

2011

Het nieuwe goud



M. Langendoen

Een onderzoek naar het agendavormingsproces
van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven

Het nieuwe goud

Een onderzoek naar het agendavormingsproces van metaaldiefstallen
in de Rotterdamse haven



Afstudeeronderzoek

Student	:	Martijn Langendoen
Studentnummer	:	99004552
Studie	:	Integrale Veiligheidskunde (DT)
1 ^e beoordelaar	:	Dhr. drs. J. E. van Niel
2 ^e beoordelaar	:	Mevr. J.A. Verwest
Datum	:	Mei 2011
Plaats	:	Den Haag

Voorwoord

Voor u ligt mijn scriptie geschreven ter afsluiting van mijn deeltijd HBO studie Integrale Veiligheidskunde. Na vier jaar ben ik wat betreft deze studie op het eindpunt gekomen en dat geeft mij een heel goed gevoel. Het is voor mij dan ook een bijzonder moment. Een moment waar ik met veel plezier en trots op terugkijk. Het waren vier leerzame en boeiende jaren. Tijdens deze vier jaar heb ik niet alleen veel kennis en kunde uit theorieboeken opgedaan. Ook heb ik beter leren samenwerken, netwerken, prioriteren, door te zetten en ben ik creatiever geworden. Bovenal heb ik geleerd om vanuit een breder perspectief naar veiligheid en problemen te kijken. Deze scriptie is hiervan hopelijk een mooi voorbeeld.

Ik wil dit korte voorwoord verder gebruiken om een aantal mensen te bedanken. Al deze mensen zijn belangrijk geweest voor het verloop van mijn studie en het schrijven van deze scriptie.

Ten eerste wil ik alle respondenten bedanken die hebben meegewerkt aan mijn onderzoek.

Verder wil ik mijn organisatie de politie Rotterdam Rijnmond, in het bijzonder Pierre Winkelman en de overige leden van het managementteam van het proces opsporing van de dienst Zeehavenpolitie, bedanken voor de studiefaciliteiten, de kansen en mogelijkheden die zij mij de afgelopen vier jaar hebben geboden om deze studie te volgen en mijzelf te ontwikkelen.

Natuurlijk wil ik ook mijn afstudeerkring bedanken voor de steun en de feedback tijdens het proces dat wij samen zijn aangegaan. In het bijzonder dank aan onze afstudeerbegeleider Just van Niel die ons hierbij heeft begeleid.

Jeroen en Thijs heel erg bedankt voor de geweldige samenwerking de afgelopen vier jaar. Ik heb enorm veel steun aan jullie gehad. Ik kijk uit naar ons volgende project.

In het bijzonder wil ik mijn lieve vrouw Marjolein bedanken. Wat een vier jaar! Trouwen, de geboorte van onze prachtige dochter Noor, allebei een drukke baan, een huishouden, een marathon lopen in je afstudeerjaar en daarbij een deeltijd studie volgen. Bedankt voor al je steun, geduld, begrip en liefde. Zonder jou was dit niet gelukt.

Rotterdam, 7 mei 2011

Martijn Langendoen

Samenvatting

Het onderwerp van dit onderzoek gaat in op het agendavormingsproces tegen de achtergrond van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. De aanleiding hiervoor was onder meer de recente stijging van het aantal metaaldiefstallen en de onveiligheid en schade die daardoor wordt veroorzaakt in de Rotterdamse haven. Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen gezien worden als een praktisch veiligheidsprobleem, waarvoor het van belang is te komen tot oplossingen en een gedegen aanpak. Er blijkt echter sprake te zijn van weinig aandacht en bewustwording ten aanzien van het probleem. Gezien de aanwezige veiligheidsaspecten rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven en de bestuurskundige inslag met betrekking tot het agendavormingsproces is het onderwerp gekozen voor het afronden van de HBO opleiding Integrale Veiligheidskunde.

Deze afstudeerscriptie zal geen pakket van passende oplossingen of beleid ten aanzien van een integrale aanpak bieden, hieraan zal hooguit richting worden gegeven. Het doel van deze afstudeerscriptie is het geven van inzicht in het genereren van aandacht en bewustwording voor in de haven van Rotterdam gepleegde metaaldiefstallen ten behoeve van de agendavorming. Voordat er sprake kan zijn van actief beleid dient er namelijk eerst aandacht te zijn voor het probleem.

Door gebruik te maken van verschillende dataverzamelmethode is de betrouwbaarheid van het onderzoek verhoogd. De toegepaste dataverzamelmethode betreffen literatuuronderzoek, documentanalyse, gegevensanalyse en interviews.

Het onderzoek richtte zich ten eerste op een theoretisch kader met betrekking tot agendavorming. Gekozen werd voor twee leidende modellen ten aanzien van agendavorming, te weten het barrièremodel en het stromenmodel. Eerst genoemde model gaat uit van onder meer bewustwording, eisen en betrokkenheid van actoren. Het stromenmodel daarin tegen gaat uit van de toeval en onvoorspelbaarheid van bijvoorbeeld een incident. Ten behoeve van bewustwording, genereren van aandacht of politieke steun bleek het van belang om voldoende inzicht te hebben in de aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven evenals in de oorzaken en gevolgen hiervan. Onderzoek wijst uit dat er vanaf 2010 sprake is van een stijging ten aanzien van voorgaande jaren, echter blijkt het aantal geregistreerde metaaldiefstallen slechts het topje van de ijsberg. Ten aanzien van de aard en omvang blijkt verder dat metaaldiefstallen zijn onder te verdelen in grootschalige, kleinschalige gelegenheidsdiefstallen en interne metaaldiefstallen. De oorzaken van metaaldiefstallen zijn onder meer gevonden in de huidige hoge prijs van metalen, de geboden gelegenheid en de lage pakkans. De gevolgen van metaaldiefstallen kunnen onderverdeeld worden in gevolgen voor de veiligheid, de economie en materiële schade. Uit onderzoek blijkt dat er bij de betrokken actoren nog onvoldoende sprake is van bewustwording. Dit uit zich onder meer in een lage aangiftebereidheid en het veelal ontbreken van specifieke eisen ten aanzien van het probleem. Toepassing van het barrièremodel zou meer bewustwording, specifieke eisen, steun en samenwerking van betrokken actoren vereisen. Onderzoek wijst uit dat de toepassing van het stromenmodel meer kansen biedt. Het ontbreken van een incident beperkt echter deze mogelijkheid. Bij het ontbreken van incidenten zal gestuurd moeten worden op bewustwording, aandacht en specifieke eisen van betrokken actoren en de politiek. Het investeren in aangiftebereidheid zal hieraan bijdragen, omdat er dan een duidelijker beeld ontstaat van de aard en omvang en de oorzaken en gevolgen. De samenwerking tussen betrokken actoren hierbij is van groot belang. Zo kan met één gezamenlijke stem meer invloed worden uitgeoefend op de politieke agenda. Gebruik van de media en het belichten van de belangen van de Rotterdamse haven kunnen hierbij extra aandacht genereren.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Samenvatting.....	4
Hoofdstuk 1: Onderzoeksopzet	
1.0 Inleiding.....	7
1.1 Probleemstelling.....	8
1.2 Doelstelling.....	8
1.3 Centrale vraag en deelvragen.....	8
1.4 Verantwoording.....	8
1.5 Methoden van onderzoek.....	8
1.6 Afbakening.....	9
1.7 Randvoorwaarden en relevantie	9
1.8 Begrippenlijst.....	10
1.9 Leeswijzer.....	10
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader	
2.0 Inleiding.....	11
2.1 Agendavorming.....	11
2.2 Verklaringsmodellen.....	11
2.3 Conceptueel model.....	14
Hoofdstuk 3: Aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven	
3.0 Inleiding.....	15
3.1 De Rotterdamse haven.....	15
3.2 Metaaldiefstallen per gebied.....	16
3.2.1 De Stadshavens.....	17
3.2.2 De Botlek.....	17
3.2.3 De Europoort.....	18
3.2.4 De Maasvlakte.....	19
3.3 Totaalbeeld 2007 – 2010 en prognose 2011.....	19
3.4 Aangehouden verdachten, vervolging en straffen.....	19
3.5 Conclusie.....	20
Hoofdstuk 4: Oorzaken en gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven	
4.0 Inleiding.....	21
4.1 De oorzaken.....	21
4.1.1 De metaalprijs.....	21
4.1.2 De pakkans en de strafmaat.....	23
4.1.3 De gelegenheid.....	23
4.2 De gevolgen.....	24
4.2.1 Veiligheid.....	24
4.2.2 Economische schade.....	25
4.2.3 Materiële schade.....	26
4.3 Conclusie.....	26

