



De geldkoeriers zien het niet meer zitten. “De intelligente koffer is het zogenaamde ei van Columbus van minister Dewael. Hij beloofde dat de overvallen hiermee zouden stoppen. Maar niets is minder waar. Het feit dat er nog geen dode is gevallen, is meer geluk dan kunde. Wij willen erkend worden als risicoberoep”, klinkt het in koor. Het geldtransport probeert uit een dal te klimmen en gaat een onzekere toekomst tegemoet. Een exclusief verslag over overvallen, intelligente boxen en financiële perikelen.

GELDKOERIERS EISEN ERKENNING

DOOR NICK ARYS

Sinds de invoering van de euro in het jaar 2000 wordt het aantal geldkoeriers steeds kleiner. De opleiding wordt ook niet meer gegeven. Er zijn een aantal oorzaken. De bankfusies zorgden ervoor dat het aantal bankfilialen drastisch verminderde. Waar je vroeger op elk dorpsplein drie verschillende banken kon terugvinden, is er vandaag slechts één filiaal meer. De invoering van de intelligente koffer heeft voor een afslanking van het personeel gezorgd: de bemanning van elk transport wordt van drie naar twee personen gebracht. Het feit dat er steeds meer mogelijkheden zijn om elektronisch te betalen heeft eveneens

zijn tol geëist. Vroeger werden de banken elke dag bezocht, nu is dat hooguit nog één keer per week. Jean-Pierre Smeets, vakbondsvertegenwoordiger van het ABVV bij Group 4 ziet de toekomst somber tegemoet: “Tegen jonge mensen die mij om een baan vragen zeg ik steeds hetzelfde: blijf uit de sector weg! Het is een sector die op sterven na dood is.” Smeets ging samen met de andere vakbondsleden betogen aan de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Arbeid. Zijn collega-syndicalist Bart Geerinckx licht hun eisen toe. “We zijn het niet eens met de veiligheidsmaatregelen die de overheid ons oplegt: GPS, bepantsering, de koffer, enzovoort. We hebben hiervoor moeten inleveren en zijn onze derde man

kwijt geraakt. Minister Dewael heeft ons deze maatregelen opgelegd, maar de overvallen zijn hiermee niet gestopt. De gangsters kunnen wel geen buit veroveren, maar dat maakt het niet minder erg voor de betrokken personen.”

Minister Patrick Dewael van Binnenlandse Zaken is ten stelligste overtuigd van de efficiëntie van de intelligente koffer en verdedigde dit in de Kamer. “Dit jaar hebben er vier pogingen tot overval plaatsgevonden. Ze zijn allemaal mislukt, dankzij het gebruik van de plofkoffer. Mijn beleid is erop gericht het gebruik van neutralisatiesystemen te veralgemenen, waardoor overvallen nutteloos worden. Na verloop van tijd zullen de gangsters dat inzien”, legt de





minister uit.

STAKING

Smeets en Geerinckx geloven niet in de onfeilbaarheid van de koffer. “Toen we het nieuws van de overval in Zemst hoorden, konden we onze oren niet geloven. Het stond in drie talen op de wagen dat het geld in intelligente boxen zat. Ook de laatste overvallen waren gericht op transporten met intelligente koffers”, zeggen Smeets en Geerinckx. Voor de geldkoeriers is de emmer stilaan aan het overlopen. “Bij de eerstkomende overval, gaan we in staking. Maar we moeten daar goed de consequenties van inzien. We moeten de publieke opinie achter ons zien te krijgen.” De vakbonden

hebben ook hun bedenkingen over de verrichtingen van de federale politie. “Sinds januari 2005 zijn er veertien overvallen gepleegd en de politie heeft nog geen enkele dader kunnen opsporen. Wij stellen ons daar vragen bij.” Het behoud van de derde man staat ook nog steeds op hun agenda. En ze willen erkend worden als risicoberoep. Deze erkenning wordt bepaald in het paritair comité van het ministerie van Arbeid. Dit statuut zou voor de waardetransporteurs betekenen dat zij betere loonvoorwaarden krijgen, een geldkoerier verdient 12 euro bruto per uur, en dat er een specifieke regeling komt voor een vervroegd pensioen. Bovendien moet het statuut ook garanderen dat slachtoffers van overvallen

betere psychologische en financiële begeleiding krijgen. Een belangrijk aspect in deze onderhandelingen is het feit dat er geen exacte definitie voor een risicoberoep in de privé-sector bestaat. Enkel in de openbare sector, zoals bij brandweermannen, is dit statuut mogelijk.

