

Vergaderjaar 2009–2010

**24 804**

**Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**Nr. 71**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2009

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Justitie over de beveiliging van Schiphol en ladingdiefstal op 8 oktober jl. (Kamerstuk 24 804, nr. 70) heb ik toegezegd de wenselijkheid van het aanstellen van een landelijk officier van justitie voor de bestrijding van transportcriminaliteit nader te onderzoeken. Daarnaast heb ik tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissies voor Justitie en voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over criminaliteit tegen het bedrijfsleven op 15 oktober 2009 toegezegd uw Kamer nader te informeren over verschillen tussen cijfers over transportcriminaliteit zoals deze uit de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) en uit andere bronnen beschikbaar zijn. Met deze brief doe ik deze toezeggingen gestand.

### **Cijfers transportcriminaliteit**

Sinds 2004 wordt de criminaliteit tegen het bedrijfsleven jaarlijks onderzocht door het WODC. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de MCB. De resultaten in de MCB komen tot stand op basis van een enquête onder bedrijven. Voor de MCB 2008 zijn ongeveer 12 400 detailhandelsbedrijven, 6600 horecavestigingen, 12 100 zakelijke dienstverleners en zo'n 3000 transportbedrijven bevestigd. Door middel van statistische technieken worden de uitkomsten van de enquête vertaald naar cijfers voor heel Nederland voor het betreffende jaar. De MCB is een meerjarig onderzoek, bedoeld om de criminaliteitsontwikkeling te kunnen monitoren. Er wordt dan ook sterk gelet op consistentie in de aanpak van de enquête.

In de MCB wordt onder andere gevraagd naar de schade die de transporteurs lijden als gevolg van diefstal. Het in de MCB geraamde schadebedrag (15 miljoen in 2008) bestaat alleen uit de schade die de transportonderneming rechtstreeks leidt aan het voertuig en/of aan de lading wanneer hij die zelf in eigendom heeft. Dit betekent dat ladingdiefstallen van eigen vervoerders wel zijn meegenomen in het schadebedrag. Wanneer de vervoerde lading geen eigendom is van de transportonderne-

ming dan zijn de kosten van de ladingdiefstal niet in het schadebedrag verwerkt.

Andere bronnen laten een schadebedrag zien dat vele malen hoger ligt dan het in de MCB geraamde bedrag. In het onderzoek van Beke «Zware jongens op de weg» (2004) schat Beke de jaarlijkse directe en indirecte schade op 100 tot 500 miljoen euro en in de «Study Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the EU» in opdracht van het Europees Parlement, die is gepubliceerd in 2007, worden de totale kosten voor diefstal van lading en of voertuig gedurende het transport voor Nederland berekend op zo'n 330 miljoen euro.

Het verschil tussen het door de MCB geraamde schadebedrag en de cijfers uit andere bronnen is derhalve het gevolg van een verschil in gehanteerde definities. In het tweede convenant transportcriminaliteit – zie ook hierna – wordt afgesproken dat gezamenlijk eenduidige definities worden opgesteld van transportcriminaliteit. Hierdoor zal de uniformiteit van de cijfers over dit onderwerp toenemen.