Hoofdstuk 5: Bewustwording en eisen van betrokken actoren

5.0	Inleiding.....	27
5.1	De ondernemers.....	27
5.1.1	Detalinqs.....	27
5.1.2	Metaal recycling Federatie.....	28
5.2	Het Havenbedrijf Rotterdam.....	28
5.3	Het Openbaar Ministerie.....	29
5.4	De politie Rotterdam-Rijnmond.....	29
5.5	De gemeentelijke politiek.....	30
5.6	De media.....	30
5.7	Conclusie.....	31

Hoofdstuk 6: Invloed van betrokken actoren

6.0	Inleiding.....	32
6.1	Wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen metaal.....	32
6.2	Invloed van de betrokken actoren.....	33
6.3	Landelijke politiek.....	34
6.4	Keuze verklaringsmodel.....	35
6.5	Conclusie.....	36

Hoofdstuk 7: Conclusie en aanbevelingen

7.1	Conclusie	37
7.2	Aanbevelingen.....	37

Bronvermelding.....	39
---------------------	----

Bijlagen

Bijlage I. Totaalbeeld geregistreerde metaaldiefstallen.....	41
Bijlage II. Kaart competentie gebied dienst Zeehavenpolitie.....	42
Bijlage III. Interview Havenbedrijf Rotterdam.....	43
Bijlage IV. Interview Leefbaar Rotterdam.....	46
Bijlage V. Interview Metaal Recycling Federatie.....	49
Bijlage VI. Interview Politie Rotterdam-Rijnmond.....	52
Bijlage VII. Interview Openbaar Ministerie Rotterdam	56
Bijlage VIII Interview Detalinqs.....	59
Bijlage VIII. Wettekst artikel 437 Wetboek van Strafrecht.....	62
Bijlage X. De veiligheidsketen.....	63
Bijlage XI. Het vlinderdasmodel.....	64

Hoofdstuk 1 Onderzoekopzet

1.0 Inleiding

Metaaldiefstallen vinden in de Rotterdamse haven op verschillende manieren plaats. Zo verdwijnen er met regelmaat bliksemafleiders en industriële metalen onderdelen vanaf bedrijventerreinen. Van op- en overslagbedrijven worden grote hoeveelheden metaal gestolen. Hier zijn hele zeecontainers, die duizenden kilo's metaal bevatten, of zogenaamde bigbags nogal eens de buit. Diefstallen van onder andere koperkabel leggen, met alle gevolgen van dien, het werk op bouwlocaties en bedrijventerreinen plat.¹ De meest voorkomende vormen van metaaldiefstallen die plaatsvinden in de Rotterdamse haven zijn hiermee beschreven.

Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven en het milieu. Buiten onveiligheid veroorzaken metaaldiefstallen verder materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven. De materiële schade loopt per incident al snel op van duizenden tot tienduizenden euro's. In enkele gevallen gaat het zelfs om honderdduizenden euro's. Door verstoring van processen kan ook de gevolgschade flink oplopen. Als nodaal en vitaal punt binnen Nederland en wezenlijk onderdeel van de Nederlandse economie is dit ongewenst.

Rekening houden met de toekomst is minstens net zo van belang. Met het gegeven dat metalen, net als andere grondstoffen zoals olie, gas en kolen, steeds schaarser worden zal de strijd om grondstoffen in de 21^{ste} eeuw vermoedelijk allesoverheersend worden. Niet alleen door uitputting van natuurlijke bronnen, maar ook door toedoen van een steeds grotere vraag uit opkomende economieën zoals China, India en Brazilië groeit de vraag naar metaal alsmaar door (o.a. Bakas 2007)². Het grootste effect van deze steeds maar groeiende vraag in combinatie met de schaarste is een fors stijgende prijs van metaal. Zo werd koper, een veel gestolen metaal soort, onlangs al in diverse media "het nieuwe goud" genoemd.³

Het is dan ook de verwachting dat als gevolg van de schaarste en de stijgende prijs van metaal het aantal metaaldiefstallen de komende jaren alleen maar zal stijgen.

Ondanks de huidige situatie en de verwachte stijging van het aantal metaaldiefstallen geniet het probleem momenteel een gebrekkige aandacht. Huidige prioriteitstellingen in overheidsbeleid sluiten niet aan bij de belangen van de Rotterdamse haven. Er wordt vooral gereageerd op incidenten. Ondernemers, beveiligingsorganisaties, verzekeringsmaatschappijen, particuliere recherchebureaus en dergelijke vullen in de praktijk de gaten op die de overheid preventief laat vallen. Van actief beleid betreffende de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven is momenteel geen sprake. Voordat er überhaupt sprake kan zijn beleid dient er juist aandacht te zijn voor het probleem. Het is in de eerste stap van het beleidsproces, de agendavorming, waar aandacht voor (maatschappelijke) problemen ontstaat bij beleidsbepalers en publiek (Hoogerwerf & Herweijer 2008)⁴. Deze barrière dient ten eerste te worden genomen. Pas daarna is de tijd aangebroken voor de voorbereiding, bepaling en implementatie van beleid.

¹ Sfeerbeelden dienst opsporing Zeehavenpolitie 2007 - 2010

² Bakas A.(2007) *Megatrends Nederland*. Scriptum: Schiedam

³ Onder andere: Volkskrant zaterdag 08 januari. *Koper lijkt wel het nieuwe goud*, Telegraaf 17 januari 2011, *bendes jagen op het nieuwe goud* en AD 17 januari 2011, *koper is het nieuwe goud*.

⁴ Hoogerwerf A. & Herweijer M. (2008). *Overheidsbeleid*. Alphen aan de Rijn: Kluwer.

1.1 Probleemstelling

Metaaldiefstallen veroorzaken onveiligheid en schade in de Rotterdamse haven, desondanks is er geen sprake van actief beleid.

1.2 Doelstelling

Het doel van deze scriptie is het geven van inzicht in het genereren van aandacht en bewustwording voor in de haven van Rotterdam gepleegde metaaldiefstallen ten behoeve van de agendavorming.

1.3 Centrale vraag en deelvragen

Centrale vraag

Op welke wijze kan het onderwerp metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven succesvol op de beleidsagenda komen?

Deelvragen

1. Wat is de aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?
2. Wat zijn de oorzaken en gevolgen van metaaldiefstallen voor de Rotterdamse haven?
3. Is er sprake van bewustwording bij betrokken actoren ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven en zo ja, wat voor eisen stellen zij?
4. Op welke wijze kunnen de bij metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven betrokken actoren invloed uitoefenen op de betrokken politieke actoren?

