

Vergaderjaar 2008–2009

29 911

Bestrijding georganiseerde criminaliteit

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2009

In mijn brief van 16 februari jl. heb ik u geïnformeerd over mijn reactie op de motie van de leden Heerts en Teeven van uw Kamer over de aanpak van lading- en winkeldiefstal (Kamerstukken 2008–2009, 29 911, nr. 21). Ik heb daarin toegezegd u nader te informeren over de resultaten van de evaluatie van het tijdelijke projectteam ladingdiefstal dat is ondergebracht bij de Bovenregionale Recherche Zuid Nederland (BRZN). Deze evaluatie is inmiddels afgerond en als bijlage bij deze brief gevoegd.

In deze brief, die ik u stuur mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ga ik voorts in op de toezeggingen die in het Algemeen Overleg winkelovervallen van 1 april 2009 (Kamerstuk 28 684, nr. 225) zijn gedaan op het gebied van transportcriminaliteit.

Cijfers/Analyse van het probleem

Ik heb tijdens het Algemeen Overleg toegezegd nader in te gaan op de cijfers met betrekking tot ladingdiefstal. In het Nationaal dreigingsbeeld (NDB) 2008 wordt ladingdiefstal als dreiging gekwalificeerd. De kwalificatie dreiging is vooral ingegeven door de toenmalige prognose van toename van goederenvervoer in de komende jaren. In het NDB 2008 wordt geconstateerd dat de precieze aard en omvang van ladingdiefstal niet bekend is. Transporteurs doen lang niet altijd aangifte en niet alle korpsen registreren ladingdiefstal op dezelfde wijze.

De Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) heeft als doel inzicht te geven in het slachtofferschap van Nederlandse bedrijven en de maatregelen die zij nemen om de criminaliteit terug te dringen. De MCB 2008 raamt het aantal diefstallen in de gehele transportsector op 11 500. Dit is een afname van 56% ten opzichte van 2004 (toen 28 000). Ook de gemiddelde frequentie van diefstallen is volgens deze raming afgenomen; 4,2 keer per getroffen vestiging in 2008 ten opzichte van 6,6 keer in 2004.

De cijfers die het KLPD gebruikt voor het opstellen van de criminaliteitsanalyses van ladingdiefstallen, zijn afkomstig van gegevens uit de bedrijfsprocessystemen van het Landelijk Team Transportcriminaliteit, de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit, het Verbond van Verzekeraars, de Rijksdienst Wegverkeer en de basisprocessystemen van de politieregiokorpsen. De periodiek gepubliceerde cijfers van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) geven een indicatie van de omvang van transportcriminaliteit over verschillende jaren. De cijfers over 2008 laten een daling van het aantal aangiften zien ten opzichte van 2007 voor zowel «ladingdiefstal» (daling van 11,9%) en «diefstal van voertuigen met of zonder lading» (daling van 6,4% en 0,5%).

In het eerste halfjaar van 2009 zet de daling van het aantal aangiften van diefstallen van voertuigen met of zonder lading door, respectievelijk met 43% en 18% ten opzichte van het eerste halfjaar van 2008. Het aantal aangiften van alleen ladingdiefstal is over dezelfde periode echter gestegen met 36%. De meeste aangiften van diefstallen in de wegtransportsector in het eerste halfjaar van 2009 en dezelfde periode van 2008, werden in de zuidoostelijke en oostelijke politieregio's opgenomen.

De branche geeft aan dat de schade van de diefstallen lijkt toe te nemen, ook omdat de gemiddelde waarde van de goederen (bijvoorbeeld elektronica) stijgt. In de cijfers van de MCB wordt alleen de schade van de transporteur zelf meegenomen; het totale schadebedrag zal dus hoger liggen.

Publiek-private samenwerking

Om transportcriminaliteit verder terug te dringen is een mix van zowel maatregelen in de opsporing als preventieve maatregelen noodzakelijk. Het eerste transportconvenant, dat is geëindigd op 31 december 2008, heeft een groot aantal positieve resultaten opgeleverd. Voorbeelden zijn: een modelprocedure voor de werving en selectie van personeel, een waarschuwingsregister voor de sector logistiek, een checklist aangifte toegespitst op strafbare feiten in de transportsector en de uitreiking van een groot aantal Keurmerken Transport en Logistiek. Voorts is een aantal producten opgeleverd die een (in)direct resultaat zijn van de samenwerking tussen de partijen van het convenant en derden zoals bijvoorbeeld het richtsnoer van de EC Verordening 561/2006 rij- en rusttijden, bedoeld om veilige parkeerplaatsen te bereiken en een intensievere handhaving door de politie, onder andere door de inzet van lokvrachtwagens. Een tweede Convenant Aanpak Transportcriminaliteit is op dit moment in voorbereiding. Betrokken partijen zijn onder andere: de Europese Verleiders Organisatie, Koninklijk Nederlands Vervoer, Verbond van Verzekeraars, Transport en Logistiek Nederland, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Transport Asset Protection Association, politie en Openbaar Ministerie en de ministeries van Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Verkeer en Waterstaat en Justitie. In dit tweede Convenant worden extra maatregelen voorbereid die de criminaliteit in de transportketen verder moeten tegengaan. Deze maatregelen betreffen onder andere monitoring en analyse, preventie, repressie, beveiliging van parkeerplaatsen en bedrijventerreinen, de internationale aanpak van transportcriminaliteit en het aangifteproces.

Informatiestructuur

In het Algemeen Overleg van 1 april jl. is gevraagd om in te gaan op organisatie van opsporing en vervolging en mogelijke organisatorische knelpunten. Opsporing en vervolging van transportcriminaliteit heeft de aandacht van de politie in de regio's, de Bovenregionale Recherche (BR), de Koninklijke Marechaussee (KMAR) en het KLPD. Om te voorkomen dat

er zaken tussen wal-en-schip vallen, is er overleg tussen de verschillende partijen. Voor de aanpak van ladingdiefstal is het belangrijk dat de informatiestructuur goed werkt en goed wordt benut, zodat onderzoeken op de juiste plaats en op het juiste niveau (regionaal, bovenregionaal of landelijk) worden opgepakt. Het Landelijk Transport Team van het Korps Landelijke Politiediensten heeft een impuls gegeven aan het verbeteren van de informatiepositie en de samenwerking met ketenpartners en andere korpsen of diensten bij de aanpak van transportcriminaliteit, waaronder ladingdiefstal. De informatiepositie dient echter nog verder verbeterd te worden.

Verbetering hiervan maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in het kader van het programma *Intelligence*, waarbij de Nederlandse politie en het Openbaar Ministerie werken aan de ontwikkeling van informatiegestuurd werken. Doel is dat alle korpsen in 2012 informatiegestuurd werken volgens een vastgesteld model. Dit betekent dat op basis van betrouwbare en actuele informatie en analyses, keuzes worden gemaakt over de inzet van mensen en middelen. Indien op alle niveaus beter informatiegestuurd wordt gewerkt, komen de juiste criminaliteitsvormen en cijfers op het juiste beslisniveau aan de orde en kan de prioriteitstelling beter worden bepaald.

Het Projectteam Ladingdiefstallen BRZN en de motie voor een landelijk team ladingdiefstallen

Naast de aanpak van transportcriminaliteit door de regiopolitie, de Bovenregionale Recherche en het KLPD is sinds 2007 het projectteam ladingdiefstallen actief. Dit team is ondergebracht bij de Bovenregionale Recherche Zuid Nederland (BRZN) en richt zich op het verzorgingsgebied van de zuidelijke zes politieregio's. Het team is indertijd ingesteld als een tijdelijk team en is voor een periode van drie jaar gefinancierd uit de opgebouwde reserves van de BRZN, verkregen uit rijksbijdragen. Deze financiering loopt tot 1 januari 2010.

In het evaluatierapport «Projectteam Ladingdiefstallen BRZN» wordt ingegaan op de resultaten die zijn behaald en wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Aanbevolen wordt onder andere om het projectteam voort te zetten en te optimaliseren door het creëren van een Basisteam en daarnaast een Snel Interventie Team (SIT) voor kortdurende ondersteuningsacties, korte operationele onderzoeken en acute rechtshulpverzoeken. Het Bovenregionaal Recherche Overleg (BRO) zal een nadere verkenning doen naar het in het evaluatierapport gestelde omtrent de besluitvormingsprocedure, de methodiek van een Snel Interventieteam en de investering in de regionale samenwerking op het terrein van de informatiehuishouding. Het BRO heeft ladingdiefstallen aangewezen als een van de aandachtsvelden van de BR. Dit brengt met zich mee dat de aanpak van ladingdiefstal zich niet beperkt tot het team in Zuid Nederland maar ook de aandacht heeft van BR-eenheden in de rest van Nederland. Het BRO zal daar waar nodig ook nadrukkelijk op sturen.

Gezien de stijging in de categorie «alleen ladingdiefstallen» heb ik, samen met mijn ambtgenote van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, besloten om het projectteam ladingdiefstallen bij de BRZN voort te zetten na 2009. Hierdoor blijft de situatie gehandhaafd dat er extra capaciteit wordt ingezet daar waar de problemen het grootst zijn. Op deze wijze wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie van de leden Heerts en Teeven waarin wordt gevraagd om een landelijk team ladingdiefstal (Kamerstukken 2008–2009, 31 700 VI, nr. 48). Bij de doorstart van het projectteam ladingdiefstallen zal naast een basisteam een Snel Interventie Team worden opgezet conform de aanbeveling uit de evaluatie. Dit team zal vanuit de sturing door het BRO ook inzetbaar zijn voor kortdurende

ondersteuningsacties, korte operationele onderzoeken en acute rechtshulpverzoeken ten aanzien van buiten het verzorgingsgebied van de BRZN opererende criminele samenwerkingsverbanden.

Het projectteam zal voor een periode van twee jaar worden voortgezet. In 2011 zal, op basis van de vervolgstudie Nationaal Dreigingsbeeld en andere beschikbare cijfers, nader worden bezien of verdergaande continuering van het projectteam is aangewezen.

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