“Elke sector dient zijn dossier in en daarna hangt het af van de goodwill van de minister en alle betrokken partijen of er iets gebeurt. In Frankrijk is deze erkenning wel al het geval”, zegt Smeets. “Ik moet voor mijn levensverzekering het dubbele van mijn vrouw aan de bank betalen. Dat is toch frappant? Voor de banken is het dus wel al een risicoberoep, maar officieel is het niet erkend. De nadelen hebben we dus al, de voordelen ►



nog niet”, legt Geerinckx uit. “Voor mij blijft het een risicoberoep. Geld vervoeren houdt sowieso een risico in. Ik blijf erbij, ook al steek je het geld in 25 kubieke meter beton, ze gaan er proberen aan te raken.” Het ministerie van Arbeid en Jan Cappelle, adviseur private veiligheid van minister van Binnenlandse Zaken Patrick Dewael, wouden hierop nog niet reageren. Het grote overleg tussen de betrokken ministers, de vakbonden, de directeurs van Group 4 en Brink’s en de banken is dan ook deze week net van start gegaan. Nu zal duidelijk worden wat er mogelijk is. De vakbonden willen ook dat de banken hun goodwill laten zien. “Zij zijn onze belangrijkste klanten. Hun jaarcijfers puilen uit van de grote winsten. Toch willen ze geen inspanningen leveren. Ik heb de indruk dat voor sommige banken het geldtransport een echte kwaal is”, zegt Geerinckx.

INTELLIGENTE KOFFERS

Vanaf 1 januari 2007 moeten alle waardetransporten, die niet begeleid worden door de federale politie, uitgerust zijn met intelligente boxen. Door deze invoering wordt de derde man in elk transport overbodig. “Want”, zegt Stéphane Bocqué, de woordvoerder van Group 4: “Het wordt voor ons gewoonweg onbetaalbaar als wij drie mensen blijven behouden met deze technologie. Wij zijn een economische sector zoals een andere.” De derde man valt niet enkel om financiële redenen weg. “Hij wordt simpelweg overbodig. Zijn taak bestond erin dat hij naar buiten ging om de omgeving te beveiligen. Wel, nu is er geen enkel stoeprisico meer. Het bestaat enkel nog op papier, want er zijn geen overvalpogingen meer tijdens dergelijke situaties”, vervolledigt Bocqué.

Dominique Pieters, de woordvoerder van Brink’s ziet de koffer niet als een heilig middel. “Het is enkel een toegevoegde waarde, een extra barrière. Onze collega’s hebben een andere filosofie. Zij zeggen: “We gaan alle barrières opengooien want wij geloven in de koffer.” Wij hebben uit ervaring geleerd dat ze toch overvallen plegen op intelligent transport.” De invoering van intelligente koffer is een gigantische investering voor de geldtransportsector. Dominique Pieters



JEAN-PIERRE SMEETS EN BART GEERINCKX VAN HET ABW
De geldkoeriers willen meer steun en begrip van de overheid en een betere communicatie en ondersteuning van de politie.

“Ik blijf erbij, ook al steek je geld in 25 kubieke meter beton, toch gaan ze er proberen aan te raken.”

van Brink’s schat de kostprijs voor zijn firma op 15 miljoen euro. “Dat is enkel om het systeem te implementeren. Dan denken wij nog niet aan de operationele kosten. Daarvan zullen we pas op het einde van het jaar een goed zicht hebben.” Maxime Vandendaele, de grote baas van Brink’s, vroeg tijdelijk ondersteuning aan de Belgische overheid. “Onze aandeelhouders kunnen deze investeringen niet alleen dragen. Het is een kwestie van gezond verstand dat een regering die ons verplicht om op een bepaalde manier te