1.4 Verantwoording

Motivatie is van groot belang om een onderzoek uit te kunnen voeren. Deze motivatie haal ik onder andere uit het nauwe verband tussen het probleem, mijn huidige functie en de deeltijd HBO studie Integrale Veiligheidskunde die ik momenteel volg aan de Haagse Hogeschool te Den Haag. Als coördinator binnen het proces opsporing van de dienst Zeehavenpolitie van de politie Rotterdam-Rijnmond ben ik dagelijks werkzaam in de haven van Rotterdam. In deze hoedanigheid ben ik mede verantwoordelijk voor de veiligheid in de Rotterdamse haven. Regelmatig heb ik te maken met gepleegde metaaldiefstallen. Mijns inziens betreft dit een vorm van havengerelateerde criminaliteit die het bestaansrecht van de dienst Zeehavenpolitie raakt. Voordat een aanpak een kans van slagen heeft zal er eerst voldoende aandacht moeten komen voor het probleem. Voor wat betreft metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven wil ik met dit onderzoek een startschot geven en meer aandacht en bewustwording creëren.

1.5 Methode van onderzoek

Ten eerste heb ik een oriënterend onderzoek uitgevoerd dat enerzijds bestond uit verkennende en informatieve gesprekken met betrokken actoren die in de dagelijkse praktijk geconfronteerd worden met metaaldiefstallen. Dit betroffen onder andere rechercheurs, officieren van justitie, buurtagenten en gedupeerde ondernemers. Anderzijds heb ik gezocht naar bestaand beleid en andere initiatieven ten aanzien van de aanpak van metaaldiefstallen.

Uit de diverse oriënterende gesprekken en het lezen en zien van rapporten⁵, documentaires⁶ en krantenartikelen⁷ bleek dat er ten aanzien van metaaldiefstallen in Nederland niet of nauwelijks aandacht of actief beleid bestaat. Gezien het gebrek aan aandacht voor metaaldiefstallen en het ontbreken van actief beleid heb ik mijn literatuurstudie vervolgens gericht op de beleidskunde en in het bijzonder op de theorie van agendavorming. Hier binnen heb ik mij uiteindelijk gericht op het zogenaamde barrièremodel (Bachrach en Baratz 1970) en stromenmodel (Kingdon 1984). Ter aanvulling op de literatuur en de documentanalyse heb ik vervolgens onderzoek naar bestaande gegevens uitgevoerd. Vooral met betrekking tot de aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven heb ik de kwantitatieve gegevens uit politieregistratiesystemen en open bronnen geanalyseerd.

Uiteindelijk zijn er diverse interviews gehouden met betrokken actoren. Deze interviews werden afgenomen op basis van enkele terugkerende onderwerpen. Met het stellen van open vragen heb ik recht gedaan aan de eigen inbreng van de respondenten.

1.6 Afbakening

De locatie en doelgroep waar dit onderzoek zich op richt zijn de Rotterdamse haven en de volgende bij metaaldiefstallen betrokken actoren:

- De politie Rotterdam-Rijnmond
- Het Openbaar Ministerie van Rotterdam
- Het gemeentebestuur van Rotterdam
- Het Havenbedrijf Rotterdam
- De ondernemers uit de haven van Rotterdam

1.7 Randvoorwaarden en relevantie

Randvoorwaarden

Mogelijke beperkingen die ik vooraf denk tegen te komen zijn gelegen in de factor tijd. Mogelijk is er te weinig tijd om een representatief aantal interviews af te nemen van de betrokken actoren. Verder is het de verwachting dat beschikbare gegevens geen volledig beeld zullen geven. Er dient rekening gehouden te worden met het zogenaamde dark number. Ook wordt er rekening gehouden met het feit dat niet alle betrokken actoren mee willen werken. Verder kunnen de actoren vanuit strategisch oogpunt niet alle beschikbare informatie verschaffen.

Relevantie

Metaaldiefstallen betreffen een praktisch veiligheidsprobleem van verschillende organisaties die actief zijn in de Rotterdamse haven. Het is hiervoor van belang om op zoek te gaan naar praktische oplossingen en een gedegen aanpak. Hiervoor is het ten eerste van belang dat er aandacht komt voor het probleem. Hierbij zijn de bevindingen en uitkomsten van dit onderzoek van belang om het probleem op de agenda te krijgen ten behoeve van actief beleid.

⁵ Arrondissement Bergen (B) 2007, *Staalhard optreden tegen metaaldiefstal*.

Federale overheidsdienst Binnenlandse zaken (B) 2010, *De aanpak van rondtrekkende dadergroepen vernieuwde uitdagingen*.

⁶ Aflevering EenVandaag 16 februari 2007, *Gestolen koper te koop*.

Aflevering EenVandaag 10 januari 2011, *Koperdiefstal levert nog steeds veel schade op*.

⁷ Nieuw Amsterdams Peil 24 oktober 2008, *Politie: 'Aanpak van metaaldiefstal is slapend geheel'*

1.8 Begrippenlijst

Hieronder volgen de kernbegrippen en de definities hiervan uit de probleemstelling, de doelstelling en de centrale vraag:

Onveiligheid: Gevaar voor de bevolking, het milieu en de economie.

Schade: Nadeel door verlies van goederen, vermogen, imago en reputatie.

Actief beleid: Doelgericht inzetten van beleidsinstrumenten om de ongewenste situatie te verbeteren.

Aandacht: Publieke en politieke focus.

Bewustwording: Het laten doordringen van de noodzaak.

Agendavorming: Een deelproces van het beleidsproces gericht op het generen van aandacht.

Beleidsagenda: Lijst van onderwerpen die niet alleen de aandacht hebben van een beleidsactor, maar ook waarvoor de beleidsactor bezig is maatregelen voor te bereiden of uit te voeren.

1.9 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit onderzoek wordt het theoretisch kader met betrekking tot agendavorming voor dit onderzoek gegeven en afsluitend weergegeven in een conceptueel model. In hoofdstuk 3 en 4 worden respectievelijk de aard en omvang en de oorzaken en gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven behandeld. Hoofdstuk 5 gaat in op de bewustwording en eisen van de actoren uit de Rotterdamse haven die betrokken zijn bij metaaldiefstallen. In hoofdstuk 6 wordt de invloed van de betrokken actoren beschreven. Hoofdstuk 7 bevat uiteindelijk de conclusie en de aanbevelingen.

Hoofdstuk 2 Theoretisch kader

2.0 Inleiding

De theorievorming met betrekking tot agendavorming vormt het theoretisch kader voor de beantwoording van de centrale vraagstelling (en deelvragen) van deze scriptie. Het gekozen theoretisch kader maakt deel uit van de beleidswetenschap. Deze houdt zich bezig met de studie van de inhoud, processen en effecten van beleid in hun politieke en maatschappelijke omgeving. Hoogerwerf & Herweijer (2008) beschrijven het beleidsproces verder als het dynamische verloop van handelingen en gebeurtenissen rondom beleid. Beleid kan gezien worden als een antwoord op (maatschappelijke) problemen. Verder stellen zij dat burgers meer verwachten dan alleen leeg beleid. Ze willen actief beleid zien ten aanzien van hun problemen. Het probleem dient aangepakt en opgelost te worden. Binnen het beleidsproces worden diverse deelprocessen omschreven, te weten: Agendavorming, beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsinvoering en –uitvoering, beleidshandhaving en beleidsevaluatie. Zoals gesteld zal deze scriptie zich richten op het eerst genoemde deelproces, de agendavorming.

In paragraaf 2.1 zal het deelproces van de agendavorming worden beschreven. In paragraaf 2.2 zullen het stromenmodel en het barrièremodel worden beschreven. Het theoretische kader zal in paragraaf 2.3 met een conceptueel model worden afgesloten.

