹ Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.76

keten, met elk hun eigen specifieke uitkomsten. Getracht is om de gemeenschappelijke deler hieruit te halen. Waarbij gepleit kan worden voor het (verder) ontwikkelen en hanteren van eenduidige(re) omschrijvingen in het kader van een nog te ontwikkelen standaardisatie met oog op een optimale effectieve criminaliteitspreventie aanpak.

Preventie van ladingdiefstal in de Nederlandse logistieke keten is mogelijk door middel van de inzet van een integraal security manager, welke criminologische geschoold is conform het CRiSMa principe. De hieruit voortvloeiende vraag is met name of de Nederlandse logistieke keten dit ook als zodanig ziet en zal gaan gebruiken.

In lijn met de criminaliteitspreventie moge niet onvermeld blijven de met name actieve samenwerkingsverbanden tussen de diverse overheidinstanties en het bedrijfsleven, enige voorbeelden hiervan zijn:

- Het loket Transportcriminaliteit² (opgericht m.i.v. 1 augustus 2005)
- De oprichting van de Stichting Waarschuwingregister Logistieke Sector (WLS) met ingang van 1 juni 2009

Een aanzet is hiermee gegeven al zijn er nog wat aandachtspunten inzake het nemen van beveiligingsmaatregelen alsook bij deze taken te beleggen. Voor het overige is de branche op dit gebied al druk doende en goed op weg. Door middel van het aanwenden van de juiste, specifiek voor de locatie op maat gemaakte beveiligingsmiddelen in relatie tot het aanstellen van een kundig, integraal security manager inzake deze, kan men komen tot een verdere adequate aanpak van de zich voordoende criminaliteit. Al dient men niet uit het oog te verliezen dat ladingdiefstalvormen, zeker binnen de Nederlandse logistieke keten, veelal een grensoverschrijdend karakter hebben. Tot slot dient de aanpak gericht op die inzake de geconstateerde problematiek op en rond parkeerplaatsen vermeld te worden. Middels het onderzoek van de Police Research Corporation in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen, neemt men de criminogene actoren zo goed als weg.

De resterende aanbeveling van deze scriptie is het aanstellen zo niet oprichten van één specifieke publieke-private organisatie die zich geheel en al, met de daarbij behorende criminologische en security deskundigheid, kan gaan bezig houden met deze specifieke vorm(en) van grensoverschrijdende criminaliteit en aanverwante zaken. Mogelijkerwijs dat vanuit het onderwijs het één en ander via een lectoraat of (bijzonder) hoogleraarschap onder de verdere aandacht kan worden gebracht?

² http://www.logistiek.nl/nieuws/id2654-Loket_voor_criminaliteit_in_transport_online.html d.d. 15-07-09

Deze scriptie wens ik op te dragen aan mijn op zaterdag 20 mei 2006 te Vlaardingen geboren tweede zoon, en vierde kind, Brett Anton Sebastiaan van Os.

Rock steady by Sting (Nothing Like The Sun, 1987)

Saw an ad in the newspaper that caught my eye
I said to my baby this sounds like the ticket for you and I
It said volunteers wanted for a very special trip
To commune with Mother Nature on a big wooden ship
We took a taxi to the river in case any places were free
There was an old guy with a beard
And every kind of creature as far as the eye could see

This old guy was the boss, he said,
"I won't tell you no lie
But there's more to this journey than is apparent to the eye"
He said he'd heard God's message on the radio
It was going to rain forever and he'd told him to go
"I'll protect you all don't worry I'll be father to you all
I'll save two of every animal, no matter how small
But I'll need some assistants to look after the zoo
I can't see nobody better so you'll just have to do"
I said, "Just tell me something before it's too late and we're gone
I mean just how safe is this boat we'll be on?"

"It's Rock steady Rock steady
Rock steady Rock steady
Rock steady Rock steady
Rock steady Rock steady"

It rained for forty days and forty long nights
I'd never seen rain like it and it looked like our old friend
Was being proved right
We had no time to worry though there was just too much to do

Between the signified monkey and the kangaroo
We had to wash all the animals we had to feed them too
We were merely human slaves in a big floating zoo
She said, "Hey baby I don't mean to be flip
But it seems this old man is on some power trip"
I said, "No, no sugar you must be wrong
I mean look at the size of this boat we're on.
We're as safe as houses, as safe as mother's milk
He's as cool as November and as smooth as China silk
He's God's best friend, he's got a seat on the board
And life may be tough but we're sailing with the lord."

Rock steady Rock steady

Woke up this morning and something had changed
Like a room in my house had just been rearranged
She said, "It's stopped raining and I know the guy's kind
But if we stay here much longer I'm going to lose my mind."
So we said we had a mission for his favourite dove
To see if there was any mercy from this great God above
So to find dry land, away the white bird flew
We didn't need no country just a rock would do
When the dove came back to us he threw down a twig
It was manna from heaven and meant we could blow this gig
"But the rock's too small," he said, "can't you see?"
I said, "It's just perfect for her, it's perfect for me."

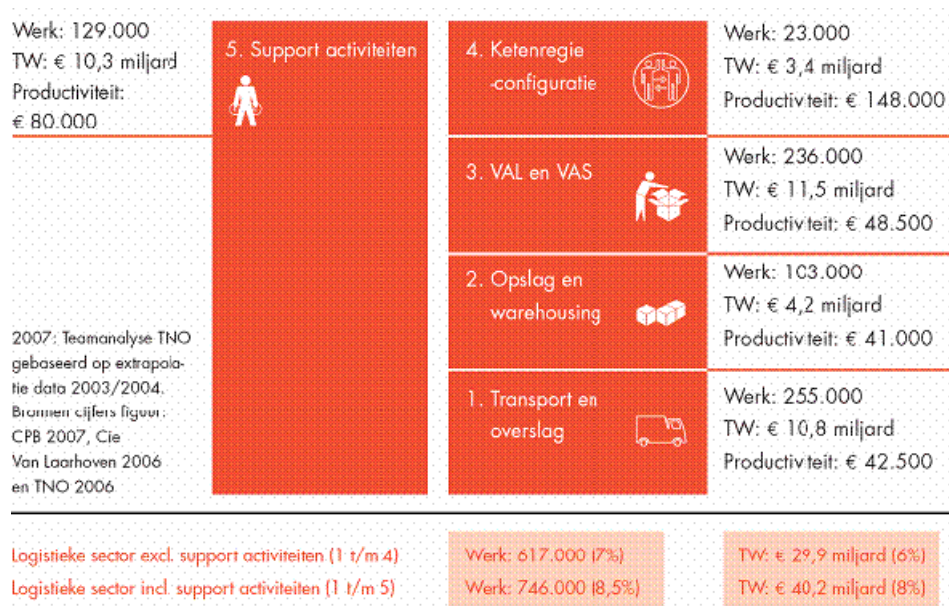
Rock steady Rock steady

Inhoud

Samenvatting	ii
Hoofdstuk 1. Inleiding	2
Hoofdstuk 2. Methodologie	5
Hoofdstuk 3. De Nederlandse logistieke keten	7
Hoofdstuk 4. Criminologie	24
Hoofdstuk 5. Management en Security Management	35
Hoofdstuk 6. Conclusie	45
Literatuur en gebruikte bronnen	48
Bijlagen	63

Hoofdstuk 1. Inleiding

De Nederlandse logistieke keten is qua omvang een belangrijk onderdeel van zowel de Nederlandse alsook de Internationale economie.

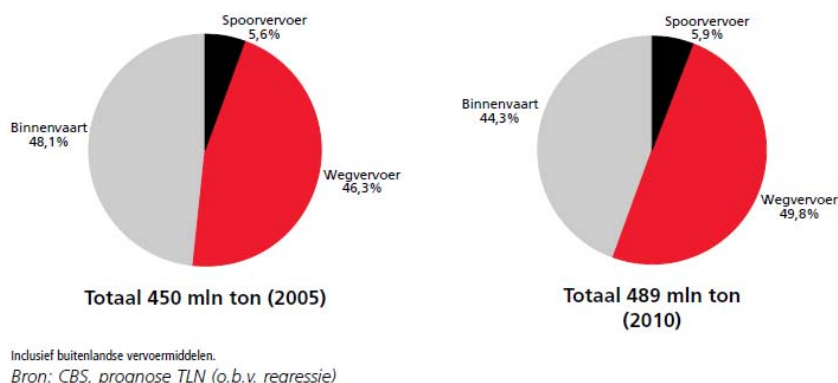


(Van Laarhoven, 2008a: p.12)

Deze keten, soms ook om- en beschreven als logistieke sector is veelomvattend en onder te verdelen in een aantal specifieke, herkenbare, hoofdsectoren, te weten:

- Vervoer over en via luchthavens (vliegtuigen)
- Vervoer over en via (zee)havens (binnen- en grote vaart)
- Vervoer over de (snel)weg (vrachtauto's en aanhangers/opleggers)
- Vervoer over het spoor (treinen en trams)
- Overig vervoer en vervoersvormen (vervoer via buizen (gas) e.d.).

Modal-split in het Nederlands internationale goederenvervoer

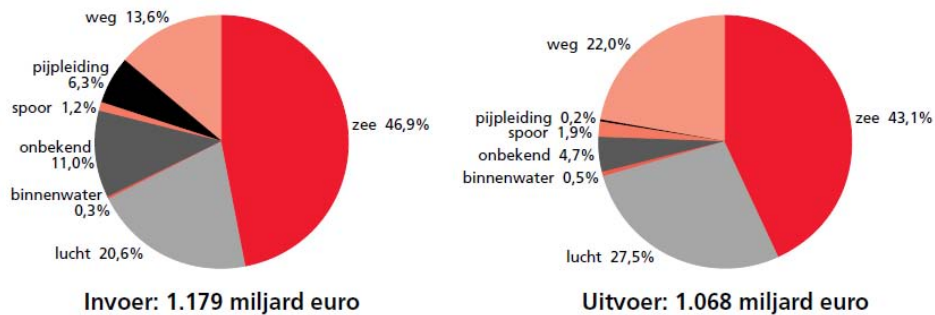


(Transport Logistiek Nederland, 2007: p.27)

Bovenstaande opsomming is limitatief en zowel nationaal alsook Internationaal van toepassing. De cirkeldiagram geeft inzicht in de spreiding van de vervoerde lading(en) naar vervoersmiddel. Onderstaande cirkeldiagram geeft ter illustratie weer

wat de waarde is van de EU-25 goederenhandel met landen buiten de Europese Unie (EU) verdeeld naar vervoersmodaliteit medio 2005.

Waarde EU-25 goederenhandel met landen buiten de EU, verdeeld per vervoersmodaliteit (2005)



Bron: EUROSTAT

(Transport Logistiek Nederland, 2007: p.49)

In het kader van deze hogeschool afstudeerscriptie is er voor gekozen, mede ook gezien de beperkte duur en omvang van dit afstudeeronderzoek, om te focussen op criminaliteitsvormen, zoals onder andere voertuigdiefstal, welke zich voor doen bij de specifieke (hoofd)sector 'vervoer over de weg via vrachtauto's en daaraan verwante voertuigen en aanhangers/opleggers'. Aanbevelingwaardig zou het zijn om de overige voornoemde vervoersvormen in een later stadium, via vervolgonderzoeken, mede in kaart te brengen.

Diefstallen Nederlandse voertuigen (1996-2006)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Personenauto's	23.614	24.018	23.605	24.138	25.187	23.090
Bedrijfsvoertuigen (licht)	2.700	2.857	3.172	3.459	3.934	3.650
Bedrijfsvoertuigen (zwaar)	296	308	256	287	299	340
Aanhangwagens/opleggers	1.427	1.467	1.397	1.213	1.230	1.045
Motortweewielers	1.812	1.870	1.646	1.510	1.696	1.582
Totaal gestolen motorvoertuigen	29.849	30.520	30.076	30.607	32.346	29.707
	2002	2003	2004	2005	2006	(+/-)
Personenauto's	23.379	18.968	16.527	13.844	12.821	-7,4%
Bedrijfsvoertuigen (licht)	4.306	3.353	3.304	2.719	2.458	-9,6%
Bedrijfsvoertuigen (zwaar)	430	355	368	319	305	-4,4%
Aanhangwagens/opleggers	1.072	1.045	1.022	1.032	1.030	-0,2%
Motortweewielers	1.598	1.886	1.768	1.765	1.547	-12,4%
Totaal gestolen motorvoertuigen	30.785	25.607	22.989	19.679	18.161	-7,7%

Bron: AVC

(Transport Logistiek Nederland, 2007: p.26)

Probleemstelling

Nu zaken in- en afgekaderd zijn, zal er gekeken worden naar de probleemstelling. Elk (afstudeer)onderzoek dient een probleemstelling te hebben welke middels onderzoeksvragen- en of design inzichtelijk respectievelijk beantwoord, of juist niet(!), dienen te worden. De probleemstelling in dit kader is:

Komen er binnen de Nederlandse logistieke keten (specifieke) criminaliteitsvormen voor, wat is hier de ontwikkeling van?

Ter beantwoording van de voornoemde probleemstelling zijn onderstaande deelvragen als onderzoeksvragen geformuleerd welke in deze scriptie uitgebreid aan bod zullen komen.

1. Wat wordt er verstaan onder de Nederlandse logistieke keten?
2. Welke vormen van criminaliteit komen er zoal voor binnen de Nederlandse logistieke keten?
3. Zijn de waargenomen vormen van criminaliteit specifiek voor deze branche te noemen?
4. Wat is de ontwikkeling van deze vormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten?
5. Wat zijn de criminaliteitspreventie mogelijkheden van de specifieke verschijningsvormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten?

Op basis van de gevonden en onderzochte uitkomsten van de onderzoeksvragen zal de bovenliggende probleemstelling worden toegelicht respectievelijk beantwoord voor zover als mogelijk.

Criminologische verkenning en integrale security management benadering

Zowel het onderzoeken alsook het pogen te beantwoorden van de onderzoeksvragen en in het verlengde hiervan de probleemstelling, zal geschieden via de sociaalwetenschappelijk insteek vanuit de criminologische wetenschappen en het security management. Dit onderzoek dient als criminologische verkenning te worden gezien van criminaliteitsvormen binnen de Nederlandse logistieke keten, gefocust op het 'vervoer over de weg via vrachtauto's en daaraan verwante voertuigen en aanhangers/opleggers'

Een gegeven vanuit de criminologische wetenschappen is dat economische processen, men denke onder andere aan de *homo economicus*³ (de calculerende burger), criminaliteitsvormen kunnen aantrekken (men denke aan de gelegenheidstheorie, de rationele keuzetheorie e.v.). In het verlengde hiervan kan geconcludeerd worden dat specifieke kennis vanuit de veiligheidsketen, met name de delen beveiligen en preventie via een integrale security management aanpak, onontbeerlijk lijken te zijn om op een adequate wijze deze ongewenste ontwikkelingen een halt te doen toeroepen.

Om binnen de geschetste kaders en de gegeven ruimte te blijven van een hbo scriptie dient vooraleer eerst gekeken te worden naar wat er zoal onder de logistieke keten in Nederland dient te worden verstaan waarna op basis van de verkregen informatie er gefocust zal worden op de voorkomende criminaliteitsvormen alhier. Vanuit de criminologie zullen deze voorkomende criminaliteitsvormen bekeken en waar mogelijk geanalyseerd worden, met name op het punt preventie door inzichtelijkheid. Op basis van deze gegevens zal er bekeken worden of en zo ja dit preventief, door middel van een integraal security management proces (ISM), manageable te maken is, voor zover dit realistisch en haalbaar.

³ Fijnaut, 1996: p. 134

Hoofdstuk 2. Methodologie

Voor het doen van zowel pragmatisch (hbo) alsook wetenschappelijk (wo) onderzoek zijn er een aantal onderzoeksmethodes welke men kan gebruiken. Het doel van het hanteren van onderzoeksmethodes is om op een objectieve basis onderzoek te doen wat door een ander, door gebruikmaking van dezelfde onderzoeksmethode, kan worden gereproduceerd met als uitkomst gelijke of gelijksoortige waarden en bevindingen, dit laatste ter interpretatie van de onderzoeker(s).

Literatuurstudie

In het kader van dit afstudeeronderzoek is ervoor gekozen om dit te middels een uitgebreide literatuurstudie te doen. Op basis hiervan zal (verder) inzichtelijk worden welke ontwikkelingen er zoal zijn op het gebied van de verschijningsvormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten. Vanuit de methodologie bezien is een literatuurstudie een niet-reactieve onderzoeksmethode. Onder een niet-reactie ondermethode kan onder andere worden verstaan een literatuurstudie gebaseerd op

- bestaand datamateriaal (rapporten, literatuur, artikelen, et cetera)

- niet-participerende observatie

&

- dossier- en overige (gevonden) bronanalyse.

Deze onderzoeksmethode noemt men niet-reactief daar er door de onderzoeker(s) geen personen worden geïnterviewd en/of bezocht, geen participerende observatie toegepast et cetera.

Het gebruik alsook de volgorde van een literatuurstudie is sterk afhankelijk van de studierichting alsook de cultuur. In met name Angelsaksische landen⁴ wordt er frequent, met name vanuit de sociaal wetenschappelijke faculteiten, hiervan gebruik gemaakt het een en ander afhankelijk van het te onderzoeken onderwerp. Tevens is er sprake van verschillende invalshoeken, per wanneer een literatuurstudie dient plaats te vinden. Dient men hier aan het begin mee te starten, voordat men onderzoeksvragen gaat formuleren? Of dient een literatuurstudie als tweede stap in een onderzoek? In dit hogeschool afstudeeronderzoek is ervoor gekozen om eerst te komen tot een probleemstelling met onderliggende onderzoeksvragen en nadien via een uitgebreide literatuurstudie te gaan komen tot het geven van een invulling hiervan.

Diverse bronnen

Voor de literatuurstudie van dit afstudeeronderzoek is gebruik gemaakt van diverse, veelal, zowel openbare alsook gesloten bronnen, zoals:

- (onderzoeks)rapporten (overheid, (semi-)wetenschappelijk);
- artikelen (vakbladen, (semi-)wetenschappelijk);
- kranten;
- internet (overheid, private organisaties, Internationale organisaties, PPS);
- literatuur (wetenschappelijk);
- statistieken (wetenschappelijk, bedrijfsleven);
- doctorale en hogeschool afstudeerscripties (wetenschappelijk);
- overige digitale middelen.

⁴ Davies, Francis and Jupp(eds.) (2000); Gilbert (1998); Gill (1994) & Jupp (1996)

Een inhoudelijk overzicht staat vermeld in de literatuurlijst en Internetwijzer van deze scriptie. Vanwege de diversiteit van de onderzochte informatie, mede ook vanuit de diverse onderzoeksorganisaties is er gepoogd, ter objectivering van de onderzoeksresultaten, om waar mogelijk mede één of meerdere contra bronnen te raadplegen.

Criminologische verkennend onderzoek

Bij criminologisch verkennend onderzoek kan doorgaans niet worden volstaan met het raadplegen van één bron of database, en zullen naast bijvoorbeeld juridische bronnen ook de sociologische, economische en psychologische geraadpleegd dienen te worden. Een onvermijdelijkheid in een dergelijk multidisciplinair vakgebied⁵.

Beperkte beschikbaarheid bronnen

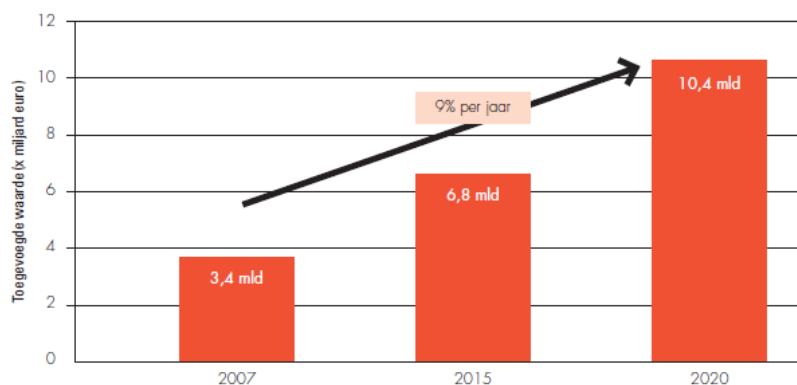
Gaande het onderzoek werd duidelijk dat niet alle bronnen raadpleegbaar i.e. opvraagbaar en/of voorhanden waren. Desalniettemin kan er gesteld worden dat er op basis van de verkregen informatie uit het literatuur onderzoek (enig) inzicht is verkregen welke leid tot het kunnen beantwoorden van de 5 onderzoeksvragen en in het verlengde hiervan de probleemstelling.

⁵ Bijleveld (2006)

Hoofdstuk 3. De Nederlandse logistieke keten

De geschiedenis van de Nederlandse logistieke keten gaat ver terug in de tijd. De vermoedelijk meest bekende periode, waarin Nederland tevens tot grote bloei kwam wereldwijd gezien, is die van voor, tijdens en net na de Gouden (17^e) Eeuw⁶. Middels zowel de WIC (West-Indische Compagnie) alsook de VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie) telde Nederland mee, onder andere vanwege de 'gezonde handelsgeest', als één van de toonaangevende landen en werd gezien als een heuse wereldnatie!

De commissie Van Laarhoven, onder leiding van prof. dr. Peter van Laarhoven (Van Laarhoven 2008a & 2008b), heeft als vertegenwoordiger van verladers, logistiek en zakelijke dienstverleners en kennisinstellingen, beaamd het economisch- en overig belang van onze Nederlandse logistieke keten welke door hun wordt omschreven als *logistieke en supply chains*.



