

Vrachtdiefstal in Benelux-toeleveringsketens

TT Club, BSI Consulting en TVM

2026



Your partner
in progress



Inhoud

- 01 Inleiding
- 02 Strategieën die door criminelen worden gebruikt
- 04 Gebieden met het hoogste risico
- 06 Juridische en verzekeringskwesties
- 08 Aanbevolen beveiligingsmaatregelen
- 09 Casestudy: internationale samenwerking
- 10 Casestudy: beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens
- 12 Casestudy: proef met slimme monitoring
- 13 Conclusie



Disclaimer

De informatie in deze publicatie is samengesteld uit verschillende bronnen. TT Club, haar beheerders en alle andere bijdragers aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor verlies of schade die kan voortvloeien uit het vertrouwen op de hierin opgenomen informatie.

Copyright © Through Transport Mutual Services (UK) Ltd 2026. Alle rechten voorbehouden. Gebruikers van deze briefing mogen deze uitsluitend woordelijk reproduceren of verzenden. Elk ander gebruik, waaronder afgeleid advies op basis van deze briefing, in welke vorm of op welke wijze dan ook, is uitsluitend toegestaan na voorafgaande schriftelijke toestemming van Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.

Inleiding

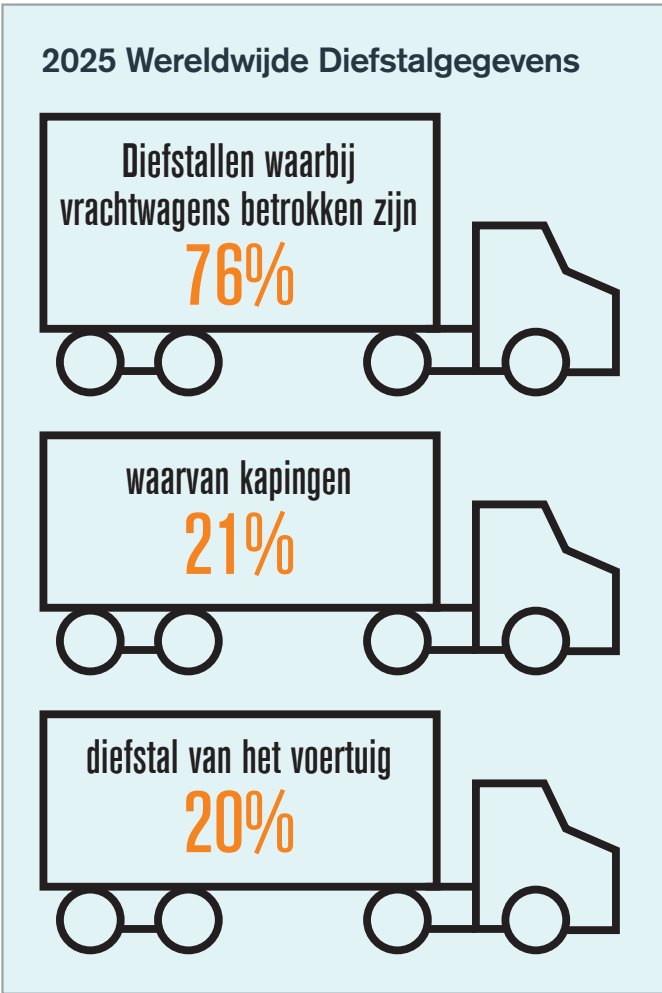
De Benelux-regio – bestaande uit België, Nederland en Luxemburg – is een cruciale hub voor internationale handel en logistiek. De twee drukste Europese havens op basis van verkeer zijn de haven van Rotterdam in Nederland en de haven van Antwerpen-Brugge in België. Veel transport- en logistieke bedrijven zijn in de regio actief om het commerciële verkeer van en naar deze havens te ondersteunen.

De diefstal van lading over de weg is een voortdurende en fluctuerende bedreiging in de Benelux.

Met haar strategische ligging en uitgebreide transportinfrastructuur is de regio een belangrijk doelwit geworden voor zowel opportunistische als georganiseerde criminele groepen.

Het [Cargo Theft Report 2024](#), gepubliceerd in april 2025, van BSI Consulting en TT Club benadrukt de groei van strategische vormen van diefstal in de Benelux – gedefinieerd als diefstal waarbij misleiding, fraude en geavanceerde planning zijn betrokken. Criminelen maken tegenwoordig routinematig gebruik van vervalste documenten, identiteitsfraude en zelfs met kunstmatige intelligentie gegenereerde legitimaties om toegang te krijgen tot de lading.

Het rapport vermeldt dat wereldwijd 76% van de diefstallen vrachtwagens betrof, waarbij 21% ging om kapingen en 20% om de diefstal van complete voertuigen, inclusief trailers.



Bron: BSI

Criminelen maken daarnaast in toenemende mate gebruik van cybertechnieken en samenzwering met insiders. Ze gebruiken digitale platformen om kwetsbaarheden in de toeleveringsketen te identificeren, terwijl insiders cruciale informatie verschaffen over routes, plannings en beveiligingsprotocollen.

Dit rapport onderzoekt deze en andere strategieën die door criminelen worden gebruikt, benoemt de criminele hotspots in België en Nederland, en bespreekt de juridische en verzekeringsgerelateerde valkuilen rond ladingdiefstal. Vervolgens wordt gekeken naar mogelijke oplossingen, waaronder beveiligingsmaatregelen voor transportbedrijven en opslaglocaties, de voordelen van internationale samenwerking, een modelontwerp voor beveiligde truckstops en een succesvolle pilot met slimme monitoring.



Strategieën die door criminelen worden gebruikt

De kern van het vrachtcriminaliteitsprobleem in de Benelux ligt in de kwetsbaarheid van vrachtwagens, met name wanneer zij geparkeerd staan op onbeveiligde rustplaatsen langs belangrijke snelwegen. Diefstal van complete vrachtwagens, plundering van lading en diefstal van containers zijn de meest voorkomende vormen van vrachtcriminaliteit.

Zachtwandige trailers, die vaak in de Europese Unie worden ingezet, zijn bijzonder gevoelig voor een techniek die bekendstaat als ‘slash and grab’. Daarbij wachten dieven tot chauffeurs hun voertuigen onbeheerd achterlaten, waarna zij door de zeilen van trailers snijden om toegang te krijgen tot de lading. Dieven slaan toe op een onbewaakt moment: criminelen kunnen waardevolle goederen binnen enkele minuten in hun eigen voertuigen overladen. Hoewel deze aanpak simpel lijkt, kunnen de financiële verliezen aanzienlijk zijn.

Meer professionele en georganiseerde criminele groepen, vaak afkomstig uit Oost-Europese landen zoals Roemenië, Albanië en Polen, houden zich bezig met de diefstal van volledige vrachtwagens. Deze groepen verplaatsen zich regelmatig tussen Europese landen om te voorkomen dat ze ontdekt worden en diefstaloperaties uit te voeren. De bendes staan erom bekend satellietvolgapparatuur te gebruiken om de bewegingen van waardevolle lading te monitoren. Wanneer een vrachtwagen een kwetsbare plek aantreft, meestal een onbeveiligde parkeerplaats of een grensovergang waar vaak vertragingen optreden, slaan zij toe. Het tekort aan beveiligde parkeerplaatsen, vooral in de buurt van de Franse grens, verergert dit probleem, net als laagdrempelige binnen de EU, dat het relatief gemakkelijk maakt gestolen voertuigen tussen landen te verplaatsen.



De kern van het vrachtcriminaliteitsprobleem in de Benelux ligt in de kwetsbaarheid van vrachtwagens, met name wanneer zij geparkeerd staan op onbeveiligde rustplaatsen langs belangrijke snelwegen.



In sommige situaties doen criminelen zich voor als politieagenten, waarbij ze blauwe zwaailichten hebben ingezet om chauffeurs te misleiden en kapingen te forceren. Hoewel deze incidenten meestal niet gewelddadig zijn, kunnen criminelen geïmproviseerde wapens dragen zoals pepperspray of wielmoersleutels. Een steeds vaker voorkomende tactiek is de ‘rollover’, waarbij criminelen lading stelen terwijl de vrachtwagen nog in beweging is. Dit is waargenomen langs de E19 en E17 en gebeurt soms met soms groepen van wel vijf gewapende personen. Deze incidenten tonen de toenemende brutaliteit en coördinatie van vrachtcriminelen in de regio.

Cybercriminaliteit speelt ook een rol bij diefstal en smokkel in havens zoals Rotterdam en Antwerpen-Brugge. Hackers die samenwerken met drugssyndicaten hebben keylogging-software op havencomputers geïnstalleerd om containers met illegale drugs te volgen. Door gebruik te maken van de gestolen identiteit van legitieme bedrijven regelen deze bendes dat drugsloadingen vroegtijdig worden opgehaald, nog vóór de geautoriseerde vervoerder arriveert. Insiderbetrokkenheid vormt hierbij een serieus risico: sommige chauffeurs en havenmedewerkers nemen bewust deel aan smokkeloperaties.

Een van de meest urgente uitdagingen is de toename van ‘fake carrier fraud’. Criminelen misbruiken steeds vaker vrachtbeurzen en subcontracting-structuren om zichzelf in de toeleveringsketen te plaatsen. Zodra een lading is overgedragen aan een frauduleuze ondervoerder, wordt de kans op terugvordering snel kleiner door tijdsverlies en gebrek aan traceerbaarheid. Dit probleem is vooral groot in systemen waarin de identiteit van ondervoerders wordt verhuld of volledig verloren gaat.

Criminelen maken bovendien steeds vaker gebruik van kunstmatige intelligentie om geavanceerde fraude en ladingdiefstal te plegen binnen supply chains. AI maakt het mogelijk deepfake-identiteiten, vervalste vrachtbrieven en andere transportdocumenten te creëren, waardoor criminelen zich overtuigend kunnen voordoen als legitieme chauffeurs, vervoerders of



Fotocredit: TVM

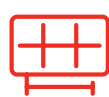
Meest gestolen goederen Benelux 2024



Speelgoed



Voedingsmiddelen
en dranken



Zonnepanelen



Auto-onderdelen



Elektronica



Metalen



Kleding



Parfum/
Cosmetica

Bron: TT Club-gegevens

verladers. Geautomatiseerde phishingcampagnes, aangestuurd door AI, richten zich op logistieke bedrijven en hun medewerkers met doelgerichte berichten die bedoeld zijn om gevoelige informatie over zendingen te bemachtigen of transportinstructies te manipuleren. Daarnaast gebruiken criminele groepen AI-gestuurde data-analyse om zwakke schakels in de supply chain te identificeren en optimale momenten voor een aanval te bepalen. Door de precisie en schaalbaarheid van deze technologieën kunnen logistieke processen op ongekende wijze worden gemanipuleerd, wat bedrijven dwingt te investeren in geavanceerde digitale beveiliging, training van personeel en voortdurende innovatie in detectiesystemen om nieuwe dreigingen voor te blijven.

De aanwezigheid van vluchtelingen. Migrantengroepen doen regelmatig hun best om aan boord te komen van vrachtwagens dicht bij de oostgrens met Duitsland, in de hoop havens zoals Rotterdam en Hoek van Holland te bereiken voor een reis naar het VK. Hoewel strengere beveiliging het aantal incidenten heeft verminderd, blijft het risico bestaan – vooral op parkeerplaatsen langs snelwegen die naar deze havens leiden.

De beveiligingsmaatregelen op faciliteiten in de regio zijn doorgaans robuust, waardoor diefstal vanaf terreinen minder vaak voorkomt. Toch hebben criminelen aangetoond in staat te zijn perimeterhekken en beveiligingssystemen te doorbreken om goederen te stelen uit magazijnen en cargofaciliteiten. Soms plannen ze vooraf een observatie kwetsbare punten in de beveiliging te identificeren.