2.1 Agendavorming

Volgens Hoogerwerf & Herweijer (2008:65) is het met betrekking tot het aanpakken en oplossen van een probleem van belang dat er aandacht is voor het probleem. Agendavorming speelt hierbij een belangrijke rol. Agendavorming maakt zoals hiervoor al beschreven deel uit van het beleidsproces. Het gaat bij agendavorming om het genereren van aandacht. Het uiteindelijke doel van agendavorming is om het onderwerp op de beleidsagenda te krijgen. Dit betekent dat een probleem erkend wordt, dus de politiek of het bestuur vindt dat er iets aan het probleem gedaan moet worden. Alleen dan zal er beleid gevormd worden met betrekking tot een onderwerp. Door Van der Graaf & Hoppe (2007:181)⁸ wordt de beleidsagenda beschreven als een lijst van onderwerpen die niet alleen de aandacht hebben van een beleidsactor, maar ook waarvoor de beleidsactor bezig is maatregelen voor te bereiden of uit te voeren. Van der Graaf & Hoppe (2007:184) onderscheiden naast de beleidsagenda nog twee soorten agenda's, namelijk de politieke en de publieke agenda. Beide hebben invloed op de beleidsagenda. De politieke agenda betreft een lijst van onderwerpen die de aandacht hebben van politici en bestuurders. De publieke agenda betreft de lijst van onderwerpen waarvan (delen van) de publieke opinie van oordeel is dat ze aandacht verdienen van politici en bestuurders. Wanneer onderwerpen deel uit maken van de politieke of publieke agenda is hiermee overigens niet gezegd dat deze onderwerpen de beleidsagenda halen. De verschillende agenda's overlappen elkaar. Het kan ook per onderwerp verschillen op welke wijze of volgorde een probleem als onderwerp uiteindelijk op de beleidsagenda komt.

2.2 Verklaringsmodellen

In de theorie rondom agendavorming worden meerdere modellen beschreven. Hoogerwerf & Herweijer (2008:65-72) beschrijven vier modellen van agendavorming, te weten:

Het **kloofmodel**, waar de ernst van het probleem bepalend is voor de aandacht die het krijgt. Bepalend is hierbij het verschil tussen de maatstaf en de waargenomen situatie. Een volgend model is het

⁸ Van der Graaf H. & Hoppe R. (2007). *Beleid en politiek*. Bussum: Coutinho

relatieve aandachtsmodel. Bij dit model staat centraal dat de aandacht voor een probleem cyclisch en cultureel bepaald is. **Het barrièremodel**, waar een aantal barrières overwonnen dient te worden en externe omstandigheden een rol spelen. Als laatste het **stromenmodel** dat onder meer uitgaat van toeval en onvoorspelbaarheid.

Door Van der Graaf & Hoppe (2007:186) worden het barrièremodel en het stromenmodel als de twee hoofdbenaderingen genoemd. Gekozen is om voor dit onderzoek deze twee modellen, het barrièremodel en het stromenmodel, toe te passen en te gebruiken.

Het barrièremodel

De oorsprong van het barrièremodel moet gezocht worden bij Bachrach en Baratz (1970). Zij beschreven het proces waarin maatschappelijke behoeften en wensen een viertal barrières moesten passeren voordat er kan worden overgegaan tot politieke besluitvorming en de daadwerkelijke uitvoering van beleid. Door onder andere Van der Graaf & Hoppe (2007:187-195) en Hoogerwerf & Herweijer (2008:68-71) wordt het barrièremodel uitvoerig beschreven. In het barrièremodel wordt de besluitvorming of het ontbreken daarvan verklaard aan de hand van een aantal fasen die doorlopen dient te worden. De fasen worden gezien als barrières die overwonnen dienen te worden om uiteindelijke effectief beleid te laten ontstaan. Het betreft geen lineair model. Dit wil zeggen dat de er geen sprake is van een vaste volgorde waarop de barrières geslecht dienen te worden. Het is zelfs mogelijk dat barrières overgeslagen worden.

Barrièremodel: Van probleem naar beleid

Ongewenste situatie doet zich voor	Bewust- wording van het probleem	Omzetting naar eisen	Plaatsing op publieke agenda	Plaatsing op de beleids- agenda	Plaatsing op de beleids- vormings- agenda	Plaatsing op de uitvoerings- agenda
--	--	-------------------------	------------------------------------	---------------------------------------	--	--

Bron: Hoogerwerf & Herweijer (2003:77)

De door Hoogerwerf & Herweijer genoemde eerste barrière, om van een ongewenste situatie te komen tot bewustwording, kan een kleine stap zijn. Natuurlijk is dit afhankelijk van de situatie, maar in de praktijk leidt een ongewenste situatie vaak vanzelf tot bewustwording. Zij stellen dat voor een ieder bijvoorbeeld woninginbraken per definitie ongewenst zijn en er in dergelijke gevallen vanzelf sprake is van bewustwording.

De volgende barrière betreft volgens Hoogerwerf & Herweijer de omzetting van eisen in een “issue” op de publieke agenda. Dit gebeurt ten behoeve van het genereren van aandacht. Van der Graaf & Hoppe beschrijven deze barrière als de omzetting van eisen in strijdpunten. Op het moment dat er voldoende aandacht is kan het probleem worden opgepakt. Dit kan alleen als er sprake is van een brede publieke steun. De daarop volgende barrière betreft de overgang van de publieke naar de beleidsagenda. Zowel Hoogerwerf & Herweijer als Van der Graaf & Hoppe beschrijven hierna besluitvorming als de volgende barrière. Afsluitend benoemen Hoogerwerf & Herweijer de uitvoeringsagenda als laatste barrière, terwijl Van der Graaf & Hoppe deze beschrijven als de barrière aangaande de implementatie van beleid. Indien toegepast dient bij het barrièremodel rekening gehouden te worden met een aantal factoren. De belangrijkste zijn:

Ruimte op de agenda. Niet alle problemen kunnen gelijktijdig worden opgepakt. Het is van belang dat er agendaruimte is. Wanneer er sprake is van emoties, een verwerpelijke situatie of een oplosbaar probleem is de kans groter dat een probleem (sneller) op de agenda komt.

Actieve rol en aandacht actoren. Het is van belang dat de betrokken actoren actief proberen de barrières te overwinnen.

Media. De media speelt een cruciale rol. Zo fungeert de media enerzijds als intermediair tussen publiek en politiek. Anderzijds geeft de media de publieke opinie niet alleen weer, maar beïnvloedt deze ook sterk. De media bepaalt of ze wel of geen aandacht besteedt aan een probleem.

Tijd. Op het ene moment is het gemakkelijker om een barrière te overwinnen dan op een ander moment. Met andere woorden, het moet soms meezitten.

Het stromenmodel

Ook het stromenmodel (Kingdon 1984) wordt door onder andere Van der Graaf & Hoppe (2007:195 - 200) en Hoogerwerf & Herweijer (2008:71-73) beschreven. Het stromenmodel gaat er vanuit dat agendavorming niet altijd verloopt zoals verwacht. Incidenten, onverwachte gebeurtenissen of toevalligheden zorgen voor aandacht en voor het gegeven of een probleem wel of niet op de agenda komt. Het stromenmodel ontleent zijn naam aan drie onafhankelijke stromen die het model vormen.

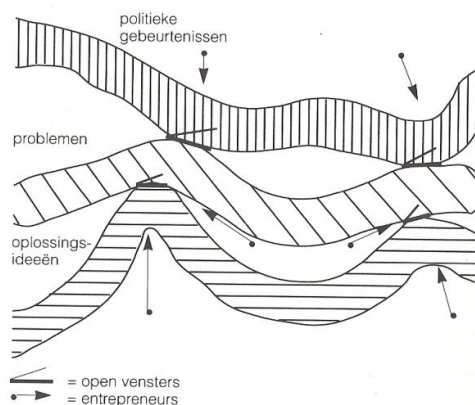
Aandacht voor het probleem. De eerste stroom betreft aandacht voor het probleem. Incidenten en gebeurtenissen richten, vaak plotseling, de aandacht op een probleem.

