

Onder de mensen

De aanpak van transportcriminaliteit door politie, verzekeraars en schade-experts

*M.B. Schuilenburg, A. Coenraads en P. Van Calster**

Sinds de jaren tachtig is de veiligheidszorg niet meer exclusief het domein van de overheid. Taken en verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid – taken en verantwoordelijkheden die lange tijd aan de politie toebehoorden – worden mede verricht of zijn zelfs in het geheel overgenomen door andere partijen. Definiëren we deze ontwikkelingen louter als vormen van ‘publiek-private samenwerking’, dan doen we geen recht aan het feit dat de overlappingsen tussen publieke en private partijen – ook wel assemblages (Schuilenburg, 2008a, 2009) genoemd – een eigen dynamiek hebben. Om die reden spreekt David Garland (2001, p. 117) van nieuwe belangen en motieven en nieuwe ongelijkheden met betrekking tot de toegang en het gebruik van de veiligheidszorg. Traditionele kaders volstaan daarom niet om naar de organisatie en uitvoering van de veiligheidszorg te kijken. Daarin wordt nog te veel geredeneerd vanuit een te strikte scheiding (‘maatschappelijk’ versus ‘eigen belang’) of een simpele optelsom van private en publieke invalshoeken. Voor een adequate analyse hebben we andere termen nodig om de nieuwe concentraties van activiteiten en herverdelingen van grenzen in het veiligheidslandschap aan te duiden.

Een van die nieuwe perspectieven komt van de criminologen Les Johnston, Clifford Shearing en Jennifer Wood en heet ‘*nodal governance*’. Beschreven wordt hoe diverse knooppunten (‘nodes’) zich positioneren in een horizontaal netwerk, en in verbinding met andere knooppunten zorgen voor toezicht, controle, handhaving en opsporing van criminaliteit (Johnston en Shearing, 2003,

* Mr. drs. Marc Schuilenburg doceert aan de vakgroep Criminologie van de Vrije Universiteit te Amsterdam. Annerieke Coenraads MSc studeerde criminologie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Ze heeft op persoonlijke titel meegeschreven aan deze bijdrage. Dr. Patrick Van Calster is als universitair hoofddocent verbonden aan het departement Strafrecht en Criminologie van de Universiteit Leiden.

p. 147). Daarbij verwijst het woord *nodal* naar het Latijnse *nodus*, dat 'knoop', 'knobbel' of 'zwellings' betekent. De daarvan afgeleide betekenis is 'knooppunt'. Maar met een knooppunt hebben de auteurs iets anders op het oog dan een fysieke plaats (bijvoorbeeld een winkelcentrum) of een virtuele omgeving (bijvoorbeeld ebay.nl). Knooppunten zijn bestuurlijke actoren die belanghebbenden zijn in een concreet veiligheidsprogramma. Dit kunnen bedrijven, ministeries of de politie zijn, maar ook criminele organisaties of individuen (zoals journalist en burger) passen in deze definitie (Burris, 2004, p. 341-342). Bij dit alles valt op dat in het perspectief van *nodal governance* veiligheid niet langer wordt bestuurd vanuit één centrum, maar is ingebed in een lappendeken van afzonderlijke programma's waarin publieke en private knooppunten samenkomen. Er is met andere woorden sprake van een open omgeving (zoals in Kafka's beroemde verhaal 'Het hol') met oneindig veel ingangen, waarvan niet meer duidelijk is wat de gebruiksregels zijn en wie waar verantwoordelijk voor is. Samenwerkingsverbanden veranderen immers voortdurend van samenstelling, net als de verantwoordelijkheden en doelstellingen die dezelfde verbanden consistentie, samenhang en richting moeten geven. Inmiddels is over de bijdrage van burgers aan de zorg voor maatschappelijke veiligheid al veel geschreven (zie bijvoorbeeld Terpstra en Kouwenhoven, 2004; Scholte, 2008), minder onderzoek is verricht naar assemblages waarin het bedrijfsleven actief is betrokken om criminaliteit tegen te gaan. In deze bijdrage willen wij hiermee een bescheiden begin maken. Wij brengen verslag uit van een onderzoek dat wij gedaan hebben naar de bestrijding van de criminaliteitschade in de wegtransportsector in Nederland. Volgens rapporten van de Europese Unie bedraagt de schade in Nederland in de periode 2003-2006 meer dan € 15,5 miljoen (European Parliament, 2007, p. 77).¹ Die schade wordt veroorzaakt door diefstal (met braak) van of uit voertuigen met lading en van goederen uit bedrijfspanden

1 Een kanttekening is dat fraudedelicten hierin ook zijn meegenomen. Andere onderzoekers (Kuppens, De Vries Robbé e.a., 2006, p. 25) stellen dat de schade kan variëren van € 11 miljoen tot honderden miljoenen. Het grote verschil komt omdat schade-indexen vaak uitsluitend zijn gebaseerd op geregistreerde directe schade, zoals de waarde van een gestolen lading of vrachtwagen (EP, 2007, p. 83-89). De indirecte schade is in werkelijkheid hoger, zoals het niet op tijd leveren van goederen, de kosten van een vertraagd productieproces en imagoschade. Schattingen stellen dat deze schade soms het dubbele kan bedragen van de directe schade (EP, 2007, p. 15).

of bedrijventerreinen (KLPD, 2008, p. 4). Politie en verzekeraars werken daarom samen om tot een effectievere handhaving en verbetering van de opsporing te komen van deze vorm van criminaliteit. Op die manier leveren verzekeraars een bijdrage aan de algemene overheidstaak. In drie convenanten is de samenwerking tussen politie en verzekeraars formeel vastgelegd.² Daarnaast is op initiatief van de Bovenregionale Recherche Zuid Nederland het projectteam 'Ladingdiefstallen' opgericht. Dit team richt zich op het aanpakken van de transportcriminaliteit in de regio's Brabant, Zeeland en Limburg.