Figuur 1

Kwantificatie ambitie: Groei in toegevoegde waarde

(Van Laarhoven, 2008a: p.6)

Volgens de commissie Van Laarhoven dienen wij het navolgende, conform de door hun opgestelde woordenlijst, te verstaan onder hetgeen men als begrippenkader in de onderhavige rapportages heeft gebruikt⁷:

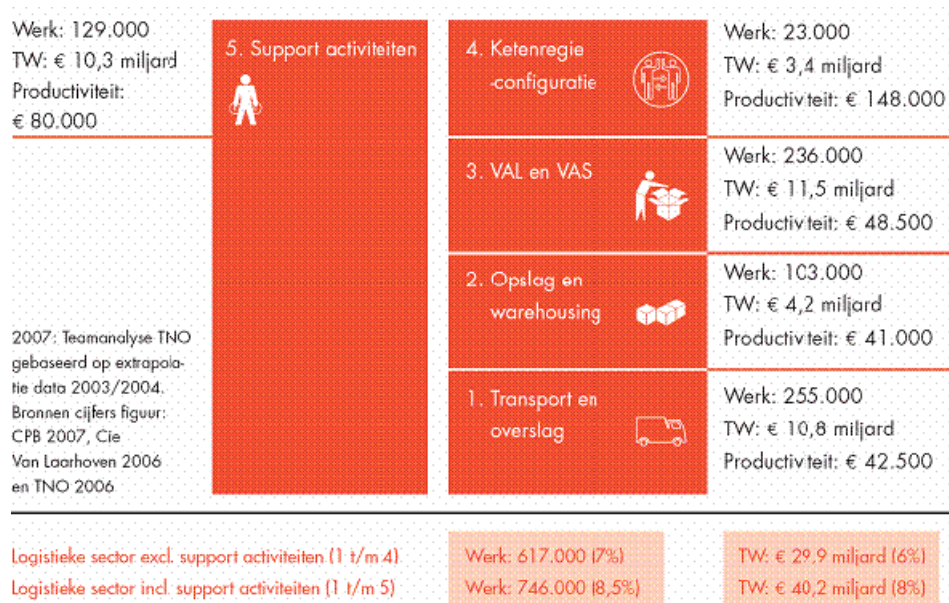
Logistiek dienstverlener	Partij die transport- en aanvullende diensten aanbied, meestal in bezit van fysieke middelen voor de uitvoering hiervan.
Logistieke proces	De activiteiten in de supply chain ten aanzien van vervoer, opslag en VAS/VAL.
Logistieke sector	Bedrijven die fysieke logistieke activiteiten uitvoeren, zoals vervoerders, expediteurs, overslagbedrijven en VAS/VAL activiteiten. Verladers behoren niet tot de logistieke sector edoch zijn dienstverlener!
Modaliteiten	Manieren om te vervoeren: weg, binnenvaart, short sea, spoor, lucht, pijpleiding.

⁶ <http://www.literatuurgeschiedenis.nl/lg/goudeneeuw/literatuurgeschiedenis/lgge006.html> d.d. 29-08-09

⁷ Van Laarhoven, 2008a: p.48-49

Sectorhuis	De samenstelling van de logistieke en supply chain activiteiten:
(Sectorhuis vervolg)	transport, opslag en warehousing, VAS/VAL, ketenregie en – configuratie en logistieke support diensten.
Supply chain	De keten of het netwerk van bedrijven, dat werkt aan het totale proces rond een product, van grondstof tot eindklant. Van zand tot klant, vankorrel tot borrel. Supply chain is een oud, maar ingeburgerd begrip. Het impliceert de focus op de aanleveraars (supply), terwijl de klant in vrijwel alle ketens en netwerken centraal staat. Demand keten is echter geen ingeburgerd begrip, maar betekent momenteel hetzelfde.
VAL	Value Added Logistics: een aanduiding voor activiteiten die extra waarde toevoegen bovenop transport en opslag, zoals labellen, klantspecifiek maken, assemblage, reparatie.
VAS	Value Added Services: een aanduiding voor diensten die extra waarde toevoegen bovenop transport en opslag, zoals call centers, customer service, trainingen, financiële diensten.
Verlader	Producent/merkeigenaar.

Dat de economische belangen en aspecten binnen de Nederlandse logistieke keten groot en zelfs branche overschrijdend zijn blijkt onder meer uit het onderstaand overzicht.



(Van Laarhoven, 2008a: p.12)

Criminaliteit tast direct en indirect de economische belangen aan. Vooralsnog is het niet geheel duidelijk om welke bedragen dit (exact) gaat. Diverse geschatte bedragen vanuit evenzoveel diverse bronnen noemen bedragen die variëren van tussen de 15 miljoen tot 600 miljoen Euro⁸! Het meest recente onderzoek, de *Monitor Criminaliteit*

⁸ Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.11

Bedrijfsleven (MCB) 2008 verricht door TNS NIPO in opdracht van het WODC en op 19 juni 2009 aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, stelt dat de het percentage bedrijven binnen de transportsector dat criminaliteit als een probleem ervaart ten opzichte van het jaar 2004 het sterkst is gedaald. Alsook dat het percentage bedrijfsvestigingen dat het slachtoffer werd van één of meerdere vormen van criminaliteit ten opzichte van het jaar 2004 26% lager ligt.

De vraag is waar binnen de Nederlandse logistieke keten, de meeste, criminaliteit en/of, overige risico's voorkomen en hoe deze aan te pakken respectievelijk te voorkomen. In de hoofdstukken 4, 5 & 6 zal hier nader aandacht aan worden geschonken.

De logistieke en supply chains (logistieke keten) bestaan uit diverse belangenorganisaties en betrokkenen welke hieronder (kort) zullen worden vermeld gezien hun rol inzake zowel de keten zelf alsook hun bijdrage op het gebied van de criminaliteitsbestrijding, publieke organisaties en preventie, de private en publiek-private organisaties. Waarbij, zoals vermeld in hoofdstuk 1 van deze afstudeerscriptie, wordt gefocust op het vervoer over de (snel)weg. In de sector transport zijn naar schatting zo'n 30.000 bedrijfsvestigingen actief onder te verdelen in onderstaande branches:

De sector kent de volgende branches:	
Goederenwegvervoer	(61% van de sector)
Zeevaart / vemen en pakhuizen	(15% van de sector)
Overige transportbedrijven	(10% van de sector)
Tram- en taxibedrijven	(9% van de sector)
Communicatiebedrijven	(5% van de sector)

(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.180)

Belangenorganisaties in de Nederlandse logistieke keten

De Nederlandse logistieke keten, soms ook omschreven als logistieke sector, of om in de woorden van de commissie Van Laarhoven te spreken, logistieke en supply chains, omvat diverse (belangen)organisaties daarnaast zijn diverse (semi-)overheidsinstellingen hier direct of indirect bij betrokken.

Vanuit de vervoerders en werknemers in het vervoerskant worden als belangrijkste betrokken (belangen)organisaties genoemd⁹:

- Transport en Logistiek Nederland (TLN);
- De Eigen Vervoers Organisaties (EVO);
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV);
- FENEX, dé Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek;
- Air Cargo Netherlands (ACN)

Alsook de namens het alhier werkzame, al dan niet georganiseerde, personeel betrokken vakbonden CNV en FNV Vervoer.

⁹ Stichting Waarschuwingregister Logistieke Sector (WLS) www.stichtingwls.nl d.d. 15-07-09

Vanuit overheidszijde zijn onder meer de onderstaande organisaties direct betrokken binnen de Nederlandse logistieke keten, waarbij opgemerkt zij dat diverse overheidsinstanties departementaal (samen)werken¹⁰:

- o Douane, inclusief FIOD/ECD;
- o Politie (Verkeersdienst, KLPD, et cetera);
- o Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat;
- o Algemene Inspectie Dienst (AID)
- o Ministerie van Economische Zaken
- o Ministerie van Financiën.

Kort zal er worden gekeken naar de grootste belangenorganisaties, hierbij niet stellend dat de kleine belangenorganisaties minder van belang zijn, edoch alle partijen vermelden binnen de ruimte van deze scriptie is niet doenlijk alsook relevant, indirect komen deze partijen alsnog aan bod. Tevens zijnde hoofdrolspelers en direct betrokkenen vanuit de Nederlandse logistieke keten, niet zijnde overheidsorganisaties, veelal voortrekkers op het gebied van de criminaliteitspreventie en het veelal daarmee samenhangende veiligheidsbeleid. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het veiligheidsbeleid in de Nederlandse logistieke keten breder is dan het deel criminaliteitspreventie en security (beveiligings)maatregelen. Het betreft hier tevens verkeersveiligheid, ARBO veiligheid, terrorismepreventie en vele andere facetten. Daar deze buiten de scope van het afstudeeronderzoek vallen zullen deze buiten beschouwing worden gelaten, daarmee nadrukkelijk niet stellend dat deze niet of minder belangrijk zouden zijn!

Transport en Logistiek Nederland¹¹

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is na de fusie met Wegvervoer CVO in 1993 ontstaan en is in Nederland de grootste en toonaangevende belangenbehartiger in het goederenwegvervoer en de logistieke dienstverlening. TLN behartigt voor haar 6.000 leden (variërend van kleine transportbedrijven tot grote logistieke dienstverleners) de belangen. TLN levert hiertoe een uitgebreid individueel dienstenpakket en verzorgt de collectieve belangenbehartiging, zowel nationaal als internationaal. Het Hoofdkantoor van TLN is gevestigd in Zoetermeer, tevens zijn er 5 regiokantoren verspreid over geheel Nederland land. Bij TLN zijn er 115 medewerkers werkzaam. TLN is in 1993 opgericht na een fusie van Wegvervoer CVO (ontstaan uit PCB en KVO) en NOB Wegtransport. Hiermee was de grootste ondernemersorganisatie van Nederland een feit. TLN heeft een aparte afdeling die zich bezig houdt met criminaliteitspreventie en de daarbij behorende security aspecten.

De Eigen Vervoerders Organisatie¹²

De (Vereniging) Eigen Vervoerders Organisatie (B.V.) (EVO), Ondernemersorganisaties voor Logistiek en Transport, opgericht in 1940, behartigt de logistieke belangen van 30.000 bedrijven die goederen te vervoeren hebben. Met elkaar zijn de leden van EVO verantwoordelijk voor 1,3 miljoen banen en meer dan 70 procent van alle goederenverplaatsingen in Nederland, inclusief import en export, over weg, water rails en door de lucht. EVO maakt samen met haar leden een vuist

¹⁰ Transport Logistiek Nederland (TLN) www.tln.nl d.d. 19-07-09

¹¹ Ibid idem.

¹² Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) www.evo.nl d.d. 19-07-09

voor ondernemend Nederland. EVO is marktleider als het gaat om opleidingen met betrekking tot intern transport. Behalve opleidingen op vmbo- en mbo-niveau is er de EVO-Hogeschool met studieprogramma's op (post)hbo-niveau voor ambitieuze logistieke medewerkers en leidinggevendenden. De hieraan verbonden docenten komen uit de dagelijkse praktijk. EVO kent net als TLN en eigen afdeling die zich bezig houdt met criminaliteit en veiligheidsaspecten. Beide partijen werken regelmatig hierin met elkander samen.

Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS)

De laatste ontwikkelingen met betrekking tot criminaliteitspreventie binnen en in de Nederlandse logistieke keten is die van het instellen per juni 2009, van de oprichting van de Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS):

De transport- en logistieke sector maakt sinds juni 2009 gebruik van het Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS). Dit is een initiatief van Transport en Logistiek Nederland (TLN) en ligt in het verlengde van het door TLN ontworpen Keurmerk & Logistiek (versie augustus 2007) de artikelen 3.8 t/m 3.11 (p.7), ACN, EVO, FENEX en het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). In het register worden de namen opgenomen van ex-personeelsleden, uitzendkrachten en personeel van onderaannemers die zich schuldig hebben gemaakt aan criminele activiteiten. Opname vindt pas plaats als door de deelnemer aangifte is gedaan van deze criminele activiteiten en de betreffende medewerker is ontslagen of het gedrag ontslagwaardig is.

(Van Os, 2009c: p.21)

Na inzichtelijk te hebben gemaakt welke(hoofd-)betrokkenen er vanuit de Nederlandse logistieke keten zelf betrokken zijn dient inzichtelijk gemaakt te worden welke overheidsinstanties er zoal betrokken zijn.

Overheidsinstanties en de logistieke keten

Het is ondoenlijk, los van problemen met betrekking tot de volledigheid, om binnen de ruimte van deze hbo afstudeerscriptie, alle overheidsinstanties, hun taken en (specifieke) diensten te benoemen. Derhalve zal er worden volstaan met een korte samenvatting van taken en diensten. Waar nodig, mogelijk en relevant zal er wat uitgebreider op de taken alsook de organisatie worden ingegaan.

De overheidsinstanties zoals vermeld in het eerste deel van dit hoofdstuk houden zich van oorsprong bezig met controlerende en, waar nodig repressieve taken. Van origine was en is met name alleen de politieorganisatie¹³ hiermee als zodanig belast geweest, edoch vanuit de maatschappelijke diversiteit met dito ontwikkelingen is er andere opsporingsdeskundigheid en ondersteuning benodigd geworden, welke onder meer heeft geleid tot het oprichten van specifieke opsporingsdiensten zoals bijvoorbeeld de Sociale Inlichtingen en Opsporingsdienst (SIOD¹⁴). Deze opsporingsdiensten kunnen ressorteren onder diverse ministeries, gemeente instellingen, parkeercontroleur via gemeentelijke APV en overige (semi-) overheidsinstellingen. Afhankelijk van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, kunnen deze ambtenaren bestuursrechtelijk worden aangesteld (veelal geen Buitengewoon Opsporingsambtenaren) of binnen de specifieke gemeentelijke en

¹³ Hiermee wordt tevens bedoeld op de Koninklijke Marechaussee (KMAR).

¹⁴ <http://www.siod.nl/> d.d. 30-08-09

(inter)nationale wetgevingen, mede belast met strafvordering en handhaving als Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) tezamen met hun politiecollega's in hun hoedanigheid als Algemeen opsporingsambtenaar. Enige andere voorbeelden zijn die van de Douane inzake de controle op de inhoud van containers, inklaringskwesties en specifieke zaken met betrekking tot (invoer/fiscale en overige) fraude, samen met de Fiscale Inlichtingen en Opsporing Dienst (FIOD) en de Economische Controle Dienst (ECD), deze twee organisaties werken tegenwoordig samen. Alsook het verbaliseren van overtredingen volgens de WegenVerkeersWet, door zowel algemene en bijzondere opsporingsambtenaren, en de controle van het Rij en Rusttijdbesluit door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Ten slotte dient de Algemene Inspectiedienst (AID)¹⁵, onderdeel van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, niet onvermeld te blijven wegens hun inspectie op onder meer het correcte vervoer van levende have.

Pas de laatste jaren is de overheid actiever geworden inzake de ondersteuning van het bedrijfsleven, met name ook op preventief gebied. Men denke hierbij onder andere aan het mede initiëren van Keurmerken¹⁶ zoals:

- het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO);
- het Keurmerk Veilig Wonen (KVV);
- het Keurmerk Veilig Uitgaan (KVU);

en meer recentelijk richting de Nederlandse logistieke keten het door Transport Logistiek Nederland, middels subsidie van het Ministerie van Justitie, medio 2007 ontwikkelde Keurmerk Transport en Logistiek¹⁷. Waarvan delen, met name de artikelen 3.8 t/m 3.11, goed aansluiten op het meest recente samenwerkingsinitiatief inzake criminaliteitspreventie: de oprichting van de Stichting Waarschuwingregister Logistieke Sector (WLS). Door middel van deze keurmerken beoogt men nieuwe zo niet hogere veiligheid- en/of bewustzijnsstandaarden te realiseren waardoor woon-, werk-, uitgaans- en transportgelegenheden veiliger zo niet beter beheersbaar en managebaar worden. De veranderde insteek vanuit overheidswege voor het actief gaan mede ondersteunen van de Nederlandse logistieke keten inzake criminaliteitspreventie, met tevens een repressieve, actieve opsporende taak, leidde tot de oprichting van het Landelijk Transport Team (LTT) onderdeel van het Korps Informatie Centrum, van de Dienst operationele Ondersteuning & Coördinatie van het Korps Landelijke Politiediensten (KLDPD).

Diverse betrokkenen vanuit zowel de vaderlandse logistieke keten zelf, alsook de overheid, werken samen om de criminaliteit te kunnen voorkomen en om de veiligheid te garanderen en waar nodig te borgen. De vraag is echter waar de meeste risico's inzake criminaliteit en veiligheid zich in welke hoedanigheid voordoen.

Criminaliteitsvormen binnen de Nederlandse logistieke keten

Het begrip criminaliteit is een veelomvattend iets, of juist niets! Wat er verstaan kan worden onder criminaliteit is van veel factoren met elk hun (eigen) aspecten, cultuur, locatie, moment, et cetera, afhankelijk. In hoofdstuk 4 zal dit verder worden

¹⁵ <http://www.aid.nl/Organisatie> d.d. 30-08-09

¹⁶ http://www.hetccv.nl/dossiers/Kwaliteitsregelingen_en_instrumenten/Keurmerken/ d.d. 29-08-09

¹⁷ <http://www.keurmerktenl.nl/home.html> d.d. 29-08-09

toegelicht. Al met al dus een complex iets. Een soortgelijke complexiteit zien wij in de diversiteit aan omschrijvingen van de Nederlandse logistieke keten. Hoe dan te komen tot inzicht in welke criminaliteitsvormen zich voordoen binnen de Nederlandse logistieke keten? Alsook wat wij hieronder dienen te verstaan.

Voordat wij gaan kijken naar wat er in het kader van deze scriptie onder criminaliteit wordt verstaan en met name welke criminaliteitsvormen zich binnen de Nederlandse logistieke keten voordoen, zal er gekeken worden wat er onder de logistieke keten kan worden verstaan. Een keten¹⁸ bestaat uit schakels die in elkaar grijpen, fasen die elkaar opvolgen. Welke, in het algemeen waardetoevoegende, fasen zijn bijvoorbeeld op het gebied van productie, opslag en distributie. Op hun 'tocht' van grondstof via productie tot eindproduct naar de consument, doorlopen de goederen de verschillende fasen van deze keten. De stappen in de logistieke keten kunnen heel verschillend van aard zijn: *statisch* (bijvoorbeeld als ze ergens zijn opgeslagen) of *dynamisch* (als ze worden geproduceerd).



(http://www.logistiek.nl/wosimages/2457_origineel.jpg)

Daarnaast kan men ook nog op een andere manier een onderscheid maken te weten: *logistiek binnenshuis* (in een fabriek of magazijn) en *logistiek buitenshuis* (transport en distributie). De '*binnenshuis-logistiek*' wordt ook wel *interne logistiek* (of intralogistiek) genoemd en houdt zich bezig met zaken als opslagmiddelen, magazijnbeheer, voorraadgroottes en hulpmiddelen als vorkheftrucks of reachtrucks. De '*buitenshuis-logistiek*' heet officieel *externe logistiek* hierbij kan het gaan om zaken als: de keuze van vervoermiddelen, distributieplanning, nationaal en internationaal transport. Diversiteit en variatie alom. Deze scriptie kijkt naar welke criminaliteitsvormen zich voordoen binnen de gehele Nederlandse logistieke keten, zoals onder meer hierboven omschreven, waarmee tevens onderzoeksvraag 2 verder beantwoord wordt.

Criminaliteit is gedrag dat men zo noemt!

Zoals mevrouw Em. prof. dr. Lissenberg al stelde: *Criminaliteit is gedrag dat men zo noemt*¹⁹. Deze gedragingen worden als ongewenst gezien en zijn bij wet en/of, al dan niet in aanvulling hierop, huisregels e.d. strafbaar gesteld.

¹⁸ http://logistiek.com/logistiek_algemeen_de-logistieke-keten_0002.html d.d. 30-08-09

¹⁹ Lissenberg, 1999: p.35

De vragen die in dit deel van de scriptie zullen worden behandeld zijn: of er sprake van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten, zo ja, welke vormen van criminaliteit zijn dit dan, en zijn deze kenmerkend te noemen voor de Nederlandse logistieke keten? Hierbij tevens de onderzoeksvragen 1, 2, 3 & 4 beantwoordend.

Uit diverse bronnen nationale- en internationale bronnen over de jaren heen, navolgende opsomming is limitatief, zie tevens de bijgevoegde literatuurlijst en internetwijzer van deze afstudeerscriptie, zoals: Van Os (2009b); *Transport Logistiek Nederland (TLN)* (2009a); het *Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)* (2009a&b; 2008a&b); *International Road Union (IRU)* (2009); *International Road Union (IRU)* (2008/2009); het *Verbond van Verzekeraars* (2008); Bichou (2008); Anker, Heerts, Joldersma, De Roon, Teeven, & De Wit (2008); Incze, Sijpkens, & Ridder (2007); Geerdsen (2007); *International Road Union (IRU)* (2006); Van der Lee (2006); Ferwerda, Van Leiden, Kuppens & De Vries Robbé, (2006); *Policy Research Cooperation* (2006a & 2006b); Mobycon (2006); Rovers & De Vries Robbé (2005); Becker (2005); *European Conference of Ministers of Transport (ECMT)* (2005); Van Os van (red.) (2004b); Van Os, (2003) & Berdal & Serrano (eds.) (2002) besteden aandacht aan de problematiek omtrent criminaliteit in onder meer de Nederlandse logistieke keten. Voornoemde bronnen hebben allen met elkander gemeenschappelijk dat het hierbij veelal gaat om diefstalvormen van ladingen en goederen, al dan niet met voorkennis, geweld et cetera.

Vanwege deze gemeenschappelijk telkens terugkerende waarden wordt er in deze afstudeerscriptie gesteld dat ***ladingdiefstal*** een specifieke criminaliteitsvorm is binnen de Nederlandse logistieke keten. Waarbij echter wel vermeld dient te worden dat deze vorm(en) veelal mede tot stand komt in samenhang met andere (algemenere) criminaliteitsvormen, zoals bijvoorbeeld fraude²⁰ en verduistering, die ook elders voorkomen en derhalve niet specifiek des logistieke keten te noemen zijn!

Den Drijver, Grapendaal, Miranda, de & Van der Zee (2008) hebben in hun medio oktober 2008 verschenen recente verslag: '**Georganiseerde bovenregionale vermogenscriminaliteit** Verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld 2008', het meest uitgebreid, met gebruikmaking van veel voornoemde bronnen en onderzoeken deze materie belicht en besproken. In het kader hiervan alsook met oog op de efficiëntie en ruimte binnen deze afstudeerscriptie is deze bron als hoofdbron gebruikt.

Ter verdere beantwoording van de probleemstelling en de onderliggende onderzoeksvragen zal er gekeken worden naar wat er onder ***ladingdiefstal*** wordt verstaan en wat de ontwikkeling hiervan is.

Ladingdiefstal

De in deze scriptie gehanteerde definitie van ladingdiefstal is die van het Landelijk Transport Team (LTT), onderdeel van het Korps Landelijk Politiediensten (KLPD) welke tevens als zodanig is gebruikt in verslag **Georganiseerde bovenregionale vermogenscriminaliteit** uit 2008. Onder ladingdiefstal verstaat het LTT:

²⁰ Van Os, 2006a: p.54-57 *Nederland nog altijd onvoldoende 'fraudebewust'. Risico op fraude blijft sterk onderschat* Beveiliging nummer 7/8 19^e jaargang augustus 2006; Van Os (red.) (2004b) **Stop fraude en criminaliteit** Veiligheid en beveiliging onder de loep pp. 98 Themaboek "Eigen Vervoerders Organisatie" (EVO)

diefstal van goederen die zich bevinden binnen de logistieke keten van verplaatsing van de ene locatie naar de andere.