Politieke steun. De tweede stroom betreft de politieke (gebeurtenissen) stroom. Het politieke klimaat en de politieke gebeurtenissen (bv. verkiezingen of campagnes van pressiegroepen) dienen gunstig te zijn. Politieke hoofdrolspelers dienen adequaat te reageren.

Oplossingen (beleid). De derde stroom betreft de oplossingenstroom. Voor het oplossen van problemen zijn oplossingen van belang. Er circuleren plannen, ideeën, oplossingen en voorstellen. Van allerlei kanten worden deze aangedragen.

Het is uiteindelijk de samenloop van de drie stromen die de kans biedt dat een onderwerp op de beleidsagenda komt. Wanneer de drie stromen gekoppeld worden ontstaat een situatie waarin er sprake is van een erkend probleem, een voor handen zijnde uitvoerbare oplossing en een politiek gunstige tijd c.q. klimaat. Op dat moment opent zich een beleidsvenster (policy window) dat de kans biedt op een plaats op de beleidsagenda.

Het stromenmodel (Kingdon 1984):



Bron: Van der Graaf en Hoppe (2007:198)

Omdat het beleidsvenster zich ook weer even plotseling kan sluiten is het voor hoofdrolspelers (policy entrepreneurs) van belang dat zij op zo'n moment adequaat reageren. Het is dus van belang dat er al beleidsvoorstellen klaarliggen en beleidsbepalers zich kunnen en willen inzetten.

Het barrière- versus het stromenmodel.

Het veel recentere stromenmodel ontstond als kritiek op de toepasbaarheid van het veel oudere barrièremodel. Van der Graaf & Hoppe (2007:201-202) beschrijven de twee belangrijkste verschillen.

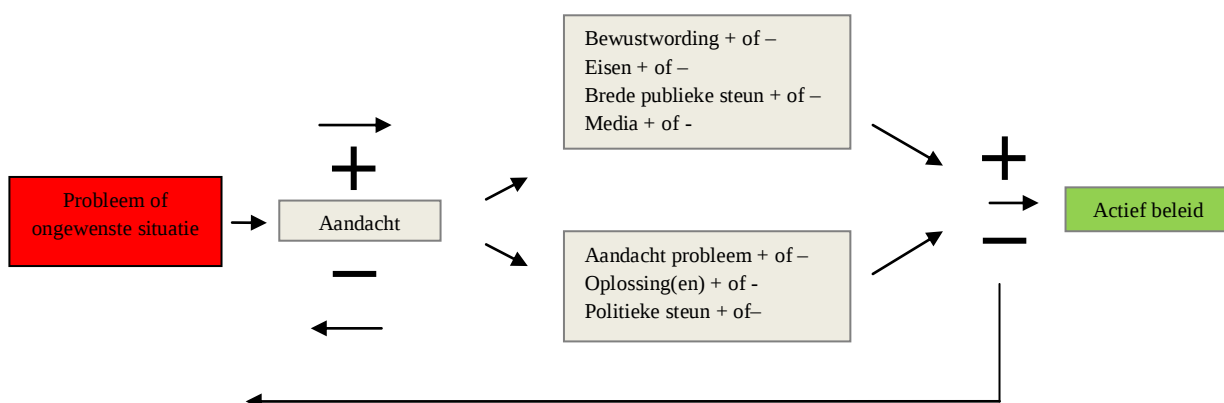
Het barrièremodel gaat er vanuit dat er bij goed geformuleerde problemen oplossingen worden gezocht. In het stromenmodel zijn deze echter van elkaar afhankelijk en worden op elkaar aangepast. Verder gaat het barrièremodel er vanuit dat brede publieke steun van het publiek een voorwaarde is van een succesvolle agendavorming. Het stromenmodel gaat er vanuit dat agendavorming slechts kan plaatsvinden indien zich de gelegenheid voordoet. De publieke opinie speelt hierin een minder grote rol. Van der Graaf & Hoppe concluderen dat in sommige situaties het barrièremodel de beste oplossing is, terwijl dit in andere situaties geldt voor het stromenmodel.

2.3 Conceptueel model

In het hieronder weergegeven conceptueel model wordt een vereenvoudigde weergave geschetst van de eerder beschreven theorie rondom agendavorming tegen de achtergrond van het barrièremodel en het stromenmodel.

Het uitgangspunt in dit conceptueel model is aandacht. Zonder aandacht zal er geen actief beleid volgen en zal het probleem of de ongewenste situatie blijven bestaan. Wanneer er wel sprake is van aandacht zal aan de hand van de genoemde variabelen worden bepaald of er sprake is van een positieve beïnvloeding van de agendavorming die uiteindelijk zal leiden tot actief beleid.

De genoemde variabelen bewustwording, eisen, publieke steun en media zijn afkomstig uit het barrièremodel. De variabelen aandacht voor het probleem, oplossing(en) en politieke steun zijn afkomstig uit het stromenmodel.



Hoofdstuk 3 Aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven

3.0 Inleiding

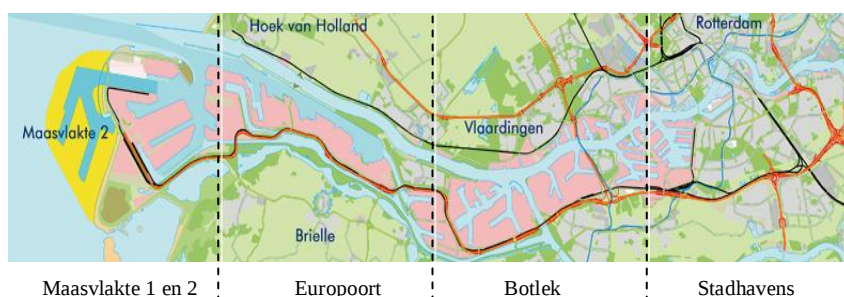
Volgens Hoogerwerf en Herweijer (2008:68) is het van belang om eerst bewust te zijn van een ongewenste situatie alvorens politieke eisen te stellen. Deze stelling komt overeen met de eerste barrière van het eerder besproken barrièremodel. Het overwinnen hiervan is afhankelijk van de situatie (zie ook het voorbeeld van de woninginbraken op pagina 12). Voor metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven zal bij de bevolking of politiek in mindere mate bekendheid en betrokkenheid gelden. Diensthoofd van de dienst Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong⁹ zegt dan ook dat er een mentaliteitsverandering nodig is ten aanzien van metaaldiefstallen. Mede om deze reden is het van belang om ten eerste de aard en omvang in kaart te brengen. Ook de eventuele toepassing van het stromenmodel is hierbij gediend. In het belang van het genereren van politieke steun (Hoogerwerf en Herweijer 2008:71-73) kunnen een bepaalde tendens of een incident bijdragen om de aandacht te trekken.

In paragraaf 3.1 van dit hoofdstuk zal ten eerste een beschrijving volgen van de haven van Rotterdam. Er zal duidelijk worden dat de Rotterdamse haven uit verschillende gebieden bestaat. Hierna zal in paragraaf 3.2 per gebied een beeld geschetst worden van het soort metaaldiefstallen dat daar veelal wordt gepleegd. In deze paragraaf zullen ook de cijfers met betrekking tot metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven worden gegeven. Er is hiervan een analyse gemaakt van de jaren 2007 tot en met 2010. De cijfers uit 2011 zijn nog niet volledig beschikbaar en daarom zal met betrekking tot 2011 in paragraaf 3.3 in het kort een prognose worden gegeven op basis van voorlopige cijfers en praktijk ervaringen. Paragraaf 3.4 behandelt de cijfers met betrekking tot het aantal aangehouden verdachten. Verder komen hier de vervolging en de straffen van de aangehouden verdachten aan bod. Afsluitend zal in paragraaf 3.5 een conclusie worden gegeven.

3.1 De Rotterdamse haven

Rotterdam is de grootste en één van de belangrijkste havens van Europa. Rotterdam is momenteel de op drie na grootste haven van de wereld (na Shanghai, Ningbo en Singapore). De haven van Rotterdam is belangrijk op het gebied van overslag van containers en massagoederen (bulk) zoals ruwe olie, chemicaliën, kolen en erts. De haven van Rotterdam is de toegangspoort tot een Europese markt van meer dan 350 miljoen consumenten. Rotterdam is daarmee één van de belangrijkste kruispunten van goederenstromen ter wereld. De overslag in 2010 betrof 430 miljoen ton.¹⁰

Kaart 3.1: De haven van Rotterdam (bron: www.portofrotterdam.com):



⁹ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong, Diensthoofd Zeehavenpolitie

¹⁰ Jaarcijfers 2010 Havenbedrijf Rotterdam.

De haven van Rotterdam bestrijkt een gebied van circa 10.000 ha (exclusief Maasvlakte 2) dat loopt van het land inwaarts gelegen Ridderkerk tot en met de Maasmond die ruim 40 kilometer verderop uitkomt in de Noordzee. De Rotterdamse haven is zich door de vraag naar groei blijven ontwikkelen en uitbreiden. Hierdoor is de haven van Rotterdam onder te verdelen in de volgende gebieden: De Stadhavens, de Europoort, de Botlek en de Maasvlakte¹¹. In verband met de huidige vraag naar groei en ontwikkeling van de Rotterdamse haven zal hier in de nabije toekomst nog een gebied aan worden toegevoegd. Momenteel vindt namelijk in de Noordzee de (land)ontwikkeling plaats van de Maasvlakte 2.

In ieder van de genoemde gebieden worden metaaldiefstallen gepleegd. De manier waarop deze metaaldiefstallen worden gepleegd en de mate waarin dit gebeurt verschilt onderling. Hierover meer in de volgende paragraaf.

3.2 Metaaldiefstallen per gebied

Zoals gesteld is de haven van Rotterdam onder te verdelen in vier gebieden. De Stadhavens, de Botlek, de Europoort en de Maasvlakte. Momenteel wordt het gebied van de in ontwikkeling zijnde Maasvlakte 2 nog tot de Maasvlakte gerekend. Na voltooiing kan de Maasvlakte 2 als vijfde gebied worden gezien.

In de subparagrafen 3.2.1 tot en met 3.2.4 zal ieder gebied kort worden omschreven en worden aangegeven welk soort metaaldiefstallen daar het meest worden gepleegd. De metaaldiefstallen variëren van de diefstal van koperkabels, bliksemafleiders tot en met de diefstal van bijvoorbeeld een zeecontainer beladen met 20.000 kilogram nikkel ter waarde van 2 miljoen euro. Over de oorzaken en gevolgen hiervan zal later in hoofdstuk 4 verder worden ingegaan.

De geanalyseerde gegevens zijn afkomstig uit politieregistratiesystemen¹² en de sfeerbeelden van de dienst Zeehavenpolitie¹³. Het totaal aantal aangiften van metaaldiefstallen betreft gemiddeld zo'n 10 procent van het aantal misdrijven waarvan jaarlijks aangifte wordt gedaan bij de dienst Zeehavenpolitie. Vooraf dient hierbij opgemerkt te worden dat de cijfers die ter beschikking stonden alleen de geregistreerde metaaldiefstallen betroffen. Dit betroffen de metaaldiefstallen waarvan aangifte werd gedaan bij de politie. Deze officiële gegevens geven vermoedelijk geen volledig beeld van het daadwerkelijke aantal gepleegde metaaldiefstallen. Politiecijfers laten vaak alleen het topje van de ijsberg zien (Van Dijk, Sagel-Grande & Toornvliet 2006:35, H. De Jong 2010 en CBS 2010)¹⁴. Van een aanzienlijk aantal misdrijven wordt geen aangifte gedaan of blijft om andere redenen verborgen voor politie en justitie, het zogenaamde dark number.

¹¹ Bijlage II. In deze scriptie wordt deze verdeling aangehouden als die van het competentiegebied van de dienst Zeehavenpolitie.

¹² Politiesysteem Basisvoorziening Handhaving (BVH)

¹³ Sfeerbeelden dienst opsporing Zeehavenpolitie 2007 - 2010

¹⁴ Van Dijk J.J.M., Sagel-Grande H.I. & Toornvliet L.G. (2006). *Actuele Criminologie*. Den Haag: Sdu uitgevers
Bijlage V. Interview dhr. H. de Jong, Diensthoofd Zeehavenpolitie

3.2.1 De Stadhavens

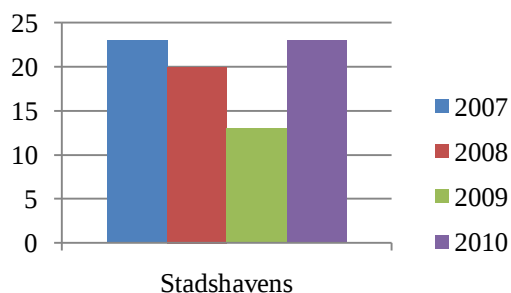


De Stadhavens zijn gelegen rondom de centra van Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen. Kenmerkend voor de Stadhavens is de ligging in of tegen woongebieden van voornoemde steden aan. Dit in tegenstelling tot de Botlek, Europoort en Maasvlakte waar sprake is van een industriële en min of meer gecontroleerde omgeving. Hier zijn veelal grote bedrijven gevestigd op beveiligde bedrijventerreinen.

In het gebied van de Stadhavens zijn veel metaal op- en overslagbedrijven gevestigd. Bij deze bedrijven worden grote hoeveelheden (kostbare) metalen zoals koper, nikkel, zink, molybdeen en aluminium opgeslagen en verscheept over de weg en het water. Opslag vindt veelal plaats in grootverpakkingen. Dit betreffen onder andere bundels, broodjes, pallets of bigbags. Ook worden bij aanwezige containerterminals metalen opgeslagen, de opslag vindt hier plaats in zeecontainers.

De Stadhavens zijn wat betreft grootschalige metaaldiefstallen bij op- en overslagbedrijven, waarbij tonnen metaal in één keer worden weggenomen, veruit de koploper. De materiële schade loopt per incident al snel op van tienduizenden tot honderdduizenden euro's. In sommige gevallen is er zelfs per incident een schadepost van miljoenen euro's. Verder vinden in de Stadhavens ook kleinschalige metaaldiefstallen plaats, veelal gepleegd vanaf aanwezige bedrijventerreinen of bouwlocaties. In tabel 3.1 zijn alle in de Stadhavens gepleegde metaaldiefstallen tussen 2007 en 2009 weergegeven waarvan aangifte werd gedaan bij de politie Rotterdam-Rijnmond. Hieruit blijkt onder meer dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen vanaf 2007 tot 2009 daalt. In 2010 is er echter weer sprake van een toename. Het aantal metaaldiefstallen in 2010 blijft overigens wel redelijk stabiel ten opzichte van 2007 en 2008. Over de mogelijke oorzaken hiervan meer in hoofdstuk 4.

Tabel 3.1: geregistreerde metaaldiefstallen Stadhavens 2007 -2010.