Methodiek

Wat de hiervoor beschreven assemblage tussen verzekeraars en politie zo interessant maakt, is dat hun samenwerking meer om het lijf heeft dan het vastleggen van formele afspraken in convenanten, het inrichten van overlegstructuren en het oprichten van een team dat zich primair bezighoudt met de opsporing van transportcriminaliteit. Er zijn ook allerlei interacties in het spel die in dit veiligheidsprogramma bepaalde effecten produceren en een bepaald nut dienen. Daarbij kun je denken aan 'informele contacten' tussen de knooppunten en 'het vertrouwen' dat diezelfde knooppunten in elkaar moeten hebben. Maar ook het 'delen van informatie' is een belangrijk aspect, net als de basisaanname dat de 'doelen en belangen' van politie en verzekeraars – knooppunten met

2 In 'Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector' schrijven Transport Logistiek Nederland, Eigen Vervoerder Organisatie, Verbond van Verzekeraars, ministerie van Economische Zaken, ministerie van Justitie, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en Koninklijk Nederlands Vervoer dat ze de wegtransportcriminaliteit in de periode 2006-2009 willen verminderen met minimaal 25%. In 'Openbaar Ministerie en Transportsector' zijn afspraken gemaakt over de verbetering van de communicatie, registratie, deskundigheid en bestrijding van transportcriminaliteit. Aan dit convenant doen mee: Openbaar Ministerie, Eigen Vervoerder Organisatie, Transport en Logistiek Nederland en Koninklijk Nederlands Vervoer. Ten slotte is er het convenant 'Informatie en Registratie Ladingdiefstal' afgesloten. Het doel is een completer beeld te krijgen van de aard en omvang van criminaliteitsschade in de wegtransportsector. De registratie daarvan is bij één punt neergelegd, Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit. In dat kader is ook de website www.isgestolen.nl opgericht. De partijen bij deze samenwerking zijn: Verbond van Verzekeraars, Korps Landelijke Politiediensten en het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie.

andere organisatorische vormen, denkwijzen, taakstellingen, bronnen, juridische kaders en bevoegdheden (Johnston en Shearing, 2003, p. 7-8) – niet strijdig met elkaar zijn of, positiever geformuleerd, kunnen worden gecombineerd. Dikwijls is dit niet schriftelijk vast te leggen of juridisch afdwingbaar.

In deze bijdrage onderzoeken wij hoe interacties tussen politie, verzekeraars en schade-experts vorm en inhoud krijgen. Daarbij vatten wij hun samenwerking niet op als een statisch gegeven, als iets dat alleen kan worden bestudeerd aan de hand van rationele theorieën, economische uitkomsten of een doel-middeldenken. In de plaats hiervan proberen wij de samenwerking te begrijpen als een dynamisch proces dat vraagt om een denken in termen van relaties, onverwachte gebeurtenissen en toevalligheden. Deze benadering komt tot uitdrukking in het werk van de Franse socioloog Gabriel Tarde (1843-1904). Tarde was een tijdgenoot van Emile Durkheim (1858-1917) en een van de grondleggers van de Franse sociologie. Terwijl Durkheim (en daarna de meerderheid van de sociale wetenschappers, onder wie criminologen) zich richtte op grote collectieve structuren ('de cultuur', 'de organisatie', 'de maatschappij'), vroeg Tarde aandacht voor kleine veranderingen en details in de sociale werkelijkheid. Die veranderingen beschreef hij in *Les lois sociales* (1898) en *Les lois de l'imitation* (1890) aan de hand van interacties die hij duidde in termen van 'imitatie' en 'uitvinding'. Critici verweten Tarde dat hij daarmee een vorm van 'psychologisme' of 'spiritualisme' beoefende. In het kader van deze bijdrage is het echter belangrijker dat Tardes aandacht voor de steeds wisselende relaties in de sociale werkelijkheid duidelijk maakt dat het vraagstuk van structuur en orde een secundair vraagstuk is (Tarde, 1890, p. 71; Latour, 2007, p. 13-16; Deleuze en Guattari, 1987, p. 218-219). Orde en stabiliteit komen altijd achteraf. Primair is er verandering, beweging en verschil.

Door middel van semigestructureerde diepte-interviews met vijftien actoren hebben wij onderzocht hoe in een spel van 'relaties, gebeurtenissen en toevalligheden' normen en bepalingen veranderen, nieuwe betekenissen ontstaan en knooppunten andere posities innemen of zelfs krijgen opgelegd. Kortom, wij hebben gekeken hoe in de assemblage transportcriminaliteit de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de knooppunten steeds opnieuw worden uitgevonden, geformuleerd en gelegitimeerd. Daartoe zijn vijf interviews gehouden met politiefunctionarissen: drie (financieel) recher-

cheurs, één belast met de tactische opsporing en één teamleider. Deze personen werken op regionaal, bovenregionaal en landelijk niveau. Er zijn vier vertegenwoordigers van de verzekeringsbranche geïnterviewd: twee werken bij een ladingverzekeraar, de andere twee zijn in dienst van een aansprakelijkheidsverzekeraar. Er is gesproken met één beleidsadviseur van het ministerie van Justitie en met twee schade-experts van onafhankelijke expertisebureaus. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met twee beleidsmedewerkers/ adviseurs van een brancheorganisatie. Ten slotte is gesproken met één beleidsmedewerker van de projectgroep transportcriminaliteit. De interviews duurden anderhalf tot drie uur. Alle gesprekken zijn opgenomen, uitgeschreven en geanonimiseerd. De resultaten van de interviews zijn geclusterd rond de eerdergenoemde aspecten, te weten 'informele contacten', 'doelen en belangen', 'wederzijds vertrouwen' en het 'delen van informatie'.

Informele contacten

Wil een veiligheidsprogramma werken, dan is een eerste stap de belangrijkste knooppunten bij elkaar te brengen, in casu: politie, verzekeraars en schade-experts. Maar de vraag welke verzekeraars in aanmerking komen, is makkelijker gesteld dan beantwoord. De politie raakt maar moeilijk wegwijis in de verzekeringswereld. Uit de interviews komt naar voren dat het veld van verzekeraars te divers en te groot is om een goed overzicht te krijgen. 'Ik ben me aan het verdiepen in de wereld van verzekeraars. Maar dat is echt een wirwar', zo zegt een respondent van de politie. De persoon zegt zich 'te pletter' te zoeken om de 'juiste verzekeraar' te vinden. Een schade-expert stelt: 'De politie denkt dat *de* verzekeraars bestaan. Maar die bestaan helemaal niet', voegt hij eraan toe, 'net zomin als *de* Nederlandse politie bestaat.' Dat diezelfde verzekeraars geen vast aanspreekpunt hebben voor de politie, zorgt ervoor dat de laatste problemen heeft om een strafzaak te koppelen aan de juiste verzekeraar. Voeg daarbij het feit dat niet alle transportverzekeraars zijn aangesloten bij de afgesloten convenanten, en de situatie doet zich voor dat de ene verzekeraar meent meer mogelijkheden en een betere toegang tot politie en Openbaar Ministerie te hebben dan een andere verzekeraar. 'Dat kan leiden tot scheve verhoudingen en

gezichten in de verzekeringswereld', deelt een respondent van een verzekeraar mee.