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.10 & 61)

Op basis van deze definitie dient er verder gekeken te worden wat er zoal onder goederen dient te worden verstaan alsook hoe deze goederen worden onttreemd. Geschied dit door middel van het wegnemen van het voertuig met de goederen, de aanhanger, alleen de goederen vanaf de aanhanger?

Onderstaand overzicht geeft een beeld van hoe enige jaren terug diefstalvormen, waaronder ladingdiefstal, zich ontwikkelden over de periode 2001 tot en met 2004.

Tabel 2: diefstal van voertuigen met of zonder lading (2001-2004)

	2001	2002	2003	2004
Vrachtauto, leeg	106	96	114	110
Vrachtauto met aanhanger, leeg	5	2	3	2
Losse aanhanger, leeg	12	12	4	3
Losse trekker	87	110	79	98
Trekker met oplegger, leeg	17	39	31	24
Losse oplegger, leeg	109	141	100	110
Vrachtauto, met lading	41	52	36	35
Vrachtauto met aanhanger, met lading	22	6	6	10
Losse aanhanger, met lading	5	6	7	1
Trekker met oplegger, met lading	85	100	95	69
Losse oplegger met, lading	122	134	158	126
Totaal aantal voertuigdiefstallen, zonder lading	336	400	331	347
Totaal aantal voertuigdiefstallen, met lading	275	298	302	241

Bron: LTT

(Ferwerda, Van Leiden, Kuppens & De Vries Robbé, 2006: p.10)

Ladingdiefstal is niet zo gemakkelijk als zodanig te kwalificeren. Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen 'voertuigcriminaliteit', zijnde het onttreemden (stelen) van een voertuig zonder dat men zich op de lading heeft gefocust en andere criminaliteitsvormen.

Ladingdiefstal kan op veel verschillende manieren worden gepleegd.

Partijen kunnen 'zoekraken' bij ondertransporteurs die namens de transporteur de lading verwerken, maar het komt ook voor dat professionele organisaties met kennis van binnenuit op ingenieuze wijze kostbare lading weten te onttreemden. Ladingdieven zouden vaak precies weten waar en wanneer ze moeten toeslaan. Dit moet volgens experts haast wel betekenen dat ze informatie van binnenuit krijgen.

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.61)

Voornoemde omschrijving maakt duidelijk dat het delict *ladingdiefstal* zich op diverse manieren kan manifesteren.

11 | Frequentie diefstal uit gebouwen, van en uit vervoermiddelen

	% bedrijven waar het delict voorkomt (basis: n=3.008)	Gemiddelde frequentie per jaar waarmee het delict voorkomt ⁷	Totaal aantal diefstallen voor alle bedrijven
Uit gebouwen	5,8%	3,3	5.700
Uit vervoermiddelen	5%	2,9	4.200
Van vervoermiddelen	2,3%	2,4	1.600
Totaal	9,7%⁸	4,2	11.500

Bron: TNS NIPO, 2008

(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.194)

Opmerkelijk gegeven in veel onderzoeken en al dan niet aanverwante, rapportages zijn de verwijzingen naar het feit dat er bij ladingdiefstal in de Nederlandse logistieke keten veelal sprake is van gebruikmaking, zo niet (handel in), van *inside information*. Informatie over het te ontvreemden goed lijkt op voorhand al bekend als ware het dat men op bestelling deze misdaad verrichtte! Om hierin meer inzicht te verkrijgen dient er gekeken te worden naar de *modus operandi* (MO)²¹ van ladingdiefstal. Afhankelijk van de profileringsvorm; diefstal van containers, diefstal uit containers, zeilsnijden et cetera, hebben deze elk hun eigen karakter. Een eerste inzicht in de *modus operandi* kan men verkrijgen door middel van een procesgewijze benadering:

Er worden in het proces van ladingdiefstal drie logistieke fasen onderscheiden:

- *de voorbereidingsfase;*
- *de uitvoeringsfase*
- en*
- *de verwerkingsfase.*

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.10)

De voorbereidingsfase kenmerkt zich met name doordat sprake lijkt te zijn van voorkennis. Men weet van te voren, waar, welke lading aankomt. Er wordt als het ware op bestelling gehandeld! De uitvoeringsfase verschilt per profileringsvorm. In het geval van diefstal uit containers is te herleiden dat dit plaats vind op zowel besloten als openbare parkeerterreinen. Waarbij in sommige gevallen de chauffeur, slapend, aanwezig is. Afhankelijk van of men gemakkelijk toegang kan verkrijgen tot de container alsook de waarde van de goederen, mogen deze niet beschadigd worden etc., komt het voor dat de chauffeur wakker gemaakt wordt. In het specifieke geval van zeilsnijden maakt men eerst een snede om te kijken wat de inhoud is, waarna men, indien men iets van waarde aantreft wat hun bevalt, de gehele lading overlaad en op deze manier ontvreemd. Uit recente cijfers (KLPD 2009b: p.17) blijkt dat in het geval van zeilsnijden hierbij met name computerapparatuur en geluid- en beeldrangers, CD's en DVD's, het meeste worden ontvreemd. In het verlengde van de uitvoeringsfase, richt de verwerkingsfase op het mogelijke afzetgebied van de ontvreemde goederen. Men focust zich hierbij met name op de (bekende) helingadressen en bijbehorende helers. Tevens ziet men een toename via het op Internet aangeboden worden van partijen (dure) nieuwe goederen.

²¹ Uit het Latijn, vanuit de criminologie veel gebruikt: *werkwijze van een crimineel, totstandkoming van een criminele handeling*

Nu de modus operandi van ladingdiefstal in de Nederlandse logistieke keten gefaseerd inzichtelijk is gemaakt, kan er gekeken worden op welke punten men criminaliteitspreventie of ander beleid kan formuleren. In het kader van preventie is met name interventie in de voorbereidingsfase het belangrijkste. Indien men deze fase kan verstoren is de kans op crimineel succes minimaal. Resterende vragen die nu nog relevant zijn, zijn die waar en wanneer de criminaliteit zich afspeelt en hoe deze plaats vindt.

12 | Locatie inbraak in transportmiddelen (één antwoord mogelijk)

Locatie	%
Eigen bedrijfsterrein	19
Binnen de gemeente, maar buiten het eigen terrein	30
Elders in Nederland	33
Buitenland	14
Weet niet	4
Totaal	100

Bron: TNS NIPO, 2008

Basis: bedrijven die slachtoffer zijn van inbraak in vervoermiddelen (n=202)

(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.194)

Afhankelijk van de gevonden bronnen worden er diverse tijdstippen en locaties beschreven waar en wanneer ladingdiefstallen plaats hebben gevonden. Volgens het onderzoek van *Ferwerda, Van Leiden, Kuppens & De Vries Robbé, 2006* vonden deze in hun onderzoeksperiode²² veelal plaats in de maanden oktober en november met een terugloop in december alsook in de zomerperiode van 2004 die als extreem rustig werden omschreven. *Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008* constateren in hun onderzoek dat er met name in de periode januari tot oktober 2007 de meeste aangiften van diefstal in de wegtransportsector hebben plaatsgevonden met name in de politieregio Limburg-Noord. Deze regio heeft te maken met een verdubbeling van deze criminaliteitsvorm ten opzichte van het voorafgaande jaar 2006 en is hiermee koploper. Qua locaties in Nederland leidt dit tot het navolgende politieregio overzicht, startend met de nummer 1 en zo verder²³:

- Limburg-Noord (1)
- Brabant-Zuid-Oost (2, voormalig koploper 2006!)
- Midden- en West Brabant (3)
- Rotterdam-Rijnmond (4)
- Gelderland-Zuid (5)

Waarbij de indruk, al dan niet veroorzaakt door de extra opsporing en criminaliteitspreventie aandacht in het Zuiden des lands, bestaat dat de signaleerde criminaliteit zoals ladingdiefstal zich naar het Oosten des lands verplaatst. Los van de voornoemde bevindingen kunnen de lokale criminaliteitsaspecten verklaard worden uit het feit dat de locaties zich bevinden in de omgeving van de zogenaamde transportlijnen. Transportlijnen zijn de wegen, inclusief parkeerplaatsen, rond, om en binnen grensgebieden, waarover de aan- en

²² Ferwerda, Van Leiden, Kuppens & De Vries Robbé, 2006: p.17

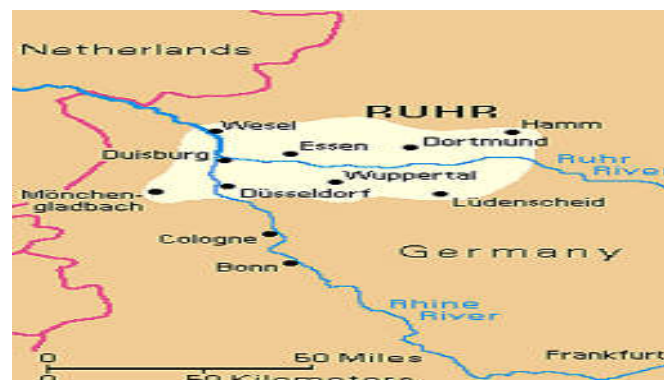
²³ Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.67

toevoer plaats vind van goederen door, via of langs Nederland en het aangrenzende land.



(<http://www.stedentipsvoortrips.nl/duitsland/dsnoordrijnwestfalen.jpg>)

Een bekend voorbeeld, waarbij zowel transportlijnen langs het Zuiden alsook het Oosten van Nederland lopen, is het Ruhrgebied in Duitsland.



(<http://users.skynet.be/jeanpierre.schreurs/aardrijkskunde/fig17.jpg>)

De plegers van ladingdiefstal hebben oog voor hun waar, er is duidelijk sprake van een zekere voorkeur voor (bepaalde) goederen. Het LTT heeft op basis van hun bevindingen een zogenaamde top 5 van hot items samengesteld²⁴:

1. (Edel)Metalen
2. Voedings- en genotmiddelen
3. Huishoudelijke artikelen of apparaten
4. Geluids- en beeldapparatuur
5. Bouwinstallatiemateriaal.

Waarbij tevens het stelen van werkmaterieel, zoals shovels, tractoren, graafmachines en heftrucks, niet onvermeld mag blijven. Voornoemd materieel wordt los van hun waarde ook veelal gebruikt ten behoeve van het plegen van criminaliteit middels ramkraken en ramriding. Bij ramkraken wordt het zware materieel door een muur of

²⁴ Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.67

voorgevel/gepantserde ruit gereden waarna men zich verder toegang verschaft tot de buit.

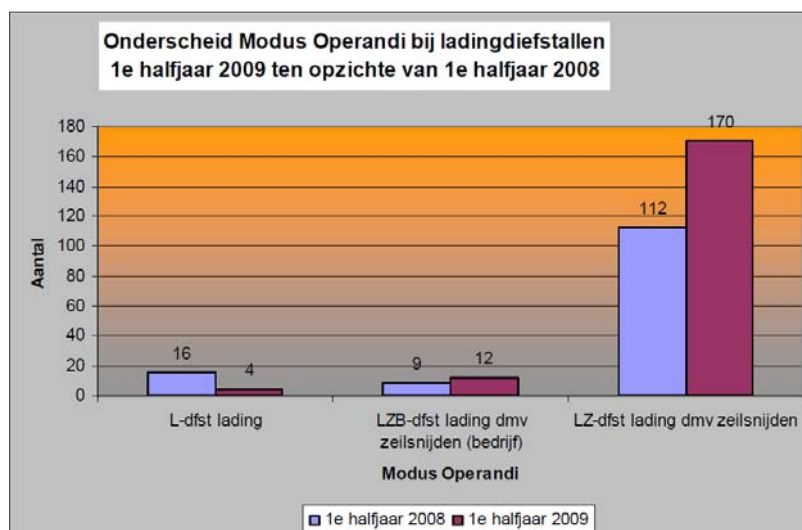
Het weergeven van daderpatronen is complex. Aan de ene kant, gezien het traject van inside information, laat het zich aanzien dat er sprake is een georganiseerde vormen van criminaliteit. Indien dit het geval is spreken wij van Zware Criminaliteit (ZwaCri). Aan de andere kant is er sprake van geboden gelegenheid en in het verlengde hiervan gelegenheidscriminaliteit, niet zijnde een georganiseerde criminaliteitsvorm. Enige andere vernoemenswaardige opvallende dader gegevens en gedragingen zijn:

- het ontbreken van geen geweld, ondanks geweldsantecedenten van de aangehouden verdachten(!);
- bekendheid van de verdachten met of binnen de transportsector!

In het kader van de dader omschrijvingen mag en kan de manier waarop ladingdiefstal plaatsvindt niet ontbreken. Deze specifieke vormen zijn veelzijdig te noemen met een aantal opvallende geregistreerde kenmerken, zoals ten dele toegelicht bij de modus operandi van ladingdiefstal. Globaal gesproken kan er een onderverdeling gemaakt worden in een drietal 'specialisaties'.

o Te weten het zogenaamde *zeilsnijden*.

Zeilsnijden kan alleen bij aanhangers, de zogenaamde huiven, die afsloten zijn met een zeil of soortgelijke materiaalsoort. Deze handelingen vinden met name op parkeerplaatsen op of vlak naast snelwegen plaats. De modus operandi hierbij is die van doorsnijden van het zeil van de opbouw van de vrachtwagen(combinatie) om vervolgens nadien de lading weg te nemen. Deze vorm van ladingdiefstal manifesteert zich het meest in de Nederlandse logistieke keten, gemeten over de periode 2008 tot en met het eerste halfjaar van 2009.

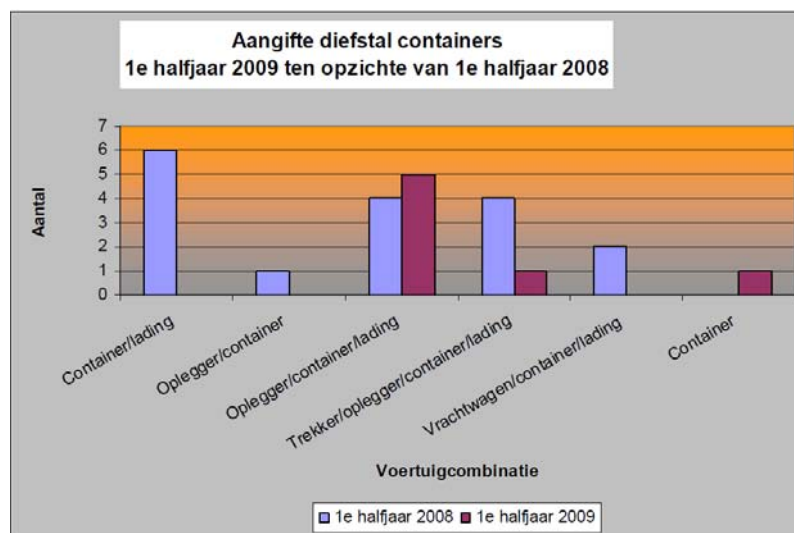


(Korps Landelijke Politiediensten, 2009b: p.14)

Opmerkelijk hierbij is tevens dat dit soort delicten veelal op werkdagen plaats vind, waarbij de 'topdag' in het eerste halfjaar van 2009 de donderdag was versus voor het 1^e halfjaar van 2008 de woensdag!

o Diefstal van en uit containers

Een aantal scenario's zijn hierbij mogelijk. De gehele vrachtwagencombinatie wordt ontvreemd, en mogelijk nadien leeg teruggevonden. De aanlegger met de container wordt ontvreemd. De container wordt, terwijl de chauffeur slaapt/afwezig is, leeggehaald. Afhankelijk van de goederen is het mogelijk dat de chauffeur wakker wordt gemaakt, zie tevens roofovervallen.



(Korps Landelijke Politiediensten, 2009b: p.11)

Uit de aangifte cijfers en de voornoemde tabel van de KLPD blijkt dat er met name sprake is van diefstal van de gehele vrachtwagencombinatie of aanhanger met container dan alleen de container of goederen uit de containers. Gesteld kan worden dat in de periode 1^e halfjaar 2008 versus het 1^e halfjaar van 2009 diefstal van containers het meest gepleegd werd in combinatie met die van het vervoerende (bijbehorende) voertuig.

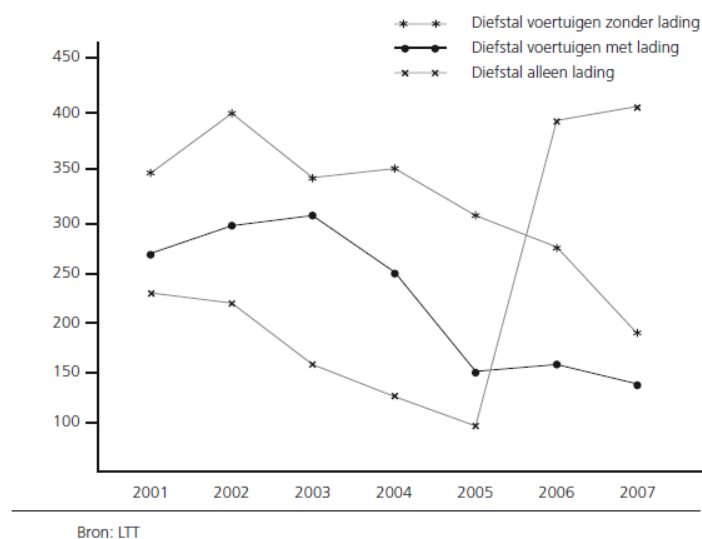
o Via roofovervallen

Een vorm van ladingdiefstal met een nogal gewelddadig karakter. De chauffeur wordt, veelal op een parkeerplaats van zijn goederen beroofd, waarbij in sommige gevallen de scenario's zoals vermeld bij diefstal van en uit containers alsook het zeilsnijden, mede kunnen plaatsvinden.

Om meer en blijvend inzicht te verkrijgen in de ontwikkelingen met betrekking tot ladingdiefstal wordt er gebruik gemaakt van registratie, bij bijvoorbeeld verzekeraars en bedrijven, en aangifte inzake deze. Uit criminaliteitsonderzoek blijkt dat er vaak sprake is van een *dark number*²⁵ dit is (groten)deels toe te schrijven aan het niet doen van aangifte en/of (intern) registreren van criminaliteit.

²⁵ Wetenschappelijke (criminologische) term van ontbrekende getallen/informatie, het niet volledig zijn, ongeregistreerde misdaad (WODC www.wodc.nl d.d. 31-08-09), et cetera.

Overzicht aangiften van diefstal in de wegtransportsector 2001-2007



(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.66)

Onderzoek naar het aangifte gedrag is dan ook een zeer regelmatig terugkerend thema, los van het (verder) inzichtelijk maken en hierdoor komen tot een wetenschappelijk exactere benadering van delicten en slachtofferschap, gericht op het bevorderen hiervan.

5 | Meest genoemde manieren van registratie van criminaliteit (open vraag, meer antwoorden mogelijk)

Wijze van registreren	2004	2005	2006	2007	2008
	%	%	%	%	%
Registratiesysteem	39	41	43	42	45
Houden aangiften bij	31	32	33	38	31
Houden verzekeringsclaims bij	13	11	9	12	9

Bron: TNS NIPO, 2008

Basis: registreert criminaliteit (2008 n=1.035, 2007 n=1158, 2006 n=1407, 2005 n=1329, 2004 n=1862)

Een vetgedrukt cijfer betekent een significant verschil t.o.v. 2004

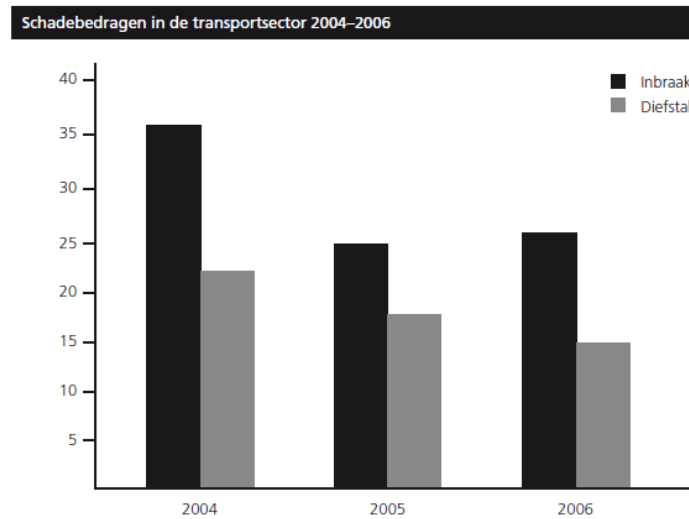
(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.184)

Van belang hierbij is om erachter te komen waarom bedrijven geen aangifte (willen) doen en/of hun criminaliteit registreren, wat is hier de oorzaak van, voor zover er hiervoor een oorzaak te benoemen is?

De belangrijkste oorzaak daarvan is dat er lang niet altijd aangifte van wordt gedaan. Zo zijn veel ondernemers niet goed verzekerd, willen ze geen tijd verliezen of zijn ze bang voor imagoschade.

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.11)

Hierbij is het onontbeerlijk gebleken dat de overheid duidelijk laat weten elke aangifte serieus te nemen middels een actief opsporingsbeleid, inclusief feedback richting de organisaties en personen die aangifte doen van criminaliteit alsook, waar nodig en gewenst een deel slachtoffer begeleiding.



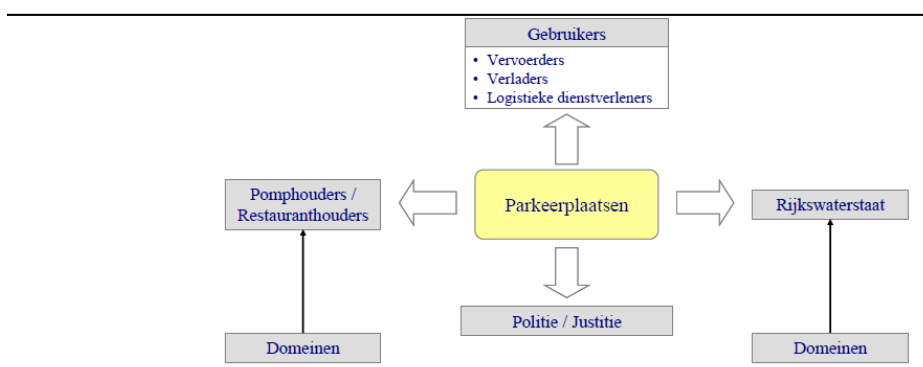
(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.75)

Criminogene factoren

Criminogene²⁶actoren²⁷ kunnen vervallen tot criminogene factoren. Een bekend voorbeeld uit de praktijk is een slecht verlichte straat met veel hoge en dichte niet gesnoeide (uitgewoekerde) begroeiing. Het ontbreken van verlichting en het niet snoeien van deze uitgewoekerde begroeiing zijn in dit voorbeeld criminogene actoren. Als nu blijkt dat er een aanranding of beroving plaats vindt, welke mede wordt veroorzaakt door het ontbreken van licht en het niet kort snoeien van de begroeiing, dan zijn beide criminogene actoren vervallen tot criminogene factoren.

