



Ministerie van Economische Zaken

# Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector



# Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector

## Inhoudsopgave

<b>Partijen</b>	<b>3</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel en focus	4
1.3 De 4 speerpunten	4
<b>2. Verantwoordelijkheden en beheer</b>	<b>6</b>
2.1 De organisatie	6
2.2 Verantwoordelijkheden	6
2.3 Rapportage en voortgang van de afspraken	6
2.4 Middelen	6
2.5 Communicatie	6
<b>3. Projecten</b>	<b>7</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>12</b>
1. Cijfers	12
2. Resultaten 1 <sup>e</sup> convenant	13
3. Waarom een 2 <sup>e</sup> convenant en wijzigingen t.o.v. 1 <sup>e</sup> convenant	14
4. Juridische bepalingen	15

# Partijen

De Staatssecretaris van Economische Zaken, dhr. drs. F. Heemskerck  
hierna te noemen EZ,

De Minister van Justitie, dhr. dr. E.M.H. Hirsch Ballin hierna te  
noemen Justitie,

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
mw. dr. G. ter Horst, hierna te noemen BZK,

De Minister van Verkeer en Waterstaat, dhr. ir. C.M.P.S. Eurlings,  
hierna te noemen V&W,

Het Openbaar Ministerie, hier vertegenwoordigd door  
dhr. mr. M.C.W.M. van Nimwegen, Procureur Generaal,  
hierna te noemen OM,

ACN, Air Cargo Netherlands, hier vertegenwoordigd door de  
directeur, dhr. B.G. Radstaak, hierna te noemen ACN,

EVO, hier vertegenwoordigd door de algemeen directeur,  
dhr. mr. D. van den Broek Humphreij, hierna te noemen EVO,

Koninklijk Nederlands Vervoer, hier vertegenwoordigd door de  
voorzitter Goederenvervoer, dhr. ir. W.N.C. Heeren, hierna te  
noemen KNV,

De Nederlandse Politie, hier vertegenwoordigd door  
de heer P.J. Aalbersberg, Portefeuillehouder PPS binnen de Raad  
van Korpschefs i.o. (RKC i.o.) hierna te noemen Politie,

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, hier vertegenwoordigd door  
de voorzitter, dhr. mr. drs. C.W.M. Dessens, hierna te noemen AvC,

Transport en Logistiek Nederland, vertegenwoordigd door de  
algemeen voorzitter dhr. drs. A.B. Sakkers, hierna te noemen TLN,

TAPA, Transported Asset Protection Association, hier vertegenwoordigd  
door dhr. D.F.J. Muntinga, Chair TAPA Taskforce on the reduction of  
Transport Crime in the Netherlands, hierna te noemen TAPA,

Verbond van Verzekeraars, hier vertegenwoordigd door de  
directeur, dhr. mr. H.L. de Boer, hierna te noemen het VvV.

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren zijn in Nederland goede resultaten geboekt bij de gezamenlijke bestrijding van transportcriminaliteit.

De procedure voor het aannemen van personeel is verbeterd door het gebruik van een checklist en er is gestart met het veiliger maken van parkeerplaatsen. De transport- en logistieke sector maakt met ingang van 1 juni 2009 gebruik van het Waarschuwingregister Logistieke Sector (WLS). In het register worden de namen opgenomen van ex-personeelsleden, uitzendkrachten en personeel van onderaannemers die zich schuldig hebben gemaakt aan criminele activiteiten. Maar er is meer bereikt. De overige resultaten vindt u in bijlage 1.

Hoewel de resultaten dus goed zijn, ervaren partijen de schadelast voor bedrijven nog steeds als onaanvaardbaar hoog'. Ook de gevolgen van onzekerheid binnen de transportketen (continuïteit bedrijven) en de imagoschade van Nederland als transportland maken een samenhangend pakket van maatregelen noodzakelijk.

## 1.2 Doel en focus van dit convenant

Dit convenant heeft als doel transportcriminaliteit beter in kaart te brengen en maatregelen te ontwikkelen om deze te beperken en terug te dringen. Dit geldt ook voor bedreigingen tegen en persoonlijk leed van chauffeurs. Na de goede resultaten van het 1<sup>e</sup> convenant hebben partijen in dit 2<sup>e</sup> convenant behoefte om preventie en repressie verder te versterken en onderling beter af te stemmen. De internationale component van transportcriminaliteit krijgt ook aandacht in dit convenant, omdat criminaliteit zich nu eenmaal niet aan grenzen houdt.

## 1.3 De 4 speerpunten

Dit convenant kent vier speerpunten:

- I. Monitoring, cijfers en analyses (project 1)
- II. Preventie (projecten 2, 3, 4, 5, 6 en 7)
- III. Repressie (projecten 1, 3, 4 en 8)
- IV. Internationaal (project 9)

Er zijn ramingen die lopen van enkele tientallen miljoenen tot honderden miljoenen, voor een overzicht van cijfers en ramingen zie bijlage 2.

### *Ad I. Monitoring, cijfers en analyses (Project 1)*

Voor de bestrijding van ladingdiefstal gaat de Politie uit van onder meer een criminaliteitsbeeld analyse per regio en het Nationaal Dreigingsbeeld. In het Nationaal Dreigingsbeeld 2008 is de ladingdiefstal voor de komende vier jaar gekwalificeerd als dreiging.

Toch zijn aard en omvang van het probleem nog altijd onvoldoende duidelijk. Oorzaken zijn onder andere een lage aangiftebereidheid en een niet eenduidige registratie bij alle betrokken partijen. Het divers gehanteerde begrippenkader van transportcriminaliteit moet daarom beter op elkaar worden afgestemd, want nu is sprake van een onvolledig totaalbeeld en de huidige definities en cijfers spreken elkaar ook op onderdelen nog te vaak tegen. Daarom prioriteert dit convenant deze kwestie in project 1 waarmee de basis wordt geboden voor verder beleid op termijn.

Alleen op basis van eenduidige en op feiten gebaseerde gegevens kunnen partijen ieder voor zich en gezamenlijk tot een adequate aanpak van transportcriminaliteit komen.

Het blijft voor de partijen en in de praktijk belangrijk te weten waar ze de maatregelen moeten inzetten om transportcriminaliteit optimaal te bestrijden. Partijen moeten gezamenlijk definities vaststellen en deze allemaal erkennen en hanteren. Alleen op basis van eenduidige en op feiten gebaseerde gegevens kunnen partijen een effectieve aanpak van de criminaliteit verbeteren.

### *Ad II. Preventie (Projecten 2, 3, 4, 5, 6 en 7)*

'Veiligheid begint bij Voorkomen'. In dit Rijksbrede programma wordt geïnvesteerd in effectieve en efficiënte samenwerking met alle betrokken organisaties in de aanpak van onder meer ladingdiefstal, diefstal van voertuigen en veiligheid van chauffeurs in de transportsector.

*Ad III. Repressie (Projecten 1, 3, 4 en 8)*

Meer dan in het 1<sup>e</sup> convenant wordt benadrukt dat publiek private samenwerking ook een repressieve kant heeft. Repressie is de (re) actie van Politie en Justitie op transportcriminaliteit. Effectieve en efficiënte repressie vergt afstemming in de hele strafrechtsketen. Dat wil zeggen dat de Politie en het OM hun opsporing- en vervolgingsactiviteiten moeten stroomlijnen.

*Ad IV. Internationaal (Project 9)*

Transport en transportcriminaliteit houden niet op bij de Nederlandse grenzen. Transportbedrijven vervoeren goederen door Europa en daarbuiten. Binnen de EU groeit de aandacht voor het internationale aspect van transportcriminaliteit. De focus van dit convenant ligt op maatregelen tegen criminaliteit binnen de landsgrenzen, maar ook op maatregelen in bijvoorbeeld grensstreken. Ook dragen partijen waar mogelijk de positieve ervaring van de publiek private samenwerking naar andere landen uit.

## 2.

# Verantwoordelijkheden en beheer

### 2.1 De organisatie

#### De begeleidingsgroep

De begeleidingsgroep bestaat uit de ondertekenaars van dit convenant. De begeleidingsgroep zorgt voor de voortgang van de projecten uit dit convenant.

#### Stuurgroep

De stuurgroep bestaat uit een aantal vertegenwoordigers op bestuurlijk niveau van de deelnemers aan dit convenant. De stuurgroep bewaakt de voortgang en stelt de voortgangsrapporten vast. De stuurgroep komt één à twee keer per jaar bijeen.

#### Werkgroepen

De werkgroepen werken de projecten uit. Voor elk project is tenminste één coördinator aangesteld. Andere dan convenantdeelnemers kunnen ad-hoc aan de werkgroep worden toegevoegd.

### 2.2 Verantwoordelijkheden

Partijen richten zich op het inzichtelijk maken van de omvang van de transportcriminaliteit en de preventie en bestrijding van transportcriminaliteit in de hele transportketen. Hierbij ligt de nadruk op wegtransport.

De aanpak van criminaliteit in de transportsector is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid, koepelorganisaties en bedrijfsleven. Partijen ondersteunen elkaar hierin en vullen elkaar aan om gezamenlijk tot een ketengerichte effectieve en efficiënte aanpak te komen.

De overheid is voornamelijk verantwoordelijk voor het scheppen van voorwaarden en repressief optreden. Bij dit repressief optreden spelen Politie en Justitie een belangrijke rol. Zij zijn verantwoordelijk voor toezicht, handhaving, opsporing en vervolging van strafbare feiten. Ook de branche en het bedrijfsleven hebben hun verantwoordelijkheid; zij moeten in openbare ruimten preventief handelen. Bijvoorbeeld door niet te parkeren op onveilige locaties.

### 2.3 Rapportage en voortgang van de afspraken

Het 1<sup>e</sup> convenant was onderdeel van het 'Actieplan Veilig Ondernemen I' (AVO I). Inmiddels is er een 'Actieplan Veilig Ondernemen III' (AVO III). Dit 2<sup>e</sup> convenant is een aanvulling op AVO III en heeft de intentie bij te dragen aan de doelstelling van AVO III. Dit convenant loopt van januari 2010 tot en met december 2013.

