

# **Convenant Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector**

## Inhoudsopgave

	Partijen	pag. 2
1	Inleiding	pag. 3
	1.1. Focus	
	1.2. Aanleiding	
	1.3. Criminaliteit is grensoverschrijdend	
2	Doel en verantwoordelijkheden	pag. 4
	2.1. Doel	
	2.2. Verantwoordelijkheden	
3	Beheer	pag. 4
	3.1. De Projectgroep Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector	
	3.2. Monitoring	
	3.3. Middelen	
	3.4. Uitvoeringsorganisatie	
	3.5. Overige bepalingen	
	Afspraken	pag. 6
	Ondertekening	pag. 11

## **Partijen**

De Staatssecretaris van Economische Zaken, handelend namens het bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, mw. ir. C.E.G. van Gennip MBA, hierna te noemen EZ,

De Minister van Justitie, handelend namens het bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door de plaatsvervangend directeur-generaal Preventie, Jeugd en Sancties, dhr. mr. W.F.G. Meurs, hierna te noemen Justitie,

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, handelend namens het bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door de plaatsvervangend directeur-generaal Veiligheid mw. drs. L.M.C. Ongering, hierna te noemen BZK,

De Minister van Verkeer en Waterstaat, mw. drs. K.M.H. Peijs, handelend namens het bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen V&W,

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

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

Het Verbond van Verzekeraars, te dezen vertegenwoordigd door de adjunct-directeur, dhr. mr. H.L. De Boer, hierna te noemen het Verbond,

Transport en Logistiek Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, dhr. R.M.S. van 't Schip, hierna te noemen TLN,

Nederland Distributieland, te dezen vertegenwoordigd door zijn algemeen directeur, dhr. drs. D. 't Hooft, hierna te noemen NDL,

komen overeen

## **Convenant Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector**

## **I. Inleiding**

### **1.1. Focus**

Meer dan de helft van alle bedrijven is veelvuldig slachtoffer van criminaliteit. Deze criminaliteit heeft een negatieve invloed op het ondernemingsklimaat en leidt tot omzet- en winstderving. Overheid en bedrijfsleven zijn het erover eens, dat concrete acties en maatregelen moeten worden genomen om de criminaliteit gericht tegen het bedrijfsleven terug te dringen.

In vergelijking met veel andere sectoren is de transportsector onevenredig vaak slachtoffer van criminaliteit. Uit de Monitor Bedrijven en Instellingen (MBI) 2002 blijkt dan ook dat ongeveer de helft (53%) van de bedrijven in de sector vervoer, opslag en communicatie slachtoffer is van criminaliteit. De totale schade door criminaliteit in deze sector wordt geschat op € 155 miljoen in 2002 (NIPO 2002). Hierbij vormt directe schade door inbraak en diefstal de belangrijkste schadepost. De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) bevestigt dat diefstal een toenemend probleem vormt voor de transportsector. Daarnaast geven de branche- en belangenorganisaties, verzekeraars en individuele bedrijven aan dat deze problemen zich vooral voordoen bij het wegtransport. Het gaat dan om diefstal van lading, die meestal gepaard gaat met de diefstal van een vrachtwagen. De wagen wordt vaak, maar in afnemende mate, teruggevonden. De lading, waaronder diefstalgevoelige goederen zoals sigaretten, kleding, elektronica en alcohol, meestal niet.

Mede op basis van deze informatie en de wens vanuit de branche zal de focus liggen op het terugdringen van diefstal van lading en/of vrachtwagens in het wegtransport.

### **1.2. Aanleiding**

Het Actieplan "Veilig Ondernemen" (hierna te noemen Actieplan) is ondertekend op 20 januari 2004 door de ministeries van Economische Zaken (EZ), Justitie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), VNO-NCW, MKB-Nederland en het Verbond van Verzekeraars. De opdrachtgever voor het Actieplan is het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC). Het doel van het Actieplan is een vermindering van de criminaliteit tegen het bedrijfsleven met minimaal 20% in 2008.

Dit convenant vloeit voort uit de afspraken gemaakt in het Actieplan. Het Actieplan omvat een aantal met elkaar samenhangende projecten, die gezamenlijk de beoogde doelstelling ten aanzien van criminaliteitsreductie dienen te bereiken.

### **1.3. Criminaliteit is grensoverschrijdend**

Criminaliteit in de transportsector houdt niet op bij de Nederlandse grenzen. Transportbedrijven vervoeren goederen door Europa en daarbuiten. Ook op Europees niveau staat criminaliteitspreventie hoog op de agenda.