Is er sprake van als zodanig herkenbare criminogene factoren binnen de Nederlandse logistieke keten inzake ladingdiefstal? Een eenduidig antwoord hierop is niet eenvoudig te vinden en dus te geven. Wel kan er gesteld worden dat een grote factor ligt in de omvang van het wegtransport. Een omvang die groeiende is met alle extra criminaliteitsrisico's vandien. In het verlengde hiervan de kwetsbaarheid. Met name onderweg, op en via parkeerplaatsen

Figuur I : Stakeholders



Bron : Policy Research Corporation

(Policy Research Cooperation, 2006b: 3)

²⁶ Misdad bevorderend, criminogeen, term vanuit de criminologische wetenschappen.

²⁷ Van Os, 2001c & 2001h

en op (eigen) bedrijventerreinen.

Uit gegevens van het LTT blijkt dat in Nederland de meeste trailers worden gestolen vanaf (eigen) bedrijfterreinen, waar geladen trailers 's nachts of in het weekend klaar staan voor vertrek (Rovers en De Vries Robbé, 2005). Wat dit betreft, is de conclusie van NIPO Consult (2002) dat slechts een vijfde van de inbraken in bedrijfsvoertuigen op het eigen bedrijfterrein plaatsvindt ook niet representatief voor de gehele wegtransportsector.

(Ferwerda, Van Leiden, Kuppens & De Vries Robbé, 2006: p.17)

Na het inzichtelijk maken van de criminaliteitsvormen en –risico's, hiermee tevens ten dele de probleemstelling en de onderzoeksvragen 1, 2, 3 & 4 beantwoordend, dient er te worden bekeken hoe deze ontstaan vanuit het criminologisch theoretisch kader alsook of en zo ja deze te managen en hiermee preventief te voorkomen zijn. Kwesties die verder aan bod zullen komen in het komende hoofdstukken 4 (Criminologie) en 5 (Management & Security Management) waarbij gekeken zal worden of de preventieve oplossingen mogelijk besloten liggen in een (integrale) security management aanpak.

Hoofdstuk 4. Criminologie

Criminologie

De leer der criminologie houdt zich onder meer bezig met het verklaren en onderzoeken van crimineel gedrag. Eind 1800 hield Lombroso²⁸ zich bezig met onderzoek naar criminelen. Middels een onderzoek onder gedetineerden kwam hij tot een aantal overeenkomsten die leidde naar in zijn ogen het *standaardbeeld* (*het prototype*) van de crimineel. Een crimineel zou onder andere te herkennen zijn aan een hoog gelaat met dito jukbeenderen, doorlopende wenkbrauwen en een oorbel! Deze eerste aanzet was, zo bleek later, niet wetenschappelijk verantwoord. Lombroso baseerde zich op methoden die de huidige toets der kritiek niet zouden doorstaan. Zijn onderzoek deed hij onder gedetineerden, waarbij wij in ons achterhoofd dienen te houden dat het criminele gedrag van toen niet te vergelijken is met het criminele gedrag van nu. Mensen konden volslagen onschuldig vastzitten, ook bestond een groot deel van de gevangenispopulatie uit geestelijk gestoorden, mensen met epilepsie en nog meer van dit soort specifieke, toen nog niet bekende *patiënten*. Los hiervan gebruikte Lombroso ook geen vergelijkingsmateriaal vanuit de maatschappij 'buiten' de gevangenis. Dit alles zorgde ervoor dat zijn conclusies in het wetenschappelijke rariteitenkabinet zijn bijgezet. De verdienste van Lombroso was echter wel dat hij de wetenschappelijke interesse had gewekt voor dit onderwerp.

In Nederland werd de criminologie (verder) ontwikkeld met de aanstelling van de eerste hoogleraar in de criminologie van de heer mr. dr. W.A. Bonger in 1922 aan de Universiteit van Amsterdam. Opmerkelijk is de constante verschuiving in Nederland van de criminologie tussen het strafrecht, waar het heden ten dage nog steeds meestal een onderdeel van is, en de sociale wetenschappen. Terwijl er vanuit wordt gegaan dat de criminologie een opzichzelfstaande combinatie is van sociale- en juridische wetenschappen en vaardigheden. Een tendens die anders wordt gezien in met name de Angelsaksische landen. Binnen de criminologie, nationaal en internationaal, zijn veel verschillende stromingen aanwezig die ieder een eigen definitie hebben over wat er onder criminologie dient te worden verstaan. Een van deze definities luidt:

de wetenschap van de verschijningsvormen, oorzaken en gevolgen van misdaad en wangedrag.

(Noach, 1954: p. 26)

Deze definitie is, ondanks de gedateerdheid - prof. mr. dr. W.M.E. Noach formuleerde deze definitie ten tijde van zijn hoogleraarschap Criminologie te Djakarta in 1954 -, nog steeds grotendeels van toepassing.

Vanuit de criminologie zijn er diverse theorieën waarmee criminele gedragingen te kwalificeren is. Naast het kwalificeren hiervan heeft dit als (bijkomend) voordeel dat men hierop beleid, onder te verdelen in twee specifieke disciplines; preventief en repressief, kan ontwikkelen. Deze onderverdeling, criminologische kennis gekoppeld aan de gebruikelijke pragmatische preventieve en repressieve methoden en maatregelen vanuit het security- en risk management, volmaken dit tot een zeer bruikbaar en in Nederland relatief nieuw *criminaliteitsbestrijdingsmiddel*.

²⁸ Lombroso (1876)

Criminologisch Theoretisch Kader

Binnen de context van deze hbo afstudeerscriptie zal kort verwezen worden naar enkele mogelijk toe te passen criminologische theorieën. Vanwege het 'specifieke' karakter is de keuze gevallen op een vijftal theorieën in relatie tot het security management en de CRiSMa²⁹ gedachte:

Bekend gegeven vanuit de criminologische wetenschappen is dat economische processen, men denke onder andere aan de *homo economicus*³⁰ (de calculerende burger), criminaliteitsvormen kunnen aantrekken (men denke aan de gelegenheidstheorie, de rationele keuzetheorie e.v.). Kennis vanuit de veiligheidsketen, met name de delen beveiligen en security management, is dan ook onontbeerlijk om op een adequate wijze deze ongewenste ontwikkelingen een halt te doen toeroepen.

Nadat er in de voorafgaande hoofdstukken binnen de geschetste kaders en de gegeven ruimte van deze hbo scriptie is gekeken naar wat er zoal onder de Nederlandse logistieke keten dient te worden verstaan zal er op basis van de verkregen informatie gefocust worden op de voorkomende criminaliteitsvormen alhier. Vanuit de criminologie en de navolgende criminologische theorieën zullen de voorkomende criminaliteitsvormen zoals besproken in het voorafgaande hoofdstuk 3 bekeken en waar mogelijk geanalyseerd worden, met name op het punt preventie door inzichtelijkheid, zie tevens hoofdstuk 5. Op basis van deze gegevens zal er verder inzichtelijk gemaakt worden hoe zaken preventief, door middel van een security management proces, manageable te maken, voor zover dit realistisch is.

1. De rationele keuzetheorie

Na een zorgvuldige afweging -- de risico's, betraapt worden, welke straf, et cetera (risicoanalyse) -- gaat de dader al dan niet over tot het plegen van een delict i.e. strafbare handeling. De focus ligt op kosten-baten analyse en, daaraan gelieerd, risk management. Vanuit de criminologie is de rationele keuzetheorie veelvuldig toegepast en onderzocht. Volgens prof. dr. Kleemans is de rationele keuzetheorie, met name het onderdeel dat zich richt op de beleidsmaatregelen, het specifieke gedeelte waar security management zich sec mee bezig houdt, hierop van toepassing:

Aangezien de verklaring van gedrag wordt gezocht in de mogelijkheden en beperkingen van de omgeving (of: kosten en baten), liggen daar ook de beleidsmaatregelen die in het algemeen worden voorgesteld. Voorbeelden van dergelijke beleidsmaatregelen zijn veranderingen in de gebouwde omgeving om de mogelijkheden van criminaliteit te beperken, het gebruik van vandalismebestendige materialen, meer toezicht, (huismeesters, stadswachten, videobewaking, verbeterde verlichting, et cetera), gericht toezicht, het fraudebestendig maken van wettelijke regelingen of het stimuleren van producenten om criminaliteitsbestendige artikelen te fabriceren.

(Kleemans, 1996: p.153)

²⁹ Criminologisch (ICT) Risk & Security Management, de heer R.N.R. van Os MA, referentie REG/BNL/0008660 BeNeLux Bureau voor de Intellectuele Eigendom nummer 0711547 d.d. 2001-heden.

³⁰ Fijnaut, 1996: p. 134

Naast prof. dr. Kleemans zijn ook internationaal, bijvoorbeeld in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, veel criminologen die betogen dat de rationele keuzetheorie zeker in preventieve zin bruikbaar is in bijvoorbeeld security management. Zo laat Wilson (1975) zien dat:

If the supply and value of legitimate opportunities (i.e. jobs) was declining at a very time that the cost of illegitimate opportunities (i.e. fines and jail terms) was also declining, a rational teenager might well have concluded that it made more sense to steal cars than to wash them.
(Wilson, 1975: p.21)

Nieuwe inzichten met betrekking tot de rationele keuzetheorie,

[...], strip away what rational choice theorists conceive to be inessential theoretical and descriptive clutter, and aim directly at what are conceived to be practically useful policy questions.
(Clarke and Cornish, 1985)

onder andere veroorzaakt door de opleving van economische vormen van criminaliteit, onderbouwen deze beleidsmatige stroming. Met andere woorden, op grond van de afweging van, aan de ene kant de hoogte van een boete en aan de andere kant de opbrengsten (kosten-baten) en het risico om opgemerkt en gepakt te worden, zal een potentiële dader een (rationele) keuze maken. Met deze gegevens, verklaringen voor crimineel gedrag binnen, tegen en door de onderneming, kan er (beveiligings-) beleid ontwikkeld worden.

Als wij hierbij kijken naar het delict ladingdiefstal dan zien wij dat er inzake de preventie hiervan een aantal mogelijkheden zijn, welke ten dele gezien de daling van criminaliteit in het Zuiden van Nederland lijken te zijn toegepast. Met name in de lijn kosten-baten, het risico om opgepakt te worden, laat kansen zien. Door de opsporingsaandacht uit te breiden naar andere locaties waar ladingdiefstal plaats vindt, inclusief de brede media aandacht hiervoor doet de post 'kosten' dermate stijgen dat hierbij de 'baten' in het niet zullen vallen. Overigens dient er niet alleen vanuit deze theorie ingestoken te worden op de opsporing, ook het deel berechting, met name de effectief op te leggen straffen hiervoor, zou hier zeker ook een bijdrage aan kunnen leveren.

2. De junior-partner theorie (Kakalik & Wildhorn³¹), ook bekend onder de naam vacuüm- of complementaire theorie.

Deze theorie beschouwt de private veiligheidsindustrie als een particulier verlengstuk van de reguliere politiezorg. Gefocust wordt op criminaliteitsbestrijding. Vanuit het principe van de verdere toename van het private domein ten koste van het publieke domein, kwamen Kakalik & Wildhorn (1987) met de junior-partner theorie. Deze theorie beziet de bewakings- en beveiligingsindustrie als complementair aan de reguliere politiezorg, het (logische) verlengstuk daarvan. De overheid heeft steeds het recht van het individu op de zelfbescherming van zijn bezit erkend en aanvaard. De activiteiten van de privé-sector beginnen daar waar deze van de overheid stoppen. In deze theorie is er een duidelijke grens tussen de taken van de privé-

³¹ Kakalik & Wildhorn, (1987)

sector en deze van de overheid. Bovendien zijn ze niet met elkaar in concurrentie. De privé-sector richt zich op preventie en de overheid op repressie. Er bestaat een echt 'partnership' (Vanderborght; Cools, 2000: p.212-213³²). Interessant vanuit dit perspectief bezien is de redenatie dat op grond van deze theorie *criminologie* een onderdeel is van security management. Argumentatie hiervoor zou dan zijn het gebruik en de toepassing hiervan (feit) in de reguliere politiezorg. Deze theorie verklaart (deels) de reacties van ondernemingen op criminaliteit.

Prof. dr. Hoogenboom heeft in zijn proefschrift, Het Politiecomplex (Hoogenboom, 1994: 64 e.v.), omschreven hoe men in Nederland vanuit de wetenschap deze theorie ziet. Hoogenboom hanteert hierbij de kwalificatie 'criminaliteitsbestrijding'. Dit laatste komt met name voort uit de erkenning van de overheid voor de veiligheidsindustrie en de sterke roep om samenwerking tussen de particuliere en de publieke sector. Dit resulteert dan in een vorm van gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de bestrijding van criminaliteit.

Een mogelijke preventieve aanpak van ladingdiefstal vanuit deze theoretische benadering kan onder meer voortkomen uit de integrale gemeenschappelijke, publiek-private, aanpak hiervan. Deskundigen vanuit het bedrijfsleven, inzake fraude en (werknemers-) diefstal werken hierbij nauw samen met hun overheidscollega's van het publieke domein, politie, douane et cetera.

3. De economische theorie (Shearing en Stenning)

Deze theorie trekt de complementariteit tussen publieke en private sector in twijfel. De private veiligheidsindustrie kan niet uitsluitend in de context van het politieke en justitiële apparaat van de overheid worden gezien en aldus evenmin in termen van algemeen belang gedefinieerd worden.

De focus ligt in deze theorie op preventie. In de economische theorie van Shearing en Stenning (1982 & 1987) wordt de nadruk gelegd op het beperken van verliezen (loss prevention). De private sector heeft in deze politietaken slechts verantwoording af te leggen aan de doorgaans private opdrachtgever. De private politiezorg is niet langer complementair doch wordt concurrentie. Private justitie ligt in het verlengde van deze theorie (Vanderborght; Cools, 2000: 213). Men zou deze theorie kunnen zien als een variant of de omgekeerde vorm van de rationele keuze theorie. In plaats van de potentiële dader gebruikt het slachtoffer, de organisatie, de kosten-baten analyse zoals vermeld in de rationele keuze theorie. Uiteraard met andere, economische, motieven en doelstellingen. Het bedrijf of instelling zal een inschatting maken van welke kosten, het verlies, er geleden worden of zich vermoedelijk kunnen voordoen. Tegenover deze kosten zullen de kosten voor het voorkomen geplaatst worden.

Een voorbeeld. Bij de jaarlijkse controle van de boekhouding van een kledingwarenhuis constateert men een verschil tussen in- en verkoop. Dit verschil noemt men derving. Nader onderzoek wijst uit dat er vermoedelijk sprake is van (winkel) diefstal. Het bedrag aan derving, verder omschreven als het schadebedrag, bedraagt 250.000 Euro. De detaillist kan nu een aantal maatregelen nemen ter

³² Cools, M. *De private opsporing in een criminologische markt*, in: Cools, M. en Haelterman, H. (red.), *Nieuwe sporen: het actieterrein van de particuliere recherche in België en Nederland*. België: Diegem, Kluwer Editorial, 1998: p. 23.

voorkoming van deze schade. Een van de maatregelen is het zogenaamde taggen, het merken met een beveiligingslabel van de kleding. De kosten hiervoor inclusief de aanverwante investering, extra werk voor en door het personeel et cetera, worden geraamd op 200.000 Euro. Een andere maatregel, het inhuren van een winkelsurveillant via een particulier beveiligingsbedrijf, kost op jaarbasis 75.000 Euro. Het is nu aan de detaillist om te kiezen voor het investeren in maatregelen om de schade te voorkomen. De keuze van de detaillist zal, op grond van bovenstaande financiële afwegingen, kunnen vallen op het inhuren van de winkelsurveillant. Hoogenboom³³ (1994) diepte deze theorie verder uit en spitste haar toe op de Nederlandse situatie. Voor dit baanbrekende en tot op heden unieke werk ontving hij in 1996 de door de Stichting Maatschappij Veiligheid en Politie (SMVP) ingestelde publieksprijs. Eenzelfde aanpak als het gebruik maken van taggen kan men ook toepassen in het 'taggen' van bepaalde goederen die via de logistieke keten worden vervoerd, waarna men deze kan volgen tijdens hun reis. Een andere preventieve aanpak gericht op en vanuit de (Internationale) logistieke keten is die door middel van de TAPA certificering. TAPA, wat staat voor de vereniging Transported Asset Protection Association, richt zich op het certificeren van bedrijven binnen de logistieke keten op het gebied van de security. Vanuit deze security basis insteek vind er criminaliteitspreventie plaats.

4. De integrale veiligheidstheorie

In het integrale veiligheidsdenken wordt gepropageerd om alle (on)veiligheidsterreinen met elkaar in verband te brengen. Veiligheidszorg wordt niet langer beschouwd als het exclusieve domein van de overheid. De focus ligt op integrale samenwerking. Dit theoretisch model wordt impliciet gebruikt in het huidige beveiligings- en veiligheidsbeleid door zowel het bedrijfsleven alsook de (Rijks)overheid.

In de jaren '80 ontstond er vanuit de rijksoverheid interesse voor de toenmalige manier van aanpak met betrekking tot criminaliteit. In deze jaren werd er een speciale commissie gevormd, beter bekend onder de naam '*Commissie Roethof*'. De aandacht van deze commissie ging met name uit naar de kleine, veel voorkomende, criminaliteit. De commissie Roethof kwam met aanbevelingen voor samenwerking in de diverse sectoren en met alle, met het vraagstuk van de (on)veiligheid betrokken actoren. Deze samenwerking zou moeten leiden tot het verbeteren van de subjectieve en objectieve veiligheid. De focus van de adviezen van de commissie Roethof was gericht op veiligheid, leefbaarheid en sociale cohesie.

Op grond van deze adviezen ontstond een multidisciplinaire aanpak waarin de overheid, woningbouwcoöperaties, het sociaal cultureel werk, de burger en zijn organen zoals buurtcommissies, en het bedrijfsleven - met name de particuliere beveiligingsbranche- participeren. De visie achter het integrale veiligheidsmodel is dat de gehele samenleving vanuit een samenwerkingsperspectief de verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid gezamenlijk ter hand neemt. De regie hoeft daarbij niet noodzakelijkerwijs bij de overheid (i.c. de politie) te liggen, al is dit vaak nog wel het geval.

³³ Hoogenboom, A.B. *Commerciële misdaadbesteding?* Over de rol van de particuliere beveiligingsindustrie, in: Justitiële Verkenningen, 14 (1988), nr. 2, p. 83-107.

Vaak zijn de PPS-(Publiek Private Samenwerkings-, ook wel PPE, Public Private Enterprises-)verbanden voortgekomen of gebaseerd op deze integrale veiligheids theorie. Een voorbeeld van bovenbeschreven aanpak kunnen we vinden in de beveiliging van bedrijfsterreinen en parkeerterreinen. Hier werkt veelal een aantal particuliere beveiligingsorganisaties samen met het lokale bedrijfsleven onder supervisie van de plaatselijke politie met als doel de criminaliteit van het bedrijfsterrein terug te dringen en de gevoelens van (sociale) veiligheid te vergroten.

5. De beschamingstheorie (Reintegration theory)

Van Swaaningen stelt in het themanummer van het Tijdschrift voor Criminologie (TvC 1996: p.369) dat de beschamingstheorie zich goed in het integrale veiligheidsbeleid (security management) laat inpassen:

Het integrale veiligheidsbeleid lijkt het ideale terrein waarop een dergelijk destigmatiserend en normatief perspectief kan worden ontwikkeld.

(Van Swaaningen, 1997: ch.9)

De beschamingstheorie beschrijft hoe via het opwekken van schaamtegevoelens de daad wordt bestraft. Doel hierbij is het vanuit een sociale omgeving veroordelen van de daad door de maatschappij of organisatie, zonder er direct strafrechtelijke consequenties aan te verbinden.

De focus ligt op beschaming en, meer concreet, op dading en op het herstelrecht. Herstelrecht kan worden gezien als de nieuwste ontwikkeling binnen de victimologie. Victimologie is de empirische wetenschap en studie die zich richt op de slachtoffers, hun status, hun positie in het rechtsstelsel, en de belangstelling van justitie voor slachtoffers. De victimologie was in het begin van de eerste helft van de 20^{ste} eeuw een totaal onontgonnen gebied. Pas in de jaren zestig ontstond in Nederland interesse voor het slachtoffer.

Herstelrecht komt uit Australië en is door de criminoloog Braithwaite³⁴ verder ontwikkeld. Het herstelrecht wordt in Nederland door mensen als de criminoloog en strafrechtsspecialist tevens universitair hoofd docent (UHD) strafrechtswetenschappen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) de heer mr. dr. John Blad tezamen met het begin 2002 jaar opgerichte Forum voor Herstelrecht en nieuwe Tijdschrift voor Herstelrecht verder ontwikkelt en waar mogelijk toegepast. Herstelrecht helpt dader en slachtoffer de schade te herstellen. De gedachte achter herstelrecht (ofwel, in justitiële terminologie, "dading") is dat als de dader en het slachtoffer met elkaar de confrontatie aangaan middels begeleiding ("mediators") en dialogen over en weer, beide partijen hier hun voordeel mee kunnen doen.