werken, dan ook voor de nodige steun zorgt. Het enige dat wij doen, is het risico van iemand anders dragen en dan gaat de overheid ons zeggen hoe wij dat moeten doen”, aldus Pieters. Brink’s kon uiteindelijk zijn belangrijkste klanten overtuigen om een financiële inspanning te leveren voor het gebruik van de koffer: een veiligheidsbijdrage van 7,45 euro per stop. Group 4 betaalde de invoering van de koffer zelf en schakelde als eerste helemaal over op het gebruik ervan. Ze vragen ook geen bijdrage

van de overheid. “Wij hebben vandaag duidelijk gekozen voor het systeem met inktinjectie”, zegt Stéphane Bocqué. “Wij zijn in 1993 beginnen experimenteren en hebben daar enorm veel geld ingestoken. Ik denk dat de dreiging van morgen minder geweldig zal gebruiken en meer technologisch zal zijn. Wij hebben in de jaren 90 meer en meer zware middelen ingezet en wat zagen we: de overvallers kwamen ook met zwaarder geschut.”

B-BOX

Een intelligente koffer gaat een vijftal jaren mee vooraleer hij technologisch achterhaald wordt. Op dit moment gebruikt Brink's vooral de Viligerbox, een Zwitsers systeem, eveneens op basis van inktinjectie. Brink's gaat in de toekomst over heel Europa een ander type box gebruiken. Het zou om een systeem gaan dat op basis van verbranding werkt. “Het is nog iets ingewikkelder, maar het maakt het gebruik van de biljetten echt onmogelijk”, zegt Pieters. Deze koffer kreeg de naam B-box. Volgens een insider bij Brink's haalde deze koffer onlangs de Belgische normen niet en zou de box door de homologatiecommissie afgewezen zijn. De B-box zou nu vooral in Frankrijk gebruikt worden. Brink's moet nu een leverancier vinden die in enkele maanden duizenden gehomologeerde koffers kan leveren als het zijn eigen deadline van eind 2006 wil halen.

STRENGE WETGEVING

België heeft de strengste wetgeving ter wereld. Het legt als eerste land de waardetransporteurs het gebruik van de intelligente koffer op. De meningen hierover zijn verdeeld.

“Dit kan naar de toekomst toe een goede zaak zijn, maar op dit ogenblik zijn wij wel financieel het slachtoffer. Wij lopen telkens achter de feiten aan. Wij blijven investeren en moeten telkens opnieuw geld aan onze aandeelhouders vragen”, verklaart Pieters van Brink's. “Wanneer er ooit een harmonisatie van de regelgeving op Europees vlak komt, zullen we zien waar de lat zal liggen. België zal de norm zijn voor de strengste aanpak. Zonder twijfel”, zegt Bocqué van Group 4. De vakbonden hebben ook verschillende standpunten. “België heeft de strengste, maar beste reglementering van heel Europa”, zegt Bart Geerinckx van het ABVV. “Op Europese ondernemingsraden

zijn andere landen tegen de Belgische wetgeving want het zou voor hen een te grote kost zijn. In Duitsland zijn er bepaalde regio's waar je wanneer je als geldtransporteur begint te werken zelf een kogelvrije vest moet kopen.”

Michel Hannecart van SETCA, de socialistische bediendevakbond bij Brink's, heeft een totaal andere visie. “Er zijn te veel wetten. Als ik spreek vanuit syndicaal standpunt, dan zeg ik dat België een proefland voor Europa is. Ze gaan proberen de Belgische wetgeving in Europa te verspreiden. Met dwang, want het zal niet zonder slag of stoot gebeuren. Ik heb schrik voor het vrije verkeer van arbeid, als we de grenzen openen voor alle geldtransportfirma's. We worden omringd door Nederland, Duitsland, Frankrijk en Luxemburg. Als elk land een stuk van zijn grens neemt, blijft er niets meer over voor de Belgische transporteurs”, legt Hannecart uit. 

Wanneer er ooit een harmonisatie van de regelgeving op Europees vlak komt, zullen we zien waar de lat zal liggen. België zal de norm zijn voor de strengste aanpak. Zonder twijfel.



Weinig concurrenten, veel concurrentie

Het waardevervoer in België zat een aantal jaren in moeilijke papieren.