De aanpak van transportcriminaliteit beperkt zich niet tot politie en verzekeraars alleen. Ook schade-experts vormen een belangrijk knooppunt in de samenwerking. Men spreekt hier ook wel van de 'ogen en oren' van een verzekeraar. Verzekeraars maken gebruik van hun middelen, kennis en diensten, als aanvulling op datgene wat zij zelf niet bezitten of kunnen. Sommige schade-experts zijn gespecialiseerd in voertuigschade, anderen in bijvoorbeeld letselschade. Wanneer de schade van grote omvang is, zal de verzekeraar een schade-expert inschakelen om de aard en oorzaak van de schade te onderzoeken. Op basis van zijn bevindingen beoordeelt de verzekeraar vervolgens of er dekking is voor de schade. Tijdens hun onderzoek zoeken schade-experts actief toenadering tot de politie en onderhouden ze intensief contact met individuele politiemedewerkers. Een schade-expert zegt bij grote zaken altijd eerst contact te leggen met de politie voordat hij zelf op onderzoek gaat. Het kan immers voorkomen dat beide knooppunten dezelfde persoon willen spreken. 'Ik wil eerst overleggen wat ik wel en wat ik niet kan doen', vertelt hij. 'Dat gaat soms best goed. Dan krijg ik van de politie een seintje wanneer ik die persoon zelf mag ondervragen.'

Netwerken en het bijhouden van informele contacten met de politie zijn voor een schade-expert van groot belang. Om een netwerk op te bouwen is het documenteren van contactpersonen een effectief middel. Op die manier kan terug worden gevallen op personen met wie reeds contact is geweest in een bepaalde zaak. Bovendien is het opbouwen van persoonlijke contacten nodig omdat er geen structurele samenwerking is tussen politie en schade-experts. Niet alleen vormen zij geen partij in de afgesloten convenanten, schade-experts spreken ook van vrees bij de politie om met hen samen te werken. Veelal heeft dat tot gevolg dat in een strafrechtelijk onderzoek helemaal geen concrete afspraken worden gemaakt over ieders rol en mogelijkheden en dat de expert zijn eigen gang gaat. 'Ik ga niet afwachten tot de politie het onderzoek heeft afgerond', zegt een schade-expert. 'Dikwijls beginnen we zelf een onderzoek of hebben het onderzoek al klaar voordat de politie eraan is begonnen.' In de meest letterlijke zin gaat dezelfde persoon dan als een 'olifant door de porseleinkast'. Op eigen initiatief en zonder rekening te houden met de onderzoeksbelangen van de politie worden er 'belonings-

advertenties geplaatst, videobanden opgevraagd, foto's of beelden op het internet gezet'.

Er zijn convenanten afgesloten om de politie en verzekeraars nauwer samen te laten werken, maar uit de interviews komt naar voren dat vooral schade-experts een cruciale rol spelen in het onderzoek naar de aansprakelijkheidsvraag. Dat gebeurt niet alleen doordat zij parallel aan de politie zelfstandig onderzoek verrichten, maar ook omdat zij in dat onderzoek allerlei mechanismen hebben uitgevonden om de politie sneller tot actie te bewegen. Deze 'uitvindingen' of 'aanpassingen' ontsnappen aan het georganiseerde verband waarop afspraken zijn gemaakt om conflicterende handelingen te voorkomen. Het zijn met andere woorden doorgangen of vluchtlijnen die een oude structuur deterritorialiseren en reterritorialiseren in een nieuwe structuur. Het gevolg is, zoals Tarde (1890, p. 17) in *Les lois de l'imitation* beschrijft, dat nieuwe sociaal-culturele omgevingen ontstaan die zelf weer de neiging hebben uit te breiden of groter te worden. 'Uitvindingen' of 'aanpassingen' kunnen namelijk leiden tot nieuwe reeksen van handelingen, tot interacties die per definitie opnieuw in verhouding moeten treden. Dat houdt in dat in de nieuwe structuur de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de actoren opnieuw worden geformuleerd en gelegitimeerd. In de hier onderzochte assemblage transportcriminaliteit nemen de aanpassingen nogal bijzondere vormen aan. Zo suggereert één respondent dat er wel eens een klein brandje in een loods werd veroorzaakt om de politie te laten komen. Wanneer de loods door de brandweer wordt opengebroken en de gestolen lading is aangetroffen, moet de politie immers een strafrechtelijk onderzoek starten. Een andere manier om de politie de gestolen lading te laten 'ontdekken', is door zelf in te breken in een loods. Na de inbraak wordt de politie op de hoogte gesteld van de vondst. Daarnaast komt het voor dat een schade-expert probeert de daders van de gestolen lading op te wachten. Wanneer die personen op heterdaad worden betrapt, kunnen ze worden overgedragen aan een (hulp)officier van justitie. Ten slotte komt uit de interviews naar voren dat schade-experts proberen gestolen goederen te kopen op internetsites, zoals marktplaats.nl. Een volgende stap is het afhalen van de goederen en de verkoper confronteren met het feit dat deze gestolen zijn. Daarna wordt de politie in kennis gesteld, zodat de goederen in beslag kunnen worden genomen.