Gebieden met het hoogste risico

België

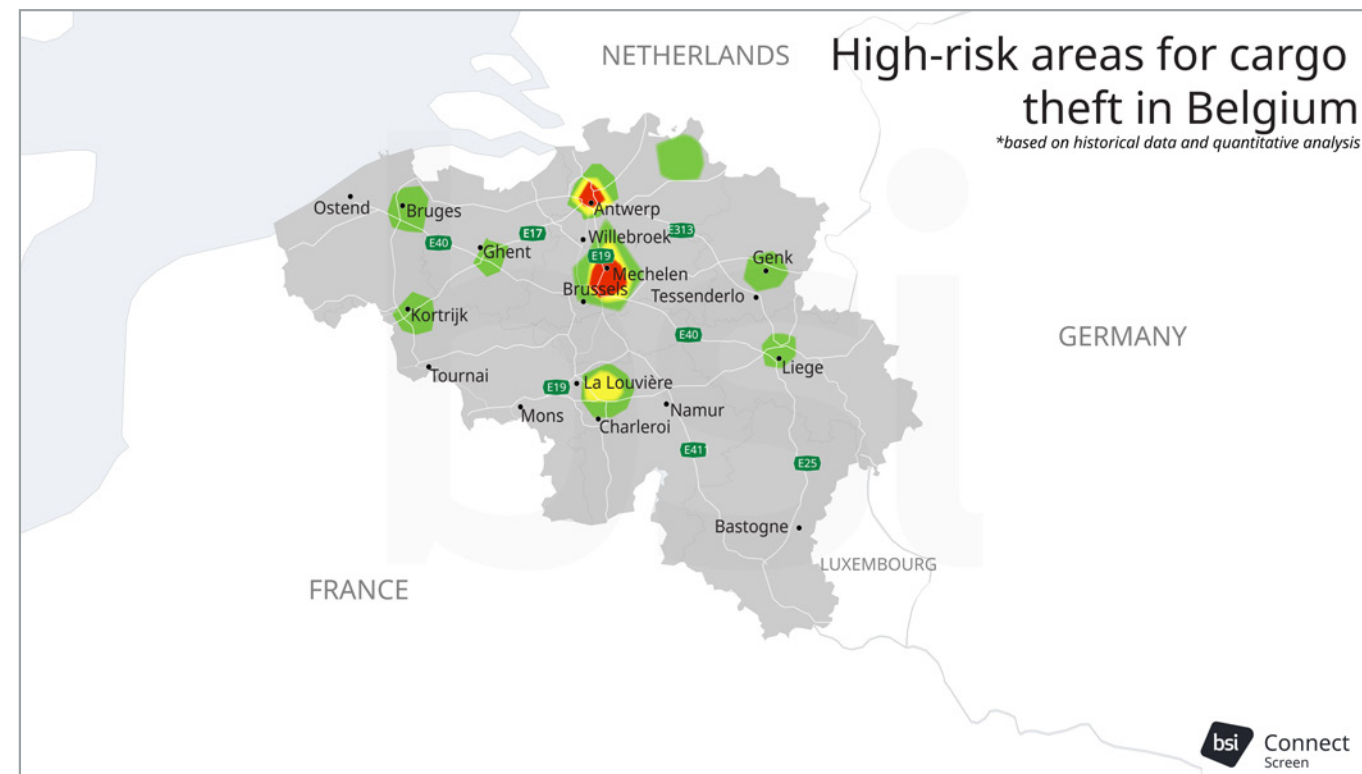
De haven van Antwerpen-Brugge, de op een na grootste van Europa, is een hotspot voor vrachtgerelateerde criminaliteit, in het bijzonder drugsmokkel. De haven is uitgegroeid tot het belangrijkste Europese toegangspunt voor cocaïne, waarbij smokkelaars een reeks geavanceerde methoden gebruiken om drugs te vervoeren. Deze omvatten bijvoorbeeld het verbergen van cocaïne in fruitzendingen, het inzetten van verstekelingen om kleinere hoeveelheden drugs te vervoeren en het misbruiken van corrupte havenmedewerkers. In sommige gevallen kapen drugsbendes vrachtwagens met verborgen drugszendingen kort nadat ze de haven hebben verlaten. Deze kapingen zijn vaak gewelddadig, waarbij de daders automatische wapens dragen.

De noordelijke Belgische provincies Antwerpen en Oost- en West-Vlaanderen worden bijzonder getroffen door ladingdiefstal. Bepaalde steden zoals La Louvière, Luik, Tessenderlo, Willebroek, Antwerpen en Mechelen zijn geïdentificeerd als hoogrisicogebieden. Rustplaatsen langs de E17, vooral die in de buurt van de Franse grens, worden vaak misbruikt vanwege ontoereikende beveiliging en beperkte parkeercapaciteit. Deze kwetsbaarheden worden verder versterkt door de aanwezigheid van

migrantengemeenschappen nabij snelwegparkings, wat heeft geleid tot een verhoogd risico op verstekelingen en in sommige gevallen geweld tegen vrachtwagenchauffeurs.

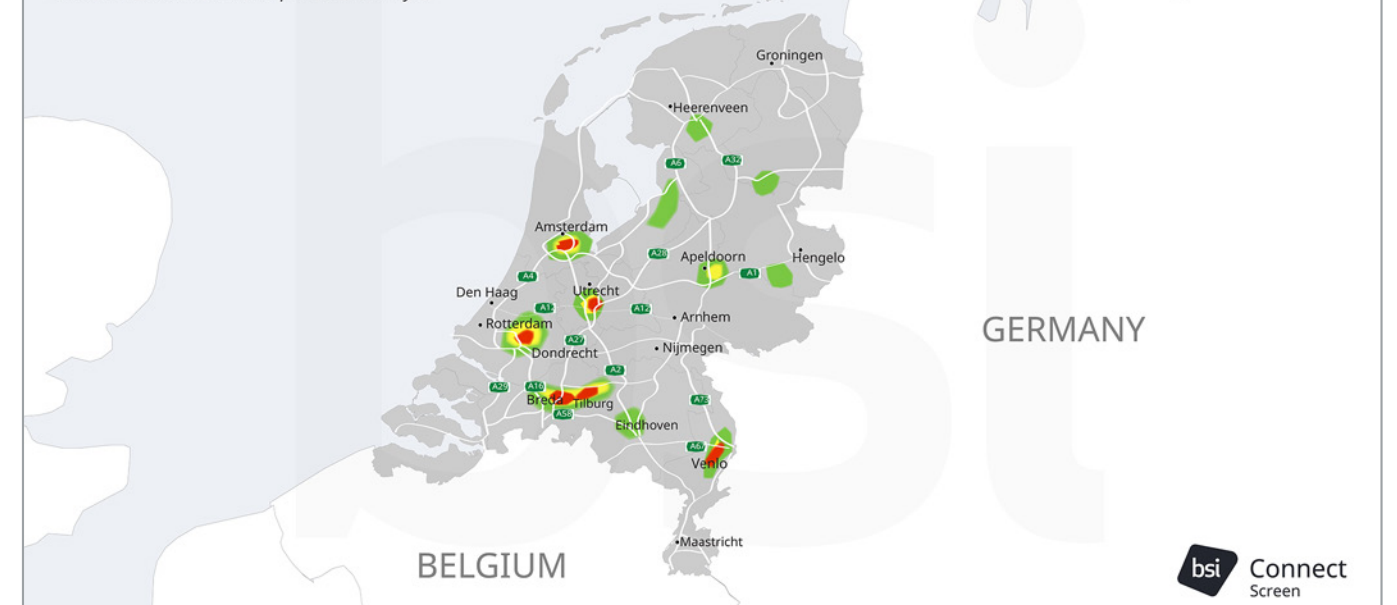
De Belgische autoriteiten hebben met een reeks maatregelen gereageerd. Denk aan het nachtelijke parkeerverbod voor vrachtwagens op hoogrisicolocaties, met name langs de E411, E40 en E17. Verbeterde beveiligingsmaatregelen zoals betere verlichting, omheiningen en videobewaking zijn op verschillende rustplaatsen ingevoerd. Er is ook een driepuntenplan ingevoerd om het risico op verstekelingen te bestrijden, met verhoogde bewaking op snelwegparkings, frequentere politiecontroles bij spoorwegen en havens, en de inzet van een gespecialiseerd politieteam dat zich richt op mensensmokkel.