Bij een interne kwestie, variërend van een (lichte) overtreding van de bedrijfsregels tot (grote) zaken als fraude heeft een organisatie de mogelijkheid om haar recht op diverse manier te (ver)halen. Een van de voor de hand liggende handelingen is die middels het starten van een ontslagprocedure, zowel strafrechtelijk als privaatrechtelijk. In het eerste geval moet de onderneming zich dan realiseren dat de kans op publiciteit groot is. En wat doet dat met het imago? Bij een privaatrechtelijke ontslagprocedure komt de zaak voor de kantonrechter, of het wordt binnenskamers geschikt. De gang naar de kantonrechter brengt noodzakelijkerwijs de bewijslast met zich mee. Het bedrijf zal er vaak de voorkeur aan geven om de dader een gouden

³⁴ Braithwaite, J. (1989) Crime, shame and reintegration, Tijdschrift voor Criminologie 1996 nummer 4: p. 334.

handdruk mee te geven. Hoewel dit juist ook op grote weerstand binnen de organisatie kan stuiten, wat leidt tot ontevredenheid bij de rest van het personeel, met alle mogelijke gevolgen van dien. Een niet onbelangrijk neveneffect van het wegsturen van een medewerker (met een gouden handdruk) is het verlies van de kostbare kennis die deze in huis had. Bovendien bestaat er wederom de kans dat deze gebeurtenis - plus de genomen maatregel - uitlekt, zodat het imago alsnog een deuk oploopt. In het bovengenoemde geval kan een bedrijf overwegen om voor een nieuwe weg te kiezen, het voeren van een herstelrechtprocedure.

Als de dader en het slachtoffer bereid zijn (dus zonder dwang, met hun beider medewerking) met elkaar de confrontatie aan te gaan om tot een dialoog te komen en de geleden materiële en immateriële vergoed te krijgen c.q. te vergoeden, dan is het toepassen van een herstelrechtprocedure mogelijk. Dit is geen gemakkelijke weg. Immers, de dader wordt geconfronteerd met de gevolgen van zijn daad. De slachtoffers kunnen hun verhaal halen/doen tegen (bij) de dader, dit alles onder begeleiding van een deskundige. De voordelen van de toepassing van deze procedure zijn legio. De organisatie behoudt bijvoorbeeld de kennis en het specialisme van de medewerker. Dit zal zijn uitwerking niet missen op de diverse slachtoffers zoals de collega's die tijdens het onderzoek onterecht als verdachten zijn aangemerkt en bejegend: zij blijven niet met wrokgevoelens zitten. En de thuissituatie van de dader wordt niet onnodig ontwricht.

Op het eerste gezicht lijkt een dergelijke afhandeling indien mogelijk, de voorkeur te hebben. Er dient echter ook rekening gehouden te worden met de mogelijke nadelen. Hoe gaat het overige personeel binnen een organisatie om met een dergelijke afhandeling, er kan een gevoel ontstaan van 'beoordeling'. Maar al te vaak ziet men dat managers binnen een organisatie na een misstap al dan niet met stille trom en goed gevulde buidel vertrekken. Iets wat meestal in schril contrast staat wanneer men dit relateert richting het uitvoerend personeel op de werkvloer. Worden er hier misstappen gemaakt dan is het oordeel meestal ongenadig. De desbetreffende dader krijgt dan zonder meer zijn congé zonder goede gevulde buidel inclusief het bijkomende risico op beperking van bijvoorbeeld opgebouwde uitkerings-, en overige daar (vaak) mee samenhangende inkomensrechten. Het maken van 'acceptabele' keuzes blijft in de meeste gevallen een problematisch iets. Soms komt dit door de veelheid aan keuzes, soms door het ontbreken ervan. Het toevoegen van een herstelrechtprocedure kan van diverse invalshoeken gezien worden beargumenteerd. De werkelijk meetbare effecten zullen pas zichtbaar worden na de daadwerkelijke keuze hiervoor.

Natuurlijk schuilt er ook een 'maar' achter. Het is niet raadzaam om het geheel aan strafrechtelijke maatregelen ineens te vervangen door herstelrechtelijke. Een eerste aanzet zou kunnen zijn het overgaan tot een combinatie van deze beide maatregelen met een spreekwoordelijke (strafrechtelijke) stok achter de deur. Als dan vanuit de praktijk en de wetenschap onomstotelijk zal blijken dat dit goede perspectieven biedt en nieuwe handvatten aanreikt, dan is alsnog een verdere uitloop te overwegen.

Voorname vijf criminologische theorieën hebben indirect of direct een link met criminaliteitspreventie en de beveiligingssector. Zoals al aangegeven is de meest aangehangen theorie in het security management de *rationele keuzetheorie*. Als security managers weten hoe en waarom potentiële 'daders' tot hun daad komen,

dan kunnen zij hierin adviseren en kan het hoger management hierop beleid maken. Maar ook de andere hierboven beschreven theorieën en theorieën als bijvoorbeeld de *labeling theory* kunnen aanknopingspunten bieden voor security management. Ook het nut van de victimologie is voor de security manager bepaald niet onbelangrijk te noemen. Om een pragmatisch voorbeeld te noemen: de inzichten opgedaan uit slachtoffer enquêtes kunnen het bedrijf in casu de security manager leren hoe men om kan gaan met (de opvang van) slachtoffers. Ook onderzoeken naar bijvoorbeeld het risico om slachtoffer te worden kan de security manager goed inpassen in zijn dagelijkse praktijk en advisering.

Toegepaste Criminologie

De criminologie biedt ons een spectrum aan methodieken om bepaalde maatschappelijke gedragingen in kaart te brengen en daar patronen in te herkennen. Vaste onderdelen van een criminologisch onderzoek zijn onder meer het genereren van informatie en de analyse hierop. Zo heeft in de Verenigde Staten enige tijd terug een onderzoek plaatsgevonden naar hackers-groepen. Dit onderzoek heeft niet alleen een overzicht opgeleverd van het vóórkomen van deze groeperingen, maar geeft ook een indicatie in hoeverre van de strafmaat en de pakkans een afschrikkende (dreigende) werking uitgaat. De resultaten van een dergelijk onderzoek kunnen (direct) worden in- en toegepast in de dagelijkse bedrijfsvoering. De maatregelen die hieruit voortvloeien kunnen zich uitstrekken over het complete gebied van macro-, meso- tot microniveau. De vraag is nu hoe praktiserend security managers deze kennis kunnen toepassen. Een eenduidig antwoord hierop is niet zo eenvoudig te geven. Allereerst zullen security managers zich wat meer moeten verdiepen in de criminologie. Daarnaast zal men in de eigen organisatie onderzoek, het opzetten van databases et cetera, moeten doen waardoor men (relevante) informatie vergaart en inzichtelijk maakt. Middels de opgedane kennis in combinatie met en uit de verzamelde gegevens kan er gedacht worden aan het opzetten van een kennismatrix. Deze per organisatie en/of per afdeling in te richten kennismatrix zou men kunnen zien en gebruiken als een belangrijke (extra) criminologische security managementtool.

Criminologie en criminologische theorieën brengen ons tenslotte naar het bekijken en beschouwen van wat criminaliteit is of kan (gaan) zijn.

Criminaliteit

Criminaliteit is al zo oud als de spreekwoordelijke weg naar Kralingen. Vele boeken zijn en worden hierover geschreven, daarnaast wordt er voortdurend (criminologisch/empirisch) onderzoek gedaan naar wat criminaliteit nu eigenlijk is. Reeds eerder hebben we de definitie van Noach (1954) geciteerd:

Criminaliteit is de wetenschap van de verschijningsvormen, oorzaken en gevolgen van misdaad en wangedrag. Probleem van deze definitie is dat niet geheel duidelijk is wat moet worden verstaan onder “misdad en wangedrag”, ofwel criminaliteit.

Een recentere omschrijving van criminaliteit luidt:

Criminaliteit is datgene wat mensen crimineel vinden
(Van Delft & Rooijendijk, 1998: p.15)

Deze omschrijving overtreedt de methodische regel dat een begrip zichzelf niet kan definiëren, maar geeft mede daardoor goed weer hoe moeilijk het is criminaliteit te definiëren. Want wat houdt dat nu precies in 'datgene wat mensen crimineel vinden'? Is er hier willekeur in het geding? Terecht constateren de bedenkers van deze definitie:

Als we uitgaan van deze definitie zou, afhankelijk van tijd en plaats, in principe alles of in principe niets crimineel genoemd kunnen worden
(Van Delft & Rooijendijk, 1998: p.9)

Gezien het feit dat toch vooraanstaande criminologen worstelen met hun definities wordt duidelijk dat criminaliteit geen eenduidig begrip is. Kijken we naar andere tijden en naar andere culturen, dan blijkt criminaliteit een sociaal geconstrueerd verschijnsel dat betekenis krijgt binnen een specifieke context. Zo komen we tot een methodologisch wél juiste definitie:

Criminaliteit is gedrag dat men zo noemt.
(Lissenberg, 1999: p.35)

Criminaliteit blijkt aldus nauw samen te hangen met het geldende referentiekader. Anders geformuleerd: met sociaal-maatschappelijke (nationale) normen en waarden. In Europa, en in de meeste andere landen van de Westerse wereld, worden we opgevoed vanuit de Joods-christelijke achtergrond van de tien geboden. Stelen wordt vanuit deze achtergrond niet getolereerd en is vanuit deze hoedanigheid opgenomen in een wettelijk, strafrechtelijk, kader. In dit kader vinden wij een omschrijving van het delict alsmede de strafmaat. Als we in dit verband naar andere landen en dito culturen kijken, dan zien we dito verschillen. Deze verschillen zorgen er voor dat wat een Nederlander als criminaliteit ervaart of ziet, dit voor een Vietnamees niet zo hoeft te zijn en visa versa. Overigens hoeven we voor dit soort culturele verschillen niet ver buiten onze landsgrenzen te kijken. Zaken als abortus, softdrugs, euthanasie en overspel zijn in Nederland, onder bepaalde omstandigheden niet of niet meer strafbaar bij wet, en worden ook niet als crimineel of gerelateerd aan criminaliteit gezien of ervaren. Als we in Europa kijken zien we echter dat bij onze zuiderburen, België, een aantal van dit soort zaken zoals bijvoorbeeld 'overspel' zowel als strafbaar feit, *inclusief de kans op hechtenis*, alsook als crimineel gedrag gezien en ervaren wordt! Enige tientallen jaren geleden was homofilie nog een strafbaar feit in ons land en hield de politie razzia's in de COC-lokalen. Dit alles geplaatst in onze multiculturele samenleving maakt het om- en bevatten van een begrip als criminaliteit uitermate complex!

Crime science³⁵

Een nieuwe ontwikkeling³⁶ binnen de Nederlandse criminologie is die van *crime science*. Crime science focust zich op het voorkomen van criminaliteit in het beginstadium zodat er geen criminele handeling ontstaat. De preventieve insteek vanuit de crime science gedachte, waarvan de Engelse initiatoren vanuit het Jill Dando Institute (JDI)³⁷ deze niet als 'criminologisch' willen omschrijven, richt zich op het aspect actief bezig gaan in het eerste stadium met het ontwerpen, van zowel

³⁵ Smit & Tilley (eds.), (2005)

³⁶ <http://www.websitevoordepolitie.nl/archief/crime-science-geboren-in-londen-151.html> d.d. 30-08-09

³⁷ Jill Dando Institute (JDI) <http://www.jdi.ucl.ac.uk/> d.d. 30-08-09

goederen als beleidsplannen, om criminaliteit in zijn geheel te voorkomen. Crime Science³⁸ is gericht op de situaties waarin criminaliteit plaatsvindt. Het delict staat hierbij centraal, niet de dader. Ook van belang is dat Crime Science multidisciplinair wil zijn. De vraag hierbij is dan met name hoe wij gedrag zo kunnen beïnvloeden dat de veiligheid wordt bevorderd? Hoe kunnen delicten, zoals ladingdiefstal, via bijvoorbeeld de inzet vanuit technische beveiliging en supervisies, worden voorkomen? Vanuit deze insteek bezien is de combinatie van zowel safety en security, binnen 'crime science' niet zo vreemd.

Resumerend

Risico's en met name criminaliteitsrisico's zijn er in vele soorten en maten. Daarnaast zullen deze risico's en hun criminaliteitsverschijningsvormen ook door de constante maatschappelijke ontwikkelingen veranderen en blijven veranderen. De criminologie biedt handvatten om trends hierin te kunnen onderscheiden. Het is de taak van een (des)kundig manager, bij voorkeur iemand met een achtergrond op het gebied van de criminologie, (integrale) veiligheid en/of security management om in samenspraak en samenwerking met zijn collega's deze criminaliteitsrisico's tijdig te (h)erkennen en hierop te participeren. Hierbij dient een dergelijke functionaris te allen tijden in zijn of haar achterhoofd te houden dat met betrekking tot deze taken en zaken de aandacht nimmer mag verslappen. Middels zijn contacten via het netwerk en het structureel (blijven) opdoen van nieuwe kennis blijft men optimaal op de taken berekend. De leer der criminologie en hun beoefenaars worden serieus genomen en hun deskundigheid wordt door diverse instanties ingeroepen. Het zou voor de hand liggen dat dit ook gebeurt inzake security, aan beveiliging en veiligheid gerelateerde kwesties. Men zou hiervoor gebruik kunnen maken van de kennis en, indien noodzakelijk of gewenst, de diensten van security- en risk managers, staffunctionarissen die zich bezig houden met het beveiligings- en risico beleid van een onderneming. Veelal zijn wij anno 2009 in Nederland nog steeds niet zo ver. Zolang wij nog niet wensen te voldoen aan de minimale eisen, te weten security- en risk management te zien als een specialisme en dit dienovereenkomstig te waarderen, geraken wij weinig verder. Misschien dat er hoop geput kan worden uit de woorden van Prof. dr. Martin Gill, onderwijst aangesteld als hoogleraar criminologie aan Leicester University The Criminology Department³⁹, die ooit vanuit de Engelse situatie met een zelfde soortgelijke problematiek te kampen had:

It is interesting to note that the literature on security management (which consists more of guides and manuals than studies) includes relatively few evaluations of management approaches. Indeed, the security world had often found solutions before defining the problems and there is a need for more and better evaluations. In health-care it is accepted that an aspirin will cure a headache and a plaster will help to heal a cut finger. But in the field of crime all too often a plaster is being used to cure a headache and it is assumed that an aspirin will stop a cut finger from bleeding.

(Gill, 1996: p.14)

³⁸ Van Os, (2009a: p.64-65) Interview mevrouw prof. dr. Marianne Junger, hoogleraar Studies Maatschappelijke Veiligheid Universiteit Twente (UT) en directeur IPIT 'Beveiliging begint al bij de verloskundige' Beveiliging nummer 6, 22^e jaargang juni 2009

³⁹ Leicester University, The Criminology Department, voorheen Scarman Centre en Loughborough University, The Centre for Hazard and Risk Management (CHaRM).

Met de achtergrondinformatie uit dit hoofdstuk zal er in het laatste afsluitende en concluderende deel van deze scriptie, hoofdstuk 6, aandacht worden geschonken hoe ladingdiefstal, als specifieke criminaliteitsvorm binnen de Nederlandse logistieke keten, aan te pakken respectievelijk door middel van preventie te voorkomen. Waarbij tevens in hoofdstuk 6, op basis van de verkregen inzichten uit de voorafgaande hoofdstukken, de onderzoeksvragen en in het verlengde hiervan hieruit de probleemstelling zullen worden behandeld.

De preventieve insteek en het management vraagstuk, via een integrale security management aanpak, zullen in het komende hoofdstuk, 5, verder aan bod komen.

Hoofdstuk 5. Management en Security Management

Door diverse maatschappelijke, sociaal en culturele, ontwikkelingen is het beveiliging- en veiligheidsvraagstuk steeds complexer geworden. Verschillen tussen aanpak en inzichten, vroeger duidelijk afgebakend als het private- en het publieke domein, vervagen steeds meer en waar mogelijk dienen zich samenwerkingsverbanden, publiek-private samenwerking (PPS), aan. Bezien vanuit deze ontwikkelingen is er aandacht voor een wetenschappelijke verdieping in combinatie met een pragmatisch inzicht. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van wat kan worden genoemd: *criminologisch security management* of wel *CRiSMa*®. *CRiSMa*⁴⁰ kan worden getypeerd als een interdisciplinair theoretisch kader rond de kernbegrippen *criminologie*, *criminaliteit*, *criminaliteitsrisico's*, *forensisch*, *management*, *risk*, *risk management*, *security*, *security management* en *victimologie*.

Inleiding

De laatste decennia laten een onstuimige groei zien van de sector van de (particuliere- en bedrijfs-) beveiliging. Deze groei ging en gaat gepaard met een professionalisering van de branche. Nieuwe specialismen zijn hierin ontstaan zoals de security manager, de risk manager en de forensisch deskundige. Al deze specialisten zoeken naar nieuwe afdoende middelen en methoden om hun werkzaamheden optimaal uit te kunnen voeren. Ook tekent zich een kader af waarbinnen steeds duidelijk wordt welke functionaris welk onderdeel voor zijn rekening kan, wellicht dient te nemen. In het volgende zal vanuit de optiek van de zogenoemde functionele span-of-control worden beschreven hoe deze specialismen zich tot elkaar verhouden en hoe zij kunnen worden ingezet in het licht van het criminologisch kijken en denken.

Criminaliteit en criminologie, wat zijn dat? Wat dient een security manager hieronder te verstaan? Wat zijn de (specifieke) taken van een manager die met security-werkzaamheden wordt belast? Welke inzichten kan een dergelijke manager krijgen inzake criminaliteitsontwikkelingen, kan de criminologie hierop een antwoord geven? Deze hbo afstudeerscriptie heeft in een overzichtelijke volgorde zaken behandelen als de ontwikkeling van de criminaliteit, hoe deze te monitoren middels kennis van de criminologie en enige criminologische theorieën, alsmede gehighlight wat er verstaan dient te worden onder management in het algemeen en integraal security management in het bijzonder, waarover met name in dit hoofdstuk meer.

De criminologie, met name de vormen waarin men criminologie pragmatisch toepast zoals in landen als België en Engeland gebeurt, heeft een flink aantal gezichtpunten opgeleverd waarmee security- en riskmanagers hun voordeel kunnen doen. In het hierna volgende worden vele voorbeelden genoemd die de link tussen de praktijk en de wetenschap leggen. Daarnaast zal de link worden gelegd met security en risk (risico's), gezien vanuit diverse verschillende achtergronden, alsmede hoe men met dergelijke risico's om kan gaan (management van security en risk).

© De heer R.N.R. van Os MA, referentie REG/BNL/0008660 BeNeLux Bureau voor de Intellectuele Eigendom nummer 0711547 d.d. 2001-heden.

⁴⁰ Van Os, (2001h)

Security

Voor we termen als security risico's en security management introduceren zal eerst duidelijk moeten zijn wat wij onder security verstaan.

Letterlijk vertaalt vanuit het Engels betekend security: beveiliging alsook veiligheid. Als we echter vanuit het Latijn kijken zien we ook nog een andere betekenis; security is afgeleid van securus wat vertaalt "veilig" betekent.

Gevoelens van veiligheid en gerelateerd daaraan alle vormen van beveiliging, komen al vanaf het begin der mensheid voor. Globaal zouden we de vergelijking kunnen maken van de ganzen die de Romeinen gebruikten tot onze huidige CCTV. Noemenswaardig in deze context zijn de bevindingen van Abraham Maslow. Maslow is een van de bekendste vertegenwoordigers van de humanistische psychologie, 'the third way' naast dieptepsychologie en behaviorisme. De humanistische psychologie stelt dat zowel de dieptepsychologie als het behaviorisme de mens tekort doen. Je moet de mens niet benaderen als een door driften bepaald wezen (dieptepsychologie): dit reduceert de mensen tot een dier. Je moet de mens ook niet benaderen als een wezen dat alleen door beloning en straf te beïnvloeden is: dat reduceert de mens tot een machine. De humanistische psychologie stelt dat je de mens moet benaderen vanuit zijn mogelijkheden.

Abraham Maslow onderscheidt de volgende vijf **behoefteniveaus** in menselijk gedrag:

- a) Het niveau van de **fysiologische** behoeften; mensen hebben allereerst behoefte aan eten, drinken, zuurstof, kleding, onderdak et cetera. Dit fysiologische niveau is primair, dat wil zeggen: als hieraan niet wordt voldaan worden de hogere niveaus belemmerd. Een kind in een ontwikkelingsland dat honger heeft zal zijn aandacht niet kunnen richten op leren op school. Het is alleen gericht op het krijgen van voedsel.
- b) Het niveau van de **veiligheids** behoeften; als aan de fysiologische behoeften is voldaan is vervolgens fundamenteel dat aan de behoefte aan veiligheid wordt voldaan. Een baby heeft niet alleen melk nodig, maar ook koestering, warmte, liefde, een vast ritme, regelmaat, orde, stabiliteit, rust. Door onverwachte, onvoorspelbare gebeurtenissen, of door inconsequent gedrag raken kinderen in de war, worden ze angstig. Als aan de fysiologische en veiligheidsbehoeften is voldaan ontstaat vertrouwen. Het basisvertrouwen ontstaat in het contact met de moeder die als voedende en verzorgende persoon de eerste is die veiligheid representeert. Vervolgens breidt dat vertrouwen zich uit, en ontstaat er bij een gezonde ontwikkeling ook vertrouwen in zichzelf. Met andere woorden: de behoefte aan veiligheid is een diep in onszelf verankerde behoefte die we allen bij onze geboorte meekrijgen. Kort samengevat zou security het geheel van beveiligings- en veiligheidsmaatregelen dienen te omvatten.

Security risico's en veiligheidsrisico's

In security managementkringen zien we vaak een duidelijke onderverdeling in een ARBO & Veiligheidsmanager en een security manager. Deze ARBO & Veiligheidsmanager houdt zich specifiek bezig met zaken op het gebied van de arbeidsomstandigheden en bouwkundige veiligheidsvoorzieningen. Zijn achtergrond is dan ook meestal van technische of bouwkundige aard, resulterend in een

specialisatie middels de MBO- of HBO- MVK- of HVK⁴¹ opleiding. De laatste tijd is er wel een kentering waarneembaar om functies rond ARBO, Veiligheid en Security te combineren. Edoch deze ontwikkelingen zijn momenteel nog in een te vroeg stadium om ze in het kader van deze opzet verder te behandelen.

Security risico's

Security managers houden zich bezig met het beleidsmatig en operationeel voorkomen en afhandelen van beveiligingsrisico's en zijn vooral gefocust op fysieke en organisatorische maatregelen. Vaak zijn dit criminaliteitsrisico's.

Criminaliteitsrisico's

Met de onderverdeling tussen veiligheids- en security risico's en de wetenschap dat criminaliteit een sociaal-maatschappelijk en cultureel gegeven is, kunnen we de stap maken in de richting van criminaliteitsrisico's.

Een bruikbare definitie in dit verband is:

Criminele risico's zijn: risico's van tegen het bedrijf gerichte criminele activiteiten, zoals overvallen, inbraak en fraude.