De coördinator(en) per project informe(e)r(t)en EZ over de voortgang van de projecten. Aansluitend rapporteert EZ aan het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC) en aan de Tweede Kamer.

### 2.4 Middelen

Het is de bedoeling dat de activiteiten budget neutraal zijn.

### 2.5 Communicatie

Partijen stemmen van tevoren met elkaar af welke boodschap zij uitdragen naar de media.

# 3. Projecten

## 1. Project Monitoring, cijfers en analyse

De coördinator is AVC  
Andere betrokken organisaties: alle

Alleen op basis van eenduidige definities en cijfermateriaal over de aard en omvang van het probleem kunnen partijen komen tot een gerichte aanpak van criminaliteit in de logistieke sector. De Politie en het OM werken steeds meer informatie gestuurd. Voldoende en juiste informatie is cruciaal voor een adequate opsporing en vervolging.

Dit project kent de volgende acties:

### Actie 1

Convenantpartijen stellen voor 1 juni 2010 gezamenlijk eenduidige definities op van transportcriminaliteit. Alle betrokken partijen hanteren vervolgens deze definities.

### Actie 2

De Politie verbetert voortdurend het aangifteproces. Om het aangifteproces van transportcriminaliteit te optimaliseren kijkt de Politie naar mogelijke verbeteringen. Het doel hiervan is om kwalitatief goede aangiften te krijgen. De Politie betreft de koepelorganisaties uit de transportsector hierbij. De Raad van Korpschefs i.o. krijgt in het tweede kwartaal van 2010 de aanbevelingen aangeboden.

### Actie 3

De betrokken koepelorganisaties spannen zich in om hun achterban te stimuleren tot het doen van (kwalitatief goede) aangiften of meldingen. Om dit te bereiken komt er voor 1 juni 2010 een aantal pilots. Daarnaast wijzen de koepelorganisaties de achterban op de mogelijkheid om anoniem informatie te verstrekken over strafbare feiten aan Meld Misdaad Anoniem (0800-7000).

### Actie 4

Het KLPD monitort centraal de aangiften van transportcriminaliteit. Ook voor meldingen richt de transportbranche per 1 januari 2010 één centraal meldpunt in. Dit meldpunt leidt de meldingen door naar het KLPD. Het KLPD zorgt daarnaast vanaf 1 januari 2010 op landelijk niveau voor de informatie en analyses en geeft de convenantpartijen per kwartaal een terugkoppeling.

### Actie 5

AVC is vanaf 1 januari 2010 de spreekbuis van partijen over de omvang van voertuig- en ladingdiefstal. Dit na onderlinge afstemming met de andere deelnemers. Doel hiervan is om het publiek-private karakter van de bestrijding van transportcriminaliteit te benadrukken.

## 2. Project Bedrijven- en Bedrijfsterreinen

De coördinator is EVO  
Andere betrokken organisaties: EZ, TLN, KNV, BZK, TAPA en AVC

De aanpak van criminaliteit in de logistieke sector moet zich niet beperken tot de transportroutes. Voldoende veilige en beveiligde parkeerplaatsen op bedrijventerreinen moeten onderdeel uitmaken van een adequaat netwerk van veilige parkeermogelijkheden voor vrachtwagens, hun chauffeurs en de lading.

Veel diefstal van lading en bedrijfswagens vindt plaats op bedrijven- en bedrijventerreinen. Gebrek aan voldoende -beveiligde- openbare parkeerruimte is een belangrijke oorzaak. Ook voor de opvang van (buitenlandse) chauffeurs en vrachtwagens die nog geen lading hebben om terug te gaan is onvoldoende plek. Daarnaast weren gemeenten geparkeerde vrachtauto's vaak uit de bebouwde kom zonder dat ze een alternatief bieden. Hierdoor ontstaat extra druk op de openbare ruimte die daar wat betreft capaciteit en veiligheid niet op is berekend.

De openbare parkeerruimten op de bedrijventerreinen hebben vaak onvoldoende (veilige) ruimten om dit op te vangen. Op de bedrijfslocaties zelf is het voor de ladingbelanghebbende niet altijd mogelijk om vrachtauto's veilig met hun lading over te laten staan. Het laten overstaan van vrachtauto's en chauffeurs op het bedrijfsterrein van andere bedrijven dan de ladingbelanghebbende die geen - economische - binding hebben met het betreffende bedrijf is over het algemeen fysiek niet mogelijk of uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk.

Het convenant bedrijventerreinen 2010-2020 dat EZ, VROM, IPO en VNG in 2009 afsloten, biedt inhoudelijk goede aanknopingspunten om op strategisch niveau aan te sluiten bij de herstructurering en ontwikkeling van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. De bedoeling is om in de ontwikkelingsfase van beleid, planning en aanleg voldoende en meer beveiligde parkeergelegenheid te borgen.

Dit project kent de volgende acties:

#### **Actie 6**

De partners stimuleren bedrijven door voorlichting over criminaliteitsbeperking en logistieke planning om de mogelijkheden op eigen terrein te gebruiken en ervoor te zorgen dat vrachtauto's met (waardevolle) lading zo snel mogelijk gelost en zo laat mogelijk geladen worden derhalve het overstaan met waardevolle lading op de openbare weg te voorkomen.

In maart 2010 hebben de betrokken koepelorganisaties bij hun achterban een inventarisatie uitgevoerd naar de meest voorkomende knelpunten en oorzaken op gebied van veiligheid en criminaliteit op bedrijventerreinen. De betrokken convenantpartijen krijgen de resultaten hiervan.

#### **Actie 7**

EVO, KNV en TLN zoeken regionaal aansluiting bij de provinciale structuurvisies en gemeentelijke bestemmingsplannen die voor het bedrijventerreinenbeleid gemaakt worden. Doel hiervan is om het aantal (beveiligde) parkeerplaatsen op bedrijventerreinen in de ontwikkeling- en herinrichtingsfasen te borgen. De convenantpartijen - in het bijzonder EZ, BZK en AVC - ondersteunen dit waar mogelijk.

De koepelorganisaties roepen individuele bedrijven op om samen met de betrokken gemeenten te komen tot gezamenlijke voorzieningen op bedrijventerreinen en het eventuele medegebruik van elkaars bedrijventerreinen.

#### **Actie 8**

Van 1 juni 2010 tot 31 december 2012 zoeken de convenantpartijen actief aansluiting bij het MKB voorlichtingstraject KVO bedrijventerreinen.

### **3. Project Parkeerplaatsen langs het onderliggende en hoofdwegennet (HWN)**

De coördinator is V&W (voor wat betreft het hoofdwegennet)  
Andere betrokken organisaties: AVC, EVO, KNV, Politie, TAPA, TLN en VvV

Parkeerplaatsen op en in de nabijheid van het hoofdwegennet, waar chauffeurs een veilig rustpunt vinden en die de nodige faciliteiten bieden, vormen een belangrijk element bij de preventie tegen criminaliteit. Ook de parkeerplaatsen aan het

onderliggende wegennet, die zowel in publiek als privaat beheer zijn, krijgen de aandacht.

Dit project kent de volgende acties:

Hoofdwegennet:

#### **Actie 9**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat komt medio 2010 met een beleidsvisie over parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet, waarin het aspect veiligheid (criminaliteit, verkeersveiligheid e.d.) een belangrijk onderdeel vormt.

#### **Actie 10**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat faciliteert het verwijzen naar veilige parkeerplaatsen in de nabijheid van het hoofdwegennet.

#### **Actie 11**

In 2010 evalueert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de aanpak van de 20 minst veilige verzorgingsplaatsen en de bijbehorende pilots. Naast de uitbreiding van en de pilot 'schoner en veiliger' op de verzorgingsplaats Lonnekermeer (A1) wordt ook de pilot op de corridor Venlo-Rotterdam geëvalueerd. Hierbij wordt op deze corridor in PPS-verband met cameratoezicht op een pro actieve wijze en met behulp van moderne technologie transportcriminaliteit voorkomen en waar mogelijk aangepakt. Hierdoor wordt de veiligheid van de gebruikers op de verzorgingsplaatsen beter gewaarborgd. Een eerste fase van deze pilot is inmiddels de testfase voorbij en de resultaten zijn bemoedigend. De met deze pilot opgedane praktische ervaring kan verder worden uitgedragen ter beveiliging van onveilige parkeer- en verzorgingsplaatsen en bedrijventerreinen.

Onderliggend wegennet:

#### **Actie 12**

Alle partijen stimuleren de aanleg en het gebruik van veilige parkeerplaatsen die zijn gelegen langs het onderliggende wegennet.

Diversen:

#### **Actie 13**

Het Verbond van Verzekeraars start op 1 januari 2010 in samenwerking met de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) met het opzetten van een certificeringssysteem voor gecategoriseerde beveiligde parkeerplaatsen in Nederland op basis van de bestaande categorie-indelingen.



#### Actie 14

De convenantpartners volgen actief de ontwikkelingen in Europees verband (LABEL = *creating a Label for (Secured) Truck Parking Areas along the Trans-European Road Network*) om de problematiek van criminaliteitspreventie en parkeerplaatsen de juiste prioriteit te geven. Het belangrijkste zijn de verdere ontwikkeling en acceptatie van een Europees classificatiesysteem en de certificering van parkeerplaatsen op de hoofd transportassen.

### 4. Project Goederen ketenaanpak/benadering

De coördinatoren zijn TAPA/EVO en AVc

Andere betrokken organisaties: ACN, EZ, Justitie, KNV, OM, Politie, TLN en V&W

Criminaliteit tegen de transportsector doet zich overal voor in de transportketen: van verlader/ontvanger tot 'in house' bij de transporteur en onderweg. Elke vorm van preventie en repressie moet daarom worden afgemeten aan onderliggend risico en aan nut en noodzaak van te treffen maatregelen in onderlinge samenhang in die keten. Het feit dat preventieve maatregelen bijkomende voordelen (bijvoorbeeld kwaliteitsverbetering) in de keten kennen, maakt het nog noodzakelijker dat partijen samenwerken bij het treffen van deze maatregelen. Dat vergroot een effectieve en efficiënte aanpak om een veilige keten te realiseren.