### **De landelijk officier van justitie en het landelijk team**

Naar aanleiding van de gedachtewisseling met uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg op 8 oktober jongstleden heb ik het College van procureurs-generaal verzocht over te gaan tot het instellen van een landelijk officier van justitie voor de bestrijding van transportcriminaliteit. Inmiddels heeft het College mij laten weten hieraan te zullen voldoen. De landelijk officier zal optreden als centrale functionaris voor het onderwerp transportcriminaliteit voor het Openbaar Ministerie, de politie, de transportsector en verzekeraars. De inzet van deze landelijk officier borgt een doeltreffende informatie-uitwisseling tussen de betrokken partijen en het ontwikkelen en inbedden van expertise over transportcriminaliteit binnen Openbaar Ministerie en politie. Hij of zij zal tevens coördinerend optreden in die gevallen waarin grensoverschrijdende criminaliteit in nauwe samenwerking met andere landen dient te worden bestreden. Waar nodig zal de landelijk officier ook knelpunten signaleren en bijdragen aan het oplossen daarvan. Zowel binnen de transportsector als binnen Justitie bestaat behoefte aan een betere uitwisseling van informatie, om zodoende een beter zicht te krijgen op de omvang, vorm en landelijke spreiding van transportcriminaliteit. Bruikbare informatie vanuit de sector zal ten goede komen aan rechercheonderzoek en geeft ook de mogelijkheid tot het uitvoeren van een criminaliteitsbeeld- en fenomeenanalyse door het Korps Landelijke Politie Diensten. Een verdere analyse van effectieve maatregelen is nodig om tot een effectieve aanpak van transportcriminaliteit door publieke en private partijen te komen en zal deel uitmaken van de opdracht die de landelijk officier meekrijgt. Daarbij zal de coördinerend officier van justitie richting de politie toezien op het beter stroomlijnen van het aangifteproces.

Met de inzet van een landelijk officier is er voor politie, het Openbaar Ministerie, de transportsector en verzekeraars één aanspreekpunt voor transportcriminaliteit. Het concentreert kennis en kunde, zorgt voor een eenduidig beeld over het fenomeen transportcriminaliteit en leidt tot gericht inzet bij de opsporing en vervolging van transportcriminaliteit. Ladingdiefstal kent bredere dimensies dan een simpele diefstal of een eenvoudig geval van vandalisme. Vaak zijn er criminele netwerken in het geding en is sprake van georganiseerde misdaad. Door een goede uitwisseling van informatie tussen de verschillende opsporings- en vervolgingsinstanties in binnen- en buitenland komen deze verbanden beter in beeld. Door inzet van een landelijk officier blijft aandacht voor de bestrijding van transportcriminaliteit gegarandeerd. De landelijk officier kan knelpunten in

de aanpak inzichtelijk maken en aanpakken. In dat proces borgt de coördinerend landelijk officier de samenwerking met de politie.

Bovengenoemde maatregelen betekenen een kwaliteitsimpuls voor de opsporing en vervolging van transportcriminaliteit. Het onderwerp transportcriminaliteit leent zich bij uitstek voor een programmatische aanpak ter voorkoming van bepaalde vormen van criminaliteit door alle betrokken partijen. Het gaat daarbij onder andere om het verbeteren van de (technische) beveiliging van ladingen, het vergroten van de veiligheid op parkeerplaatsen langs de snelweg (zowel in binnenland als in het buitenland), het maken van goede afspraken met de ons omringende landen over de aanpak van transportcriminaliteit en de uitwisseling van informatie.

Met de bestaande opsporingscapaciteit bij de politie zal inventief moeten worden omgegaan. Binnen de politie zullen de regionale korpsen optreden ten aanzien van transportcriminaliteit. Nu blijkt dat vooral in Brabant en Limburg aangifte van ladingdiefstal wordt gedaan, zal de operationele focus vooral op deze regio blijven liggen. Zoals ik u reeds heb medegedeeld tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 8 oktober, zal het Projectteam Transportcriminaliteit van de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland de komende jaren worden voortgezet en uitgebreid. Het projectteam wordt voortgezet en geoptimaliseerd door het creëren van een Basisteam (conform het huidige projectteam belast met projectmatige onderzoeken binnen het sturingsconcept van de Bovenregionale Recherche Organisatie). Daarnaast zal een Snel Interventie Team (SIT) worden ingesteld voor kortdurende ondersteuningsacties, korte operationele onderzoeken en acute rechtshulpverzoeken. Mocht blijken dat ladingdiefstal ook op andere plaatsen in Nederland regelmatig voorkomt of dat door de aanpak de criminaliteit zich verplaatst, dan kan de landelijk officier besluiten tot specifieke actie aldaar. Het gaat dan om ondersteuning van het Basisteam of het SIT in operationele zin alsmede het leveren van expertise, kennis en kunde om het fenomeen ladingdiefstal effectief te bestrijden. Vanuit de Bovenregionale Recherche kan indien noodzakelijk extra ondersteunende capaciteit beschikbaar komen.