DOOR NICK ARYS

In zekere zin is dat vandaag nog het geval, maar de situatie is minder erg dan vroeger”, zegt Stéphane Bocqué van Group 4. “De criminaliteit heeft een grote invloed op onze sector. Een overval is niet alleen een ramp voor de mensen die erin betrokken raakten, maar ook op bedrijfsvlak, zelfs als we verzekerd zijn. De grote staking van 1998 heeft de sector gestabiliseerd. De banken hebben geleerd om zonder ons te werken en hebben hun systeem herbekeken. Met de staking kwamen er een hele hoop maatregelen die veel geld gekost hebben: de invoering van de intelligente koffer, de afschaffing van de nachttransporten en het splitsen van het vervoer van biljetten en munten. Hierna kwam er de invoering van de euro. Er is een algemene overinvestering gebeurd. De druk was er van onze klanten en van de overheid om te investeren en zo deze moeilijke periode door te komen. Dit in combinatie met de grote bankfusies heeft tot een kritieke toestand geleid. Er ontstond een markt met weinig concurrenten, maar met veel concurrentie. In de jaren ‘90 waren er nog zes waardetransportbedrijven, nu zijn er dat nog twee.” In november van vorig jaar verscheen Heros op de Belgische markt. De Duitse waardetransporteur kwam de hegemonie van Group 4 en Brink’s verstoren. Ondertussen zijn de overlevingskansen van de Belgische vestiging van Heros bijzonder klein geworden. Bij het moederbedrijf in Duitsland brak er eind februari een financieel schandaal los. Medewerkers van het bedrijf hebben 300 miljoen euro verduisterd. De financiële geldstroom vanuit Duitsland is stopgezet. In België hebben het dertigtal personeelsleden de garantie gekregen dat de lonen nog een tijdje worden uitbetaald. Heros België vormt een eenheid met de vestigingen in Nederland en daar werd beslist om zelfstandig verder te werken.

Zowel Group 4 als Brink’s hebben een resem herstructureringen achter de rug. Group 4 heeft nog vier vestigingen: Antwerpen, Groot-Bijgaarden, Kortrijk



HEROS

Het is niet zeker wat er met de Heros-vestiging in Vilvoorde gaat gebeuren. Heros kreeg in de korte periode dat het in België actief is het verwijt onder de marktprijs te gaan en aan oneerlijke concurrentie te doen.

en Luik. Brink’s sloot in december vorig jaar de zetels in Kortrijk en Kontich. “De kostprijs van deze herstructurering bedraagt 20 miljoen euro”, zegt Dominique Pieters van Brink’s. “Wij hebben nu nog vestigingen in Strépy, Laken, Machelen, Gent en Hasselt en een zetel op de luchthaven in Zaventem. Op dit moment zitten we aan 450 mensen die fulltime voor ons werken. Daarvan moet er nog een deel weg.” Zowel Brink’s als Group 4 leden de laatste jaren grote verliezen. De toekomst ziet er iets beter uit. “Ons herstructureringsplan voorziet in een winstgevend bedrijf eind 2006. Wij doen er alles aan om hieruit te geraken”, zegt Pieters. “2005 was een goed jaar voor ons. Zonder de overvallen was de turn dit jaar al gerealiseerd”, aldus Bocqué.

ATM EN CIT-LIGHT

Twee potentiële markten voor het geldtransport zijn de ATM-geldautomaten en de CIT-Light. ATM-geldautomaten worden meestal bediend door bankbedienden. Cash wordt echter steeds meer van de bedienderuimte gescheiden. De werknemers kunnen dan niet meer bedreigd worden om geld te overhandigen tijdens een overval. “De banken vragen steeds meer van ons”, zegt Bocqué. “Niet