Doelen en belangen

Effectief beleid lijkt gebaseerd op een simpele wetmatigheid: formuleer een doelstelling in algemene termen waar alle knooppunten zich in kunnen vinden. Zo ook in de bestrijding van de transportcriminaliteit, waarin onder meer is vastgelegd de wegtransportcriminaliteit in de periode 2006-2009 met minimaal 25% te verminderen. Toch komt uit de interviews naar voren dat de praktijk weerbarstiger is dan de theorie. Dat is voor een deel terug te voeren op het feit dat politie, verzekeraars en schade-experts andere subdoelstellingen hebben en daarbij niet altijd dezelfde belangen delen. De kernopdracht aan de politie, zoals beschreven in artikel 2 van de Politiewet, is te zorgen voor de handhaving van de rechtsorde. De politie heeft op grond van dat artikel een verantwoordelijkheid richting de maatschappij. Een schade-expert of verzekeraar daarentegen heeft 'slechts' een verantwoordelijkheid naar zijn opdrachtgever of bedrijf. Daarbij hebben zij vooral rekening te houden met financiële overwegingen. Zo houden verzekeringsbedrijven zich primair bezig met zaken die tot verlies kunnen leiden. Verzekerd is immers het kapitaal dat het verzekerde risico vertegenwoordigt. Weliswaar kan criminaliteit een oorzaak van verlies zijn, maar zij valt hiermee niet samen (Schuilenburg, 2008b). Het begrip 'verlies' omvat veel meer dan criminaliteit alleen. Verzekeraars en schade-experts dienen dan ook geen maatschappelijk belang, zo benadrukt een respondent van de politie, maar primair een financieel belang.

Terwijl in het perspectief van *nodal governance* nogal snel over het probleem wordt gestapt dat er tussen partijen 'conflicten, vijandigheid en wantrouwen' (Johnston en Shearing, 2003, p. 147) kan bestaan over de doelen en belangen, stellen de respondenten van verzekeraars en schade-experts daarentegen dat de mentaliteit van verzekeraars en de politie op dit punt vaak strijdig is. Anders gezegd, ieders manier van denken en handelen is functioneel binnen zijn eigen kader, maar sluit niet automatisch aan op die van de ander. Het belangrijkste twistpunt gaat over de balans tussen het financiële en opsporingsbelang. Op de achtergrond speelt het vraagstuk van waarheidsvinding. Om met het eerste punt te beginnen. Uit enkele interviews volgt dat de politie het niet als haar voornaamste doel ziet *iedere* gestolen lading of vrachtwagen terug te vinden. Op basis van één enkele melding wordt in de meeste gevallen geen onderzoek gestart. Wanneer dat de pakkans van de daders vergroot,

laat de politie, zo suggereert een respondent, liever een transport lopen. Het belang van het onschadelijk maken van de organisatie achter de diefstallen is groter dan het terugvinden van de gestolen goederen. Of zoals een respondent het uitdrukt: 'Men wacht op zaken die verband met elkaar houden om het dadernetwerk in kaart te brengen.' Wanneer er zicht is op een criminele organisatie worden de verdachten voor langere tijd gevolgd, om ze vervolgens aan te houden. Rechercheurs van politie noemen dit ook wel 'rock & rollen'. Kort gezegd, uit de interviews komt naar voren dat de politie vooral dadergericht is, terwijl verzekeraars en met name schade-experts zich richten op het terugvinden van de gestolen goederen. De idee dat de politie zich daarbij niet concentreert op losse zaken, leidt tot veel onbegrip bij verzekeraars. Een verzekeraar stelt: 'Op het moment dat de politie een dergelijke houding heeft, bestaat de kans dat zij laks wordt en helemaal niet meer in actie komt, met alle gevolgen van dien. De politie vergeet dat ze een compleet transport-bedrijf kan redden van de ondergang. Wanneer zij niets doet, blijven de daders vrij rondlopen en wordt de ondernemer aansprakelijk gesteld [voor de schade van de gestolen goederen; MS, AC en PVC]. Het bedrijf kan zijn deuren dan sluiten.' Tegelijkertijd draagt het optreden van politie eraan bij dat schade-experts in hun parallelle onderzoek zich gaan gedragen *zoals* politiemannen. 'Onze interviews met verdachte personen voelen aan als een politieverhoor', vertelt een schade-expert. 'Dat komt omdat we vaak de rol van politieagent spelen tijdens zo'n interview. Ondervraagden ervaren dit ook zo. Onlangs zei iemand: "Het lijkt wel of ik verdachte ben." Natuurlijk is die persoon geen verdachte, maar we vragen vaak wel gedetailleerder dan de politie.' Daarnaast zeggen schade-experts sneller in actie te komen om de schade te beperken. 'Een gestolen lading verspreidt zich vlot. Om de kans te vergroten die lading terug te vinden, moet een onderzoek snel worden opgestart.' In tegenstelling tot de politie staan zij daarom een meer, wat ze noemen, 'incidentele aanpak' voor. Iedere schade betekent immers verlies. Hoe de incidentele aanpak werkt, blijkt uit een opmerking van een schade-expert. Op het moment dat er een melding komt van wegtransport-criminaliteit, barst het belangenspel los tussen de belanghebbende partijen. De vervoerde lading bijvoorbeeld kan door een ander bedrijf zijn verzekerd dan de vervoerder in kwestie, waardoor deze bedrijven mogelijk ook weer gebruikmaken van andere schade-

experts. 'Het eerste wat je doet als schade-expert is een fax sturen naar de andere verzekeraar waarin je deze aansprakelijk stelt.' Met betrekking tot de waarheidsvinding is een complicerende factor dat ex-politiemensen steeds vaker werken voor private partijen en dat de politie in toenemende mate expertise inhuurt van private partijen (zoals accountancy, verzekeringsbedrijven en dergelijke). De criminologen Bayley en Shearing (2001, p. 14) wijzen erop dat het in de Verenigde Staten inmiddels is toegestaan dat politiemensen hun officiële uniform aan blijven houden wanneer ze in hun vrije tijd werken voor een privaat bedrijf. Maar wat zijn nu precies de effecten van deze gedaantewisseling? Hoewel Nederland niet dezelfde praktijk kent als de Verenigde Staten maken ook hier mensen wel de overstap van de politie naar verzekeringsbedrijven en schadebureaus, en andersom. Zo vertelt een respondent dat hij als politiemann meer gedaan kreeg dan als schade-expert. 'Wanneer je als politiemann iets wilde hebben, dan kreeg je het. Nu moet ik anders te werk gaan.' Ex-collega's die voor private partijen zijn gaan werken, voelen zich gefrustreerd wanneer de politie zich terughoudend opstelt. 'Opeens kan je niet meer aankloppen bij je voormalige collega's.' Een andere respondent merkt op: 'Op het moment dat je bij de politie werkt, is de politie je beste vriend. Ga je daar weg, en kom je een dag later terug bij het loket waar je eerst achter stond, dan zijn het plotseling je vrienden niet meer.'