(Ackx & Duijndam, 1998: p.10)

In het kader van deze afstudeerscriptie is een duidelijk herkenbaar criminaliteitsrisico, dat van *het ontvreemden van goederen* en of *kennis van deze (waarde)goederen* vanuit het vervoer binnen de Nederlandse logistieke keten, opslag, transport et cetera.

Om inzicht te (ver)krijgen in criminaliteitsrisico's is het voor de security manager van essentieel belang om op de hoogte te zijn van bepaalde wetenswaardigheden. Dit begint met de basisnormen en waarden. Iedere (security) manager dient op de hoogte te zijn en te blijven van de (interne) regelgeving. Men denke hierbij aan zaken als het werknemersreglement, de huisregels et cetera. Een vast onderdeel hiervan is het up to date houden van de bedrijfsregels inclusief de 'awareness', dit is: betrokkenheid van de werknemers aan de corporate values, bijvoorbeeld cleandesk, (officieel is de term 'cleardesk' zie hiervoor de originele Engelse Code of Practice) meewerken aan visitatie et cetera. Deze vaste kerntaak, die beleidsmatig regelmatig getoetst dient te worden, is een taak die door de security manager kan worden gedelegeerd aan bijvoorbeeld de risk manager. Daarnaast dient elke manager en met name de security manager op de hoogte te zijn van wat zijn of haar organisatie produceert en beheert. Niet alleen goederen, naar ook diensten en relaties maken hier deel van uit.

Laten we als voorbeeld een chemische industriële organisatie nemen. Vanuit de achtergronden van deze industrie is er een zeer groot aantal zaken die sowieso specifieke aandacht behoeven, uiteenlopend van gevaar voor demonstraties, door milieuactivisten en of het eigen personeel (staking) tot vermenging van stoffen, expres (sabotage) of per ongeluk (onachtzaamheid). De security manager moet per organisatie, onderverdeeld in sectoren, een indeling gaan maken van *mogelijke (criminaliteits)risico's*. Hierbij dient hij in het achterhoofd te houden dat zo'n lijst nooit

⁴¹ Middelbare en Hogere Veiligheidskunde

af is. Een ramp zoals zich voltrok in New York (11 september 2001) bracht veel bedrijven ertoe hun risico's opnieuw in te schatten.

Casus intern risico

Een medewerker werkzaam op de afdeling financiën is het met een aantal zaken niet eens. Overleg met zijn directe chef levert in zijn ogen niet het gewenste resultaat op. Uit frustratie gaat hij over tot een administratieve handeling waardoor hij alsnog zijn doel, hogere salariëring (inkomen) bereikt. Dit kan hij vele jaren doen, totdat hij ziek wordt. Een naaste collega wordt verzocht zich bezig te gaan houden met een aantal administratieve taken en ontdekt onvolkomenheden in de boekhouding. In dit voorbeeld wordt duidelijk dat zaken daadwerkelijk mis kunnen gaan. Hoe kunnen wij een dergelijke fraude voorkomen, of ten minste het risico op fraude minimaliseren? Allereerst moeten wij onze ogen en oren te allen tijde open houden voor reacties van en door ons personeel, de zogenoemde (eerste) indicatoren. Frustratie binnen een onderneming kan tot grote problemen leiden, fraude is er daar één van. Denk onder andere ook aan sabotage en, minstens net zo erg, aan imagoschade die direct of indirect hierdoor wordt veroorzaakt. De hoofdreden waarom deze fraude plaats kon vinden is van *organisatorische* aard. Men had verzuimd een duidelijke functiescheiding door te voeren alsmede een regelmatige controle hierop.

Casus extern risico

Een bekende oliemaatschappij komt negatief in het nieuws. Deze organisatie bevindt zich in een nogal afgelegen gebied met één aan- en één afvoerweg. Beide wegen worden door actievoerders afgezet. Hierdoor kan de bedrijfsvoering grote schade oplopen. Er is immers geen aan- en afvoer mogelijk, zowel van producten, halffabricaten alsook personeel. Gelukkig heeft deze onderneming een paar deskundigen in huis, de security- en risk managers. Deze beide deskundigen hebben middels een *scenario* het risico van de bedrijfsafsluiting kunnen inschatten. Middels een tijdelijke aanvoer via andere (logistieke) wegen, lucht- en vaarwegen, kan er een andere aan en afvoer plaatsvinden. Een voorbeeld waar *organisatorische* - en als onderdeel hiervan *logistieke maatregelen* - goed op elkaar afgestemd waren. We zien in deze casus dat sommige risico's, iets wat voor meerdere zaken geldt, nooit helemaal te voorkomen zijn. Door het schrijven en testen van een *scenario* kan men zich wel voorbereiden op een risico. Op deze manier kan schade worden beperkt en in sommige gevallen worden voorkomen.

Op grond van de verkregen informatie kan de security manager zich richten op 'pasklare' maatregelen. Deze maatregelen zullen zich richten op een tweetal zaken:

- Preventief (voorkomen)
Hoe voorkom ik dat de productiviteit door een stroomstoring wordt verstoord?
Mogelijke oplossingen:
 - afspraken maken met de energieleverancier (*contractueel*);
 - aanschaf van een (nood)aggregaat (*logistiek/operationeel*);
 - tijdelijke uitwijk (*operationeel*).
- Repressief (einde maken aan)
Een inbraak wordt gesignaleerd, hoe maken we deze bedreiging zo snel mogelijk ongedaan? Mogelijke oplossingen zullen geboden worden vanuit de eerste component, het preventieve handelen, de geschreven scenario's en de daarop gebaseerde instructies.

Afhankelijk van de bedrijfsvoering zal er gezocht moeten worden naar de (perfecte) combinatie van preventief/repressief in relatie tot de te treffen operationele, bouwkundige en elektronische (afgekort OBE)-maatregelen, waarover in het verloop van dit hoofdstuk later meer. Vooraleer wij zover zijn dienen eerst de kaders inzake management en security management verder inzichtelijk gemaakt te worden.

Interessant is om te bezien hoe het bedrijfsleven aankijkt tegen criminaliteitspreventie en op welke wijze zij dit doet.

6 | De meest toegepaste preventieve maatregelen in/bij gebouwen (open vraag, meer antwoorden mogelijk)

Maatregel		Communicatie (n=73) %	Transport (n=2.344) %	Totaal (n=2.417) %
1.	Alarm luid	55	45	45
2.	Alarm stil	54	34	35
3.	Hekwerken	1	22	22
4.	Extra sloten	21	21	21
5.	Camera's / infrarood	29	19	19
6.	Beveiligingsdienst / portier	17	14	14
7.	Extra zwaar hang- en sluitwerk	9	11	11
8.	Extra verlichting	8	8	8

Bron: TNS NIPO, 2008
Basis: neemt preventiemaatregelen (n=2.417)
Een vetgedrukt cijfer betekent een significant verschil t.o.v. het totaal

(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.185)

Op basis van voornoemde gegevens uit de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008 is dat bedrijven veelal investeren in alarm systemen en pas in een later stadium, conform de cijfers denken aan het inhuren of inschakelen van een beveiligingsdienst/portier. Als laatste maatregel gebruikt men extra zwaar hang- en sluitwerk en extra verlichting.

Management en hoe veiligheid te managen

Om met (integrale) veiligheid om te kunnen gaan, dient men zaken te leren managen. Management is één facet, het kennen van het te managen 'object' een (goede) tweede! Om zaken af te perken en te benoemen is het verstandig, zo niet noodzakelijk, om een passende definitie te vinden voor de begrippen 'management' en 'managen'. Op basis van de hiervoor verkregen inzichten wordt de link gelegd met het managen daarvan in eerste aanleg. Gelet op de limiteringen van deze afstudeerscriptie, zal er met een globale omschrijving en enige basisdefinities worden volstaan.

Definitie management⁴² *ma·nage·ment (het ~)*

1. het besturen van een onderneming;
2. de personen die een onderneming leiden

⁴² <http://www.vandale.nl/opzoeken/woordenboek/?zoekwoord=management> d.d. 30-08-09

Definitie managen⁴³

ma·na·gen (ov.ww.)

1. leiden, besturen;
 2. [inf.] klaarspelen
- (<http://www.vandale.nl>)

Met betrekking tot het managen van (integrale) veiligheid kan er, mede op basis van de voorafgaande subhoofdstukken, geconcludeerd worden dat het in dit geval gaat om met name *“het managen van al dan niet wenselijke, menselijke en overige gedragingen in relatie tot criminaliteitspreventie, safety en security”*.

Een zeer bruikbare (management)tool ten behoeve van het managen van menselijke gedragingen, is die voortvloeiend uit de sociale gedragswetenschappen, met name de criminologie, zoals besproken in hoofdstuk 4 van deze scriptie. Met deze insteek wordt er verder gekeken naar het managen van integrale veiligheid onder de naam en noemer: security management

Security Management

Security management omvat een uitgebreid stelsel van veiligheidsmaatregelen gericht op de ordehandhaving in met name een onderneming, maar ook in een maatschappelijke context. Hier zien we tevens de bekende tweedeling in private veiligheidsmaatregelen door private organisaties of binnen een private instelling, versus de algemene veiligheidsmaatregelen op openbaar terrein door de huidige hermandad. Deze maatregelen variëren van toegangscontrole, management informatie systemen, elektronische beveiligingsmaatregelen (audio- en videosystemen) en verschillende onderzoekactiviteiten (due dilligence, antecedentenonderzoeken, risico-analyses en fraude-onderzoeken). Kort samengevat kunnen we stellen dat de security manager zich bezighoudt met:

Het managen van alle gerelateerde beveiligings- en veiligheidskwesties die betrekking hebben op de continuïteit, in relatie tot de gehele bedrijfsvoering van een organisatie.

(Van Os, 1997)

Security- en Risk management zijn tot een volwaardig vakgebied uitgegroeid. Met name in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten bestaan diverse academische leergangen en diverse vaktijdschriften. Ook in Nederland heeft dit tot op zekere hoogte navolging gekregen. De meest recent ontwikkeling is die middels de in 2008 gestarte, eerste, hbo opleiding Security Management⁴⁴ aan de Hogeschool van de Leidse Onderwijs Instellingen (LOI). Daarnaast zou er medio 2009/2010 een soortgelijk initiatief starten aan Kenloo⁴⁵ (Hogeschool) te Apeldoorn, dit initiatief is voorsnog wegens te weinig aanmeldingen, vijf voor deze opleiding, verplaatst naar medio 2010, alsnog bij voldoende aanmeldingen. Security management en risk management zijn normaliter nauw aan elkaar verwant, ondanks de diverse (inter)nationale discussies omtrent wie nou wie aanstuurt of zou mogen aansturen.

⁴³ <http://www.vandale.nl/opzoeken/woordenboek/?zoekwoord=managen> d.d. 30-08-09

⁴⁴ http://www.loi.nl/hogeschool/veiligheid_en_security/hbo_security_management/index.htm d.d. 30-08-09

⁴⁵ http://www.kenloo.nl/1.1/bachelor_security_management.html d.d. 30-08-09

Risk Management

Risico's zijn er in vele soorten en maten. Van belang voor de beveiligingssector zijn vooral de criminaliteitsrisico's en hoe deze zich vertalen naar bedrijfsrisico's. Om risico's te kunnen overzien en te kunnen managen zal menige organisatie gebruik maken van een risk manager. Risicomanagement richt zich op het inventariseren van (beveiligings) risico's, meestal als ondersteunde taak voor het security management. De risk manager ontleent zijn bestaansrecht aan de behoefte van specialistische kennis van het (security) management. In deze hoedanigheid zal er van de riskmanager veel inzicht en inbeeldingsvermogen vereist worden. Met name op het gebied van het inschatten van criminaliteitsrisico's. Ook vanuit financieel oogpunt is er voor de riskmanager een (extra) taak weggelegd. Onder de noemer *meten is weten* zorgt de riskmanager ervoor dat een bepaalde financiële waarde wordt toegekend aan het (bedrijfs)risico. In eerste instantie heeft de riskmanager hierin een adviserende en voorbereidende rol. Met deze gegevens in het achterhoofd is het aan het hogere management om hier verder actie op te ondernemen. Actie middels bijvoorbeeld het dragen van het risico of het (onder)verzekeren hiervan.

Kort samengevat kunnen we stellen dat de risk manager zich richt op:

alle denkbare (veiligheids) risico's binnen een organisatie die een gevaar kunnen vormen voor de continuïteit in relatie tot de bedrijfsvoering.
(Van Os, 1997)

Maatregelen

Naast deze taken heeft de risk manager een aantal maatregelen achter de hand om risico's te voorkomen of anderszins te sturen. Tot deze maatregelen behoren onder meer de zogenoemde OBE-maatregelen:

- Organisatorische maatregelen

Onder organisatorische maatregelen wordt verstaan: het geheel van maatregelen, geaccrediteerd door het management, die betrekking hebben op alle beveiligings-, veiligheids- en risicozaken binnen een organisatie. Enige voorbeelden hiervan zijn:

- het opstellen en onderhouden van huisregels en reglementen;
- het opstellen en onderhouden van sleutelregistratiesystemen;
- het opstellen en onderhouden van beveiligingsplannen;
- het opstellen, presenteren en onderhouden van security awareness plannen;
- screeningskwesties (pro-employment)
- et cetera.

- Bouwkundige maatregelen

Deze maatregelen richten zich op alle materiële, ook wel bekend als fysieke, beveiligings- en risicozaken. Men denke aan maatregelen op of aan een gebouw inclusief alle aan-, op- en bijbouw. Voorbeelden:

- compartimentering;
- de branddeur;
- een ingebouwde kluisruimte;
- et cetera.

- Elektronische maatregelen

Deze maatregelen betreffen het geheel van materiële voorzieningen op het gebied van elektronische, ondersteunende en zelfstandige, hulpmiddelen onder andere gericht op het monitoren van beveiligings- en veiligheidsrisico's. Bekende voorbeelden zijn:

- CCTV (Closed Circuit Television System);
- een aansluiting op PAC (Particuliere Alarm Centrale) of zelfstandige alarmcentrale;
- keycard systeem (deels ook organisatorisch!);
- et cetera.

Resumerend kunnen we stellen dat een riskmanager een aantal mogelijkheden heeft om met risico's en met name criminaliteitsrisico's om te gaan. Deze mogelijkheden zijn:

- criminaliteitsrisico's beperken, via het treffen van maatregelen die zich richten op beperking van de schade;
- criminaliteitsrisico's opheffen, middels modernisatie van bedrijfsprocessen;
- criminaliteitsrisico's overdragen, middels (onder)verzekeren of contractueel;
- criminaliteitsrisico's accepteren, op basis van kosten-bate analyse, acceptabele kosten.

Vanuit bovenstaande wordt alras duidelijk dat er een overlap tussen risico (risk) en veiligheids (security) taken. Om deze kennis en kunde te bundelen is het raadzaam om deze bij een deskundige onder te brengen de (integraal) security manager.

De (Integraal) Security manager

Het is een probleem gebleken wie men als deskundig dient te zien. Een deel hiervan komt voort uit het gebrek aan kennis van maar ook uit de beveiligingsbranche. Een ander deel wegens de beperkt aanwezige erkende academische opleidingen hieromtrent. Om deze problematiek te tackelen is ervoor gekozen om op basis van een aantal definities, zowel uit de empirische criminologie alsook het empirische security management en de praktijk een omschrijving hiervan te geven. Waarbij men in het achterhoofd dient te houden dat geen enkele definitie sec honderd procent sluitend is, en binnen de context van zowel deze onderhavige scriptie dient te worden gezien als poging tot (verdere) verdieping en theorievorming. Belangrijk in dit kader is dat de functie van security manager niet mag worden gezien als een functie op middelmanagement (mbo+) niveau, men dient dan te spreken over Security Officer level(!). Ook kan men er niet vanuit gaan dat iedereen na het volgen van een korte maandelijkse training kan worden beschouwd als een volwaardig (academisch) security manager. Een andere veelgehoorde en helaas gemaakte misvatting is die waarin een ex-opsporingsambtenaar of politiefunctionaris wordt aangesteld als security manager. Dit alles op grond van diens verleden in overheidsdienst. Klaarblijkelijk verliest men uit het oog dat de gemiddelde (ex)koddebeier sec opgeleid is voor één ding: het opsporen van strafbare feiten en soms enige vorm van preventie hieromtrent. Hopelijk dringt alras het besef (verder) door dat beveiligen en goed security management veel meer is dan de status die het tot op heden heeft toebedeeld gekregen!

Ladingdiefstal preventie door de (integraal) Security Manager

Nu door middel van de voorafgaande hoofdstukken inzichtelijk is geworden wat de meest voorkomende criminaliteitsvorm is binnen de Nederlandse logistieke keten, *ladingdiefstal*, en wat de ontwikkelingen hieromtrent zijn, zal er vanuit dit subhoofdstuk gekeken worden hoe, vanuit de insteek door het security management, dit preventief aan te pakken. Belangrijk hierbij is om te focussen op de modus operandi van het delict, waarbij gebruik wordt gemaakt van de criminologische kennis en kunde. Procesgewijs kan dit worden omschreven in een drietal logistieke fasen

- *de voorbereidingsfase;*
- *de uitvoeringsfase*
en
- *de verwerkingsfase.*

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.10)

Een verdere modus operandi werkwijze vindt op onderstaande wijze plaats:

- zeilsnijden
- diefstal van containers
- diefstal uit containers
- roofovervallen.

Uit de meest recente gegevens van het Korps Landelijke Politiediensten (2009b) blijkt dat het zeilsnijden de meest voorkomende vorm is van diefstal van ladingen. Daarnaast blijkt uit onderzoek van onder andere het Landelijke Transport Team (LTT) dat hetgeen qua ladingdiefstallen plaatst vind via een zogenaamde top 5 van favoriete goederen te rangschikken is in:

1. (Edel)Metalen
2. Voedings- en genotmiddelen
3. Huishoudelijke artikelen of apparaten
4. Geluids- en beeldapparatuur
5. Bouwinstallatiemateriaal

Opmerkelijk gegeven, ten opzichte van voornoemde top 5 van favoriete goederen op samengesteld door het LTT is dat met name in de periode van het 1^e halfjaar van 2008 versus het 1^e halfjaar van 2009 (KLPD, 2009b:17) blijkt dat in het geval van zeilsnijden hierbij met name computerapparatuur en geluid- en beelddragende, CD's en DVD's, het meest wordt gestolen. Ten slotte blijkt er in veel gevallen inzake ladingdiefstal sprake te zijn van (handel in) voorkennis!

Met deze (voor)kennis in het achterhoofd kan de integraal security manager, op basis van zijn criminologische inzichten conform CRiSMa, zich richten op een aanpak ingegeven vanuit bijvoorbeeld de rationele keuze theorie. Met name het aspect kosten-baten, in de vorm van het opwerpen van één of meerdere drempels, zal hierbij een rol spelen. Hierbij is het van belang om met name in de voorbereidingsfase in te steken. Waarbij de integraal security manager niet moet uitsluiten geconfronteerd te kunnen worden met de andere fasen, de uitvoering- en verwerkingsfasen. Via scenariotrainingen en studies dient de integraal security manager en zijn afdeling, hierin getraind en geoefend te worden. Als voorbeeld wordt

er gekeken naar het preventief voorkomen van de werkwijze van het stelen uit een container (ladingdiefstal uit containers). Dit alles op basis van de O-B-E maatregelen. De eerste maatregel, organisatorisch van aard, ligt in hoe te voorkomen dat de informatie over wat zich aan goederen in de containers bevindt, alsook waar deze zijn opgeslagen (locatie), naar buiten de organisatie lekt. Een belangrijk deel wat zich zowel op het gebied van de informatiebeveiliging alsook fysiek uitstrekt. Een extra tool ligt hierbij in de pre-employment screening zoals de Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) beoogt na te gaan streven. Een tweede preventieve en fysieke maatregel om dit te voorkomen kan worden gerealiseerd door het instellen van barrières, de daadwerkelijke fysieke drempel inzake de kosten-baten, waardoor het teveel moeite zal kosten om makkelijk goederen, de baten, te ontvreemden waardoor men hier van af zal zien, inzake de toegang tot deze container. Gesteld dat deze zich bevindt op een bedrijfs(parkeer)terrein, dan kan dit onder meer gerealiseerd worden door het instellen van (een) toegangcontrole(systeem), zowel een organisatorische als ten dele bouwkundige en soms ook elektronische maatregel. Een extra optie is het beveiligen van de container tegen het opmaken door onbevoegden middels de toepassing van een kleurtag, het e.e.a. afhankelijk van de waarde en het te vervoeren goed. Kleurtags worden onder ander gebruikt in winkels om kostbare en specifieke kledingstukken te beveiligen alsook met betrekking tot de beveiliging van het geld en waarde transport middels de bekende plofkoffer. Dit laatste voorbeeld geschiedt op basis van een combinatie van organisatorische, bouwkundige en elektronische maatregelen.

Dit hoofdstuk heeft inzichtelijk gemaakt dat ter preventie van ladingdiefstal in de logistieke keten de inzet van een integraal security manager, welke criminologische geschoold is conform het CRiSMa principe, kan worden aangewend. Een hieruit voortvloeiende vraag is of de Nederlandse logistieke keten dit ook als zodanig ziet en zal gaan gebruiken.

Hoofdstuk 6. Conclusie

In dit afsluitende hoofdstuk zal er gekeken worden of de probleemstelling: *Komen er binnen de Nederlandse logistieke keten (specifieke) criminaliteitsvormen voor, wat is hier de ontwikkeling van?* Alsook de hierbij behorende 5 onderzoeksvragen:

1. Wat wordt er verstaan onder de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstuk 3 en 6 van deze scriptie).
2. Welke vormen van criminaliteit komen er zoal voor binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstuk 2, 3 & 4 van deze scriptie)
3. Zijn de waargenomen vormen van criminaliteit specifiek voor deze branche te noemen? (Hoofdstuk 3, 4 & 6 van deze scriptie)
4. Wat is de ontwikkeling van deze vormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstukken 3, 4, en 6 van deze scriptie)
5. Wat zijn de criminaliteitspreventie mogelijkheden van de specifieke verschijningsvormen van criminaliteit binnen de Nederlandse logistieke keten? (Hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 van deze scriptie)

kunnen worden beantwoord.