3.2.2 De Botlek



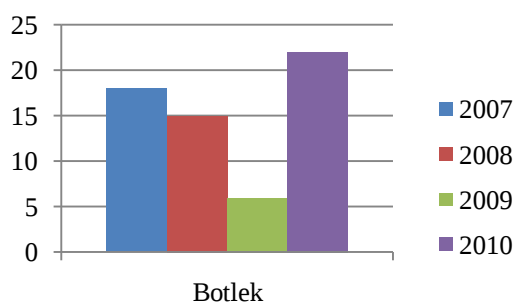
Het Botlekgebied is gelegen ten westen van Rotterdam en van de Stadhavens. Uit de vraag naar groei werd de Botlek tussen 1954 en 1960 aangelegd. Het gebied kenmerkt zich vooral door petrochemische industrie, tankopslagbedrijven en de opslag van droge bulkgoederen (bijvoorbeeld ertsen, granen en veevoer).

Metaaldiefstallen die in het Botlek gebied worden gepleegd betreffen veelal diefstallen vanuit bedrijven en vanaf bedrijventerreinen (bv. bliksemafleiders) en de diefstallen van industriële

onderdelen (bv. flenzen, RVS onderdelen, afdichters van brandkranen e.d.). Heterdaad zaken betreffen veelal interne diefstallen door eigen personeel of personeel van bijvoorbeeld onderaannemers. Incidenteel vinden in de Botlek ook grootschalige metaaldiefstallen plaats.

In tabel 3.2 zijn alle in de Botlek gepleegde metaaldiefstallen tussen 2007 en 2010 weergegeven waarvan aangifte werd gedaan bij de politie Rotterdam-Rijnmond. Hieruit blijkt onder meer dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen vanaf 2007 daalt. In 2010 is er sprake van een forse toename ten opzichte van 2009. Het aantal metaaldiefstallen in 2010 stijgt ook aanzienlijk ten opzichte van 2007 en 2008. Over de mogelijke oorzaken hiervan meer in hoofdstuk 4.

Tabel 3.2: Geregistreerde metaaldiefstallen Botlek 2007 -2010.



3.2.3 De Europoort

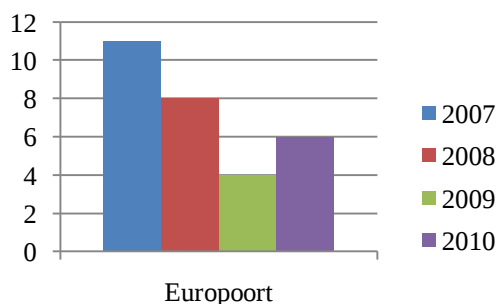


De Europoort is gelegen ten westen van het Botlekgebied. Uit een blijvende vraag naar groei werd de Europoort tussen 1958 en 1964 aangelegd. De Europoort vormt samen met de Botlek een van de omvangrijkste petrochemie-industriegebieden van de wereld. In het Europoortgebied vindt verder overslag van erts, auto's, staal en houtproducten plaats.

Metaaldiefstallen die in de Europoort worden gepleegd betreffen veelal diefstallen van kabelhaspels, koperen leidingen en industriële onderdelen (flenzen, roestvrij stalen onderdelen, afdichters van brandkranen e.d.) vanaf bedrijventerreinen. Heterdaad zaken betreffen hier veelal interne diefstallen gepleegd door eigen personeel of personeel van bijvoorbeeld onderaannemers.

In tabel 3.3 zijn alle in de Europoort gepleegde metaaldiefstallen tussen 2007 en 2010 weergegeven, waarvan aangifte werd gedaan bij de politie Rotterdam-Rijnmond. Hieruit blijkt onder meer dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen vanaf 2007 daalt. In 2010 is er echter sprake van een toename. Over de mogelijke oorzaken hiervan meer in hoofdstuk 4.

Tabel 3.3: Geregistreerde metaaldiefstallen Europoort 2007 -2010.



3.2.4 De Maasvlakte

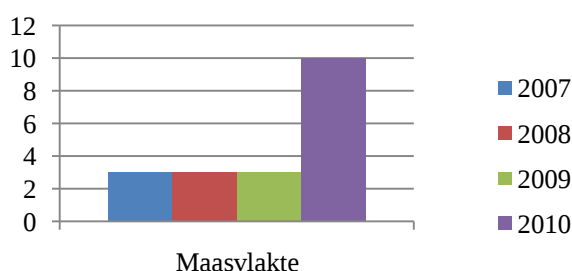


De Maasvlakte is gelegen ten westen van de Europoort. De Maasvlakte betreft een groot industriegebied dat is aangelegd in de Noordzee. De Maasvlakte ligt op zo'n 40 kilometer van Rotterdam en de eerder beschreven Stadshavens.

Volgens gegevens uit de analyse van de geregistreerde metaaldiefstallen vinden er op de Maasvlakte weinig metaaldiefstallen plaats. Per 2010 is er echter wel een stijging zichtbaar. Deze stijging lijkt vooral te wijten aan de bouw van de Maasvlakte 2. Dit gezien deze metaaldiefstallen vooral vanaf bouwplaatsen werden gepleegd. Verder bestaan metaaldiefstallen uit het wegnemen van bliksemafleiders van bedrijven en bedrijventerreinen.

In tabel 3.4 zijn alle op de Maasvlakte gepleegde metaaldiefstallen tussen 2007 en 2010 weergegeven waarvan aangifte werd gedaan bij de politie Rotterdam-Rijnmond. Hieruit blijkt onder meer dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen van 2007 tot en met 2009 stabiel was. In 2010 is er sprake van een toename. Over de oorzaken hiervan meer in hoofdstuk 4.

Tabel 3.4: Geregistreerde metaaldiefstallen Maasvlakte 2007 -2010



3.3 Totaalbeeld 2007 – 2010 en prognose 2011

In totaal vonden er tussen 2007 en 2010 respectievelijk 55, 46, 26 en 61 metaaldiefstallen plaats in de Rotterdamse haven waarvan aangifte werd gedaan¹⁵.

De meest recente cijfers uit 2011 (januari en februari 2011) wijzen uit dat de stijging van het aantal metaaldiefstallen gepleegd in de Rotterdamse haven in 2010 zich in het jaar 2011 doorzet. In de maanden januari 2011 en februari 2011 werden 15 metaaldiefstallen geregistreerd. Ook de oorzaken die in hoofdstuk 4 worden beschreven sluiten aan bij de prognose van een stijgend aantal metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven in 2011. Hierover meer in het volgende hoofdstuk.

3.4 Aangehouden verdachten, vervolging en straffen

Aanhouding en vervolging

Uit onderzoek van gegevens van het proces opsporing¹⁶ van de dienst Zeehavenpolitie blijkt dat er in 2007 sprake was van 18 verdachten, die ter zake metaaldiefstal werden aangehouden en vervolgd. Grotendeels betreffen dit aanhoudingen op heterdaad van kleinschalige interne metaaldiefstallen. In 2008, 2009 en 2010 lag dit aantal beduidend lager met respectievelijk 6, 8 en 6 aanhoudingen en

¹⁵ Bijlage I. Tabel 3.5 Totaalbeeld geregistreerde metaaldiefstallen 2007 - 2010

¹⁶ Bronbestanden in behandeling genomen zaken proces opsporing dienst Zeehavenpolitie 2007 - 2011

vervolgingen. Het oplossingspercentage van de geregistreerde metaaldiefstallen betrof in het jaar 2007 nog 32 procent. In 2008 was dit 13 procent en in 2009 31 procent. In 2010 zakte het oplossingspercentage weg naar 10 procent. Het gemiddelde oplossingspercentage in de periode van 2007 – 2010 betreft hiermee 22 procent. Onderzoek naar grootschalige metaaldiefstallen blijken in de praktijk vaak lastig. In weinig van dergelijke onderzoeken is er uiteindelijk sprake van vervolging van de verdachte(n) of een heler van het weggenomen metaal.