Op basis van haar wettelijke opsporingsbevoegdheden en geweldsmonopolie beschikt de politie over veel mogelijkheden en geniet ze onder de knooppunten ook het nodige aanzien. In de dagelijkse gang van zaken blijken schade-experts echter weinig tot geen last te ondervinden van juridische beperkingen, zoals die onder meer zijn vastgelegd in de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (WBP). Integendeel. Ze ervaren het juist als prettig dat hun doen en laten aan 'minder regels' is gebonden dan de politie. 'Je gaat steeds beter begrijpen dat je zonder bevoegdheden ook veel kan, in ieder geval meer dan je denkt', zegt een schade-expert. Schade-experts noemen hun werkwijze 'creatief'. In hun woorden: 'We tonen lef en doen niet alles volgens het boekje.' Dat vergroot hun mogelijkheden en versterkt hun positie in het samenwerkingsverband transportcriminaliteit, bevestigen twee respondenten van een verzekeraar. In de gesprekken worden ze door verzekeraars ook wel 'cowboys' genoemd; personen die manoeuvreren tussen 'niet helemaal netjes en de officiële weg'.

Schade-experts proberen hun doelen en belangen te bereiken door slim gebruik te maken van allerlei bronnen. Daarbij ontstaan bijzondere verbindingen buiten de assemblage van de transport-criminaliteit. Niet alleen geven internetsites als Hyves, Facebook en Google veel informatie prijs over de identiteit van een persoon, ook is het voor schade-experts eenvoudig te achterhalen of iemand betrokken is bij eerdere strafbare feiten. Een schade-expert kan de officier van justitie bellen met de vraag of hij het dossier van die persoon mag kopiëren. Lukt dat niet, dan worden andere middelen ingezet om inzage af te dwingen. ‘Wanneer we bijvoorbeeld geen kopieën mogen maken, schrijven we gewoon alles over.’ Daarnaast zegt een respondent de inhoud van het strafblad van een persoon altijd op te vragen bij het Justitieel Documentatie Systeem (JDS). ‘Ik bel gewoon of ik het kan inzien.’³ Een andere geïnterviewde geeft aan dat het telefoneren naar een rechtbank een eenvoudige methode is om te achterhalen of een verdachte is betrokken bij andere strafbare feiten. ‘De rechtbank geeft je een parketnummer wanneer je vertelt dat je in een bepaalde zaak een brief wilt schrijven’, vertelt een respondent, ‘maar dat het parketnummer helaas niet in je bezit is.’ ‘Dat het delict niet bekend is, is niet zo belangrijk’, zegt een respondent van een verzekeraar. ‘De verdachte hoeft vervolgens alleen maar met de bevinding te worden geconfronteerd.’ Ten slotte geven medewerkers van storingslijnen (van de KPN bijvoorbeeld) de gegevens van andere personen makkelijk weg. ‘Een telefoonnummer is vaak voldoende om personalia en woonadres van een persoon te achterhalen.’

Wederzijds vertrouwen

Vertrouwen wordt opgebouwd in relaties tussen actoren, op de werkvloer, via aanbevolen contacten, op borrels en tijdens gezamenlijke etentjes. Met andere woorden, vertrouwen is geen statisch gegeven, iets dat vanzelfsprekend is, maar komt langzaam en met horten en stoten tot stand. Uiteindelijk is het er of het is er

³ Navraag bij het JDS leert dat iemand wel een strafblad kan inzien, maar niet mag kopiëren. Wanneer de persoon dat wil, kan hij het strafblad wel overschrijven, zo zegt een medewerker van het frontoffice.

niet. En als het er is, is het moeilijk te omschrijven. Helemaal daarin slagen lukt je nooit. Omdat vertrouwen zo'n diffuus en vloeibaar begrip is, worden convenanten afgesloten om de achterdocht tussen de partijen zo veel mogelijk weg te nemen. In verschillende convenanten tussen politie en verzekeraars is bijvoorbeeld opgenomen dat partijen betrouwbaar om moeten gaan met de informatie die ze krijgen. 'Dit biedt een goede basis voor samenwerking', aldus twee respondenten van de politie. Toch deelt niet iedereen die opvatting. Zo komt uit de interviews met verzekeraars naar voren dat verzekeringsbedrijven convenanten met de overheid voornamelijk zien als positieve reclame voor hun 'corebusiness'. Op die manier kunnen ze zich bewijzen als solide en betrouwbare bedrijven en versterken ze het beeld bij de klant van een partij die zich verantwoordelijk voelt voor het maatschappelijk belang. Het sluiten van een convenant wil bovendien niet zeggen dat alle partijen zich ook even actief inzetten om de gemaakte afspraken na te komen.

Hoewel convenanten een positieve invloed kunnen hebben op de vertrouwensrelatie tussen de partijen – omdat werkafspraken en doelstellingen concreet zijn vastgelegd en knooppunten daarop kunnen worden aangesproken – nemen ze niet alle argwaan weg. De geïnterviewde verzekeraars stellen dat een convenant er nooit voor kan zorgen dat verzekeraars en politie elkaar volledig zullen vertrouwen. Het vertrouwensprobleem zal immers nooit helemaal verdwijnen. Het is immanent aan de maatregelen die worden genomen om het probleem op te lossen. Weliswaar zijn de verzekeraars ervan overtuigd dat de politie voorzichtig omgaat met de gegeven informatie, maar minder vertrouwen hebben ze in de wijze waarop de politie de zaak afhandelt. Een belangrijke reden daarvoor is dat aangedragen bewijs in een bepaalde zaak openbaar kan worden of 'op straat' komt te liggen door een rechtszitting of een aangeboden transactie van de officier van justitie. 'Daar kan de politie weinig aan doen', zo vertellen verzekeraars en schade-experts, 'maar het heeft wel degelijk invloed op de verhoudingen tussen de partijen.' Het gaat zelfs zover dat schade-experts bekennen vaak 'halve informatie' te geven. Een respondent stelt dat het er meer om gaat 'wat er *niet* dan wat er *wel* wordt opgeschreven'. Dit geldt met name voor verzekeraars en schade-experts die de aansprakelijkheid van de vervoerder hebben verzekerd en hebben onderzocht. Het is vaak niet gunstig alle informatie te delen met de politie in een onderzoek. Zo

bestaat de kans dat er bewijzen worden gevonden voor de aansprakelijkheid van de vervoerder zelf.

