


Samenwerken helpt tegen transportcriminaliteit

Lekken in de keten dichten



Sourcing- en productielanden en afzetmarkten liggen verder weg dan vroeger. Door de globalisering worden supply chains en transportketens langer en kwetsbaarder. Criminaliteit en piraterij vormen een steeds groter probleem. Dit jaar komt er een nieuw Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector. Diefstal uit vrachtauto's en het kapen van complete trucks met dure lading zijn aan de orde van de dag. De politie gaat meer opsporen en vervolgen, vervoerders en verladere moeten vaker afspraken maken om diefstal te voorkomen.

Door Feico Houweling

Tien jaar geleden werden de meeste goederen nog tijdens de opslag gestolen, nu is dat tijdens het transport. 'De criminaliteit heeft zich

ontwikkeld van *opportunity crime* van personeelsleden binnen de deur van loods en de naar de georganiseerde misdaad onderweg en is veel professioneler en

gerichter geworden', zegt Dick Muntinga. Hij spreekt als voorzitter van de Taskforce NL van de Transported Asset Protection Association (TAPA) en is in het dagelijks

leven head of Global Network Security bij TNT Express.

Dat de criminaliteit zich verplaatst van binnen in het warehouse naar buiten in de openbare ruimte heeft te maken met betere beveiliging van logistieke sites en de steeds langere transportketens, waarmee de kwetsbaarheid toeneemt. Die trend weerspiegelt zich in de ontwikkeling van het veiligheidsdenken, wat te zien is aan de TAPA-certificatie. Muntinga: 'Die certificatie is begonnen met de *Freight Security Requirements*, die zich vooral richten op de loodsen en de dc's. Vervolgens heb je de *Truck Security Requirements* gekregen en daarna de *Safe Parking Requirements*.'

Verladers en vervoerders kunnen de TAPA-richtlijnen gebruiken als handvat om er samen voor te zorgen dat diefstal moeilijker wordt, maar vooral bij de Truck Security Requirements gebeurt dat naar de zin van TAPA nog te weinig. Muntinga: 'Het gebeurt bijvoorbeeld nog steeds dat er bij een logistieke tender gevraagd wordt om maximale veiligheid, waarna de verlader vervolgens toch met de goedkoopste aanbieder in zee gaat.'

Beide partijen kunnen in ieder geval zorgen voor een deugdelijk en gestandaardiseerd veiligheidssysteem. 'Het maakt in principe weinig uit of het nu een TAPA- of een ISO-systeem is', zegt Muntinga. 'Belangrijk is dat je er een gestructureerde visie op nahoudt, waarin de risico's zijn geanalyseerd en er een consistent systeem is waarvan de verschillende onderdelen goed op elkaar aansluiten. En TAPA doet dat goed op transportgebied.'

Meer onderzoek nodig

Een grote hinderpaal voor een doelgerichte aanpak is het ontbreken van betrouwbare cijfers. Dit komt onder meer doordat er nog veel bedrijven zijn die geen aangifte doen na ladingdiefstal, bijvoorbeeld omdat ze menen dat de politie toch niet ingrijpt. TAPA beschikt over cijfers dankzij de *Incident Information Service* (IIS), maar die hebben alleen betrekking op meldingen van eigen leden en zijn niet representatief voor de sector als geheel.

'Er is absoluut meer onderzoek nodig om de data te onderbouwen', stelt Muntinga. 'De verzekeraars hebben informeel aangegeven dat de schade over 2008 ongeveer 350 miljoen euro bedraagt. Dat betekent dat een aanpak van dit probleem de moeite waard is. De sector wil graag samen met de overheid de publiek-private samenwerking aanjagen. Dat kan op twee terreinen. Het ene is het verzamelen en analyseren van data om te weten te komen wat exact de aard en omvang van het probleem is. Het tweede is om vanuit die analyse de preventie verder op te krikken.'

Preventie

Maatregelen zoals de loktruck tegen het zeilsnijden, de camera's op vijftien parkeerplaatsen langs de A67/A58 en het Brabantse politieteam transportcriminaliteit hebben wel effect, maar leiden vaak tot een verschuiving van het probleem naar een andere regio. Daarom zou de aanpak landelijk moeten worden waardoor er meer kan worden gedaan met de resultaten. Muntinga: 'Door het delen van *best practices* kan informatie beschikbaar worden gesteld, maar je kunt het het Brabantse team niet kwalijk nemen dat ze daar niet aan toekomen, want ze hebben er de capaciteit niet voor. Ze zijn heel druk bezig met opsporing, maar preventieve maatregelen komen er nog niet uit.'