De convenantpartijen hebben behoefte aan meer inzicht in de samenhang tussen criminaliteitsrisico's en de (effecten van) mogelijke maatregelen in de keten. Ook de informatiestromen die goederen en documenten door de keten begeleiden kennen hun risico's vanuit enerzijds de weg die deze informatie volgt en anderzijds het (vaak grote) aantal mensen dat toegang heeft tot deze informatie. Dit betreft in veel gevallen ook certificering. Voorkomen moet worden dat de verschillende soorten certificering niet goed op elkaar aansluiten en uit elkaar gaan lopen.

Dit project kent de volgende acties:

#### Actie 15

TAPA en EVO presenteren in het tweede kwartaal van 2010 een model waarin supply chain risico's en preventieve maatregelen voor alle vervoerssectoren in samenhang worden geplaatst. In dit model worden vrachtgerelateerde informatiestromen meegenomen, in eerste instantie die over wegvervoer en vervoer door de lucht. Voor zover mogelijk wordt tegelijkertijd aansluiting met vervoer over spoor en water gezocht.

#### Actie 16

EVO en TAPA inventariseren de informatievoorziening in de ketens en doen aanbevelingen in het tweede kwartaal van 2010.

#### Actie 17

EVO streeft in overleg met de betrokken partijen per 1 oktober 2010 naar aanbevelingen in de criminaliteitsbestrijding die aansluiten bij de AEO certificering (*Authorised Economic Operator*). Dit zijn zowel fysieke als procedurele aanbevelingen.

### 5. Project Interne criminaliteit

De coördinator is TLN

Andere betrokken organisaties: ACN, AVc, EVO, Justitie, TAPA, Politie en KNV

Bij de aanpak van criminaliteit in de logistieke sector is betrokkenheid van medewerkers bij criminaliteit een groot probleem. De logistieke sector blijkt extra kwetsbaar door de aanwezigheid of het vervoer van vaak aantrekkelijke goederen. Bewustwording van de impact van interne criminaliteit bij ondernemers is noodzakelijk. Bij de acties in dit project nemen de betrokken koepelorganisaties uit de transport- en logistieke sector een inspanningsverplichting op zich om hun leden te stimuleren de interne criminaliteit aan te pakken.

Dit project kent de volgende acties:

#### Actie 18

Promotie bij ondernemers om het standaardmodel van werving en selectie van personeel te gebruiken. De vereiste Verklaring omtrent het Gedrag (VOG) in samenhang met het raadplegen van het sectorale waarschuwingsregister moet een standaardonderdeel zijn van werving en selectie. Dit heeft een sterke preventieve werking. Het waarschuwingsregister is bedoeld voor het vermelden van malafide ex-werknemers die werkzaam zijn in de logistieke sector. De promotie van het waarschuwingsregister vindt plaats door middel van gerichte voorlichtingsbijeenkomsten en via de website [www.stichtingwls.nl](http://www.stichtingwls.nl).

#### Actie 19

Het geven van voorlichting en het geven van praktische tips om zo bewustwording bij ondernemers te stimuleren. Door bedrijfsprocessen, risico's en genomen maatregelen in kaart te brengen, krijgt de ondernemer zicht op de risico's die hij loopt. Concrete advisering op bedrijfsniveau is de volgende stap.

#### Actie 20

Stimuleren van ondernemers tot het doen van aangifte en het verhalen van de schade door middel van het voegen in het strafproces. Voor wat betreft de repressie wordt aangesloten bij het Convenant Aanpak Interne Criminaliteit.

#### Actie 21

Stimuleren van het gebruik van het waarschuwingsregister in de logistieke sector, door het geven van voorlichtingsbijeenkomsten.

## 6. Project Keurmerk Transport en Logistiek

De coördinator is TLN

Andere betrokken organisatie: Justitie

Het Keurmerk Transport en Logistiek is voor ondernemers een instrument voor kwaliteitsverbetering. Ook bevordert het keurmerk een veiliger ondernemingsklimaat. Er is in het Keurmerk Transport en Logistiek een speciale criminaliteitspreventieparagraaf opgenomen. Ook voor de periode 2009-2012 is het de bedoeling met dit Keurmerk de transportcriminaliteit terug te dringen.

Dit project kent de volgende acties:

### Actie 22

Het Ministerie van Justitie zet de financiële ondersteuning vanuit haar stimuleringsregeling voor deze periode voort.

### Actie 23

Transport en Logistiek Nederland zorgt dat in het jaar 2009-2010 ten minste dertig bedrijven het Keurmerk Transport en Logistiek behalen en in het jaar 2011-2012 ten minste twintig bedrijven. TLN stimuleert hogere aantallen.

### Actie 24

TLN biedt de deelnemers aan het keurmerk elk individueel een begeleidingstraject aan.