Dat het onderling vertrouwen broos is, blijkt wel uit de traditionele beelden die de knooppunten nog steeds van elkaar hebben. Enerzijds meent de politie dat verzekeraars de schade uiteindelijk toch wel vergoeden. Doen zij dat niet direct, dan wel 'indirect door een verhoging van de premies'. Bovendien, zo is de mening van de respondenten van de politie, zal de verzekeringsbranche ook zelf meer verantwoordelijkheid moeten nemen om criminaliteitsschade in de wegtransportsector te voorkomen. In het rapport *Tegenhouden troef* (Politie, 2003, p. 52) noemt de politie bijvoorbeeld de mogelijkheid dat verzekeringsmaatschappijen in geval van schade niet uitkeren als de ondernemer niet heeft deelgenomen aan een erkend beveiligingsproject. Ook polisvoorwaarden, zo stelt het rapport, kunnen een belangrijk middel zijn, zoals premiekorting door verzekeraars bij het nemen van veiligheidsmaatregelen. Anderzijds stellen verzekeraars en schade-experts dat de politie te weinig capaciteit vrijmaakt en te weinig prioriteit geeft aan de bestrijding van criminaliteit ervan. Dergelijke kritiek over en weer is niet mals. Tegelijkertijd is ze ook niet nieuw. Belangrijker is dat de kritiek gevoed wordt door allerlei emoties en initiatieven die de uitkomst van de samenwerking net zo goed bepalen als de formele doelstellingen zoals die in convenanten zijn verwoord.

Toch mag je niet concluderen dat het veiligheidsprogramma transportcriminaliteit is mislukt of faalt. Vanuit de kant van verzekeraars en schade-experts wordt in positieve bewoordingen gesproken over de inzet en resultaten van het team 'Ladingdiefstallen' in Zuid-Nederland. Echter, om de dynamiek te begrijpen die voortvloeit uit de assemblage, moeten niet alleen de gepresenteerde resultaten, maar vooral de interacties worden meegenomen die in een assemblage een eigen werkelijkheidsconstituerende rol vervullen, een proces dat Tarde 'imitatie' noemt. Imitatie is volgens Tarde (1890, p. 17) de beweging waardoor iets wordt herhaald en zich verspreidt. Dit is altijd een wederkerig proces en geen rechtlijnig of monocausaal gebeuren. Dit betekent dat in de verspreiding allerlei nieuwe reeksen van imitatie zich vormen die elkaar kunnen kruisen, waardoor nieuwe relaties ontstaan die weer andere reeksen van imitaties voortbrengen. Eerder is al geconstateerd dat afspraken vooral worden gemaakt op basis van informele contacten met de juiste personen. Dit beeld wordt nog eens extra bevestigd door de manier

waarop actoren elkaar in vertrouwen nemen. Weliswaar voorzien de convenanten in een soepelere uitwisseling van gegevens, toch gelden er nog steeds allerlei formele beperkingen. De politie mag niet in alle gevallen informatie geven aan private partijen, en ook het gebruikmaken van informatie van private bedrijven is niet altijd toegestaan. Om deze problemen te omzeilen worden er 'onder tafel' en 'onderhands' gegevens aan elkaar doorgespeeld. Dit gebeurt, zo komt uit de interviews naar voren, door de toepassing van een bijzondere taal. Wanneer een rechercheur zegt: 'Ik heb last van mijn oren', weet een schade-expert dat de verdachte wordt afgeluisterd. Niet alleen de politie praat in een 'vreemde taal' – om een uitdrukking van Marcel Proust te gebruiken – ook schade-experts hanteren verbloemd taalgebruik om andere partijen te informeren zonder daarbij belangen te schaden of personen in een lastig pakket te brengen. Een van de geïnterviewden geeft hiervan het volgende voorbeeld. Vaak beschikken schade-experts over meer informatie dan zij in een zaak rapporteren. Zo komt het regelmatig voor dat er al zicht is op de dader voordat de politie dat heeft. Om een rechercheur op de hoogte te stellen van de identiteit van een dader wordt verteld: 'Persoon X mag niet op mijn verjaardag komen.' Deze manier van informatie-uitwisseling werkt alleen wanneer er reeds veel vertrouwen bestaat tussen de schade-expert en de rechercheur in kwestie. 'Elkaar kennen en vertrouwen', zo vult een respondent van de politie aan, 'is de basis om samen te werken.'

Delen van informatie

Op basis van convenanten tussen politie en verzekeraars vindt uitwisseling van informatie plaats wanneer er aangifte van een strafbaar feit is gedaan. Daarbij bepaalt de officier van justitie welke dossiers en welke informatie ter beschikking worden gesteld aan een verzekeraar. Informatie van verzekeraars kan de politie helpen in een strafrechtelijk financieel onderzoek. Verzekeraars wordt gevraagd serienummers te achterhalen of inlichtingen te verschaffen over de bezittingen van een verdacht persoon (wagens, huizen, boten enzovoort). Tegelijkertijd kan informatie van de politie over een lopend onderzoek door verzekeraars worden gebruikt in een civiele procedure. Het probleem van informatie-uitwisseling is dat je altijd iets van de ander terugverwacht. Die moeilijke evenwichts-

oefening komt nadrukkelijk naar voren uit de gesprekken met de betrokken actoren.

