

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

313

Vragen van het lid **Marcouch** (PvdA) aan de minister van Veiligheid en Justitie over *het bericht dat het succesvolle Landelijk Team Transportcriminaliteit door de minister wordt opgeheven* (ingezonden 30 augustus 2012).

Antwoord van minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 22 oktober 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 18.

Vraag 1

Kent u het bericht over de op handen zijnde opheffing van het Landelijk Team Transportcriminaliteit?¹

Antwoord vraag 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Is het bovenstaande bericht geheel dan wel gedeeltelijk waar? Zo nee, wat is er dan niet waar aan het bericht?

Had de Kamer dit nieuws eerder kunnen vernemen? Zo ja, hoe dan? Zo nee, hoe komt het dat de Kamer dit nieuws niet van u maar uit de krant moet vernemen terwijl doorgaans als u de aanpak van criminaliteit intensiveert, dit wel snel met de Kamer en de pers deelt? Waarom heeft u in uw brief van 8 juni 2012 (29 398, nr. 327) over onder andere maatregelen tegen ladingdiefstal (cameratoezicht) de Kamer hierover niet geïnformeerd?

Antwoord vraag 2 en 3

In het kader van de vorming van de Nationale Politie wordt de huidige organisatiestructuur van de politie herzien. Dit betekent echter niet dat bestaande succesvolle werkwijzen, zoals de inzet van de politie bij de aanpak van transportcriminaliteit, worden beëindigd. De samenwerking tussen het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT) van het KLPD en het projectteam ladingdiefstal van het Bovenregionale Recherche Team Zuid-Nederland is succesvol gebleken. De opgedane kennis en expertise worden daarom geborgd binnen de Nationale Politie. Transportcriminaliteit zal vanuit de Landelijke Eenheid (LE) programmatisch worden aangepakt, in samenwerking met de regionale eenheden en de (keten)partners. Bij de LE wordt een gerichte informatiepositie rond transportcriminaliteit opgebouwd.

¹ Telegraaf van 29 augustus 2012

In de door u genoemde brief van 8 juni jl. heb ik antwoord gegeven op een specifieke vraag van het lid De Jong van uw Kamer over de beveiligde transportcorridor Secure Lane langs de A67, A58 en de A16, die in het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 15 maart jl. was gesteld. Deze kwestie stond los van de borging van de aanpak van transportcriminaliteit binnen de Nationale Politie.

Vraag 4

Herinnert u zich de motie-Heerts/Teeven van 5 november 2008 (Kamerstuk 31 700-VI, nr. 48) waarin onder andere werd gevraagd om een landelijk projectteam ladingdiefstal bij de politie?

Antwoord vraag 4

Ja.

Vraag 5

Kent u ook de berichten «De KLPD-inzet in de strijd tegen ladingdiefstal» van nog maar juni 2012² en het bericht «Aanpak transportcriminaliteit werpt vruchten af» van maart 2012³, waarin gewag wordt gemaakt van de grote successen van het team tegen ladingdiefstal? Is er inderdaad sprake van een succesvolle aanpak? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 5

Ja. De halfjaarcijfers uit de «Criminaliteitsrapportage van ladingdiefstallen in de

wegtransportsector» van het KLPD (augustus 2012) laten een sterke daling zien in het aantal diefstallen in de transportsector: van 431 gevallen in de eerste helft van 2011 naar 176 in de eerste helft van 2012. Dit betekent een daling van 59%.

Het «zeilensnijden» is zelfs met 75% afgenomen. Het totale beeld van de diefstallen in het wegtransport – inclusief de voertuigen en containers – laat een daling zien van bijna 40%.

Vraag 6

Is het waar dat ladingdieven per jaar maar liefst in totaal 350 miljoen euro schade aanrichten? Zo nee, hoeveel is dit bedrag dan wel?

Antwoord vraag 6

De hoogte van de schade is afhankelijk van de definities die gehanteerd wordt.

De koepelorganisaties Transport Logistiek Nederland (TLN), de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) en de Eigen Vervoerders Organisaties (EVO), schatten de totale schade van transportcriminaliteit op minimaal 350 miljoen euro per jaar. Dit bedrag is gebaseerd op het rapport «Study on organized theft of commercial vehicles and their loads in the EU» (mei 2007). Hoewel de criminaliteitsrapportage ladingdiefstallen van het KLPD geen inzicht geeft in de hoogte van de aangerichte schade, is het aannemelijk dat de totale schade is afgenomen als gevolg van de daling van het aantal diefstallen in de transportsector.

Vraag 7

Deelt u de mening dat ladingdiefstal een zeer ernstige vorm van gewetenloze georganiseerde misdaad betreft, waar naast vermogensdelicten ook zware geweldsdelicten mee gepaard gaan waarbij de gezondheid van chauffeurs of zelfs hun leven in het geding kan zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 7

Ja. Een veilige werkomgeving en een optimaal ondernemersklimaat zijn voor de transportsector van groot belang. Criminaliteit – en met name geweldsdelicten – tegen chauffeurs en transportondernemers moet hard worden aangepakt.

² <http://www.wetenwaarjeaantoebent.nl/ExpertKennisContent/DeKLPDinzetInDeStrijdTegenLadingdiefstal.htm>

³ <http://www.evo.nl/site/aanpak-transportcriminaliteit-werpt-vruchten-af>

Vraag 8

Hoe is het mogelijk, mede gezien de bovenstaande vragen, dat u een dergelijk succesvolle aanpak van ladingdiefstal wilt staken? Welke overwegingen spelen mee bij uw beslissing om het team ladingdiefstal af te schaffen?

Antwoord vraag 8

Zie het antwoord op vraag 2 en 3.

Vraag 9 en 10

Hebt u hierover eerder met de transportbranche of met andere betrokken organisaties overleg gehad? Zo ja, wat waren hun reacties? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Deelt u de mening dat de gebleken succesvolle aanpak ladingdiefstal er niet toe mag leiden dat u op dit punt op uw lauweren gaat rusten, maar dat juist nu het volhouden en het uitbreiden naar alle delen van het land van dit team de aangewezen weg is? Zo ja, hoe gaat u garanderen dat de succesvolle aanpak alsnog in stand blijft of uitgebreid wordt? Zo nee, gaat u nog meer succesvol gebleken methoden in de strijd tegen de misdaad staken op het moment dat er sprake is van succes en welke methoden dreigt u dan concreet te staken?

Antwoord vraag 9 en 10

Op 9 december 2009 is een tweede convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector gesloten door de betrokken publieke en private partijen. In het convenant, dat loopt tot eind 2013, zijn 38 maatregelen opgenomen om transportcriminaliteit terug te dringen. De inzet van de politie en OM maakt hiervan deel uit. Om de voortgang van de maatregelen te bewaken is voorzien in een stuurgroep, begeleidingsgroep en diverse werkgroepen waarin de convenantpartijen participeren en regelmatig met elkaar afstemmen. Deze vorm van publiek-private samenwerking heeft tot dusver tot uitstekende resultaten geleid. In dit verband wordt nu reeds nagedacht over de borging van deze aanpak van transportcriminaliteit na 2013.