## 7. Project Preventie

De coördinatoren zijn TLN, EVO en TAPA

Andere betrokken organisaties: KNV, EVO, AVc, VvV, ACN, EZ, BZK, Politie en Justitie

Om criminaliteit in de transportsector te voorkomen, blijven preventieve maatregelen van groot belang. De ontwikkelingen die met het vorige convenant zijn ingezet moeten worden gecontinueerd en bevorderd. Een voorbeeld is het Keurmerk Transport en Logistiek en het waarschuwingregister van de branche. Partijen volgen nieuwe ontwikkelingen nauwlettend en passen deze waar mogelijk toe. Aandacht voor preventie en het aanreiken van security-scans is essentieel in de aanpak van transportcriminaliteit.

Dit project kent de volgende acties:

### Actie 25

De transportkoepelorganisaties bevorderen dat de verantwoordelijkheid voor criminaliteitspreventie per 1 januari 2011 op directieniveau wordt belegd.

### Actie 26

De Politie start per 1 juli 2010 met het uitgeven van alarmeringsberichten voor de branche wanneer bepaalde fenomenen zich voordoen.

### Actie 27

Criminaliteitspreventie maakt per september 2009 deel uit van het lespakket van de beroepschauffeur en kan onderdeel uitmaken van de bijbehorende verplichte nascholing (EU richtlijn vakbekwaamheid 2009/59). De betrokken koepelorganisaties stimuleren chauffeurs tot het volgen van dit aspect van deze nascholing en bewaken de kwaliteit ervan.

### Actie 28

De betrokken koepelorganisaties stimuleren de installatie van een noodknop en een aansluiting op een Particuliere Alarmcentrale (PAC) om onveiligheidsgevoelens van chauffeurs tegen te gaan en om diefstal van voertuig of lading snel te kunnen signaleren. Dit geldt ook voor andere schadelast en risicobeperkende preventieve initiatieven en maatregelen. Het is aan de partijen zelf om te bepalen wat zij onderling afspreken en verplichten.

## 8. Project Repressie

De coördinator is de Politie

Andere betrokken organisaties: KNV, EVO, AVc, VvV, ACN, TLN, EZ, BZK, Justitie en TAPA

Volledige en voldoende informatie is voor de Politie en het OM noodzakelijk voor een goede opsporing en vervolging. Alle partijen werken samen aan preventieve en repressieve maatregelen.

Dit project kent de volgende acties:

### Actie 29

Om op regionaal niveau beleidsmatig aanspreekbaar te zijn stelt de Politie haar netwerk van accountmanagers bedrijfsleven per 1 januari 2010 open voor de koepelorganisaties.

### Actie 30

De Politie intensificeert medio tweede kwartaal 2010 toezicht en opsporing op de diverse goederenstromen. Daarbij houdt de Politie rekening met vastgestelde prioriteiten en beschikbare capaciteit. Methoden zoals de lokvrachtwagen en de projectmatige aanpak van verzorgingsplaatsen worden gecontinueerd en verder ontwikkeld. Het KLPD neemt hiertoe zo nodig het initiatief en betreft de regiokorpsen hierbij.

### Actie 31

Ondernemers die aantoonbaar voldoende preventieve maatregelen hebben genomen krijgen bij gelijkwegende zaken bij de Politie en het OM voorrang boven ondernemers die geen maatregelen hebben getroffen. Dit houdt in dat als een ondernemer onvoldoende preventieve maatregelen heeft genomen, de politie geen opsporingscapaciteit inzet. Uitwerking van deze afspraak gebeurt volgens de al gemaakte afspraken tussen VNO-NCW, MKB, OM en RKC i.o.<sup>1</sup>. De bedoeling is om dit beleid in het tweede kwartaal 2010 in te voeren. In specifieke gevallen vordert het algemeen belang strafrechtelijk ingrijpen, ongeacht de vraag of het bedrijf zelf voldoende heeft gedaan tegen criminaliteit. Daarvan is sprake als het strafbare feit een ernstige bedreiging vormt voor het functioneren of het voortbestaan van (rechts)personen, dan wel dat sprake is van een grove en brutale werkwijze. Omdat dergelijke aangelegenheden het bedrijfsbelang overstijgen, wordt er van uitgegaan dat altijd aangifte wordt gedaan door de onderneming. Daarop zullen Politie en Justitie reageren zoals in vergelijkbare zwaarwegende gevallen gebruikelijk is.

### Actie 32

De betrokken koepelorganisaties stimuleren hun leden om zich als benadeelde civiele partij te voegen in het strafproces of met civiele aansprakelijkstelling actie tegen daders/verdachten te ondernemen<sup>2</sup>. De koepelorganisaties hebben in het eerste kwartaal van 2010 hiervoor een stimuleringscampagne ontwikkeld.

## 9. Project Internationaal

De coördinatoren zijn AVc en EZ

Andere betrokken organisaties: alle

In Nederland gevestigde ondernemingen zijn regelmatig gedurende het transport slachtoffer van criminaliteit buiten de grenzen van Nederland. Van deze feiten kan in Nederland geen aangifte gedaan worden. Daardoor is in Nederland geen zicht op de omvang van de schade die het (transport)bedrijfsleven in het buitenland loopt. Evenmin is er sprake van een voldoende criminaliteitsbeeld bij Politie en Justitie op EU-niveau. Onderdelen van de aanpak van transportcriminaliteit, zoals beveiligde parkeerplaatsen, hebben inmiddels de aandacht van de Europese Commissie. Een integrale aanpak, zoals in Nederland door publiek private samenwerking ontbreekt echter nog.