Ondanks de complexiteit en diversiteit van het te onderzoeken onderwerp is er inzichtelijk geworden, op basis van het uitgebreide exploratieve literatuuronderzoek, of er sprake is van een specifieke criminaliteitsvorm binnen de Nederlandse logistieke keten. Te weten *ladingdiefstal*. Alsook wat hiervan de huidige ontwikkeling is⁴⁶: sedert 2005 neemt het aantal gevallen van ladingdiefstal toe, de diefstal van voertuigen (al dan niet met lading) neemt af. Dat dit ook de aandacht heeft van de overheid bleek en blijkt uit het door de Minister van Justitie en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2007, naast het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) opgerichte, extra opgerichte en gesubsidieerde Projectteam Ladingdiefstal, ondergebracht bij de bovenregionale recherche Zuid-Nederland daar zich hier de meeste ladingdiefstalvormen voordoen. Waarvan zo werd eind augustus 2009 bekend, de subsidie zal worden verlengd tot en met 2011, waarna gekeken zal worden wat de status quo is.

Dit exploratieve onderzoek heeft verder inzichtelijk gemaakt dat er veel onderzoeken zijn, geweest, naar de criminaliteitsproblematiek binnen de Nederlandse logistieke keten, met elk hun eigen specifieke uitkomsten. Getracht is om de gemeenschappelijke deler hieruit te halen. Waarbij gepleit kan worden voor het (verder) ontwikkelen en hanteren van eenduidige(re) omschrijvingen in het kader van een nog te ontwikkelen standaardisatie met oog op een optimale effectieve criminaliteitspreventie aanpak.

Preventie van ladingdiefstal in de Nederlandse logistieke keten is mogelijk door middel van de inzet van een integraal security manager, welke criminologische geschoold is conform het CRiSMa principe. De hieruit voortvloeiende vraag is met name of de Nederlandse logistieke keten dit ook als zodanig ziet en zal gaan gebruiken.

⁴⁶ Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.76

In lijn met de criminaliteitspreventie moge niet onvermeld blijven de met name actieve samenwerkingsverbanden tussen de diverse overheidinstanties en het bedrijfsleven, enige voorbeelden hiervan zijn:

- Het loket Transportcriminaliteit⁴⁷ (opgericht m.i.v. 1 augustus 2005)
Via Transport en Logistiek Nederland (TLN) en het e-mailadres lokettransportcriminaliteit@tln.nl kunnen transportbedrijven kunnen met dit e-mailadres sneller en makkelijker melding maken bij het Loket Transportcriminaliteit. Wel dienen de bedrijven nog zelf aangifte te doen bij de politie. Met dit registratiesysteem kan het Openbaar Ministerie gerichter en sneller zaken bij de opsporingsdiensten onder de aandacht brengen en vooral houden. Ook voor de transportondernemer zelf betekent dit systeem een vereenvoudiging en versnelling om zaken in te dienen bij het Loket.

- De oprichting van de Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) met ingang van 1 juni 2009
Waardoor er een schifting wordt gemaakt in aan te nemen personeel met oog op het voorkomen zo niet verkleinen van de risico's van interne criminele informanten.

Een aanzet is hiermee gegeven al zijn er nog wat aandachtspunten inzake het nemen van beveiligingsmaatregelen. Ook op dit gebied is de branche al goed op weg, getuige de onderstaande bevindingen:

*Een belangrijke factor bij **ladingdiefstal** is de omvang van het wegtransport. Die omvang zal de komende jaren verder toenemen. Een ander punt is de kwetsbaarheid van de transportsector voor criminaliteit. Alleen als de branche op allerlei terreinen goede beveiligingsmaatregelen treft, kan dat worden gekeerd. Het lijkt erop dat de branche daarvan steeds beter doordrongen raakt. Er verschijnen ook steeds betere beveiligingsmiddelen op de markt. Daarbij komt dat het fenomeen ladingdiefstal steeds meer aandacht van politie en justitie krijgt. In EU-verband begint men de noodzaak van samenwerking op dit terrein in te zien. Deze ontwikkelingen kunnen er toe bijdragen dat de dreiging van ladingdiefstal niet al te zeer toeneemt, al blijft de mogelijkheid bestaan dat ladingdiefstal een gewelddadiger karakter krijgt als gevolg van technologische ontwikkelingen.*

(Den Drijver, Grapendaal, Miranda, & Van der Zee, 2008: p.19)

Door middel van het aanwenden van de juiste, specifiek voor de locatie op maat gemaakte beveiligingsmiddelen in relatie tot het aanstellen van een kundig, integraal security, manager inzake deze, kan men komen tot een verdere adequate aanpak van de zich voordoende criminaliteit. Al dient men niet uit het oog te verliezen dat ladingdiefstalvormen, zeker binnen de Nederlandse logistieke keten, veelal een grensoverschrijdend karakter hebben.

⁴⁷ http://www.logistiek.nl/nieuws/id2654-Loket_voor_criminaliteit_in_transport_online.html d.d. 15-07-09

6 | De meest toegepaste preventieve maatregelen in/bij gebouwen (open vraag, meer antwoorden mogelijk)

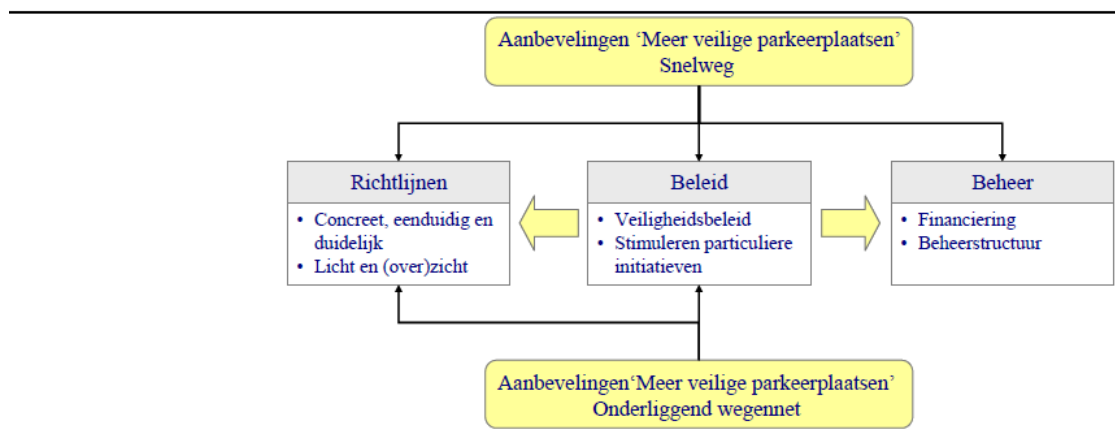
Maatregel		Communicatie (n=73) %	Transport (n=2.344) %	Totaal (n=2.417) %
1.	Alarm luid	55	45	45
2.	Alarm stil	54	34	35
3.	Hekwerken	1	22	22
4.	Extra sloten	21	21	21
5.	Camera's / infrarood	29	19	19
6.	Beveiligingsdienst / portier	17	14	14
7.	Extra zwaar hang- en sluitwerk	9	11	11
8.	Extra verlichting	8	8	8

Bron: TNS NIPO, 2008
Basis: neemt preventiemaatregelen (n=2.417)
Een vetgedrukt cijfer betekent een significant verschil t.o.v. het totaal

(Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008, 2009: p.185)

Tot slot dient ook de aanpak gericht op die inzake de geconstateerde problematiek op en rond parkeerplaatsen vermeld te worden. Middels het onderzoek van de Police Research Corporation in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen, neemt men de criminogene actoren zo goed als weg.

Figuur II : Aanbevelingen



Bron : Policy Research Corporation

(Policy Research Cooperation, 2006b: 4)

De resterende aanbeveling tot slot van deze scriptie is het aanstellen zo niet oprichten van één specifieke publieke-private organisatie die zich geheel en al, met de daarbij behorende criminologische en security deskundigheid, kan gaan bezig houden met deze specifieke vorm(en) van grensoverschrijdende criminaliteit en aanverwante zaken. Mogelijkerwijs dat vanuit het onderwijs het één en ander via een lectoraat of (bijzonder) hoogleraarschap onder de verdere aandacht kan worden gebracht?

Literatuur en gebruikte bronnen

Ackx, R.C. & Duijndam, H.C.A. (1998) *Syllabus Post-HBO studie Security Management & 'De Haagse Methodiek'* DHM® <http://www.dhm.nl>

Anker, E., Heerts, T. Joldersma, C., Roon, R. de, Teeven, F. & Wit, J. de (2008) ***Verwevenheid van de bovenwereld met de onderwereld*** Rapport van de parlementaire werkgroep verwevenheid onderwereld/bovenwereld

Bartol, K. M. & Martin, D. C. (1998): *Management*, international edition. Boston, Irwin McGraw-Hill.

Bas, R., Decorte, T., Laethem, L. van, & Outrive, L.J.C. van (1995) Methoden gehanteerd in verschillende sectoren van de private opsporing: empirie en theorie, *Private bewaking en opsporing en de grondrechten van de mens*. Brussel: Politeia.

Becker, J.F.F. (2005) ***Supply chain security: wat verwacht Logistiek Nederland?*** Onderzoeksresultaten van de PROTECT enquête 2005 Delft: TNO Mobiliteit en Logistiek

Berdal, M. & Serrano, M. (eds.) (2002) *Transnational Organized Crime & International Security. Business as Usual?* London: Lynne Rienner Publishers.

Bianchi, H. (1992) *Politiek en Criminaliteit* Op zoek naar het haalbare. Kampen: Uitgeversmaatschappij J.H. Kok.

Bichou, K. (2008) *Security and Risk-based Models in Shipping and Ports: Review and Critical Analysis* Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on **Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis** Discussion Paper No. 2008-20 Londen: Centre for Transport Studies Imperial College London

Bijleveld, C.C.J.H. (2006) *Methoden en Technieken van Onderzoek in de Criminologie* Tweede druk. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers (BJU)

Boerman, F. , Grapendaal, M. & Mooij, A. (2008) ***Nationaal dreigingbeeld 2008 Georganiseerde criminaliteit*** Dienst Nationale Recherche Informatie (DNRI) Zoetermeer: KLPD - Dienst IPOL.

Born, F. van den & Soeteman, A. (Red.) (2007) *Ethiek van empirisch sociaal-wetenschappelijk onderzoek* Amsterdam: Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW)

Bovenkerk, F. c.s. (2005). *Bedreigingen in Nederland: Verkenning in opdracht van Politie en Wetenschap*. Willem Pompe Instituut. Universiteit Utrecht.

Braithwaite, J. (1989/Reprint 1999) *Crime, shame and reintegration*. Cambridge: University Press.

Bruinsma, G.J.N., H.G. van de Bunt, en I. Haen Marshall (2001). *Met het oog op de toekomst: Verkenning naar de kennisvragen over misdaad en misdaadbestrijding in 2010*. Mantien Grafisch Ontwerpbureau Rotterdam. AWT, achtergrondstudie nr. 24, Den Haag.

Bunt, H.G. van de (1996). Bijlage X, bij *Eindrapport georganiseerde criminaliteit in Nederland*. In Fijnaut c.s., Kamerstuk II, 1995-1996, 24072, nr. 16.

Bunt, H. van de & W. Huisman (red.) (2004). Organisatiecriminaliteit. Themanummer *Tijdschrift voor Criminologie*, 46, 2.

Bunt, H.G. van de & E.R. Kleemans (2007). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Derde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. WODC. Meppel/Den Haag: Boom/WODC.

Bunt, H.G. van de (1992) *Organisatiecriminaliteit*. Arnhem: Gouda Quint.

Centre for Hazard & Risk Management (CHaRM) (2002) *Research Methods (Unassessed)* Loughborough University

Centre for Hazard & Risk Management (CHaRM) (2002) *Security Management Project Handbook* Certificate, Diploma and MA (by Distance Learning). Loughborough University

Centre for Hazard & Risk Management (CHaRM) (1997) Postgraduate Programme in Security Management *Module E Computer Security* Loughborough: Loughborough University

Centre for Hazard & Risk Management (CHaRM) (1997) Postgraduate Programme in Security Management *Module D Physical Security & Fraud* Loughborough: Loughborough University

Challinger, D. (1997) *Will Crime Prevention ever be a Business Priority?* In: Business and Crime Prevention, 1997, Clarke, R.V. and Felson, M. (eds). Monsey New York: Criminal Justice Press.

Child, J. (1977) *Organization: A Guide to Problems and Practice*. New York: Harper & Row.

Clarke, R.V. and Cornish, D. (1986). Introduction. In Ronald Clarke and Derek Cornish (eds.). *The Reasoning Criminal*. (pp. 1-16) New York: Springer-Verlag.

Clarke, R.V. and Cornish, D. (1987). Understanding Crime Displacement: An Application of Rational Choice Theory. In Henry, Stuart and Werner Einstader (eds.). *The Criminology Theory Reader*. (pp. 45-56). New York: New York University Press.

Clarke, R.V. and Felson, M. (eds.) (1997) *Business and Crime Prevention* Monsey New York: Criminal Justice Press.

Cole, G.A. (1993, 4th ed) *Management Theory and Practice*. DP Publications Ltd.

Coleman, C. And Moynihan, J. (1996) *Understanding Crime Data: Haunted by the Dark Figure*. Buckingham: Open University Press.

Cools, M. en Haelterman, H. (red.) (1998) *Nieuwe sporen: het actieterrein van de particuliere recherche in België en Nederland*. Diegem: Kluwer Editorial.

Cools, M. (1998) *De private opsporing in een criminologisch markt*. Diegem: Kluwer Editorial.

Cools, M. (1994) *Werknemerscriminaliteit*. Criminaliteit tegen bedrijfsactiva Strafbare gedragingen gepleegd door werknemers in grote bedrijven. Brussel: VUBPress.

Crawford, A. (1998) *Crime Prevention & Community Safety. Politics, Policies & Practices*. Longman Criminology Series. London and New York: Longman.

Davies, P, Francis, P. and Jupp, V. (eds) (2000) *Doing Criminological Research* London: Sage Publications.

Delft, F. van, Rooijendijk, L. (1998) *Criminaliteit* Kernthema's voor onderwijs en beroep. Baarn: Uitgeverij H. Nelissen.

Dienst Nationale Recherche Informatie (DNRI) (2004) **Nationaal** dreigingbeeld zware of georganiseerde criminaliteit Een eerste proeve Zoetermeer: KLPD.

Dijk, T. van Loo, E. van de, & Zandvliet, R. (2008) *Handboek Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) 2007* Den Haag: WODC

Dijk, J.J.M. van, Sagel-Grande, H.I., Toornvliet, L.G. (1996-2006) *Actuele criminologie*. Lelystad: Koninklijke Vermande.

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

Ekblom, P. (1988) *Getting the best out of Crime Analysis* Crime Prevention Unit Paper 10. London: Home Office.

Eliaerts, C. & Outrive, L.C.J. van (1990) *Privé-politie en/of overheidspolitie: naar een nieuwe private-publieke orde?* Bijdrage tot de discussie over de politie van morgen. Antwerpen: Kluwer/ Gouda Quint (Arnhem).

European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (2005) *Container Transport Security Across Modes* Parijs: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Publications Service

European Conference of Ministers of Transport (2002) *Vandalism, Terrorism and Security in Urban Public Passenger Transport* Report of the Hundred and Twenty Third Round Table on Transport Economics Parijs: Economic Research Centre.

Fayol, H. (1949) *General and Industrial Management*. London: Pitman & Sons.

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

Fijnaut, C.J.C.F., Bovenkerk, F., Bruinsma, G.J.N. en H.G. van de Bunt (1996). *Eindrapport georganiseerde criminaliteit in Nederland*. Bijlage VII in Parlementaire Enquetecommissie Opsporingsmethoden. Inzake opsporing: Enquete opsporingsmethoden, Kamerstuk II, 1995-1996, 24072, nr. 16.

Fijnaut, C.J.C.F. (1996) 'Beelden van de homo criminalis in de criminologie', in F. Flerackers (red.), *Mens en Recht; essay tussen rechtstheorie en rechtspraktijk; liber amicorum J. Broekman*, Leuven: Peters 1996: p.133-146.

Fijnaut, C.J.C.F. (1979) *Opdat de macht een toevlucht zij? Een politieke geschiedenis van het politieapparaat in Westeuropa*.

Franke, H.J. , Heuvel, van den G.A.A.J. , Walgrave, L. (Red.) (1996) *Beschaming, reïntegratie en herstelrecht* Tijdschrift voor Criminologie nummer 4 jaargang 38. Arnhem: Gouda Quint

Gaston, S.J. (1996) *Information Security. Strategies for successful management*. Toronto: The Canadian Institute of Chartered Accountants.

Gilbert, N. (ed.) (1998) *Researching Social Life* London: Sage Publications.

Geerdsen, S.V. (2007) ***Criminaliteit in de transportsector*** Een verkennend onderzoek naar de objectieve en subjectieve aard en omvang van criminele activiteiten en vormen van overlast in de transportsector Doctoraal scriptie Bestuurskunde Enschede: Universiteit Twente.

Gill, M. (1996) Risk, Security and Crime Prevention: An International Forum for Developing Theory and Practice? *International Journal of Risk, Security, and Crime Prevention*. Leicester: Perpetuity Press.

Gill, M. (ed.) (1994) *Crime at Work: Studies in Security & Crime Prevention*. Leicester: Perpetuity Press.

Gordon, P., Moore II, J.E. & Richardson, H.W. (2008) *Economic Impact Analysis of Terrorism Events Recent Methodological Advances and Findings* Discussion Paper No. 2008-22 Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on **Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis** Center for Risk and Economic Analysis of Terrorist Events (CREATE) University of Southern California Los Angeles, Ca. USA

Haelterman, H. (2000) *Private opsporing en privé-detectives. Handboek Politiediensten*. Organisatie Politiewezenen--Privé-initiatieven: België.

Handy, C. (1985), *Understanding Organizations*, Harmondsworth: Penguin

Harrison, R. (1972), *Understanding Your Organisations Character*, Harvard Business Review, May-June 1972

Heijboer, E. (2006) doctoraal scriptie **Rotterdamse haven In troebel water is het goed vissen Rotterdam** De mogelijkheden van de Wet BIBOB als instrument tegen criminaliteit in de Rotterdamse haven Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam

Heuvel, G.A.A.J. van den (1993) *Onderhandelen of straffen: Over organisatie-criminaliteit en overheidscontrole*. Arnhem: Gouda Quint.

Hoefnagels, G. (1981) *Witte-boordencriminaliteit: opstellen over Misdaad en Macht*. Assen: Van Gorcum.

Hoekema, A.J. (1973) *Rechtnormen en sociale feiten* Theorie en empirie rond de kleine havendiefstal. Proefschrift. Rotterdam: Universitaire Pers Rotterdam

Hoogenboom, A.B., Kamerling, R.N.J., Kuijl, J.G., Pheijffer, M., Schaap, C.D. (eds.) (2000). *Privatisering van toezicht en opsporing*. Forensische Studies Deel I. Den Haag: Koninklijke Vermande.

Hoogenboom, A.B. (2000) *Schaduw over Van Traa*. Forensische Studies Deel 4. Den Haag: Koninklijk Vermande.

Hoogenboom, A.B. (1994). *Het Politiecomplex. Over de samenwerking tussen politie, bijzondere opsporingsdiensten en particuliere recherche*. Proefschrift. Arnhem: Gouda Quint/Kluwer.

Hoogenboom, A.B. (1988) *Commerciële misdaadbestrijding?* Over de rol van de particuliere Beveiligingsindustrie. Den Haag: Justitiële Verkenningen 14, ministerie van justitie.

Hoogenboom, A.B. (1986) *Politie, de privatisering van de politiefunctie* Rotterdam

Huberts, L.H.J.C. (1998). *Blinde vlekken in de politiepraktijk en de politiewetenschap. Over politie, wetenschap macht, beleid, integriteit en communicatie*. Amsterdam: Vrije Universiteit/Gouda Quint.

Incze, S., Sijpkens, K.& Ridder, W. (2007) Internationale vergelijking transportcriminaliteit 5.1.2. aanpak gemeenschappelijke veiligheidszorg t.b.v. de bachelor opleiding van de Politieacademie.

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (2008c) *Jaarplan 2009*

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (2008b) *Nota Veiligheidsbalans 2008 Weg*

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (2008a) *Jaarverslag 2008*

International Road Union (IRU) (2009) *IRU Resolution on the fight against fraud in the road freight transport market* Genève: IRU

International Road Union (IRU) (2008/2009) **Secure Truck Parking Attacks on Drivers of International Heavy Good Vehicles** Genève: IRU

International Road Union (IRU) (2006) *Position on a European Commission (EU) Proposal for a Regulation on freight transport supply chain security* Genève: IRU

International Transport Forum (ITF) (2009) *Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis* Summary and Conclusions Discussion Paper No 2009-6

Iseki, H., Loukaitou-Sideris, L. & Liggett, R. (2003) *Protecting against transit crime: the importance of built environment* p.139-156 Departments of Urban Planning/Architecture, UCLA

Jupp, V. (reprint 1996) *Methods of Criminological Research* London and New York: Routledge.

Kakalik, J.S. en Wildhorn, S. (1987) *The Private Police: Security and Danger* New York, Crane and Russak.

Kleemans, E.R. en C.J. de Poot (2007). *Criminele carrières in de georganiseerde misdaad*. Den Haag: WODC.

Kleemans, E.R., M.E.I. Brien en H.G. van de Bunt (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Tweede rapportage op basis van de WODC-monitor*. Den Haag: WODC.

Kleemans, E.R., E.A.I.M. van den Berg & H.G. van de Bunt (1998). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland: Rapportage op basis van de WODC-monitor*. Den Haag: WODC.

Kleemans, E.R. (1996) *Strategische misdaadanalyse en stedelijke criminaliteit*. Een toepassing van de rationele keuzebenadering op stedelijke criminaliteitspatronen en het gedrag van daders, toegespitst op het delict woninginbraak. Proefschrift. Twente: Internationaal Politie Instituut Twente (IPIT)/Faculteit Bestuurskunde/ Universiteit Twente

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) (2009b) *Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector januari t/m juni 2009* versie juli 2009 rapportage 1^e halfjaar 2009 Zoetermeer: Korps Informatie Centrum Groep Informatie, Marktverkenning & Analyse KLPD

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) (2009a) *Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector Jaarverslag 2008* versie januari 2009 Zoetermeer: Korps Informatie Centrum Groep Informatie, Marktverkenning & Analyse KLPD

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) (2008b) *Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector Jaarverslag 2007* versie d.d. 26 januari 2008 Zoetermeer: Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie KLPD

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) (2008a) *Jaarverslag 2007 Deel I & Deel 2*
Digitale versie Driebergen: Bureau Communicatie KLPD

Laarhoven, P. van (2008b) Commissie Van Laarhoven *Logistiek en supply chains: Innovatieprogramma* Delft:: Commissie van Laarhoven/Connekt

Laarhoven, P. van (2008a) Commissie Van Laarhoven *Logistiek en supply chains: Visie en ambitie voor Nederland* Delft: Commissie van Laarhoven/Connekt

Lee, T. van der (2006) *Powerpointpresentatie Transportcriminaliteit d.d. 22 juni 2006*
Hoevelaken: Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (STAVC)

Lissenberg, E., Ruller, S. van, Swaaningen, R. van (1999) (red) *Tegen de regels III Een inleiding in de criminologie*. Nijmegen: Ars Aequi Libri.

