

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

3405

Vragen van lid **Hennis-Plasschaert** (VVD) aan de minister van Veiligheid en Justitie over *transportcriminaliteit* (ingezonden 5 juli 2011).

Antwoord van minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 24 augustus 2011) zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 3227.

Vraag 1

Weet u dat volgens planning de instelling van een Snel Interventie Team (SIT) evenals de aanstelling van een landelijk coördinerend Officier van Justitie, per 1 januari 2010 gerealiseerd zou zijn máár dat in werkelijkheid de OvJ per 1 mei 2010 is aangesteld en de werving ten behoeve van het SIT team pas in januari 2011 werd afgerond?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u tevens bekend met het feit dat het Projectteam Transportcriminaliteit van de Bovenregionale Recherche Zuid-Nederland in 2010 met eigen middelen heeft gedraaid en pas in december 2010 gelden van uw ministerie heeft ontvangen?

Antwoord 2

De kosten van het Projectteam Ladingdiefstal over 2010 zijn vergoed door mijn ministerie. Deze vergoeding is in december 2010 als onderdeel van de reguliere betaling aan de politiekorpsen overgemaakt aan het regionale politiekorps Brabant Zuid Oost. De kosten van het Projectteam Ladingdiefstal over 2010 zijn voorgefinancierd door de politieregio Brabant Zuid Oost.

Vraag 3

Deelt u de mening dat, mede door bovengenoemde opgelopen vertraging, de in gang gezette activiteiten en maatregelen hun nut in de praktijk nog onvoldoende hebben kunnen bewijzen als deze al eind 2011 ten einde komen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een meer structurele aanpak noodzakelijk is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De aanpak van transportcriminaliteit dient geborgd te zijn binnen het Openbaar Ministerie en de politie. Door de aanstelling van een landelijk officier en een speciaal politieteam is een belangrijke impuls gegeven om dit te realiseren. De integrale aanpak die de landelijk officier heeft opgesteld zorgt er tevens voor dat private partijen hun eigen verantwoordelijkheid nemen om transportcriminaliteit te voorkomen en dat publiekprivate samenwerking wordt geïntensiveerd. Dit borgen in een structurele aanpak is een randvoorwaarde alvorens de tijdelijke voorzieningen te kunnen beëindigen.

Vraag 5

Bent u van mening dat, vooruitlopend op de nationale politie, de instelling van (een) permanent(e) politieteam(s) gericht op ladingdiefstallen, waarbij het Korps Landelijke Politie een coördinerende rol vervult, een belangrijke bijdrage kan leveren aan de opbouw en borging van specialistische kennis over en de aanpak van transportcriminaliteit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Instelling van een landelijk team gericht op ladingdiefstallen zal, in samenhang met alle andere politietaken, bekeken worden in het kader van de vorming van de nationale politie.

Vraag 6

Ziet u het belang van een snelle start van opsporingsactiviteiten in geval van ladingdiefstal en het belang van voldoende kennis over de problematiek bij de OvJs? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja. Om een snelle start van opsporingsactiviteiten te kunnen realiseren is bij het Projectteam Ladingdiefstal een snel interventieteam ingericht. De landelijk officier van justitie betreft in zijn actieplan ook de borging van kennis over transportcriminaliteit binnen de staande organisaties.

Vraag 7

Bent u voornemens om zowel de OvJ als de ladingdiefstallenteams na 2011 te continueren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zowel de landelijke officier van justitie transportcriminaliteit als het Projectteam Ladingdiefstal worden in 2012 gecontinueerd.

Vraag 8

Bent u bekend met het feit dat de berichtgeving naar aanleiding van de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) 2010 een onvolledig beeld schetst als het gaat om diefstal in de transportsector omdat diefstal van goederen die niet in eigendom zijn van de vervoerder niet worden meegenomen in de MCB? Zo ja, welke maatregelen bent u voornemens te nemen om dit beeld te corrigeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals u bij brief van 27 november 2009¹ bent geïnformeerd, hebben verschillen in de cijfers te maken met verschillen in definities. De resultaten in de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) komen tot stand op basis van een enquête onder transportbedrijven. Aan hen wordt gevraagd naar de schade die zij zelf rechtstreeks lijden als gevolg van diefstal. Wanneer een gestolen lading niet het eigendom is van de transportondernemer, dan telt de waarde van de lading niet mee in het schadebedrag. De sector zelf schat de totale waarde van schade aan gestolen voertuigen en ladingen op enkele honderden miljoenen.

¹ Tweede Kamer 2009–2010, 24 804, nr. 71.

Op 9 december 2009 is het convenant aanpak criminaliteit transportsector gesloten, waarin de overheid en branche afspraken hebben gemaakt over de aanpak van ladingdiefstal. Om de gegevensuitwisseling tussen publieke en private partijen te verbeteren zijn er in dit kader eenduidige definities uitgewerkt. Hiermee zal niet alleen uniformiteit van de gehanteerde cijfers toenemen maar ook het inzicht in het fenomeen en de aanpak van ladingsdiefstal. In dit licht zijn er met het convenant ook verbeteringen geïnitieerd in het proces van melden en aangifte doen.