Dit project kent de volgende acties:

### Actie 33

De branche richt per 1 januari 2010 een meldpunt in waar slachtoffers van transportcriminaliteit in het buitenland melding kunnen doen.

### Actie 34

Vanaf 1 juni 2011 informeert de branche het KLPD periodiek over de meldingen die zij heeft ontvangen.

### Actie 35

In 2011 bespreekt de Politie het onderwerp transportcriminaliteit periodiek in het overleg contactpunten voertuigcriminaliteit (EU Raadsbesluit 2004/919/EG). De politie maakt daarbij gebruik van de meldingen van de branche.

### Actie 36

Vanaf 1 januari 2010 zoekt de Politie naar internationale samenwerkingsverbanden om het toezicht op de Europese hoofdtransportassen uit te breiden.

### Actie 37

TAPA organiseert regelmatig (vier keer per jaar) bijeenkomsten over transportcriminaliteit voor haar leden en geïnteresseerde convenantpartijen.

### Actie 38

Vanaf 1 januari 2010 of eerder promoten alle convenantpartijen in hun internationale overleg waar mogelijk het Nederlandse convenant en internationale samenwerking.

<sup>1</sup> 1. Zie voor Convenant Aanpak Interne criminaliteit o.a. [www.vno-ncw.nl](http://www.vno-ncw.nl) en [www.mkb.nl](http://www.mkb.nl), de bijbehorende OM-Aanwijzing voor de opsporing (Staatscourant 2003, 41), laatstelijk verlengd met een geldigheidsduur tot 28 februari 2010) en de uitleg bij deze Aanwijzing ([www.om.nl](http://www.om.nl))

# Bijlage 1

## Cijfers

De moeilijkheid bij het geven van een cijfermatig inzicht is het verschil in definities die gehanteerd worden. Een ieder kan cijfers gebruiken die goed uitkomen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van cijfers die gebruikt worden.

### 1. “Study Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the EU” van NEA.

In deze studie uit mei 2007, die in opdracht van het Europees Parlement is gemaakt worden de totale kosten voor diefstal van lading en of voertuig gedurende het transport voor Nederland berekend op **€ 329,4 miljoen**. De cijfers zijn gebaseerd op 2004.

### 2. MCB 2008.

Het sterkst binnen MCB 2008 is de daling in de transportsector, van 38% in 2004 naar 25% in 2008. Het totale schadebedrag is **€ 29 miljoen**. Dit bleek dinsdag 23 juni 2009 uit de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB) die minister Hirsch Ballin van Justitie mede namens minister Ter Horst van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

### 3. Beke (2004)

In het onderzoek van Beke “Zware jongens op de weg” (2004) schat Beke de jaarschade directe en indirecte schade op **€ 100 tot € 500 miljoen**.

### 4. AVc, Bron RDW

In 2008 zijn 257 zware bedrijfsauto's gestolen, in 2007 waren dit er 274. Voor gestolen opleggers zijn deze cijfers 206 gestolen in 2008 tegen 214 in 2007. Van de 206 in 2008 gestolen opleggers zijn er 137 teruggevonden.

### 5. KLPD

Aantal aangiften van diefstallen in de wegtransportsector 2008 versus 2007.

### Voertuigen met lading

2007 125 stuks

2008 117 stuks

### Ladingdiefstal Diefstal van lading

2007 328 keer

2008 289 keer

Het LTT registreert ook de modus operandi, verreweg de meeste gevallen van ladingdiefstallen vinden plaats d.m.v. zeil snijden, voornamelijk op parkeerplaatsen.

# Bijlage 2

## Resultaten 1<sup>e</sup> transportconvenant

Het 1<sup>e</sup> transportconvenant is getekend op 7 oktober 2004 en is geëindigd op 31 december 2008.

Aan concrete producten heeft het 1<sup>e</sup> convenant onder andere opgeleverd:

1. Een analyse van de criminaliteit in de wegtransportsector door Advies- en Onderzoeksbureau Beke;
2. Een onderzoek naar meer veilige parkeerplaatsen door Policy Research Corporation (PRC);
3. Een opleiding criminaliteitsbeheersing voor het lager- en midden kader is door TLN ondergebracht bij de Vakopleiding Transport en Logistiek (VTL);
4. De door EVO ontwikkelde module criminaliteitspreventie (midden- en hoger kader);
5. Een modelprocedure voor de werving en selectie van personeel;
6. Een waarschuwingsregister voor de sector logistiek;
7. Promotieacties hebben plaats gevonden voor bedrijven over tracking en tracing, de waarschuwingslijst en de checklist aangifte;
8. Diverse brochures van het Verbond van Verzekeraars, EVO en TLN met tips en aanbevelingen om de transportketen veiliger te maken;
9. Een checklist aangifte toegespitst op strafbare feiten in de transportsector;
10. (68) uitgereikte Keurmerken Transport en Logistiek;

Gezamenlijk is besloten, dat de afspraak Cell Broadcast (CB) niet werd uitgevoerd, vanwege veranderende inzichten in toepassingsmogelijkheden.