Bestrijding van ladingcriminaliteit is altijd een samenspel tussen verladers en vervoerders, zegt Daniëlle Gevers Deynoot, die bij de verladersorganisatie EVO de criminaliteitspreventie en security coördineert. 'Het is verstandig wanneer een verlader altijd eist van zijn vervoerder dat hij met een kastenwagen rijdt of ten minste met een verstevigde huif. Dat is een prijsverhaal. Een vervoerder zal alleen met een harde kast gaan rijden als hij daarvoor betaald krijgt. Maar de verlader die voor zekerheid kiest, moet er dan ook van overtuigd kunnen zijn dat de vervoerder het transport daarna niet uitbesteedt aan een bedrijf dat toch weer met een huiftrailer gaat rijden.'

Ook de overheid is partij. Het stadium waarin door verzekeraars en brancheorganisaties werd geprobeerd om het onderwerp hoger op de agenda van de overheid te krijgen, is voorbij. Gevers Deynoot vindt dat dat nu wel is gelukt, zoals blijkt uit de aanpak in Noord-Brabant. Nu moeten die regionale maatregelen landelijk worden genomen, om te voorkomen dat de criminaliteit zich verplaatst naar andere gebieden. Bovendien moet volgens EVO het nieuwe Convenant Aanpak Transportcriminaliteit verder gaan dan het eerste. Gevers Deynoot: 'Er moet een verbreding komen over de hele supply chain, meer aandacht voor repressie en meer aandacht voor het grensover-

ZWARTE EN WITTE LIJSTEN

Niet alle personeelsleden zijn even betrouwbaar. Daarom is in mei van dit jaar het Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) ingesteld, dat namen bevat van personen die bij eerdere werkgevers in de logistieke sector betrokken zijn geweest bij criminele activiteiten. Daniëlle Gevers Deynoot (EVO): 'Vaak rijst de vraag hoe de criminaliteit weet waar de kostbare lading zich bevindt. Dat betekent dat er nog lekken en informanten zijn.'

TLN is ook een van de initiatiefnemers van het WLS. De realisatie ervan heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Minderman: 'We hebben hier vier jaar aan gewerkt om het voor elkaar te krijgen bij het College Bescherming Persoonsgegevens. Het kan en het mag, want we voldoen aan alle eisen. Hiermee is Nederland uniek in Europa.'

Het WLS is voor Nederland een uitstekende oplossing, vindt Rein de Vries van Samsung. Maar een beperking is dat transportbedrijven veel werken met buitenlandse chauffeurs. Daarom is binnen ELS-MAC de zogeheten Chauffeurskaart bedacht. De Vries: 'De chauffeur wordt door een externe, onafhankelijke organisatie gescreend en beoordeeld op kwaliteit. Het is een witte lijst van chauffeurs die hun transporten goed hebben afgelegd, zonder problemen.'

► 'Verzekeraars hebben informeel aangegeven dat de schade over 2008 ongeveer 350 miljoen euro bedraagt'

Rechts:
Dick Muntinga, voorzitter van de Taskforce NL van de Transported Asset Protection Association (TAPA) en head of Global Network Security bij TNT Express.

Uiterst rechts:
Rein de Vries, security manager bij Samsung Electronics Europe Logistics en oprichter van European Logistics Security Managers Against Crime (ELSMAC).



schrijdende aspect omdat criminaliteit in de supply chain steeds internationaler wordt.'

De tien miljoen euro die minister Eurlings begin vorig jaar beschikbaar stelde om de twintig onveiligste parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan te pakken, is inmiddels uitgegeven. Volgens EVO is er minstens het dubbele nodig voor preventie. Gevers Deynoot: 'Er is een magere tien miljoen euro ter beschikking gesteld. Dat is een leuke eerste stap. Maar het is nu bijna begrotingstijd en we zien wel graag dat de overheid in de begroting voor 2010 geld vrijmaakt om nu door te pakken.'

Afspraken met onderaannemer

Ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) vindt dat het nieuwe Convenant Aanpak Transportcriminaliteit verder moet gaan dan het eerste, vooral op het gebied van de repressie. 'Er moet voldoende adequate opsporing en vervolging zijn', stelt H el ene Minderman, secretaris beleid en deelmarkten bij de brancheorganisatie.