De focus van dit convenant ligt op maatregelen tegen criminaliteit binnen de landsgrenzen. De specifieke criminaliteitsvormen die bij internationaal transport horen, worden in dit project niet uitgewerkt.

## **2. Doel en verantwoordelijkheden**

### **2.1. Doel**

Het Actieplan heeft als doelstelling voor de transportsector gesteld dat de criminaliteit in deze sector met 25% verminderd moet worden. Tevens is de intentie om in 2006 al een reductie van de criminaliteit van 10% procent te hebben bereikt. Dit convenant zal hieraan een bijdrage leveren en in samenhang met andere initiatieven uit het Actieplan deze doelstelling pogen te bereiken.

### **2.2. Verantwoordelijkheden**

De aanpak van criminaliteit in de transportsector is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid, brancheorganisaties en bedrijfsleven. Het gaat bij de aanpak van criminaliteit om de concrete inzet van diverse partijen op de verschillende voorzieningen. Daarbij is de verantwoordelijkheid van de overheid gericht op bijvoorbeeld een goed aangiftesysteem en veilige parkeerplaatsen. De verantwoordelijkheid van bedrijfsleven en brancheorganisaties is gericht op bijvoorbeeld preventie, het opleiden van personeel en het informeren van de individuele bedrijven.

## **3. Beheer**

### **3.1. De Projectgroep Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector**

De projectgroep die dit convenant heeft voorbereid, bestaat uit vertegenwoordigers van de ministeries van Economische Zaken (EZ), Justitie en Verkeer en Waterstaat (V&W). Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft als agendalid deelgenomen. Ook de brancheorganisaties Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Transport en Logistiek Nederland (TLN), EVO, het Verbond van Verzekeraars en het Nederlands Politie Instituut (NPI), de Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit (AVc) en Nederland Distributieland (NDL) zijn vertegenwoordigd in de projectgroep. Deze projectgroep wordt na ondertekening van dit convenant ontbonden.

### **3.2. Monitoring**

Tot en met 2008 dient de voortgang van het Actieplan en het project Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector te worden gemonitord. Als basisinstrument hiervoor, wordt de jaarlijks verschijnende Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (MCB, voorheen MBI) gebruikt.

### **3.3. Middelen**

Voor de uitvoering van de afspraken in dit convenant is op het moment van ondertekening vanuit het actieplan (BZK, Justitie en EZ) een bedrag van €

60.000,- begroot voor 2004. Ook voor de jaren 2005 tot en met 2008 wordt voor de acties van Justitie en EZ dekking gegeven vanuit de bijdragen aan het Actieplan. Vanuit V&W is een bedrag van maximaal € 100.000,- beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn de ondertekenaars van dit convenant bereid een inspanningsverplichting en menskracht te leveren. Een nadere specificatie van de verschillende bijdragen, staat per afspraak weergegeven.

### **3.4. Uitvoeringsorganisatie**

EZ is tot en met eind 2008 eindverantwoordelijk voor dit project. EZ richt voor de duur van het convenant een begeleidingsgroep op en is daarvan voorzitter. Deze begeleidingsgroep heeft tot taak het bewaken van de voortgang en de begeleiding van de uitvoering van de afspraken zoals benoemd in dit convenant. In deze begeleidingsgroep nemen alle partijen deel bij wie in de convenantsafspraken een verantwoordelijkheid is belegd. Hiertoe zoekt EZ zoveel mogelijk aansluiting bij bestaande organisaties en overlegstructuren zoals het NPC en de Stichting Aanpak Voertuig Criminaliteit (AVc). EZ rapporteert halfjaarlijks aan de stuurgroep van het Actieplan en is tot en met 2008 lid van de Werkgroep en Stuurgroep van het Actieplan.

### **3.5. Overige bepalingen**

#### **3.5.1. Looptijd**

Dit convenant treedt in werking op 7 oktober 2004 en eindigt op 31 december 2008.

#### **3.5.2. 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 partijen hun instemming hebben betuigd.

#### **3.5.3. 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.

#### **3.5.4. 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.

#### **3.5.5. 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.

## **Afspraken**

In het kader van dit convenant zijn de volgende afspraken gemaakt.

### **1. Analyse van de wegvervoerssector**

De verantwoordelijkheid is belegd bij V&W en EZ.

Zowel de overheid als de brancheorganisaties zijn de mening toegedaan dat er nog onvoldoende zicht is op de omvang, aard, plaats en wijze van de criminaliteit in de wegtransportsector. Dit inzicht is noodzakelijk om te komen tot een scherpere prioritering van maatregelen.

Daartoe worden de volgende acties ondernomen:

- EZ en V&W voeren een onderzoek uit om de criminaliteit in de wegtransportsector in Nederland in kaart te brengen voor wat betreft de omvang, frequentie, typering, oorzaken locaties, omstandigheden, preventieve en repressieve maatregelen (1<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- op basis van het onderzoek formuleren EZ en V&W aanbevelingen voor prioriteiten voor wat betreft maatregelen ter bestrijding van de criminaliteit in deze sector (1<sup>e</sup> kwartaal 2005).

V&W en EZ nemen samen de kosten voor hun rekening. EZ stelt, vanuit haar bijdrage aan het Actieplan, maximaal € 20.000,- ter beschikking. V&W stelt maximaal

€ 100.000,- ter beschikking voor afspraak 1 en 2.

### **2. Meer veilige parkeerplaatsen**

De verantwoordelijkheid is belegd bij V&W.

Er is nog onvoldoende inzicht in wat de meest efficiënte aanpak is om te komen tot veiligere parkeerplaatsen. Bij het bevorderen van de veiligheid speelt een drietal hoofdonderdelen een rol:

- passieve beveiliging (maatregelen aan parkeerplaatsen en voertuigen);
- actieve beveiliging (toezicht en veilige handelswijze);
- adequate follow-up indien alarmmeldingen plaatsgevonden hebben.

Door de keuze van een optimale mix van bovenstaande maatregelen kan diefstal van voertuigen en lading zoveel mogelijk beperkt worden.

Daartoe worden de volgende acties ondernomen:

- V&W zal samenwerken met de betrokken partijen, brancheorganisaties en beheerders van parkeerplaatsen (rijk, provincie, waterschappen, gemeentes en particulieren) om een aantal representatieve parkeerplaatsen te analyseren (1<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- V&W zal, in overleg met betrokken partijen, streven tot een aanbeveling te komen met maatregelen voor het bevorderen van de veiligheid op parkeerplaatsen (2<sup>e</sup> kwartaal 2005).

V&W stelt maximaal € 100.000 ter beschikking voor afspraak 1 en 2.

### **3. Opleiding, criminaliteitspreventie en voorlichting**

De verantwoordelijkheid is belegd bij EVO.

Er blijkt binnen de brancheorganisaties onvoldoende aandacht voor criminaliteitspreventie. Eén van de middelen voor het stimuleren van criminaliteitspreventie is het bevorderen van bewustzijn en het integreren van kennis bij zowel het logistieke management als het security management binnen het bedrijfsleven. Ook logistieke opleidingen missen dikwijls een module die gericht is op criminaliteitspreventie. Opleidingen kunnen bijdragen aan het verminderen van criminaliteit in de transportsector. Door het integreren van criminaliteitspreventie in opleidingen wordt aangesloten bij de richtlijn Vakbekwaamheid Beroepschauffeurs 2003/59. Deze richtlijn vereist dat in de opleiding of nascholing voor de betreffende categorieën chauffeurs, ook de nodige aandacht besteed wordt aan het voorkomen van criminaliteit.

Om via opleidingen bij te dragen aan het verminderen van criminaliteit in de transportsector worden de volgende acties gestart:

- TLN en KNV ontwikkelen, in samenwerking met de Vakopleiding Transport en Logistiek (VTL), een opleiding criminaliteitsbeheersing voor het lager- en middenkader (4<sup>e</sup> kwartaal 2004);
- EVO ontwikkelt voor de EVO-Hogeschool een opleidingsmodule criminaliteitspreventie voor het midden- en hogerkader (2<sup>e</sup> kwartaal 2005).

EZ en EVO bekostigen ieder voor de helft de ontwikkeling van de module voor midden- en hogerkader. De kosten voor de opleiding voor het lager- en middenkader worden gelijkelijk verdeeld tussen EZ, KNV en TLN. EZ financiert deze acties vanuit hun bijdrage aan het Actieplan.

### **4. Een platform voor locatiegebonden dienstverlening op basis van Cell Broadcast (CB)**

De verantwoordelijkheid is belegd bij EZ.

Criminaliteit kan snel bestreden worden bij een gerichte alarmering van chauffeurs in de omgeving van het delict. Met de techniek CB is het mogelijk iedereen in een gebied eenzelfde bericht te sturen of te waarschuwen via

mobiele telefoon. Het is dus mogelijk om mobiele telefoons in te zetten voor gerichte alarmering. De volgende acties zullen hiertoe in gang worden gezet:

- EZ, TLN en KNV bepalen hoeveel vrachtwagens met een CB-kastje worden uitgerust (4<sup>e</sup> kwartaal 2004);
- de mobiele telefoons zullen worden geprogrammeerd voor CB en een interface wordt ontwikkeld in samenwerking met de Stichting Platform Mobile Messaging (SPMM), (1<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- een diefstal van wagen en/of lading wordt gesimuleerd. De gesimuleerde diefstal zal aangeven in hoeverre CB bijdraagt aan het versneld opsporen van het voertuig (2<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- de gesimuleerde diefstal wordt geëvalueerd en op basis van deze evaluatie worden vervolgacties geformuleerd (3<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- brancheorganisaties zullen vanaf ondertekening ook de andere, soms buitenlandse, alternatieven onderzoeken die de communicatie verbeteren.

KNV en TLN nemen samen de kosten voor de interface van € 15.000,- voor hun rekening.

## **5. Personeel**

De verantwoordelijkheid is belegd bij TLN.

De transportsector heeft in toenemende mate te maken met interne criminaliteit. Om deze vorm van criminaliteit tegen te gaan, zullen de brancheorganisaties TLN, EVO en KNV onder leiding van TLN:

- een modelprocedure maken voor de werving en selectie van personeel. Daarbij zal in ieder geval aandacht besteed worden aan vragen naar een Verklaring Omtrent het Gedrag. Ook zal er aandacht besteed worden aan het vragen naar originele getuigschriften, diploma's, rijbewijzen en het natrekken van referenties. (gereed: 4<sup>e</sup> kwartaal 2004);
- een waarschuwingslijst aanleggen. Op deze lijst wordt ex-personeel opgenomen dat betrokken is geweest bij criminele activiteiten. Deze lijst wordt conform wettelijke verplichtingen voorgelegd aan het College Bescherming Persoonsgegevens (gereed: 4<sup>e</sup> kwartaal 2006);
- zelfstandig een promotieactie starten om zowel de checklist als de waarschuwingslijst te stimuleren bij de achterban.

Aangezien bij zowel het opstellen als het stimuleren van de modelprocedure gebruik wordt gemaakt van bestaande kanalen, worden de kosten hiervan nihil geacht. De kosten voor het aanleggen van de waarschuwingslijst betreffen voornamelijk personele kosten. Dit personeel zal door de brancheorganisaties zelf beschikbaar worden gesteld.

## **6. Promoten en bevorderen van tracking en tracing**

De verantwoordelijkheid is belegd bij TLN.

Tracking en tracing is een techniek die op ieder moment de geografische positie van een voertuig kan achterhalen. Het is een doeltreffende, maar nog steeds kostbare methode om gestolen lading te traceren. Om het gebruik van deze methode te bevorderen worden de volgende acties in gang gezet:

- de brancheorganisaties KNV, TLN, EVO, het Verbond van Verzekeraars en NDL starten zelfstandig een promotieactie die het gebruik van tracking en tracing inzake criminaliteitspreventie stimuleert bij de achterban (1<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- de ontwikkelingen, zoals Radio Frequency Identification (RFID) zullen nauwkeurig worden gevolgd.

Voor deze afspraak zijn de begrote kosten nihil, omdat gebruik wordt gemaakt van bestaande kanalen.

## **7. Criminaliteitsreductie vanuit de ketenbenadering**

De verantwoordelijkheid is belegd bij NDL.

Criminaliteit doet zich voor in de gehele transportketen, maar zoekt uiteraard de zwakste schakels op. Het in kaart brengen van de keten geeft zicht op waar en hoe criminaliteit zich in de keten zal manifesteren. Hiervoor kan aansluiting worden gezocht bij het project "Verbetering van de betrouwbaarheid en veiligheid in logistieke netwerken", een project van het Cluster Goederenvervoer en Logistiek binnen het project "Transumo".

Onder leiding van NDL zullen ondertekenaars streven naar het ontwerpen van adviezen en handvatten die de criminaliteit in de gehele transportketen reduceren. Voorbeelden zijn het tegengaan van fraude met benodigde documenten en het verstrekken van verantwoorde instructies voor het laden en lossen zodat het lang overstaan van kwetsbare goederen kan worden voorkomen. NDL zal vanaf 2005 de diverse projectinitiatieven die er zijn op dit gebied koppelen. De volgende acties zijn voorzien:

- onder leiding van NDL wordt een transportketen geanalyseerd (1<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- op basis van deze analyse schrijft NDL een aanbeveling om criminaliteitsreductie in transportketens te realiseren (2<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- de resultaten worden mogelijk verwerkt binnen de EVO en TLN/KNV opleiding.

Voor deze afspraken zijn de begrote kosten nihil, omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande kanalen.

## **8. Checklist aangifte**

De verantwoordelijkheid is belegd bij het NPI.

Binnen de transportbranche wordt niet altijd aangifte gedaan na een strafbaar feit zoals diefstal of vernieling. Wanneer wel aangifte wordt gedaan kan de kwaliteit

van de aangifte in sommige gevallen beter. Ook blijkt dat niet alle relevante informatie, vaak uit onwetendheid, wordt aangegeven. Dit vermindert het succes van opsporing.

Om de frequentie van aangifte te verhogen en de kwaliteit van de opsporingsinformatie te verbeteren zijn de volgende acties voorzien:

- het NPI initieert overleg tussen de politiekorpsen en de transportbranche dat tot doel heeft een checklist te ontwikkelen voor aangiften toegesneden op de strafbare feiten in de transportbranche. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van bestaand materiaal (4<sup>e</sup> kwartaal 2005);
- brancheorganisaties zullen deze checklist beschikbaar stellen en zetten zelfstandig een promotiecampagne op om deze checklist te stimuleren bij hun achterban (4<sup>e</sup> kwartaal 2005).

Voor deze afspraak zijn de begrote kosten nihil, omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande kanalen.

## **9. Keurmerk Transport en Logistiek**

De verantwoordelijkheid is belegd bij TLN.

Met een keurmerk hebben bedrijven een instrument in handen voor kwaliteitsverbetering. Daarnaast bevorderen keurmerken een veiliger ondernemingsklimaat. Toch schenken niet alle keurmerken aandacht aan criminaliteitspreventie.

De volgende acties zijn voorzien:

- TLN schrijft voor haar Keurmerk Transport en Logistiek een criminaliteitspreventie-paragraaf en voegt deze na toestemming van het bestuur toe aan het huidige Keurmerk Transport en Logistiek (gereed: 2e kwartaal 2005);
- TLN zorgt dat er in 2005 10 gebruikers, en van 2006 tot en met 2008 jaarlijks 20 gebruikers van het aangepaste TLN Keurmerk Transport en Logistiek bijkomen;
- KNV streeft ernaar eind 2008 vijf bedrijven met een TAPA certificaat "Technology Asset Protection Association" te hebben.

Justitie biedt voor de jaren 2005-2008 financiële ondersteuning voor het aangepaste Keurmerk Transport en Logistiek. Hiervoor wordt in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2005 een stimuleringsregeling ontwikkeld. Vanuit de bijdrage van Justitie aan het Actieplan is voor 2005 een bedrag ad. € 100.000,- begroot. Voor de jaren 2006 tot en met 2008 is uit deze bijdrage jaarlijks een bedrag ad. € 200.000,- begroot.



Ondertekend te Den Haag, op 7 oktober 2004

Mw. ir. C.E.G. van Gennip MBA  
Staatssecretaris van Economische Zaken

Dhr. mr. W.F.G. Meurs  
Plv. Directeur-generaal Preventie, Jeugd en Sancties  
Ministerie van Justitie

Mw. drs. L.M.C. Ongering  
Plv. Directeur-generaal Veiligheid  
Ministerie van BZK

Mw. drs. K.M.H. Peijs  
Minister van Verkeer en Waterstaat

Dhr. R.M.S. van 't Schip  
Algemeen directeur Transport en Logistiek Nederland

Dhr. mr. D. van den Broek Humphreij  
Algemeen directeur EVO

Dhr. ir. W.N.C. Heeren  
Voorzitter KNV Goederenvervoer

Dhr. mr. H.L. De Boer  
Adjunct-directeur Verbond van Verzekeraars

Dhr. drs. D. 't Hooft  
Algemeen directeur Nederland Distributieland