Er zijn meer producten opgeleverd die een (in)direct resultaat zijn van de samenwerking tussen partijen van het convenant en derden zoals:

1. richtsnoer van de EC Verordening 561/2006 rij- en rusttijden om onder condities veilige parkeerplaatsen te kunnen bereiken;
2. aangepaste opleidingseisen chauffeurs t.b.v. criminaliteitspreventie op basis van de EU richtlijn 2003/59 als deel van de verplichte (na)scholing;
3. opstellen lijst van 20 minst veilige parkeerplaatsen langs het hoofdwegenet en beschikbaar stellen van €10 miljoen door V&W voor de verbetering daarvan; pilot camera bewaking traject Rotterdam-Venlo, herinrichting grensemplacement Venlo en Lonnekermeer (totaal ruim € 5 miljoen);
4. meldpunt Transportcriminaliteit bij het (BV)OM en andere onderling samenhangende meldpunten;
5. participatie van AVc in het EU project Label; V&W en TLN in advisory board van LABEL en SETPOS;
6. kwartaalcijfers en analyse KLPD over ladingdiefstal;
7. in het NDB 2008 is ladingdiefstal aangemerkt als dreiging;
8. toename repressie door Politie, o.a. door inzet lokvrachtauto;
9. door de Regionale Platforms Criminaliteitsbeheersing (RPC's) wordt op regionaal niveau aandacht geschonken aan het onderwerp transportcriminaliteit;
10. diverse voorlichting- en themabijeenkomsten met ondernemers georganiseerd door TLN, KNV en EVO met medewerking van het OM.

# Bijlage 3

## Waarom een 2<sup>e</sup> convenant en wijzigingen t.o.v. het 1<sup>e</sup> convenant

Waarom een 2<sup>e</sup> convenant?

Partijen hebben belangrijke redenen om zich in te zetten voor dit 2<sup>e</sup> transportconvenant omdat:

- het gevoel van onveiligheid bij chauffeurs nog steeds groeit;
- de schade door transportcriminaliteit een negatieve invloed heeft op de samenleving, op het veiligheidsgevoel en op het ondernemingsklimaat. Dit leidt tot aanzienlijke schadelast, winstderving, imagoschade en persoonlijk leed, ook voor Nederland als transport- en transitieiland;
- het 1<sup>e</sup> convenant beperkte zich tot de problematiek in Nederland. In dit convenant zullen de internationale aspecten ook aan de orde komen.

Wijzigingen ten opzichte van het 1<sup>e</sup> convenant

- Meer betrokken partijen die ondertekenen, meedenken en concrete verantwoordelijkheid nemen
- Meer politieke aandacht in Den Haag en Brussel
- Meer aandacht voor repressie
- Meer internationale focus
- Naast vervoer over de weg krijgen de overige modaliteiten in dit convenant ook aandacht.

# Bijlage 4

## Juridische bepalingen

### 1. Looptijd

Dit convenant treedt in werking op 1 januari 2010 en eindigt op 31 december 2013.

### 2. Wijziging

Indien er zich omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat een wijziging van dit convenant noodzakelijk is, zullen partijen hiertoe zo spoedig mogelijk in overleg treden.

Een voorstel tot wijziging wordt schriftelijk gedaan.

Partijen kunnen alleen schriftelijk met het voorstel instemmen.

De wijziging wordt van kracht wanneer alle ondertekenende partijen hun instemming hebben betuigd.

### 3. Toetreding

Teneinde partijen (binnen de branche) in zo ruim mogelijke mate te doen participeren in dit convenant, bestaat voor hen de mogelijkheid om gedurende de looptijd van het convenant als partij toe te treden.

Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit het convenant voortvloeien te aanvaarden en een eigen actieplan op te stellen.

### 4. Uittreding

Ieder van de partijen is bevoegd voortijdig uit dit convenant te treden.

Uittreding met inachtneming van een termijn van drie maanden wordt schriftelijk kenbaar gemaakt aan partijen.

Indien een partij uit het convenant treedt blijft het convenant onverkort van kracht.

### 5. Informatie-uitwisseling

Politie-informatie wordt uitgewisseld met andere partijen indien is voldaan aan de voorwaarden uit de Wet Politiegegevens.

### 6. Slotbepaling

Met dit convenant worden geen in rechte afdwingbare rechten en verplichtingen voor partijen in het leven geroepen.

Partijen committeren zich om zich voor de uitvoering van het convenant maximaal in te spannen.

Dit convenant wordt in de Staatscourant geplaatst.



Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Economische Zaken  
Directoraat-generaal Ondernemen & Innovatie  
Directie Ondernemen  
Postbus 20101 | 2500 EC Den Haag  
Meer exemplaren te bestellen via [www.ez.nl](http://www.ez.nl) of tel: 0800-8051.

December 2009 | Publicatie-nr. 09OI56