Hoe fraai alles ook lijkt geregeld, in de praktijk staan diverse zaken informatie-uitwisseling in de weg tussen politie en verzekeraars én tussen politie en schade-experts. In de eerste plaats valt de slechte registratie van wegtransportcriminaliteit op. De aangifte wordt opgenomen door een administratief medewerker of balie-medewerker van de politie. Deze personen beschikken vaak over onvoldoende kennis, beweren de geïnterviewde schade-experts en verzekeraars. 'Ze weten niet wat een chassisnummer is, een oplegger of een container. Het verschil tussen een zeilauto, kistenwagen of een container is niet terug te vinden in het proces-verbaal', zo merkt een respondent op. Daarnaast blijkt het onderbrengen van een delict in een bepaalde categorie problematisch te zijn. 'Een gestolen lading staat soms weggeschreven onder "lading", soms onder "inbraak" en een andere keer onder "sociale veiligheid".' Een respondent van een verzekeringsmaatschappij illustreert het feit dat aangiften worden opgenomen door mensen die niet goed op de hoogte zijn van de materie: 'Wanneer je zegt dat de naam van de auto "Max Laadvermogen" is, dan schrijven zij dat nog op ook.' Tegelijkertijd wijzen de respondenten op de consequenties van het gebrek aan capaciteit en de onvoldoende prioriteitstelling bij de politie. Het eerste leidt soms tot amateuristische taferelen. 'Dan wordt aan een chauffeur gevraagd of hij op een ander moment terug kan komen om de aangifte te laten opnemen. Dikwijls is dat onmogelijk omdat hij alweer op een ander transport zit in Europa.' Daarnaast verschuilt de politie zich vaak achter andere prioriteiten: 'Wegtransportcriminaliteit is nog steeds een blinde vlek.'

In de tweede plaats noemen respondenten het gebrek aan kennis en expertise bij de politie. 'Ze gaan een gevonden vrachtwagen in en houden precies de handvatten vast waaraan de daders ook de wagen zijn ingeklommen. Alle vingerafdrukken zijn dan verdwenen. Bovendien wordt niet nagekeken of het alarmsysteem nog werkt en of de originele sleutels zijn gebruikt.' Schade-experts beweren daarom deze handelingen zelf te verrichten. Een verklaring voor het gebrek aan kennis en expertise is volgens meerdere respondenten de omloop van functies binnen de politieorganisatie. Niet alleen medewerkers van verzekeraars, maar ook schade-experts blijven langer in dienst van een bedrijf of zijn langer werkzaam in dezelfde sector dan een gemiddelde politierechercheur. 'Experts en verzekeraars

worden steeds een stapje slimmer, terwijl een politieman na een paar jaar weer van team wisselt dat opnieuw moet beginnen.' De beschikbare kennis wordt daardoor onvoldoende gewaarborgd in de organisatie, beweren dezelfde respondenten. Een respondent merkt op: 'Het gaat hier om kennis vergaren en kennis bewaren. Vergaren lukt wel, bewaren is moeilijker. Vertrekt een persoon, dan neemt hij zijn kennis mee. Als dat nu een computer is dan koppel je de harde schijven aan elkaar. Maar helaas, zo werkt het niet bij mensen.' Dit beeld wordt nog eens bevestigd door een respondent van de politie. De politiecultuur blijkt in sterke mate afhankelijk van persoonlijke contacten om informatie te vergaren. Volgens hem werkt de politie met 'campingcontacten'. Het verzamelen van informatie gaat 'via via, meestal op basis van toevallige contacten die verstand hebben van een bepaald onderwerp'. Dit werkt op de korte termijn en in een regionale structuur, zo meent de respondent, maar op lange termijn heeft dit alleen maar nadelen.

In de derde plaats spelen gevoelens van angst een rol bij het delen van informatie met andere partijen. Private bedrijven laten concurrenten niet graag in de keuken kijken. 'Het werkt niet altijd in je voordeel alle informatie te delen.' Schade-experts hebben vooral te maken met de belangen van hun opdrachtgever. Alleen met toestemming van de verzekeraar mogen zij informatie uitwisselen. Vanwege financiële belangen in de wegtransportsector wordt hier nog wel eens van afgezien. Niet alleen ligt de prioriteit van een schade-expert bij zijn opdrachtgever – de informatie die de schade-expert rapporteert zal in lijn zijn met de opdracht zo veel mogelijk (financieel) voordeel voor de verzekeraar te behalen. Vanuit concurrentieafwegingen met andere verzekeraars kan een verzekeraar ook opdracht geven geen of niet alle informatie te verstrekken. 'De kunst is selectief te zijn met het delen van informatie', licht een expert toe. In werkelijkheid weten schade-experts vaak ook meer dan zij rapporteren. 'Dat is het spelletje dat wordt gespeeld', zegt een schade-expert. 'Iedereen is daarvan op de hoogte.'

Ook bij de politie bestaan er gevoelens van onzekerheid en terughoudendheid. Alleen blijken deze andere gronden te hebben. Enerzijds heeft de politie weinig zicht op de relaties tussen verzekeraars en schade-experts en de afspraken die tussen beide knooppunten worden gemaakt. Daardoor heeft een politieagent of rechercheur al snel het idee dat hij zich op glad ijs begeeft. Anderzijds hebben veel politiebeambten het gevoel in een 'glazen kooi' te leven, zo vertelt

een respondent. Handelingen van agenten en rechercheurs worden steeds nauwkeuriger bijgehouden in het politiesysteem. 'Het besef dat ze op hun vingers worden gekeken, leidt ertoe dat de politie eerder het zekere voor het onzekere neemt en minder informatie vrijgeeft.' Die terughoudendheid wordt nog versterkt door het containerbegrip 'privacygevoelige informatie'. Een respondent van een verzekeraar merkt op: 'Er wordt veel onder de noemer "privacy" geschaard, terwijl de gemiddelde politieman geen idee heeft wat de privacywetgeving inhoudt.'

De bijdrage van het bedrijfsleven aan de maatschappelijke veiligheid is niet alleen een technische kwestie, het leidt ook tot normatieve vragen over juridische verantwoordelijkheid en democratische controle op de organisatie en uitvoering van veiligheidszorg (Johnston en Shearing, 2003, p. 148; Wood, 2006). Uit de gesprekken komt naar voren dat de wettelijke noemer 'privacy' tegengestelde effecten genereert. Sommige politiebeambten zijn inhoudelijk niet op de hoogte van de privacywetgeving. Dikwijls volstaan zij met het antwoord: 'Sorry, door de privacywetgeving kan ik daar niets over zeggen.' Deze personen missen, in de woorden van enkele geïnterviewden, 'lef en creativiteit'. Andere politiebeambten begrijpen de problematiek wel, stelt een respondent. 'Er is namelijk wel degelijk informatie-uitwisseling mogelijk zonder daarbij gevoelige informatie naar buiten te brengen.' Het gevaar bij deze personen is dat ze soms te ver doorslaan in hun goedbedoelde pogingen. Het gaat om politiemensen die zo graag willen samenwerken dat zij zelfs gedetailleerde opsporingsinformatie vrijgeven. Schade-experts en verzekeraars suggereren dat zij hen 'in bescherming moeten nemen' om te voorkomen 'dat ze stukgaan'. Ten slotte zijn er politiemensen die het belang onderkennen van het delen van informatie met andere partijen. Tegelijkertijd willen deze personen zich houden aan de regels van de wet. 'Deze groep loopt dikwijls tegen de beperkingen aan van de privacywetgeving', zo concludeert een respondent.

Besluit

Het belang van Tardes werk voor de criminologie ligt, kort samengevat, in de gedachten over de wijze waarop sociale processen zich in de dagelijkse realiteit ontfouwen, met andere woorden: hoe de

kleinste variaties en transformaties van doen en zeggen de basis kunnen vormen van allerlei nieuwe sociaal-culturele velden. Hoewel op het gebied van de transportcriminaliteit meerdere officiële samenwerkingsovereenkomsten zijn afgesloten, nuanceren persoonlijke beelden, voorkeuren, frustraties en spanningen het idee dat de knooppunten gericht zijn op hetzelfde doel en dezelfde belangen nastreven. Uit de interviews komt naar voren dat vertrouwen en angst op elkaar ingrijpen en elkaar versterken. De informatie-uitwisseling blijkt sterker afhankelijk van informele contacten dan van formele afspraken hierover. Binnen de officiële taal van de samenwerking ontstaat een 'vreemde taal' – een eigen manier van spreken ('rock & rollen', 'campingcontacten', 'uitnodiging verjaardag') – waarbij allerlei mechanismen ('brandjes', 'proefaankopen') worden uitgevonden die andere knooppunten tot actie moeten dwingen. De verklaring voor deze resultaten moet worden gezocht in de steeds veranderende relaties tussen de actoren. Wanneer je de aandacht focust op de relaties tussen actoren, komen andere zaken aan het licht over de aard van de samenwerking tussen publiek en privé.

Door onvoldoende recht te doen aan de betekenis die actoren geven aan hun handelingen en aan elkaars gevoeligheden, lijdt het perspectief van *nodal governance* nog te veel aan determinisme en reductionisme. In zekere zin gaat het uit van een op lineaire logica berustend, rechtlijnig monocausaal verband, oftewel het idee dat knooppunten zich engageren wanneer zij met elkaar onderhandelen over wat ze doen en niet doen, en het gebruik dat ze maken van de door hen gecreëerde middelen ('convenanten') en structuren ('projectteam', 'overlegplatforms'). In werkelijkheid dragen allerlei omstandigheden ertoe bij dat een samenwerkingsverband op drift raakt, wat inhoudt dat een bestaand veld van ordeningen wordt opgebroken en richtingen opgaat die niet formeel zijn vastgelegd of wettelijk zijn geregeld. Zo bezien is een assemblage altijd een complex en uiterst dynamisch proces, dat bovendien slechts denkbaar is tegen de achtergrond van een oneindige beweeglijkheid van de sociale werkelijkheid. Uiteindelijk stelt dit ons voor de uitdaging te onderzoeken 'wat er gebeurt' zonder dit bij voorbaat te reduceren tot collectieve structuren of vaste ordeningen. Zoals Tarde (1898, p. 27-28) het de durkheimianen ruim honderd jaar geleden al fijntjes uitlegde: 'Het collectieve karakter is het product en niet de producent van ontelbare individuele karakters.'

Literatuur

Bayley, D., C.D. Shearing

The new structure of policing: description, conceptualization and research agenda

Washington, National Institute of Justice, 2001

Burris, S.C.

Governance, microgovernance and health

Temple Law Review, jrg. 77, 2004, p. 335-358

Deleuze, G., F. Guattari

A thousand plateaus. Capitalism and schizophrenia

Minneapolis, University of Minnesota Press, 1987

European Parliament

Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union

Brussel, 2007 (www.europarl.europa.eu/activities/expert/eStudies.do?language=EN; bezoekdatum: 9 januari 2009)

Garland, D.

The culture of control. Crime and social order in contemporary society

Chicago, Chicago University Press, 2001

Johnston, L., C.D. Shearing

Governing security. Explorations in policing and security

Londen/New York, Routledge, 2003

KLPD

Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector, 1e kwartaal 2008

Driebergen, KLPD/Dienst Nationale Recherche, 2008

Kuppens, J., E. de Vries Robbé e.a.

Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector
Arnhem, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, 2006

Latour, B.

Reassembling the social. An introduction to actor-network-theory

New York, Oxford University Press, 2007

Raad van Hoofdcommissarissen

Tegenhouden troef. Een nadere verkenning van tegenhouden als alternatieve strategie van misdaadbestrijding

Tilburg, 2003, www.politie.nl/Images/Landelijk/tegenhouden-troef_tcm31-66185.pdf

Scholte, R.

Burgerparticipatie in veiligheidsprojecten

In: H. Boutellier en R. van Steden (red.), *Veiligheid en burgerschap in een netwerksamenleving*, Den Haag, Boom Juridische uitgevers, 2008, p. 223-241

Schuilenburg, M.

Het ontregelend doorzicht van assemblages. Een andere blik op het veiligheidsvraagstuk

Open. Cahier over kunst en het publieke domein, nr. 15, 2008a, p. 18-35

Schuilenburg, M.

Een gecontroleerde vrijheid. Neoliberalisme, veiligheid en verzekeringen

In: R. Brouwer en T. Bakker (red.), *Liberticide. Kritische reflecties op het neoliberalisme*, Utrecht, IJzer, 2008b, p. 74-92

Schuilenburg, M.

Assemblages

In: E. Romein, M. Schuilenburg e.a. (red.), *Deleuze compendium*, Amsterdam, Boom, 2009

Tarde, G.

The laws of imitation

Massachusetts, Gloucester, 1962 [1890]

Tarde, G.

Social laws. An outline of sociology

Kitchener, Ontario, Batoche Books, 2000 [1898]

Terpstra, J., R. Kouwenhoven

Samenwerken en netwerken in de lokale veiligheidszorg

Zeist, Uitgeverij Kerckebosch, 2004

Wood, J.

Research innovations in the field of security: a nodal governance view

In: J. Wood en B. Dupont (red.), *Democracy, society and the governance of security*, Cambridge, Cambridge University Press, p. 217-240