De haven van Antwerpen-Brugge heeft eveneens stappen ondernomen om de geavanceerde tactieken van smokkelaars tegen te gaan. Er is een informatie-uitwisselingsnetwerk opgezet om de politie in staat te stellen waarschuwingen over verdachte activiteiten te verspreiden. Ondanks deze inspanningen blijft de haven een hoogrisicogebied door de enorme hoeveelheid vracht en de vindingrijkheid van de criminele netwerken.



High-risk areas for cargo theft in the Netherlands

**based on historical data and quantitative analysis*



Nederland

Rotterdam, waar Europa's grootste haven is gevestigd, is een belangrijk aandachtspunt voor vrachtcriminaliteit. De haven is een belangrijk doorvoercentrum voor illegale drugs, met name cocaïne, en Nederland is daarnaast een belangrijke producent van synthetische drugs zoals amfetaminen en methamfetaminen. Net als in Antwerpen-Brugge kapen drugsbendes vaak vrachtwagens met verborgen drugs kort nadat deze de haven hebben verlaten.

De Nederlandse overheid heeft gereageerd door de straffen voor onbevoegde toegang tot havenfaciliteiten te verhogen en samen te werken met buurlanden en rederijen om de havenbeveiliging te verbeteren. De autoriteiten hebben ook talrijke drugslaboratoria en opslaglocaties ontmanteld, maar de schaal en de verfijning van de productie blijven toenemen. Cannabis wordt ook zonder toestemming geproduceerd en geëxporteerd, ondanks de gedecriminaliseerde status ervan in Nederland.

De zuidelijke provincies Noord-Brabant en Limburg, evenals Zuid-Holland en Noord-Holland, zijn hotspots voor ladingdiefstal. Steden zoals Rotterdam, Amsterdam, Eindhoven, Venlo en Breda kennen een hoger dan gemiddeld niveau van vrachtgerelateerde criminaliteit. De A67 en A2, met name tussen Eindhoven en Venlo, zijn belangrijke risicogebieden waar diefstallen vaak plaatsvinden bij truckstops. Evenzo zijn de A58 en A16 in de buurt van Breda en

de Belgische grens doelroutes, waarbij de parkeerplaats Hazeldonk een bekend knelpunt vormt.

Om diefstal te bestrijden te bestrijden, hebben de Nederlandse autoriteiten verschillende beveiligingsmaatregelen ingevoerd. Cameratoezicht is geïnstalleerd langs belangrijke snelwegen. Brancheorganisaties hebben ook gewerkt aan het vergroten van het aanbod van beveiligde parkeerplaatsen langs snelwegen. Op Schiphol bieden de autoriteiten beveiligingsescortes en hoogbeveiligde opslag voor luchtvracht, vooral voor zendingen die tijdens het transport kwetsbaar zijn voor diefstal.

Ondanks al deze inspanningen wordt vrachtgerelateerde criminaliteit in Nederland vaak niet gemeld. Chauffeurs kiezen er soms voor om diefstallen niet te rapporteren vanwege tijdsdruk of de overtuiging dat de politie onvoldoende toegerust is om dergelijke incidenten af te handelen. Om dit aan te pakken, is een meldpunt voor ladingdiefstal opgezet om aangifte te stimuleren en de bewustwording bij de politie te vergroten.

Rustplaatsen langs de E17, vooral die in de buurt van de Franse grens, zijn vaak doelwit vanwege ontoereikende beveiliging en beperkte parkeercapaciteit.

Juridische en verzekeringskwesties

Claims met betrekking tot ladingdiefstal kunnen complex zijn en moeilijk te verdedigen, vooral gezien de verschillen tussen de rechtbanken in de Benelux en die van de buurlanden. Het is daarom belangrijk dat transport- en logistieke bedrijven die in de regio actief zijn zich bewust zijn van de verschillende benaderingen die de rechtbanken in elk land hanteren, aangezien deze vaak tot andere beslissingen kunnen leiden.

Het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) regelt overeenkomsten voor internationaal wegvervoer van goederen. Naast enkele uitzonderingen is het CMR van toepassing op elke overeenkomst waarbij de locatie van inontvangstneming van de goederen en de aangewezen locatie voor aflevering in verschillende landen bevinden, waarvan minstens één een verdragsstaat is.

Het CMR biedt een kader voor vele aspecten van de vervoersovereenkomst. Deze omvatten de af te geven documentatie, de verantwoordelijkheden van de partijen (inclusief ondervoerders) en het aansprakelijkheidsregime – waaronder verweermiddelen, welke schadevergoeding verhaalbaar is, aansprakelijkheidslimieten, hoe deze limieten kunnen worden doorbroken, kennisgeving, verjaringstermijnen en hoe deze termijnen kunnen worden geschorst.

Het belang van jurisdictie

Het CMR biedt ook een kader voor het bepalen welk land rechtsmacht heeft om een vordering wegens ladingdiefstal te behandelen. Artikel 31 bepaalt dat dit elk land kan zijn dat door de partijen is overeengekomen, het land waar de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, het land waar de goederen moesten worden afgeleverd of het land waar de overeenkomst is gesloten. De eiser heeft de mogelijkheid om de procedure in elk van deze landen in te dienen.

Maar rechtbanken in verschillende CMR-verdragsstaten kunnen uiteenlopende interpretaties hanteren, waarbij sommige landen meer vervoerdervriendelijk zijn en andere juist de belangen van de lading begunstigen. In Nederland is het bijvoorbeeld uiterst moeilijk voor ladingbelangen om de CMR-limiet te doorbreken, terwijl



Het is daarom belangrijk dat transport- en logistieke bedrijven die in de regio actief zijn zich bewust zijn van de verschillende benaderingen die de rechtbanken in elk land hanteren, aangezien deze vaak tot andere beslissingen kunnen leiden.



dit in Duitsland eenvoudiger is. Ook is bij diefstal van tabaksproducten of alcohol de verschuldigde accijns verhaalbaar als schadevergoeding in Engeland en Wales, maar niet in Nederland. Aangezien de accijns vaak aanzienlijk hoger is dan de waarde van de goederen zelf, kan het terechtkomen in een andere jurisdictie kostbaar zijn.