Lombroso, C. (1876) *Trattato antropologico sperimentale dell'uomo delinquente*. Torino.

Mamber, R. (2003) TLN-congress Region West: *Risk management is an absolute must!* Transport en Logistiek. Het weekblad voor het goederenvervoer. Number 5. 30 January 2003. Zoetermeer: TLN.

Manunta, G. (1999) **'What is Security?'**. *Security Journal*, Vol.12 No. 3: 62-63.
Leicester: Perpetuity Press in Association with ASIS International. Maslow, A.H. (1954) *Motivation and Personality*. New York: Harper & Row.

Manunta, G. (1996) **'The Case Against: Private Security is Not a Profession'**. *International Journal of Risk, Security and Crime Prevention*, Vol. 1/3: 233-240.
Leicester: Perpetuity Press.

Manunta, G. (1995) *Tearia e metodologie di sicurezza*. Universita di Bologna.

Manunta, G. (1993) *'Per una corretta politica aziendale in materie di sicurezza'*. Sicurezza, June.

Maslow, A.H. (1943) 'A Theory of Human Motivation', *Psychological Review*, vol. 50 pp. 370-396.

Maslow, A.H. (1954) *Motivation and Personality*. New York: Harper & Row.

Maquire, M., Morgan, R. & Reiner, R. (eds.) (1997) *The Oxford Handbook of Criminology* Second Edition. Oxford: Clarendon Press.

Minderman, H. (2009) **Actief tegen criminaliteit in de transport en logistieke sector** *Een ladingdiefstal is meer dan alleen een gestolen lading!*
Powerpointpresentatie d.d. 28 mei 2009 Congres Veilig Ondernemen TLN/Het CCV

Ministerie van Economische Zaken (2009) *Jaarverslag en slotwet Ministerie van Economische Zaken 2008* Den Haag Sdu Uitgevers

Ministerie van Financiën (2009) *Financieel jaarverslag van het Rijk 2008* Den Haag Sdu Uitgevers

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) *Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008* Den Haag: Sdu Uitgevers

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Min V&W) (2008) ***Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*** Van, voor en door iedereen Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Mobycon (2006) *Parkeerproblematiek vrachtwagens op de A1 in Twente* Conceptrapport 13 oktober 2006 rapportnummer 2938 Delft: Mobycon Concordis groep i.o.v. RWS Gelderland Oost-Nederland

Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2008 (2009) Amsterdam: TNS NIPO, WODC

Noach, W.M.E. (1954) *Criminologie* Een inleiding door Prof. Dr. W.M.E. Noach Hoogleraar te Djakarta. 's-Gravenhage, Bandung: N.V. Uitgeverij W. van Hoeve.

Os, R.N.R. van (2009c) *Logistieke sector opent waarschuwingsregister tegen interne criminaliteit* Beveiliging nummer 10, 22^e jaargang oktober 2009 p.21-22 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (2009b) *Afscheidssymposium prof. dr. Kees van der Vijver* Beveiliging nummer 6, 22^e jaargang juni 2009 p.66 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (2009a) *Interview mevrouw prof. dr. Marianne Junger, hoogleraar Studies Maatschappelijke Veiligheid Universiteit Twente (UT) en directeur IPIT 'Beveiliging begint al bij de verloskundige'* Beveiliging nummer 6, 22^e jaargang juni 2009 p.64-65 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (2008b) *Denken over veiligheid Deel II Interviews met prominenten uit de veiligheidsketen* Expertreeks Beveiliging nummer 17 pp. 76 ISBN 9789012129121 Den Haag: SDU <http://www.sdu.nl>

Os, R.N.R. van (2008a) *Particuliere beveiligingorganisaties en recherchebureaus* hoofdstuk 12 in Stol, W. Ph. & Wijk, A.Ph. van (red.) (2008) *Inleiding Criminaliteit en Opsporing voor politiepartners* ISBN 978-90-5454-979-6 Den Haag: Boom Juridische Uitgevers (BJU) <http://www.bju.nl>

Os, R.N.R. van (2007) *Victimologie en security management, deel I. Toepassing victimologie in de dagelijkse praktijk security manager* Beveiliging nummer 12 20^e jaargang december 2007 p. 66 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (2006b) *Crimineel en deviant gedrag, hoe dit te managen?* Jaarboek Beveiliging Totaal 2007 Deel Fraude, Hoofdstuk 2 p.191-199 December 2006 Alphen aan den Rijn/Deventer: Kluwer. <http://www.kluwer.nl>

Os, R.N.R. van (2006a) *Nederland nog altijd onvoldoende 'fraudebewust'. Risico op fraude blijft sterk onderschat* Beveiliging nummer 7/8 19^e jaargang augustus 2006 p.54-57 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (2005b) *Tabellenboek Beveiliging 2006* Expertreeks Beveiliging nummer 1 3e druk pp.138 ISBN 9012108829 Den Haag: Sdu/Koninklijke Vermande.

Os, R.N.R. van (2005a) *De security management infrastructuur van de Rotterdamse haven: een criminologisch onderzoek* Beveiliging nummer 5, 18^e jaargang, mei 2005 p.48-53 Amsterdam: Security Press B.V.

Os, R.N.R. van (red.) (2004b) **Stop fraude en criminaliteit** *Veiligheid en beveiliging onder de loep* pp. 98 Themaboek "Eigen Vervoerders Organisatie" (EVO) <http://www.evo.nl>

Os, R.N.R. van (2004a) *Criminologische kennis ter ondersteuning van security maatregelen in de retail* Beveiliging nummer 6, juni 2004 17^e jaargang, Artikel p.28-31 Amsterdam:Prosper Business B.V.

Os, R.N.R. van (2003) ***Is the security management infrastructure for the Port of Rotterdam fit for purpose? A criminological approach.*** Doctoraal scriptie / Masters' Dissertation Loughborough University. Vlaardingen

Os, R.N.R. van (2002; 2004; 2006; 2008) **Hoofdstuk 1:** *Beveiligingszorg in Nederland: (sub)hoofdstukken 1.1. tot en met 1.2.3; Inleiding; Overzicht van de beveiligingsbranche; Particuliere Beveiligingsbedrijven; Horecabedrijfsbeveiliging; Bedrijfsbeveiligingsdiensten; hoofdstukken 1.2.5 tot en met 1.6; Particuliere Alarmcentrales; Geld- en waardetransportbedrijven; De Belangenverenigingen in de Beveiliging; Werkgeversbelangenorganisaties; Werknemersbelangenorganisaties; Brancheorganisaties; Samenwerkingsverbanden; Beveiligingsopleidingen; Vakbladen en Literatuur.* Handboek Beveiliging, aanvullingen nummers 28t/m38 Den Haag: Koninklijke Vermande/Sdu.

Os, R.N.R. (2001h; t/m 2009) **Hoofdstuk 2:** *(sub)hoofdstukken: Criminologie; (ICT) Risk; Security en Management onder de naam en noemer CRiSMa®.* Handboek Beveiliging, aanvullingen 27 t/m 38. Lelystad/Den Haag Koninklijke Vermande/Sdu

Os, R.N.R. van (2001g). *Essay: To what extent does the culture of an organisation determine the nature of its security?* Hoek van Holland.

Os, R.N.R van (2001f) *Verschillen en overeenkomsten tussen de private- en de overheidsrechercheur. Voorbeelden uit de praktijk.* Modus Tijdschrift voor recherche en forensische wetenschappen, Nr. 3/ Jaargang 10/ augustus-september 2001. Den Haag: Elsevier Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (2001e) *Veiligheid begint met verandering van bedrijfscultuur.* Beveiliging, augustus 2001. Amsterdam: Keesing Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (2001d) *Managementinitiatieven vormen basis van meer veiligheid.* Beveiliging, juli 2001. Amsterdam: Keesing Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (2001c) *Criminaliteitsrisico's*. Lesmateriaal ten behoeve van de Post-HTO Basisopleiding Risicomanagement (BRM) Haagse Hogeschool 15-5-2001

Os, R.N.R. van (2001b). Essay: *The contrast and compares of the powers between the public police officer and the private security officer in preventing and detecting fraud*. Ibid.: Hoek van Holland.

Os, R.N.R. van (2001a) *Herstelrecht een veilige methode om schade te verhalen*. Beveiliging, april 2001. Amsterdam: Keesing Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (2000b) *Criminologische kennis behoedt ICT-organisaties voor beveiligingsblunders*. Beveiliging, november 2000. Amsterdam: Keesing Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (2000a) *Criminologie als leidraad om security-management tot een volwassen professie te ontwikkelen*. Beveiliging, juli 2000. <http://www.beveiliging.nl> Amsterdam: Keesing Bedrijfsinformatie B.V.

Os, R.N.R. van (1999/2000) Essay: *Security management is merely an operational part of risk management*. Hoek van Holland.

Os, R.N.R. van (1998) Essay: *Does Dutch Security Management need the knowledge of Criminology?* Gouda/Hoek van Holland.

Os, R.N.R. van (1997/1998) Essay: *Risk management and security management are the same thing?!* Geschreven ten behoeve van de postdoctorale, post-graduate, opleiding aan de Universiteit van Leicester, Scarman Centre, Engeland: Gouda.

Palma, A. de (2008) *Rational Behaviour, Risk Aversion — High Stakes for Society* Discussion Paper No.2008-21 Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on **Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis** ENS Cachan, Department of Economics and Management and Ecole Polytechnique Member of the Institut Universitaire de France

Policy Research Cooperation (2006b) Experts in traffic and transport –*Samenvatting-Meer veilige parkeerplaatsen* Samenvatting Rotterdam: Policy Research Corporation Nederland B.V. i.o.v. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Policy Research Cooperation (2006a) Experts in traffic and transport *Meer veilige parkeerplaatsen* Eindrapport Rotterdam: Policy Research Corporation Nederland B.V. i.o.v. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Post, R.S. and Kingsbury, A.A. (1991) *Security Administration*. London: Butterworth-Heinemann

Pool, Jr., R.W. (2008) *Toward Risk-Based Aviation Security Policy* Discussion Paper No. 2008-23 Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on **Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis** Reason Foundation Los Angeles, Ca. USA

Rovers, G.B. & Vries Robbé, E. de (2005) *Interne criminaliteit in de logistieke keten 's-Gravenhage/'s-Hertogenbosch* (Den Haag/Den Bosch): Bureau voor Toegepast Veiligheidsonderzoek (BTVO) i.o.v. het WODC

Ruggiero, V., South, N. and Taylor, I. (Eds) (1998) *The New European Criminology Crime and Order in Europe*. London and New York: Routledge.

Ruimschotel, R. (1993) *Corruptie en Fraude in Nederland suggesties voor management en beleid*. Arnhem: Gouda Quint.

Scarman Centre for the Study of Public Order (1997-2001) *Module One until Module Six and related textbooks: MSc in the Study of Security Management: Security Management*. Leicester: Leicester University.

Shearing, C. and Stenning, P. (1987) *Private Policing The Interweaving Of Public And Private Police Undercover Work*. Sage Publications.

Slapper, G. and Tombs, S. (1999) *Corporate Crime*. Essex: Longman Criminology Series.

Smit, M.J. & Tilley, N. (eds.) (2005) *Crime Science New approaches to preventing and detecting crime* Devon: Willan Publishing

Swaaningen, R. van (1992) 'Abolitionisme' in: Carolien Bouw, Henk van de Bunt, Herman Franke, *Kernbegrippen in de criminologie*. Arnhem: Gouda Quint (11-16).

Swaaningen, R. van (1997) *Re-assessing critical criminology; visions from Europe*. London: Sage publications.

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2009c) *Diefstal aanmeldingsformulier versie 2009* Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2009b) *Diefstal afmeldingsformulier versie 2009* Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2009a) *Samen Sterk Jaarverslag 2008 TLN* Versie niet-leden Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2008) *Transport in Cijfers editie 2008* Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2007) *Transport in Cijfers editie 2007* Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2004) *Vrachtauto's parkeren: daar komen we samen wel uit!* Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2002b) ***Timmeren aan de weg*** Visie van Transport en Logistiek Nederland op een effectief en efficiënt infrastructuurbeleid Zoetermeer: TLN

Transport Logistiek Nederland (TLN) (2002a) ***Voorkomen is beter dan genezen***
Bijdrage van de transportsector aan de verkeersveiligheidsdoelen van de overheid voor 2010 Zoetermeer: TLN

Vanderborght, J., Vanacker, J. en Maes, E. (Ed.) (2000) *Criminologie De Wetenschap De Mens*. Brussel: Politeia.

Verbond van Verzekeraars (2009) *Financieel jaarverslag verzekeringsbranche 2008*
Den Haag/Rijswijk: Uitgave van het Verbond van Verzekeraars, Centrum voor Verzekeringstatistiek en Onderzoek

Verbond van Verzekeraars (2008) *Criminaliteit bedreigt transportsector*
Brancheorganisatie TLN is bezorgd (p.14-15) Tijdschrift Verzekerd! Nummer 19
Jaargang 6 - 16 Oktober 2008 Den Haag/Rijswijk: Verbond van Verzekeraars

Walsh, D. and Poole, A. (eds) (1983) *A Dictionary of Criminology*. London: Routledge & Kegan Paul.

Wilson, J.Q. (1975) *Thinking about crime*. New York: Random House.

Yoder, D. and Honeman, H. (1979) *ASPA Handbook of Personnel and Industrial Relations Editions*. Washington, BNA Books.

Wilson, J.Q. (1975) *Thinking about crime*. New York: Random House.

Internet-Wijzer (URL's)

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van het Ministerie van Justitie www.wodc.nl (31-08-2009)

<http://www.stavc.nl/pdfdb/publicaties/halfjaarrapport2009.pdf> (31-08-2009)

http://www.tapaemea.com/public/index_nl.php?SID=57f2a5e3cb175a7fb2fd7d82442ff164 (31-08-2009)

<http://users.skynet.be/jeanpierre.schreurs/aardrijkskunde/fig17.jpg> (30-08-2009)

<http://www.stedentipsvoortrips.nl/duitsland/dsnoordrijnwestfalen.jpg> (30-08-2009)

<http://www.vandale.nl/opzoeken/woordenboek/?zoekwoord=managen> (30-08-2009)

<http://www.vandale.nl/opzoeken/woordenboek/?zoekwoord=management>
(30-08-2009)

http://www.loi.nl/hogeschool/veiligheid_en_security/hbo_security_management/index.htm (30-08-2009)

http://www.kenloo.nl/1.1/bachelor_security_management.html (30-08-09)

http://www.logistiek.nl/wosimages/2457_origineel.jpg (30-08-09)

http://logistiek.com/logistiek_algemeen_de-logistieke-keten_0002.html (30-08-2009)

<http://www.jdi.ucl.ac.uk/> (30-08-2009)

<http://www.websitevoordepolitie.nl/archief/crime-science-geboren-in-londen-151.html>
(30-08-09)

<http://www.aid.nl/> & <http://www.aid.nl/Organisatie> (30-08-2009)

<http://www.siod.nl/> (30-08-2009)

<http://www.keurmerktenl.nl/home.html> (29-08-2009)

http://www.hetccv.nl/dossiers/Kwaliteitsregelingen_en_instrumenten/Keurmerken/
(29-08-2009)

<http://www.literatuurgeschiedenis.nl/lq/goudeneeuw/literatuurgeschiedenis/lgge006.html>
(29-08-2009)

http://geschiedenisonline.web-log.nl/geschiedenisonline/2006/01/de_wic.html (28-07-2009)

<http://www.vocsite.nl/geschiedenis/organisatie.html> (28-07-2009)

Connekt <http://www.connekt.nl> (27-07-2009)

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) <http://www.cbs.nl> (27-07-2009)

Eurostat het statistische bureau van de Europese Unie
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (27-07-2009)

Rotterdamse haven <http://www.portofrotterdam.com/nl/home/> (27-07-2009)

Commissie van Laarhoven Logistiek en Supply Chains visie en ambitie voor Nederland
<http://www.commissievanlaarhoven.nl/joomla/> (27-07-2009)

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) <http://www.ivm.nl> (19-07-2009)

International Road Union (IRU) <http://www.iru.org/> (19-07-2009)

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)
http://www.oecd.org/home/0,3305,en_2649_201185_1_1_1_1_1,00.html (19-07-2009)

International Transport Forum (ITF) <http://www.internationaltransportforum.org/> (19-07-2009)

De Eigen Vervoerder Organisatie, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO) <http://www.evo.nl> (19-07-2009)

http://www.tln.nl/MV_beveiliging_politiek_nl.html?id=13972&page= (19-07-2009)

http://www.tln.nl/TLN_organisatie_nl.html?id=23876&page= (19-07-2009)

Vereniging Transport Logistiek Nederland (TLN) <http://www.tln.nl> (19-07-2009)

<http://www.claus-partners.be/ladingdiefstal.html> (17-07-2009)

<http://www.lifestyleagent.nl/2009/05/15/Ladingdiefstal-kost-bedrijfsleven-jaarlijks-miljoenen-/> (17-07-2009)

<http://www.transport-criminaliteit.nl/nieuws/index.php?news=375> (17-07-2009)

<http://www.logistiektotaal.nl/nieuws/Chubb-geeft-tips-tegen-ladingdiefstal/4547>
(16-07-2009)

Leicester University Criminology Department, voorheen Scarman Centre:
<http://www.le.ac.uk/criminology>

Loughborough University The Centre for Hazard and Risk Management:
<http://www.lboro.ac.uk/departments/ce/excharm.html>

Stichting Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) <http://www.stichtingwls.nl/>
(15-07-2009)

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) <http://www.stavc.nl/> (15-07-2009)

<http://www.pakblad.nl/nieuws/actueel/1395/zwarte-lijst-logistieke-sector-tegen-interne-criminaliteit.html> (15-07-2009)

http://www.logistiek.nl/nieuws/id2654-Loket_voor_criminaliteit_in_transport_online.html (15-07-2009)

Bijlagen

Verklaring eigen werk

Ondergetekende: de heer R.N.R. van Os MA, geboren 09-09-1968 te Rotterdam en thans woonachtig op de Broderie 12 7609 XN Almelo, verklaard hierbij dat al hetgeen in deze scriptie verwerkt is een voortvloeisel is van zijn eigen, intellectuele, werk alsook dat hetgeen als bron of voetnoot vermeld staat is conform de door de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (NHL) in het kader van de hbo opleiding Integrale Veiligheid (IV) gestelde eisen.

Aldus naar waarheid opgesteld en ondertekend,

Almelo, d.d. 31-08-2009

De heer R.N.R. van Os MA

TLN diefstal aanmeldingsformulier versie 2009



Aanmeldingsformulier

Het is van groot belang dat u dit formulier zo volledig en duidelijk mogelijk invult. Alleen als er sprake is van een duidelijke beschrijving, zijn anderen in staat het voertuig te herkennen. Omdat de factor tijd eveneens van belang is, dient het voertuig liefst binnen acht uur na het tijdstip van vermissing aangemeld te worden.

Onvolledige of onduidelijk ingevulde meldingen en aanmeldformulieren waarop de handtekening voor akkoord ontbreekt, kunnen wij niet in behandeling nemen.

Bedrijfsgegevens

Naam :
Contactpersoon :
Adres :
Postcode/Plaats :
Telefoonnummer : Buiten kantooruren :

Gegevens diefstal

Datum en tijdstip :
Straatnaam en plaats :
Land :

Gegevens vermist(e) voertuig(en)

Motorwagen / trekker (doorhalen wat niet toepassing is)

Merk en type : Kleur:

Kenteken :

Verzekerd bij :

Bijzondere kenmerken (soort cabine, belettering, etc.):

.....
.....

Aanhanger / oplegger (doorhalen wat niet van toepassing is)

Merk en type : Kleur:

Kenteken :

Verzekerd bij :

Bijzondere kenmerken (soort cabine, belettering, etc.):

.....

.....

Gegevens lading

De lading bevond zich in (container, losse lading, etc.):

.....

De lading bestond uit :

Vergoeding verzendkosten Berichtenservice Opsporing Verzocht

Ondergetekende gaat akkoord met het betalen van de kosten die zijn verbonden aan het verspreiden van deze diefstalmelding via de Berichtenservice opsporing verzocht van Transport en Logistiek Nederland.

De kosten voor leden van Transport en Logistiek Nederland bedragen 228,50 euro. De kosten voor niet-leden bedragen 436 euro. (Beide bedragen exclusief 19% BTW). Tip: vraag aan uw verzekeringsmaatschappij of zij de genoemde kosten (deels) aan u vergoedt.

Naam bedrijf :

Is dit bedrijf lid van TLN? : ja/nee*. Indien ja, wat is het registratienummer:

Nummer bank-/girorekening :

Naam contactpersoon :

Handtekening voor akkoord :

* doorhalen wat niet van toepassing is

Dit formulier kunt u ingevuld faxen aan de afdeling Individuele Belangen: 079-3636266 of 079-3636280.

TLN diefstal afmeldingsformulier versie 2009



Afmeldingsformulier

Wij verzoeken u dit formulier zo volledig en duidelijk mogelijk in te vullen indien het voertuig en/of de lading is teruggevonden.

Gegevens diefstal

Diefstalnummer Berichtenservice: datum:

Kenteken :

Gegevens terugvinden

Adres :

Land :

Datum/ tijdstip :

Werd het voertuig teruggevonden door de Berichtenservice opsporing verzocht (direct of indirect):
ja/nee*

Indien nee, hoe werd het voertuig dan teruggevonden:

.....

Gegevens gevonden voertuig

Was het voertuig voorzien van een vals kenteken : ja/nee*

Indien ja, welk kenteken :

In welke staat werd het voertuig aangetroffen:

.....

Op welke wijze werd het voertuig (vermoedelijk) ontvreemd:

.....

Wat wordt tot op heden nog vermist (bijvoorbeeld lading, papieren):

.....

Bijzonderheden:

Dit formulier kunt u ingevuld faxen aan de afdeling Individuele Belangen: 079-3636266 /079-3636280