alleen het transport van cassettes, maar ook de plaatsing ervan en eventueel het onderhoud. Dit zal nog groeien doordat een aantal van deze automaten volledig autonoom zullen werken. Bijvoorbeeld in een shoppingcentrum of een tankstation.” De toekomst van CIT-Light is onduidelijker. Het is een markt die voorlopig niet van de grond komt. CIT-Light betekent Cash In Transit Light en houdt in dat één geldtransporteur in een gewone wagen met een plofkoffer-light bij kleine winkeliers langs gaat en zo geld ophaalt. Het is een éénrichtingssysteem dat ervoor zorgt dat er wel geld in, maar nooit uit de koffer kan vooraleer die op zijn eindbestemming is. Dominique Pieters van Brink’s gelooft er niet in: “De uiteindelijke bedoeling hiervan is, maar één persoon te betalen in plaats van twee. Ik ga u de financiële berekening niet maken, maar u zult versteld staan van het verschil in veiligheid tegenover het verschil in prijs. Wij zijn niet zeker of wij daar zullen instappen.” Ook de vakbonden hebben hun twijfels. “Het gevaar bestaat dat ze CIT-Light in laatste instantie ook zouden gebruiken om banken aan te doen, en het concept van de wagen met twee personen naar één persoon zou evolueren”, aldus Bart Geerinckx. **K**

“Op zo een moment denk je aan niets”

Sinds januari 2005 zijn er in België veertien geldtransporten overvallen. In de meeste gevallen konden de gangsters geen buit maken. De psychologische gevolgen voor de betrokken koeriers zijn echter vaak enorm. Twee betrokken transporteurs geven exclusief het relaas van hun overval en hoe het hun leven veranderd heeft.

DOOR NICK ARYS

D. Z. is al dertien jaar geldkoerier, eerst bij GMIC, nu bij Group 4. In januari 2005 werd hij overvallen in een kalme straat op de grens van Wemmel en Relegem, bij Brussel. “Op een gegeven moment blokkeerde een camionette ons de weg. Een persoon met een masker op zat aan het stuur. Dan reed er achteraan iemand tegen onze wagen. We konden geen kant meer op. Toen wisten we dat het om een overval ging”, legt D.Z. uit. “We hebben ons neergelegd in de wagen. Je probeert de situatie zo goed mogelijk in te schatten en zeker niet de held uit te hangen. De gangsters zijn op dat ogenblik de baas en het beste is om zo veel mogelijk te doen wat ze vragen. Het gaat tenslotte niet om uw persoon, maar om de inhoud van de wagen”, legt hij uit.

Met heel zware explosieven brachten vier gemaskeerde en gewapende gangsters de deur van de transportwagen tot ontploffing. “Er was een enorme rookontwikkeling. Toen we recht stonden zag ik een gat naar buiten, daar ben ik door gekropen. Ik ben direct op de grond moeten gaan liggen. Mijn collega lag aan de andere kant van de wagen, de derde heeft alles moeten overhandigen. Het is

een momentopname. Je probeert zo veel mogelijk te zien, maar veel kans daartoe krijg je niet.” Terwijl ze D. Z. en zijn collega's onder schot hielden, haalden de gangsters het geld uit de wagen. Vervolgens vluchtten ze weg met een BMW met blauwe zwaailichten.

KINDEREN

Tijdens de overval werd D. Z. bedreigd dat hij niets moest proberen, anders zou hij zijn twee kinderen, een tweeling, niet meer levend terugzien. “Op dat moment

en weet dus altijd meer van jou en je familie dan je zou durven denken. Ik sta ook niet anders tegenover mijn baan. Ik heb zes maanden thuisgezeten en kreeg ook nog psychologische begeleiding, net zoals mijn collega's, zowel individueel als in groep. Bepaalde beelden komen steeds terug. Ik was ook bang om buiten te komen, om mensen te ontmoeten. Het probleem is niet het moment zelf dat je het meemaakt. Het is pas vanaf de maand nadien dat je beseft wat er gebeurd is en wat er door je heen gaat. Ik denk wel dat,

als ik nu nog een overval meemaak, ik niet meer terug aan het werk zal gaan. Eén keer kan je het over je heen laten gaan. De tweede keer is moeilijk. Dat is zoals met een auto-ongeluk.” Ondertussen is D.Z. al bijna tien maanden terug aan het werk.

“De eerste dag ik weer de baan op ging, was het toch even slikken. Nu begin ik mij stilletjes aan opnieuw op mijn gemak te voelen. Dat vraagt tijd. Al hangt het ook van persoon tot persoon af. Ik

praat er niet graag met te veel mensen over en probeer het op mijn eigen manier te verwerken. Ik heb nu gekozen om alleen nog ritten met intelligente koffers te doen. Daarmee voel ik mij een beetje veiliger. Ze kunnen dan niet meer aan cash geld.”