Individuele vervoerders en verladers kunnen met goede afspraken en een goed systeem heel ver komen. Minderman: 'Het is vooral nodig om te hameren op het screenen van het personeel en het toepassen van het nieuwe Waarschuwingsregister Logistieke Sector. Je kunt afspraken maken over het materiaal waarmee gereden wordt en er kunnen eisen worden gesteld op het punt van uitbesteding. Je ziet dat uitbesteden aan bedrijven met onvoldoende beveiliging inderdaad

gebeurt, terwijl de oorspronkelijke vervoerder toch verantwoordelijk blijft. Dat is te voorkomen met goede afspraken tussen alle partijen in de keten. Maar ik weet bijvoorbeeld zeker dat negen van de tien vervoerders die uitbesteden, niet checken of hun onderaannemer voldoende verzekerd is. Velen weten niet dat daar een gevaar in schuilt.'

Hit-and-run

Samenwerking om criminaliteit tegen te gaan is een prima zaak, zowel tussen vervoerders en verladers als tussen verladers onderling, vindt Rein de Vries, security manager bij Samsung Electronics Europe Logistics en oprichter van European Logistics Security Managers Against Crime (ELSMAC). De Vries: 'Ik vind dat je informatie met elkaar moet delen. Als ik een truck laat monitoren vanaf het vertrek van de fabriek, vol met Samsung-goederen, dan kan ik zeggen dat we een proces hebben waarbij we alle facetten van de route kunnen volgen. We weten wat de stopplaatsen zijn, welke chauffeur achter het stuur kruipt, we zien zijn gedrag en hebben informatie over verkeerde stopplaatsen. Zo geef je geen inhoudelijke details prijs. Bovendien, als ik preventieprogramma's niet zou delen met bijvoorbeeld een collega en hij krijgt hierdoor extra diefstallen, dan sponsoren we in feite de misdaad indirect en verhogen we ons eigen risico.'

Een verlader kan bijvoorbeeld certificatie eisen van de vervoerder, maar De Vries denkt dat er betere mogelijkheden zijn: 'Ik ga voor een proactieve benadering,

waarbij wij ons verdiepen in de scenario's die zich onderweg kunnen voordoen. Wij onderzoeken diefstallen en hebben aan de hand van die ervaringen een security-programma opgesteld. Wij hebben geen tickbox die je kunt aflopen. Lijstjes zijn een momentopname. De criminaliteit verandert continu en zo'n tickbox is dan snel verouderd.'

ELSMAC is een niet-commerciële organisatie van professionele logistieke security-mensen in Europa die op persoonlijke titel met elkaar praten. Op het moment van het interview komt De Vries net terug van een vergadering uit Parijs. 'Wij hebben daar gesproken over de verhouding van de georganiseerde misdaad tot de *hit-and-run* criminaliteit, degenen die snel een paar doosjes stelen. We maken ons ernstig zorgen, omdat we merken dat we meer kleinere zaken hebben. In onze preventieprogramma's hebben we de grote zaken kunnen uitbannen, dus dat is in orde. Maar nu de kleinere nog.'

Europese aanpak

Alle partijen zijn het erover eens dat Nederland op het punt van de ladingcriminaliteit een gidsrol kan vervullen in Europa. Dat is geen luxe, vindt Dick Muntinga: 'De grensoverschrijdende criminaliteit heeft door de eenwording van Europa een veel vrijer speelveld gekregen. De grote incidenten hebben heel duidelijk een internationaal georganiseerde achtergrond. Dat zie je aan de verspreiding van de gestolen goederen, want die duiken op van Noord- tot Zuid- en tot ver in Oost-Europa. Het is onvermijdelijk om het probleem Europees aan te pakken.'

Gevers Deynoot wijst op het belang van Nederland als distributieland. 'Uiteindelijk hebben we hier te maken met de grote vervoersstromen die de Rotterdamse haven en Schiphol in- en uitgaan. Die internationale stromen moeten hier veilig langs kunnen.' Een stelling die door Muntinga nadrukkelijk wordt bevestigd: 'Je ziet dat de grote verladers met internationale stromen wel degelijk hiernaar kijken. Criminaliteit kan leiden tot het verleggen van ladingstromen.' ◀

Ladingdiefstal in Nederland



Bronnen: KLPD, TLN, IRU (2008)