

Reactie TLN op replek onderzoekers d.d. 15-01-'21

Dank voor de uitgebreide replek op de ons aangedragen kritiekpunten. We zijn blij dat de onderzoekers ons op een aantal punten tegemoet willen komen. Het is spijtig dat een aantal van onze punten van kritiek niet is gehonoreerd, maar we respecteren de onafhankelijkheid en wetenschappelijke integriteit van de onderzoekers.

Al met al vinden we dat het onderzoek naar de kwetsbaarheden voor crimineel misbruik in het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft geresulteerd in een rapportage die naar onze mening richtinggevend is, of - zoals de onderzoekers het zelf noemen - *indicatief*. De logistieke- en transportsector wil concrete en haalbare stappen zetten in de aanpak van criminaliteit. TLN zet zich daar samen met haar leden en het ministerie van J&V voor in. Dat betekent dat we de rapportage gezamenlijk met het ministerie, de onderzoekers en andere betrokkenen willen uitdragen.

We vragen wel begrip voor de dubbele rol van TLN rond het rapport: enerzijds als opdrachtgever en '(mede)afzender' van het rapport, maar anderzijds ook als werkgeversorganisatie die op korte termijn de onderhandelingen hervat met de vakbonden over een nieuwe CAO Beroepsgoederenvervoer over de weg. Leden volgen ons op dat punt kritisch, zeker nu een groot deel van de sector teruggang ondervindt van de corona-crisis. Om in deze setting de acceptatie van de rapportage bij de bredere TLN-achterban te vergroten, zou het ons helpen als er nog enkele aanpassingen aan de rapportage worden gedaan. Hierbij willen we uiteraard de onafhankelijkheid en wetenschappelijke integriteit van de onderzoekers respecteren.

Wij doen de volgende voorstellen:

1. Benadrukken dat dit een kwalitatief-indicatief onderzoek is. De verduidelijking die de onderzoekers in de replek voorstellen voor paragraaf 5.2 is prima. Maar het zou ook goed zijn dit duidelijk aan te geven in de infographic op de eerste twee pagina's en in de bestuurlijke samenvatting.
2. de onderzoekers geven aan dat zij op ons verzoek in het laatste hoofdstuk een extra aanbeveling zullen opnemen om financieel-economisch vervolgonderzoek te laten doen binnen de hele sector. Dat is prima, maar het zou goed zijn om daar aan toe te voegen ', in relatie tot voor komen criminaliteit'. Dat maakt dan goed duidelijk waar dit onderzoek over zou moeten gaan.
3. de onderzoekers schrijven dat ze onze aanbeveling delen om meer onderzoek te doen naar criminele motieven bij koeriers en zullen deze extra suggestie opnemen bij de aanbevelingen in hoofdstuk 5. Als we al een concrete aanbeveling zouden doen op dit punt, dan zou die wat ons betreft voor de hele sector gelden en niet alleen voor de koeriers.
4. Twee elementen duidelijker naar voren brengen in de aanbevelingen (en daarmee in de bestuurlijke samenvatting en samenvattende infographic) van het onderzoek. Dit zijn onderzoeksresultaten die door het onderzoeksteam ook worden genoemd. Het gaat om:
 - Een betere balans tussen maatregelen die repressief zijn en maatregelen die preventief zijn bedoeld
 - Hiermee samenhangend een meer heldere rol voor handhaving.

Dit zou prima aansluiten bij diverse constatering eerder in de rapportage:

Repressie, preventie en handhaving is niet alleen een zaak van de ondernemer maar ook van de overheid. 'Door de bedrijven wordt een lage pakkans en een handhavingstekort ervaren. Zij

willen meer handhaving, met name ook om oneerlijke concurrentie tegen te gaan', schrijven de onderzoekers (p. 42).

In een samenvattende alinea schrijven de onderzoekers daarover (p. 81): 'De controle en pakkans worden als laag ervaren, waardoor misstanden en crimineel misbruik (langer) blijven bestaan. Het nijpende handhavingstekort draagt ook niet bij aan een eerlijk economisch klimaat. Oneerlijke concurrentie blijft bestaan, zolang het grote aantal wetten en regels niet wordt gehandhaafd. Door gebrek aan capaciteit bij (bijzondere) opsporingsinstanties zal hier niet snel verandering in komen.'