Wanneer een claim wegens ladingdiefstal ontstaat, moeten de betrokken partijen (en hun verzekeraars) dus bepalen welk land het gunstigst is voor hun zaak. Ladingbelangen hebben altijd het recht om een gerechtelijke procedure te starten om vergoeding voor de gestolen goederen te vorderen. In sommige landen kan ook de vervoerder een procedure starten door middel van een 'negatieve verklaring', waarbij hij de rechtbank verzoekt te verklaren dat hij niet aansprakelijk is of dat hij zijn aansprakelijkheid mag beperken.

Let er daarnaast op dat partijen weliswaar kunnen overeenkomen welke rechter bevoegd is, maar dat deze keuze onder het CMR niet exclusief mag zijn. Zoals hierboven vermeld, mogen partijen altijd procederen in het land waar de goederen in ontvangst zijn genomen door de vervoerder, waar ze moesten worden afgeleverd of waar de overeenkomst is gesloten. De enige manier waarop partijen exclusieve jurisdictie kunnen overeenkomen, is door een arbitrageclausule op grond van artikel 33 op te nemen, waarin een specifiek arbitrage-instituut wordt aangewezen dat het CMR moet toepassen bij de beoordeling van de claim.

Gezien de beperkte mogelijkheden om het CMR contractueel te wijzigen, is het van groot belang dat vervoerders zodra er een claim ontstaat onmiddellijk contact opnemen met hun verzekeraars, zodat stappen kunnen worden gezet om ervoor te zorgen dat de meest gunstige rechterlijke instantie wordt gebruikt. Als er geen geldige arbitrageclausule in de overeenkomst staat, betekent dit meestal dat er zo snel mogelijk in het meest gunstige land een procedure moet worden gestart.

Risico van uitbesteding

Wanneer ladingdiefstal het gevolg is van een vervoerder of ondervoerder die onbewust het vervoer uitbesteedt aan criminelen, kunnen de artikelen 3, 17 en 29 CMR ertoe leiden dat de hoofdvervoerder volledig aansprakelijk is voor de handelingen van zijn ondervoerders. Uitbesteed vervoer kan meeverzekerd zijn op de aansprakelijkheidsverzekering van de vervoerder, maar als de verzekeraar de Institute Cargo Clause G23 in de polisvoorwaarden heeft opgenomen, zal een hoger eigen risico en een lagere schadevergoeding worden toegepast wanneer de vervoerder niet kan aantonen dat aan de geldende beveiligingseisen is voldaan.

Daarnaast is de aansprakelijkheidsverzekering van ondervoerders in Oost-Europa vaak beperkt tot ongeveer €100.000 in plaats van de gebruikelijke €2,5 miljoen, en uitbesteed vervoer en identiteitsfraude zijn vaak niet gedekt. Dit beperkt de mogelijkheden om de schade te verhalen aanzienlijk. Een goede controle en screening van ondervoerders en hun toeleveringsketens is daarom van groot belang voor vervoerders.



Gezien de beperkte mogelijkheden om het CMR contractueel te wijzigen, is het van groot belang dat vervoerders zodra er een claim ontstaat onmiddellijk contact opnemen met hun verzekeraars, zodat stappen kunnen worden gezet om ervoor te zorgen dat de meest gunstige rechterlijke instantie wordt gebruikt.



Aanbevolen beveiligingsmaatregelen

Er wordt een uitgebreid pakket aan beveiligingsmaatregelen aanbevolen om criminaliteit in het wegtransport te beperken. Voor transportbedrijven omvatten deze het gebruik van beveiligingsescortes, satelliettracking, trailers met harde wanden en kingpinstuursloten voor onbeheerde trailers. Het benoemen van specifieke stopplaatsen, het inzetten van teamchauffeurs en het grondig screenen van transportpartners worden ook aanbevolen.

Voor havens, magazijnen en cargo-afhandelings-faciliteiten bestaan de aanbevolen maatregelen uit het installeren van beveiligingscamera's, toegangscontroles, fysieke barrières, kooiconstructies voor waardevolle goederen en alarmsystemen. Achtergrondcontroles van werknemers en training in beveiligingsbewustzijn van lading vormen eveneens essentiële onderdelen van een robuuste beveiligingsstrategie.

BSI adviseert om zevenpuntcontroles van containers te organiseren, hoogbeveiligde zegels en sloten te gebruiken, en om verbeterde procedures voor zegelbeheer toe te passen, om het risico te verminderen dat illegale producten, zoals drugs, in containers worden geplaatst. Deze omvatten het niet-openvolgend uitgeven van zegels, het registreren van zegelnummers voor elke zending en het verifiëren ervan bij aflevering.

Om het risico te beperken dat vervoerders worden opgelicht door malafide ondervoerders, moeten zij uitsluitend volledig gescreende onderaannemers

gebruiken. Onderaannemers moeten een geloofwaardige bedrijfswebsite hebben, e-mails gebruiken die aan deze website zijn gekoppeld en geen extra letters of symbolen in hun e-mailadressen hebben. E-mails met Gmail-, Hotmail-, Mail- of Yahoo-adressen vereisen aanvullende controle. Onderaannemers moeten ook zijn geregistreerd in nationale handelsregisters en bij NIWO, en moeten beschikken over een transportvergunning, btw-nummer en DUNS-nummer. Wanneer onderaannemers worden ingezet, verdient het de voorkeur herhaaldelijk gebruik te maken van dezelfde volledig gescreende groep vervoerders. Het is belangrijk op de hoogte te blijven van eigendomswijzigingen bij gebruikte vervoerders, aangezien criminele groepen vaak proberen supply chains te infiltreren door bedrijven op te kopen die onderdeel zijn van de keten.

De onderaannemingsovereenkomsten van vervoerders moeten duidelijk alle rechten en verplichtingen van de partijen vermelden, inclusief het verbod op verdere uitbesteding via online vrachttuitwisselings platformen. Vervoerders moeten ook vermijden het vervoer van goederen uit risicocategorie IV uit te besteden, waaronder sigaretten, elektronica, parfum en sterke drank.

Misschien is de meest effectieve beveiligingsmaatregel die bedrijven kunnen nemen het waarborgen van end-to-endcommunicatie tussen alle onderdelen van de supply chain. Zo moeten expediteurs met verladers afspreken dat goederen alleen mogen worden overgedragen aan een genoemde chauffeur van een vrachtwagen met een specifiek kenteken, en dat de genoemde chauffeur de laadreferentie moet verstrekken wanneer hij zich meldt om de goederen in ontvangst te nemen.