### **Publiek-private samenwerking**

Als het gaat om het tegengaan van transportcriminaliteit hebben de transportsector en de overheid beide een eigen verantwoordelijkheid en ten aanzien van de publiek-private samenwerking een gedeelde verantwoordelijkheid.

De afgelopen jaren zijn in Nederland goede resultaten geboekt met de publiek-private samenwerking bij het eerste convenant transportcriminaliteit uit 2004. Dit convenant heeft er onder meer voor gezorgd dat de procedure voor het aannemen van personeel is verbeterd door middel van een checklist en dat er is gestart met het veiliger maken van parkeerplaatsen.

Op 9 december 2009 zal een tweede convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector door een groot aantal publieke en private partijen worden ondertekend. Om te borgen dat de maatregelen voortvarend in publiek-private samenwerking worden opgepakt, is voorzien in een stuurgroep. Dit nieuwe convenant kent vier speerpunten, die zijn vertaald in concrete acties en projecten. Deze speerpunten zijn: monitoring/cijfers en analyses, de internationale dimensie, preventie en repressie.

Als belangrijk project wordt gezien het beter uitwisselen van gegevens tussen publieke en private partijen. Er wordt afgesproken dat gezamenlijk

eenduidige definities worden opgesteld van transportcriminaliteit om de uniformiteit van de cijfers over dit onderwerp te vergroten en het inzicht in de achtergrond en in trends te laten toenemen. Ook worden in het convenant verbeteringen geïnitieerd in het proces van melden en aangifte doen.

Voor wat betreft de internationale dimensie van transportcriminaliteit geldt dat veel ladingstromen een grensoverschrijdend karakter hebben, waarbij moet worden vastgesteld dat criminaliteit tegen deze stromen soms ook dat karakter heeft. Zowel in Nederland als in Europa wordt gewerkt aan het opzetten van een netwerk van gecertificeerde parkeerplaatsen. Het kabinet volgt dit proces in het kader van het convenant. Zoals afgesproken in het convenant zal ik waar mogelijk in internationaal overleg tevens de publiek-private aanpak in Nederland onder de aandacht brengen.

### **Gesprek met TLN en TNT**

In het kader van de publiek-private samenwerking en de aanpak van transportcriminaliteit heb ik op 17 november jl. een constructief gesprek gevoerd met TNT en met Transport & Logistiek Nederland over hun zorgen over transportcriminaliteit, zoals verwoord in hun brief van 29 september 2009. Tijdens dit overleg is gesproken over de hoogte van het schadebedrag van transportcriminaliteit en het gebrek aan eenduidige cijfers hierover. Daarnaast is gesproken over publiek-private samenwerking op het gebied van transportcriminaliteit. Hierbij is ook aan de orde geweest dat ten behoeve van het tegengaan van transportcriminaliteit zowel de transportsector als de overheid een eigen verantwoordelijkheid hebben. Tenslotte is gesproken over mijn voornemen over te gaan tot de aanstelling van een landelijk officier van justitie en de taken van het Bovenregionale Rechercheteam Zuid-Nederland.

TNT en de brancheorganisatie TLN hebben met mij geconstateerd dat de maatregelen die ik vanuit het ministerie van Justitie zal nemen ten aanzien van de publiek-private samenwerking en ten aanzien van de opsporing en vervolging op draagvlak kunnen rekenen bij de transportsector. Daarbij komen de maatregelen tegemoet aan de wens van de sector om gezamenlijk – met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheden – vorm te geven aan de verdere aanpak van transportcriminaliteit. Tevens geef ik met deze maatregelen uitvoering aan de motie van de leden Heerts en Teeven (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 VI, nr. 48).

De minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin