

## De kwestie

Het is oorlog. Althans, als het aan de slachtoffers van transportcriminaliteit ligt, worden de wapens ter hand genomen. Een nieuw convenant moet soelaas bieden. Het Openbaar Ministerie en de politie doen dit keer ook mee.

# Oorlogsverklaring aan dieven

**BESTRIJDING** Ook Openbaar Ministerie en politie aan tafel

**Met een lijst van maatregelen willen transportsector, politie en justitie het aantal ladingdiefstallen verminderen.**

De transportsector heeft de oorlog verklaard aan ladingdieven en andere transportcriminelen. Er komt een aparte officier van justitie die de boeven aan gaat pakken, de politie intensiveert de opsporing, aangifte doen wordt eenvoudiger, er komen meer

ari-september. De diefstal van voertuigen nam af, evenals de diefstal van voertuigen met lading maar het aantal gevallen van ladingdiefstal nam met 64 procent toe van 198 naar 325. Het aantal daadwerkelijke incidenten is vermoedelijk nog hoger, omdat de aangiftebereidheid onder transporteurs erg laag is.

**Aangiftebereidheid** Volgens Hélène Minderman, dossierhouder criminaliteit en security bij Transport en Lo-

gen krijgen. Het KLPD zal de aangiften van transportcriminaliteit centraal monitoren.

Vanaf 1 januari komt er één centraal meldpunt. Dit meldpunt leidt de meldingen door naar het KLPD. Het KLPD zorgt op landelijk niveau voor de informatie en analyses en geeft de convenantpartijen per kwartaal een terugkoppeling. Minderman: 'Transporteurs komen als ze aangifte willen doen momenteel bij dezelfde balie uit als iemand die aangifte doet van fiet-

gen. In de twee jaar oude 'Study Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the EU' in opdracht van het Europees Parlement, worden de totale kosten voor diefstal van lading of voertuig voor Nederland berekend op 330 miljoen euro. Ook kijken exporteurs, expediteurs, verladers en vervoerders in het buitenland wegens de slechte cijfers steeds vaker kritisch naar Nederland. Staatssecretaris Frank Heemskerck (Economische Zaken): 'Nederland

minister Ernst Hirsch Ballin van Justitie besloten het team zelfs uit te breiden. 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 de aanpak de criminaliteit zich verplaatst, dan kan de landelijk officier besluiten tot specifieke actie op die plek.

**Voorzichtig positief** Ondanks al deze stappen is de grootste transportverzekeraar van Nederland, TVM, voorzichtig positief over het convenant. Woordvoerder Jaap Stalenburg: 'Met convenanten vang je geen boeven. We zijn hier meer tevreden over dan over het eerste convenant Transportcriminaliteit. Dat excelleerde in abstracte omschrijvingen. Maar dit nieuwe convenant moet wel omgezet worden in daden.'

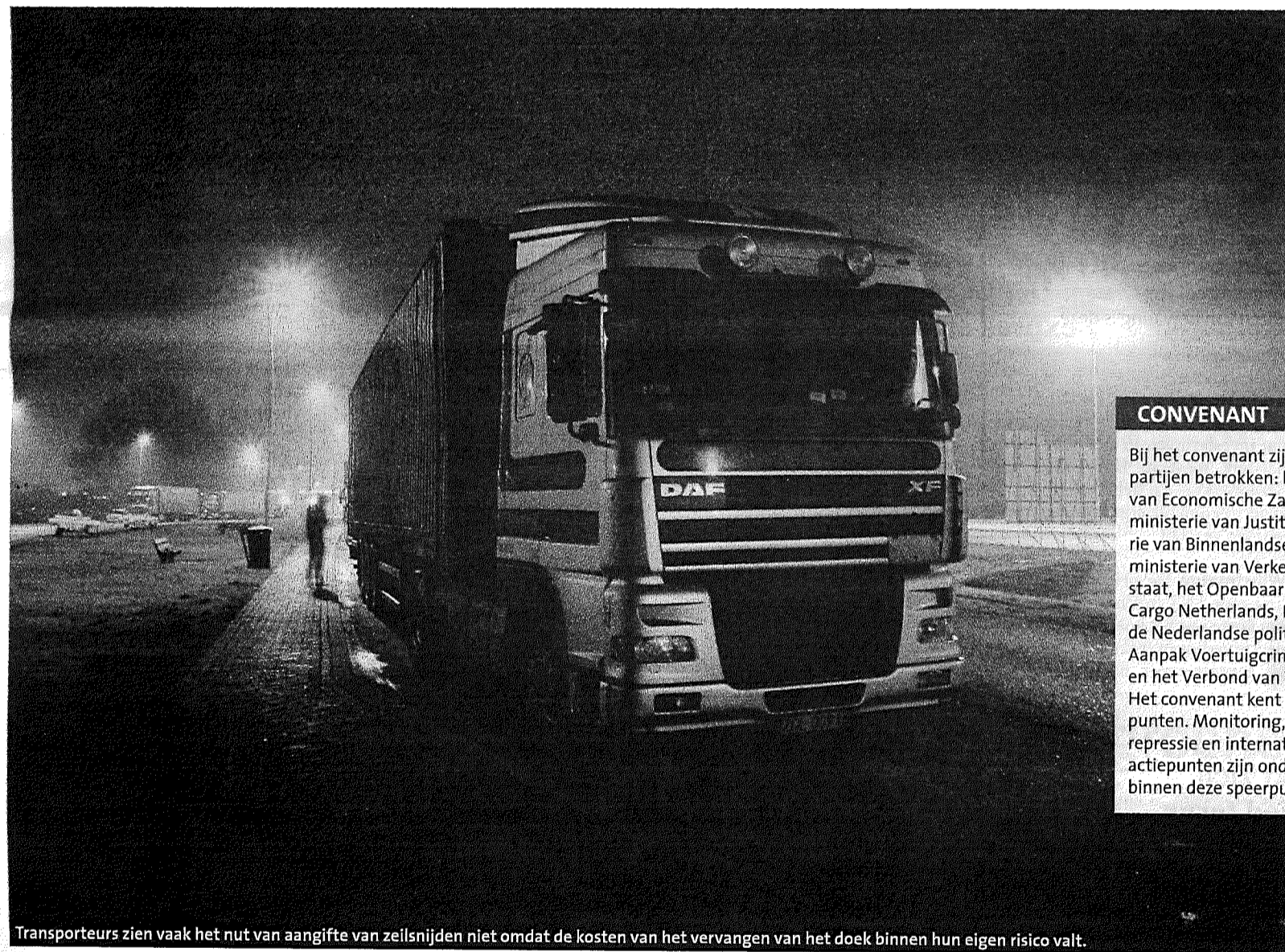
De verzekeraar pleit voor extra maatregelen. Specialisten van verzekeraars, vaak oud-rechercheurs, zou-

den op basis van publiekprivate afspraken -meer dan nu- moeten kunnen meedraaien in lopende onderzoeken en er zou een betere informatie-uitwisseling moeten komen. 'Als verzekeraar willen we meer bij onderzoeken betrokken worden. De politie heeft een groot capaciteitsprobleem. De verzekeraars hebben voldoende oud-politiemensen in dienst. We willen graag af-

spraken maken met het Openbaar Ministerie. Op welke manier kunnen onze specialisten en die van de politie samenwerken. Wij beschikken over veel kennis en ervaring en samen met de politiemensen zou dat tot goede resultaten kunnen leiden. Belangrijk is dat de grote jongens gepakt worden. Transportcriminaliteit is een vrij risicoloze onderneming. De pakkans is klein en een gevangenisstraf wordt ingecalculeerd. Het gaat om criminele organisaties, niet om de kleine boeven. Die organisatiestructuur moet je in kaart brengen, daar moeten de klappen vallen.' Ook Hélène Minderman pleit voor daden in plaats van woorden. Het convenant loopt van 9 december 2009 tot 31 december 2013. 'Tussendoor moeten we een vinger aan de pols houden en uiteraard zelf aan het werk. Bij een aantal actiepunten staat naast een kartrekker een concrete datum genoemd. Dan moet een actie ook lopen.'

## CONVENANT

Bij het convenant zijn de volgende partijen betrokken: het ministerie van Economische Zaken, het ministerie van Justitie, het ministerie van Binnenlandse Zaken, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Openbaar Ministerie, Air Cargo Netherlands, EVO, TLN, KNV, de Nederlandse politie, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, TAPA en het Verbond van Verzekeraars. Het convenant kent vier speerpunten. Monitoring, preventie, repressie en internationaal. De 38 actiepunten zijn onderverdeeld binnen deze speerpunten.



Transporteurs zien vaak het nut van aangifte van zeilsnijden niet omdat de kosten van het vervangen van het doek binnen hun eigen risico valt.

veilige parkeerplaatsen en gedupeerde bedrijven die voldoende aan preventie doen, krijgen voorrang bij het verdelen van de politie-inzet. Deze actiepunten en drieëndertig andere maatregelen worden genoemd in het nieuwe convenant Transportcriminaliteit.

Groot verschil met het oude convenant is dat ditmaal ook het Openbaar Ministerie (OM) en de Nederlandse politie meedoen. Daardoor ligt de nadruk niet meer alleen op preventie, maar ook op repressie (reactie). Andere nieuwe ondertekenaars zijn de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, ACN en TAPA.

De handtekening van politie en OM was noodzakelijk aangezien het eerste convenant weinig vruchten afwierp. Integendeel, het aantal geregistreerde incidenten steeg van 454 in 2008 naar 534 in 2009, aldus cijfers van de KLPD over de periodes janu-

gustiek Nederland, is die lage aangiftebereidheid een groot probleem. Bij zeilsnijden wordt in veel gevallen geen aangifte gedaan. Zeker niet als er geen lading weg is. De transporteurs vervangen of repareren het doek en dan is het afgedaan. De kosten komen ook niet boven hun eigen risico uit, dus ze zien het nut van aangifte niet. Het doen van aangifte is echter cruciaal, ook bij kleine diefstallen en zeilensnijden. Ongeacht of er sprake is van een eigen risico. Het is vaak ook lastig om aangifte te doen. Je moet een afspraak maken met de lokale politie en naar het bureau gaan. Het verhogen van de aangiftebereidheid is één van de speerpunten van het nieuwe convenant. Nu is dan ook afgesproken dat de politie, samen met de brancheorganisaties, het aangifteproces gaat verbeteren. In het tweede kwartaal van 2010 moeten de korpschefs een lijst met aanbevelin-

sendiefstal. Dat moet anders. Bij complexe zaken zouden ze terecht moeten kunnen bij een politiemedewerker met kennis van transport en transportcriminaliteit.'

**'Als verzekeraar willen we meer bij onderzoeken betrokken worden'**

JAAP STALENBURG  
transportverzekeraar TVM

Bij politiek Den Haag, waar transportcriminaliteit lange tijd als bijzaak werd gezien, lijkt nu ook de ernst van de zaak te zijn doorgedron-

als handelsland moet aantrekkelijk voor buitenlandse investeerders blijven. Buitenlandse chauffeurs moeten zich veilig voelen als zij hun goederen in Nederland vervoeren. Bedrijven en overheid willen de criminaliteit in Nederland in 2010 met minimaal 25 procent terugdringen, daar draagt het Transportconvenant aan bij. De politie start bijvoorbeeld medio 2010 met het uitgeven van alarmeringsberichten voor de branche wanneer zich criminele activiteiten voordoen.'

Groot probleem is dat de politie te weinig geld en capaciteit heeft. Zo dreigde het Projectteam Transportcriminaliteit van de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland lange tijd opgeheven te worden. Op aandringen van de sector en na een motie van de Kamerleden Fred Teeven (VVD) en Ton Heerts (PvdA) werd dit besluit geannuleerd. Inmiddels heeft