Om ervoor te zorgen dat de chauffeur die arriveert om de goederen op te halen de juiste chauffeur is, moet de expeditielocatie controleren of de identiteitskaart van de chauffeur klopt en of de voertuigregistratie overeenkomt met de verstrekte informatie. Daarnaast is het belangrijk dat er procedures voor voorraadbeheer aanwezig zijn in de gehele supply chain. Hoewel deze activiteit niet rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van een expediteur of vrachtmakelaar valt, kan het ontbreken van controle op voorraad door verzend- of ontvanglocaties ervoor zorgen dat ladingdiefstal langzaam wordt opgemerkt, wat kan resulteren in aanzienlijke verliezen. Expediteurs moeten ervoor zorgen dat hun supply chain-partners procedures hebben om te identificeren wanneer lading niet volledig op de bestemming aankomt.



Voor havens, magazijnen en cargo-afhandelingsfaciliteiten omvatten de aanbevolen maatregelen het installeren van beveiligingscamera's, toegangscontroles, fysieke barrières, kooiconstructies voor waardevolle goederen en alarmsystemen. Achtergrondcontroles van werknemers en training in beveiligingsbewustzijn van lading vormen eveneens essentiële onderdelen van een robuuste beveiligingsstrategie.



Casestudy: internationale samenwerking

Diefstal uit vrachtwagens en containers wordt door de Nederlandse overheid inmiddels erkend als een toegangspoort tot ernstigere vormen van georganiseerde criminaliteit. Dezelfde criminele groepen die verantwoordelijk zijn voor het stelen van vracht zijn ook diep betrokken bij drugshandel, smokkel en gewelddadige criminaliteit.

In 2022 lanceerde de overheid het programma Transport Facilitated Organized Crime (TFOC) om de verwevenheid van logistiek en criminele activiteiten aan te pakken. Daarbij ligt een bijzonder accent op grensoverschrijdende samenwerking, vooral met het Verenigd Koninkrijk, aangezien dit een van de grootste afnemers van illegale drugs in Europa is. Deze internationale samenwerking heeft geleid tot een nieuw model voor het delen van inlichtingen en voor proactieve samenwerking tussen wetshandhaving en de private sector.

Een team van field intelligence officers is momenteel actief in het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Zij reageren op meldingen van logistieke bedrijven en helpen bij het coördineren van reacties op verdachte activiteiten. Het zijn getrainde professionals die de complexiteit van logistieke processen begrijpen en weten welke vragen zij moeten stellen wanneer iets niet klopt.

De resultaten zijn veelbelovend. Sinds de start van het programma zijn meer dan 250 inbeslagnames gedaan naar aanleiding van meldingen van logistieke partners. Deze meldingen ontstaan vaak wanneer iets afwijkt van het normale patroon, zoals een onbekende chauffeur, een onverwachte routewijziging of inconsistenties in documentatie. In veel gevallen hebben deze kleine afwijkingen geleid tot de ontdekking van gestolen goederen of gesmokkelde contraband.

Het programma heeft ook een educatieve functie. In plaats van af te wachten tot bedrijven zelf contact opnemen, biedt het team workshops en presentaties aan om bewustzijn te vergroten en relaties op te bouwen. Deze sessies zijn bedoeld om bedrijven te helpen rode vlaggen te herkennen en te begrijpen hoe zij zorgen effectief kunnen melden. Belangrijk is dat het programma niet afhankelijk is van traditionele politielijnen, die traag en bureaucratisch kunnen zijn. In plaats daarvan biedt het een directe lijn naar getrainde functionarissen die snel en discreet kunnen handelen.

Het programma kent echter ook beperkingen. Er bestaat momenteel geen centraal meldpunt of

website voor het rapporteren van incidenten en contactgegevens worden niet breed verspreid om te voorkomen dat het team overspoeld wordt met niet-dringende oproepen. De meeste meldingen komen via persoonlijke netwerken of na eerste kennismakingsgesprekken. Dit toont het belang aan van vertrouwen en het onderhouden van nauwe relaties met belangrijke stakeholders in de logistieke sector.

Het programma moedigt bedrijven ook aan om samen te komen om ervaringen en strategieën te delen. Deze samenwerkingsfora bieden ruimte om gemeenschappelijke uitdagingen te bespreken, zoals hoe om te gaan met situaties waarin een chauffeur wordt gearresteerd en de lading vervolgens wordt in beslag genomen, ook wanneer er geen illegale stoffen aanwezig zijn. Dergelijke incidenten kunnen leiden tot aanzienlijke financiële schade en reputatieschade, wat de noodzaak benadrukt van robuuste interne protocollen en noodplannen.

Wanneer drugs worden ontdekt, wordt bedrijven geadviseerd onmiddellijk de hulpdiensten te bellen. Voor bredere discussies over risicobeperking en verbeteringen in beveiliging biedt het programma een meer strategisch platform. Door samen te werken met organisaties zoals de Transported Asset Protection Association (TAPA) en de TT Club helpt het team mee aan het vormgeven van industriestandaarden en het bevorderen van best practices.

De groep opereert onder de naam 'Transport Facilitated Organized Crime – Strong Logistics – Keep Logistics Secure' en is verbonden met de European Transport Board (ETB). In het VK heeft de ETB ook het idee onderzocht van een signaleringssysteem om personen die wegens wangedrag zijn ontslagen te registreren, hoewel dit een gevoelig en complex vraagstuk blijft.

Het succes van TFOC staat of valt met samenwerking. Criminele netwerken zijn sterk georganiseerd en zeer adaptief, en de enige effectieve manier om hen tegen te gaan is met even goed gecoördineerde inspanningen. Het VK en Nederland stellen een nieuwe norm op voor de manier waarop de logistieke sector zichzelf en de samenleving als geheel kan beschermen tegen de toenemende dreiging van georganiseerde vrachtcriminaliteit.

Casestudy: beveiligde vrachtwagenparkeerplaats

Het wordt in de logistieke sector algemeen erkend dat er in Europa simpelweg niet genoeg veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn. De Benelux-regio, ondanks dat zij een van de belangrijkste vervoerscorridors van het continent is, vormt daarop geen uitzondering. Chauffeurs worden geconfronteerd met een chronisch tekort aan beveiligde rustplaatsen, vooral voor langere stops, en de infrastructuur die wel bestaat, mist vaak de voorzieningen of beveiligingsmaatregelen die nodig zijn om zowel de lading als het welzijn van de chauffeur te beschermen. Terwijl landen zoals Duitsland aanzienlijke investeringen hebben gedaan in beveiligde parkeerplaatsen, blijft de Benelux-regio kampen met gefragmenteerde netwerken en hoge vraag.