'Een geïnterviewde van de politie geeft aan dat het door hem ervaren gebrek aan handhaving schuilt in het feit dat voor de politiek transportcriminaliteit in verhouding tot andere criminaliteitsproblemen een lagere prioriteit heeft. Transport is immers 'slechts' een schakel in het totale criminele proces. "We framen het als onderdeel van diverse barrièremodellen en daarmee krijgen we het bij de politiek wel op de agenda".' (p. 137)

Elders concluderen de onderzoekers (p. 86): 'Ondertussen loopt de druk op de capaciteit bij de overheid (en haar private bondgenoten) steeds meer op om de nieuw bedachte regelgeving en interventies (barrières) in de strijd tegen ondermijning te kunnen handhaven. Tegelijkertijd valt te constateren dat het de publieke sector structureel ontbreekt aan voldoende handhavingcapaciteit.'

Kortom: het zou passen dat *in de aanbevelingen wordt opgenomen dat er enerzijds meer balans moet zijn tussen repressieve en preventieve maatregelen en dat er meer capaciteit moet komen voor handhaving*. Het zou ook goed zijn als deze onderdelen eveneens goed naar voren komen in de infographic op de eerste twee pagina's. Het ligt voor de hand dat journalisten de infographic als leidraad nemen voor hun verhaal. Deze zal dan ook direct helder moeten zijn in de bestuurlijke samenvatting en de bijbehorende infographic.

Zoetermeer, 22 januari 2021

Antwoord onderzoekers op reactie TLN d.d. 22-01-'21

Dank voor uw reactie op onze repliek van 15-01-2021, welke unaniem onderschreven is door de voltallige begeleidingscommissie van het onderzoek 'Transport en logistiek, crimineel misbruik, weerbaarheid en publiek- private samenwerking'.

Wij betreuren -indachtig een schone, integere en veilige transportsector- het uitblijven van uw antwoord op onze vraag naar de uitkomst van het gesprek van uw bestuursvoorzitter met die van desbetreffend pakketbedrijf op 8 december 2020 met het oog op het niet integer handelen van een van de functionarissen van een lid van uw brancheorganisatie.

We stellen het daarentegen op prijs dat u onze onafhankelijkheid en wetenschappelijke integriteit respecteert. Dien ten gevolge moeten wij u tot onze spijt echter laten weten dat wij uw aanvullende opmerkingen, aanbevelingen en wensen niet verder kunnen honoreren. Met uitzondering van één punt uit uw bovenstaande reactie, omdat het bij bovenstaand punt 3 inderdaad om een feitelijke onvolledigheid gaat. In de tekst (criminele motieven) die voorafgaat aan de suggestie om hier aanvullend verdiepend onderzoek naar te kunnen doen worden naast koeriers inderdaad ook chauffeurs en bedrijven genoemd. Dit zullen wij aanvullen.

Verder zullen wij de wijzigingen zoals beschreven in de eerdere repliek zoals afgesproken in de eindversie verwerken.

Tot slot willen wij u ervan op de hoogte stellen dat wij vanwege de wetenschappelijke eis van controleerbaarheid het commentaar en de repliek op het onderzoek en deze correspondentie als bijlage in de eindrapportage moeten toevoegen. In het nawoord zal dat kort toegelicht worden. Controleerbaarheid is namelijk een van de '10 geboden' bij wetenschappelijk onderzoek. Een lezer moet de bevindingen goed kunnen wegen en plaatsen, alsook de context waarin het onderzoek tot stand is gekomen. In wetenschappelijk onderzoek moet daarom beïnvloeding en/of commentaar en repliek (dat na afronding van het onderzoek conform de door de begeleidingscommissie geaccordeerde onderzoeksplan aan de orde is geweest) gerapporteerd worden.

Gezien het korte tijdsbestek voor publicatie en om deze discussie te beëindigen hebben wij ervoor gekozen om op eigen titel te publiceren. Zowel het ministerie van Justitie en Veiligheid als TLN en eventueel anderen kunnen dan in eigen bewoordingen reageren op de publicatie. Met betrekking op al uw andere opmerkingen, suggesties en wensen staat het u namelijk vrij om dit aan te geven in reactie op onze publicatie die eind volgende week zal plaatsvinden.

Rotterdam, 22 januari 2021