“Het is pas vanaf de maand nadien dat je beseft wat er gebeurd is.”

denk je aan niks, je blijft gewoon zo kalm mogelijk. Achteraf, zijn de woorden tot mij doorgedrongen. Het moeten mensen zijn die mij kennen. Ik verdenk mijn collega's niet. Je weet nooit wie iets gelekt heeft. Iemand die een overval beraamt, bereidt zich altijd tot in de puntjes voor



J. N. werd op 16 augustus 2005 tijdens de drukke ochtendspits op de E-19 in Zemst overvallen.

DOOR NICK ARYS

Een geldtransportwagen van Brink's rijdt in Machelen de E-19 op richting Antwerpen. J. N. en zijn twee collega's komen net terug uit verlof. Hun wagen wordt tijdens de drukke ochtendspits achternagezeten door een zware BMW met een blauw zwaailicht. Voorbijrijdende automobilisten denken dat de auto het transport begeleidt. Tot de passagier van de BMW de voorruit en de zijkanten van het transport onder vuur neemt. "We beseften het niet onmiddellijk. We waren nog maar net begonnen. En dan opeens hoor je het lawaai van een kalasjnikov", legt J. N. uit. "C'est une attaque!", riep mijn collega. Op dat moment wist ik dat het serieus was. Onze gepantserde wagen werd twintig minuten lang beschoten. Een seconde duurt dan een minuut. Na tien minuten stonden we nog niet stil. Drie kogels zijn de wagen binnengedrongen. Mijn collega Charles kreeg een kogel in de achterkant van zijn nek toen hij via zijn gsm om hulp wou roepen. Toen viel hij neer. Ik dacht dat hij dood was (Dayez lag vijf weken in coma en is gedeeltelijk verlamd door

de verwondingen). Onze banden werden helemaal kapot geschoten. We reden op onze velgen tegen 20, 25 kilometer per uur tot in Zemst. De bestuurder wou daar de wagen met zijn achterkant tegen de vangrail zetten. Dat is niet gelukt. De overvallers zijn toen uitgestapt. Dat waren de ergste ogenblikken. Ik lag neer op mijn buik en hoorde ze naast de wagen lopen. "Ouvrir! Ouvrir!", riepen ze voor ze explosieven op de wagen plaatsten. Toen hoorde ik een knal achteraan de wagen." Bij de tweede explosie verloor J. N. het bewustzijn. Hij kwam weer bij zijn

Nederlands sprak en direct duidelijk maakte dat hij er niets mee te maken had, anders had ik zeker geschoten." J. N. raakte lichtgewond bij de overval. Metaalsplinters doordrongen zijn lichaam. Hij heeft nog altijd een stuk metaal in zijn schouderblad zitten. J. N. zal de overval nooit volledig kunnen verwerken. "Na de overval had ik de behoefte om mijn verhaal tegen verschillende mensen te vertellen. Ik krijg ook nog altijd psychologische begeleiding. Als ik op de radio het nieuws van een overval hoor, denk ik onmiddellijk terug aan wat ik heb meegemaakt. In mijn dromen heb ik de gangsters al dikwijls neergeschoten. Ik denk dan vaak: waarom heb ik op dat moment dit of dat niet gedaan. Als ik chauffeur was geweest, had ik alles

“ In mijn dromen heb ik de gangsters al dikwijls neergeschoten. ”

positieven toen de gangsters vertrokken waren. "Ik zag een zestienjarige jongen met zijn fiets aan de opening van de kofferruimte. Ik heb toen de reflex gehad om naar mijn wapen te grijpen. Ik dacht dat die overvallers daar nog waren. Tot de jongen zei dat ze weg waren en het gedaan was. Hij mag van geluk spreken dat hij

toegegooid en mij omgekeerd. Gelukkig zijn het ook maar dromen." Het was J. N. zijn laatste werkdag. "Ik moest sowieso op pensioen vertrekken. Ik heb geen spijt. Mijn vrouw koestert ook geen wrok. We wisten waar we aan begonnen. Het is enkel spijtig dat een mooie periode zo abrupt moest eindigen." 