Een exploitant die tien speciale vrachtwagenparkeerlocaties in Nederland beheert, biedt een overtuigende casestudy in hoe deze uitdagingen kunnen worden aangepakt door particuliere investeringen, technologie en een focus op chauffeursveiligheid. [Truckparkings Rotterdam Exploitatie](#) biedt acht volledig autonome locaties en twee gefaciliteerde locaties; de exploitant beheert ongeveer 1.500 parkeerplaatsen. De meeste bevinden

zich rond de haven van Rotterdam in Nederland, met extra locaties aan de Belgische en Duitse grens op strategische plekken die belangrijke transportroutes bedienen.

Beveiliging is een belangrijk onderdeel van de faciliteiten. De exploitant voldoet aan niveau 2 van de TAPA-certificering, een norm die is gekozen boven het EU-schema voor veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. De beslissing vloeit voort uit praktische overwegingen: de EU-norm schrijft lichtniveaus voor die dicht bij daglicht komen, wat het rusten van chauffeurs verstoort en plannings- en milieutechnische uitdagingen veroorzaakt. Verhoging van de lichtniveaus zou meer infrastructuur vereisen, de parkeercapaciteit verminderen en mogelijk weerstand oproepen van lokale autoriteiten vanwege lichtvervuiling.

De exploitant begon zich te richten op veilige parkeerplaatsen. Dit startte in Calais in 2009, tijdens een tijd waarin illegale immigratie een dringend probleem vormde. Zonder overheidsfinanciering investeerde het bedrijf privé in de bouw van een beveiligde locatie die zowel de lading beschermde



als, belangrijker nog, de veiligheid van chauffeurs verbeterde. Het succes van dit model leidde ertoe dat in 2012 drie extra locaties in Rotterdam werden ontwikkeld, na interesse van de havenautoriteit.

Hoewel de eerste businesscase moeilijk te rechtvaardigen was op basis van slechts één locatie, vanwege de hoge kapitaalinvesteringen en operationele kosten, heeft de exploitant sindsdien schaalvoordelen bereikt. Hoewel sanitair, onderhoud en service voor chauffeurs kostbaar zijn, zijn deze kosten door een uitgebreid netwerk beter te beheersen. De locaties zijn ontworpen om onbemand te functioneren, met een centrale controlekamer die alle locaties 24/7 bewaakt. Operators kunnen hekken op afstand openen en sluiten en staan in direct contact met politie en hulpdiensten. De lokale politie patrouilleert regelmatig op de locaties en werkt zelfs samen aan onderzoeken en beveiligingsmeldingen.

Er zijn heel veel beveiligingsmaatregelen. Toegang is beperkt tot voertuigen met geldige parkeertickets en voetgangers worden gecontroleerd via draaipoorten. Het systeem legt beelden vast van de voorste en achterste kentekenplaten, de chauffeur en de volledige voertuigcombinatie. Bij het verlaten van het terrein vergelijkt het systeem deze beelden om eventuele afwijkingen te detecteren. Als een mismatch wordt aangetroffen, zoals een ander kenteken, wordt dit door het systeem gemarkeerd voor beoordeling. Deze aanpak heeft bewezen effectief te zijn in het voorkomen van diefstal: er zijn slechts enkele pogingen gemeld, die allemaal zijn vrijdeld met behulp van de politie.

De locaties van de exploitant zijn consequent vol, wat het grote verschil tussen vraag en aanbod

onderstreept. Desondanks blijven de prijzen gematigd om de toegankelijkheid te waarborgen, vooral in havengebieden waar betaalbaarheid een aandachtspunt is. Tarieven worden geleidelijk aangepast en de exploitant merkt op dat zij nog steeds aanzienlijk lager liggen dan die in het Verenigd Koninkrijk.

In een regio waar beveiligde parkeervoorzieningen zowel een logistieke noodzaak als een kwestie van openbare veiligheid zijn, biedt de ervaring van deze exploitant waardevolle inzichten. Het model bewijst dat met de juiste mix van technologie, ontwerp en samenwerking het mogelijk is om parkeervoorzieningen te creëren die niet alleen veilig zijn, maar ook schaalbaar en duurzaam. Terwijl de EU blijft worstelen met vrachtcriminaliteit en het welzijn van chauffeurs, bieden dit soort voorbeelden een routekaart voor toekomstige investeringen en beleidsontwikkeling.



Chauffeurs worden geconfronteerd met een chronisch tekort aan beveiligde rustplaatsen, vooral voor langere stops, en de infrastructuur die wel bestaat, mist vaak de voorzieningen of beveiligingsmaatregelen die nodig zijn om zowel de lading als het welzijn van de chauffeur te beschermen.



Casestudy: proef met slimme monitoring

Een paar jaar geleden werd in Nederland een initiatief genaamd 'Secure Lane' gelanceerd om een digitale en fysieke testomgeving te creëren waarin innovatieve technologieën werden toegepast om het goederenvervoer veiliger te maken. Dit richtte zich specifiek op de route Venlo – Eindhoven – Rotterdam, inclusief de snelwegen A67, A58 en A16. Langs deze corridor behoorden de parkeerplaatsen en truckstops tot de meest onveilige in Nederland, met vier van de vijf meest onveilige locaties van het land.

De kracht van het initiatief lag in de opvolging. De ingerichte keten, inclusief meldpunten, cameratoezicht en prioritering, leidde binnen een jaar tot een vermindering van meer dan 90% van het aantal incidenten (van 74 naar 5). Dit initiatief omvatte een camerasysteem waarbij automatische kentekenherkenningscamera's en domecamera's 'slim' aan elkaar waren gekoppeld en door observanten onder politietoezicht werden gemonitord. Daarnaast werd de infrastructuur, zoals verlichting op parkeerplaatsen en industrieterreinen, verbeterd in samenwerking met private partijen zoals exploitanten van truckstops.

Helaas is het initiatief inmiddels stopgezet en zijn de diefstalincidenten teruggekeerd naar eerdere niveaus. Dit bewijst enerzijds dat een dergelijke aanpak effectief is, en anderzijds benadrukt het de dringende noodzaak om veiligheid op een geïntegreerde manier te organiseren. Het stopzetten van het initiatief was een politieke beslissing vanwege veranderende prioriteiten, maar gezien het stijgende dreigingsniveau en de intensiteit van criminaliteit is het herstellen van urgentiebesef cruciaal. Dit is een maatschappelijke uitdaging die politieke wil vereist.

“Dit is een maatschappelijke uitdaging die politieke wil vereist.”



Conclusie

Vrachtcriminaliteit in de Benelux is een complexe, veelzijdige en zich voortdurend ontwikkelende dreiging. Van plotselinge slash-and-grab-diefstallen tot sterk georganiseerde drugssmokkeloperaties, fake-carrierfraude en cybercriminaliteit: de tactieken die criminelen gebruiken worden steeds diverser en geavanceerder.

Hoewel de autoriteiten en logistieke bedrijven in de Benelux aanzienlijke en prijzenswaardige inspanningen hebben geleverd om de beveiliging te verbeteren, vereisen de aanhoudende kwetsbaarheden – met name op onbeveiligde parkeerplaatsen en in grote havens – voortdurende waakzaamheid en investeringen om de kritieke logistieke infrastructuur van de regio te beschermen. Voortdurende samenwerking tussen overheidsinstanties, sectorbelanghebbenden en internationale partners is eveneens essentieel om de veiligheid van de toeleveringsketen te waarborgen.

Voor logistieke professionals die in of door de regio opereren, is het van cruciaal belang deze risico's te begrijpen en uitgebreide en robuuste beveiligingsmaatregelen in te voeren om een veilige en efficiënte goederenstroom te garanderen.

Belangrijkste beveiligingsmaatregelen

- Op te nemen beveiligingsmaatregelen:
- ✓ Maak gebruik van geaccrediteerde, veilige parkeerterreinen;
 - ✓ Beperk het gebruik van ingeschakelde (subcontracted) chauffeurs;
 - ✓ Controleer transportpartners grondig;
 - ✓ Beperk het gebruik van vrachtwisselingsplatforms;
 - ✓ Overweeg het gebruik van gesloten trailers, beveiligde volgsystemen en veiligheidsslots;
 - ✓ Overweeg voor hoogwaardige lading het inzetten van beveiligingsescortes en live voertuigtracking;
 - ✓ Zorg voor effectieve end-to-endcommunicatie tussen alle legitieme betrokken partijen.

Onze Diensten: BSI Connect Screen

BSI Connect Screen is een geïntegreerd platform dat een risicogebaseerde aanpak hanteert voor programma's voor risicobeheer in de toeleveringsketen. Het richt zich op de grootste mondiale dreigingen binnen de supply chain om organisaties te helpen vertrouwen te wekken en veerkracht op te bouwen via datagestuurde inzichten. Ons platform bevat 's werelds grootste propriëtaire database voor risico-informatie in de toeleveringsketen, met meer dan 20 risicobeoordelingen in ruim 200 landen.

BSI Connect Screen levert producten en diensten om uw begrip van risico's in de toeleveringsketen te verbeteren en belangrijke informatie te verstrekken die besluitvorming bevordert en bijdraagt aan het ontwikkelen van een veerkrachtiger toeleveringsketen.

Deze diensten omvatten:

- Custom Intelligence Services
- Database met supply chain-incidenten
- Krachtige, interactieve risicokaartvisualisaties
- Connect Screen Auditsysteem
- Dagelijkse updates en meldingen
- Adviesdiensten
- Custom Report Builder
- Trainingsdiensten



1950 Opportunity Way, Suite 900, Reston, VA 20190
consulting@bsigroup.com | bsigroup.com

Onze Diensten: TVM

TVM is al meer dan 60 jaar marktleider in verzekeringen voor transport en logistiek. TVM is de toonaangevende specialist in transportverzekeringen. Als coöperatie doen we meer dan alleen verzekeren: we helpen ondernemers risico's beheersen en hun bedrijf laten groeien. Met TVM kunt u rekenen op de uitgebreide expertise van onze experts en onze uitgebreide inzichten in de transportsector.

Naast verzekeringsoplossingen bieden wij diensten die transportbedrijven ondersteunen bij het voorkomen en beperken van risico's, zoals nepvervoerders en fraude, waaronder:

- Risicomanagement- en preventieadvies gericht op fraude, identiteitsmisbruik en malafide vervoerders
- Incidentondersteuning en schadeafhandeling bij fraude of ladingdiefstal
- Screening van vervoerders en due diligence van transportpartners binnen de supply chain
- Data-analyse en monitoring om ongebruikelijke of verdachte transportactiviteiten te detecteren
- Bewustwordings- en trainingsprogramma's voor planners, chauffeurs en logistiek personeel
- Advies over contracten, procedures en compliance binnen de logistieke keten

Op deze manier helpt TVM ondernemers hun logistieke activiteiten veiliger, veerkrachtiger en toekomstbestendig te maken.



info@tvm.nl | www.tvm.be/nl

Over TT Club

TT Club is de gevestigde, marktleidende onafhankelijke aanbieder van onderlinge verzekeringen en gerelateerde risicomanagementdiensten voor de internationale transport- en logistieke sector. Het primaire doel van TT Club is om de industrie veiliger, zekerder en duurzamer te maken. De Loss Prevention-functie van TT Club zet zich in voor de voortdurende ontwikkeling van advies en informatie ter ondersteuning van dit doel.

Dit omvat:

- Ondersteuning bieden om het risico op schadeclaims te verkleinen
- Het promoten van 'best practices' binnen de sector
- Helpen bij het verbeteren van risicoanalyse, mitigatie en beheersing

Diefstal blijft wereldwijd één van de vijf grootste schadeposten in TT Club's claimsanalyse. Analyse van incidenten, uitgebreidere gegevensuitwisseling, samenwerkingen en brede verspreiding van bevindingen dragen allemaal bij aan een beter begrip van de onderliggende risico's. Dit rapport laat zien dat TT Club en BSI Consulting een gezamenlijk doel hebben: het informeren van de transport- en productiesectoren over de dynamische risico's van ladingdiefstal wereldwijd.

Met een beter bewustzijn van trends in ladingcriminaliteit kan de sector een proactieve aanpak hanteren om ladingdiefstal te voorkomen, terwijl financiële verliezen en reputatieschade tot een minimum worden beperkt.



riskmanagement@ttclub.com



Wellbeing
PLEDGE FOR DRIVERS

SIGN THE PLEDGE!

Support the Wellbeing of Professional Drivers!

Join us and sign the Wellbeing Pledge today! Commit to prioritizing the physical and mental health of professional drivers.

Take action now – together, we can create a healthier and safer environment for all drivers!

wellbeingpledge.eu



trafficangel
intelligent transport technology

Truck Angel

A bespoke multi-model system designed to enhance
Driver Welfare & combat Cargo Crime

Driver Protect

Alerting the driver in case of any break-in attempt.

Remote and external monitoring, and recording of the potential crime scene is also available.

Fuel Protect

A loud, jarring alarm and a flood light to scare away the fuel thief.

FIND US

QR code

@trafficangeluk

TrafficAngel

01825 768555

help@trafficangel.co.uk

www.trafficangel.co.uk