Straffen

Op diefstal staat de maximumstraf van 4 jaar. Als twee of meer personen diefstal plegen bedraagt de maximale strafmaat 6 jaar.¹⁷ De geldboete die voor dit feit staat is maximaal euro 18.500. Uit onderzoek van het blad *Intermediair*¹⁸ blijkt dat aan koperdieven die in het jaar 2010 werden veroordeeld straffen werden opgelegd uiteenlopend van 50 uur werkstraf tot vier maanden cel. Gegevens van het Openbaar Ministerie van Rotterdam waren voor dit onderzoek niet beschikbaar. Uit de gegevens van het proces opsporing van de dienst Zeehavenpolitie¹⁹ blijkt dat er voor kleinere metaaldiefstallen er door het Openbaar Ministerie in Rotterdam zelden een gevangenisstraf of taakstraf wordt geëist. Dit is wel het geval wanneer er sprake is van zogenaamde veelplegers of grootschalige metaal diefstallen. Veelal, zeker in het geval van first offenders²⁰, worden metaaldiefstallen getransigeerd. Dit betekent dat de daders hun strafvervolging kunnen afkopen door het betalen van een transactie. Namens het Openbaar Ministerie zegt officier van justitie dhr. M. van Heemst²¹ dat er sprake moet zijn van maatwerk als het gaat om strafoplegging. “Belangrijke factoren zijn de omvang van de diefstal en schade, de recidive van de verdachte en zijn of haar persoonlijke omstandigheden. Als uit het proces-verbaal van de politie duidelijk blijkt dat sprake is van gevaarstelling (te denken valt aan ongelukken die het wegnemen van metaal tot gevolg zou kunnen hebben), dan wordt daar zeker rekening mee gehouden.”

3.5 Conclusie

Ten aanzien van de agendavorming en ten behoeve van bewustwording is het van belang dat er een helder beeld ontstaat van de aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. In de gehele Rotterdamse haven worden er metaaldiefstallen gepleegd. De manier waarop metaaldiefstallen en de mate waarin dit gebeurt verschilt per gebied. Wat opvalt, is dat er vooral in de Stadshavens grootschalige metaaldiefstallen worden gepleegd. In zowel de Botlek als de Europoort worden veelal metaaldiefstallen van (industriële) metalen onderdelen vanaf bedrijven of bedrijventerreinen gepleegd. Heterdaad zaken betreffen veelal interne diefstallen. Het is van belang te beseffen dat de officiële gegevens geen volledig beeld geven van het daadwerkelijke aantal gepleegde metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Een aanzienlijk aantal misdrijven blijft verborgen voor politie en justitie. Er blijkt sprake te zijn van een lage aangiftebereidheid. Uit de geregistreerde gegevens kan worden opgemaakt dat er momenteel per 2010 over het algemeen genomen sprake is van een stijging van het aantal metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven ten opzichte van de jaren 2007, 2008 en 2009. Het oplossingspercentage van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven is momenteel (2010), met 10 procent, laag. De opgelegde straffen van de aangehouden verdachten zijn vaak laag ten opzichte van de maximale strafmaat.

¹⁷ Artikel 310 en 311 van het Wetboek van Strafrecht.

¹⁸ *Intermediair* 28 januari 2010, *Koper de feiten*.

¹⁹ Bronbestanden in behandeling genomen zaken proces opsporing dienst Zeehavenpolitie 2007 - 2011

²⁰ Daders die voor het eerst in aanraking komen met justitie.

²¹ Bijlage VII. Interview dhr. M. van Heemst. Officier van justitie

Hoofdstuk 4 De oorzaken en gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven

4.0 Inleiding

Net als in het vorige hoofdstuk is het ook met betrekking tot de oorzaken en gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven van belang om stil te staan bij de huidige situatie. Tevens is het van belang om stil te staan bij de eventuele gevolgen in en voor de toekomst. Dit is niet alleen van belang om eerst bewust te zijn of te worden van een ongewenste situatie alvorens politieke eisen te stellen. Het is ook van belang bij het verkrijgen van politieke steun, al dan niet naar aanleiding van (toekomstige) incidenten. De oorzaken en gevolgen kunnen verder ook richting geven naar mogelijke oplossing(en) van het probleem. Deze twee laatste stellingen laten zich rechtstreeks vertalen in het eerder beschreven stromenmodel.

In paragraaf 4.1 zullen in de subparagrafen 4.1.1 tot en met 4.1.3 ten eerste de drie belangrijkste oorzaken van in de Rotterdamse haven gepleegde metaaldiefstallen worden gegeven. In paragraaf 4.2 worden in de subparagrafen 4.2.1 tot en met 4.2.3 de belangrijkste gevolgen van metaaldiefstallen voor de Rotterdamse haven uiteengezet. Afsluitend wordt in paragraaf 4.3 een conclusie gegeven met betrekking tot de oorzaken en gevolgen.

4.1 De oorzaken

De belangrijkste oorzaken van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven worden in dit onderzoek gezocht in drie verschillende factoren. De eerste factor betreft de prijs van metaal. Ten tweede zijn er vanuit de criminologie twee factoren met een sociologisch perspectief gevonden die van belang zijn. In dit onderzoek worden de oorzaken namelijk ook toegeschreven aan de geboden gelegenheid en de afweging tussen de kosten en baten die de daders van metaaldiefstallen maken. In de richting van onder andere deze factoren kan naar oplossingen gezocht worden.

4.1.1 De metaalprijs

Metaalprijzen stijgen momenteel (februari 2011) tot recordhoogtes. Zoals al werd beschreven in de inleiding wordt door toedoen van een steeds grotere vraag uit opkomende economieën zoals China, India en Brazilië de vraag naar metaal alsmaar groter. Het grootste effect van deze steeds maar groeiende vraag in combinatie met de schaarste van grondstoffen is de stijgende prijs van metaal. De hoge prijs zorgt er mede voor dat metaal een interessante buit is voor criminelen. Koper betreft het metaal dat veruit het meest wordt gestolen. De prijs van koper is momenteel de hoogste ooit. In de tussenhandel, de zogenaamde metaalrecycling bedrijven, levert een kilo koper momenteel tussen de vijf en zeven euro op. Koper wordt in grote mate gebruikt in de Rotterdamse haven. Het is in grote mate aanwezig in de infrastructuur, de industrie, op de bouw en op en langs het spoor. Ook wordt koper in grote partijen overgeladen en opgeslagen bij bedrijven in de Rotterdamse haven. Net als voor koper geldt ook dat andere metalen zoals nikkel, (ferro) molybdeen en aluminium momenteel veel waard zijn.

In de tabel 4.1 op de volgende bladzijde is de ontwikkeling van de koperprijs weergegeven tussen de jaren 2007 en 2011.

Grafiek 4.1 Ontwikkeling koperprijs 2007 – 2011

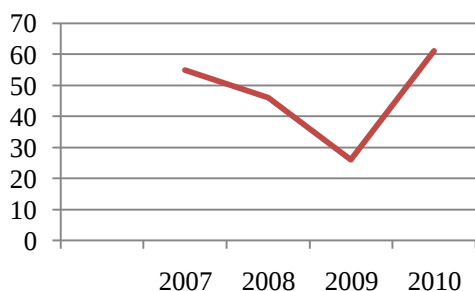


Bron: www.nyrstar.com²²

Uit de grafiek valt onder meer af te lezen dat de metaalprijzen zich in de tweede helft van 2008 naar beneden stortten. Ondertussen herstelde de wereldeconomie zich verder en werd de schaarste aan grondstoffen zichtbaar, dit met nieuwe prijsstijgingen van metalen tot gevolg.

Opvallend is dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen over de laatste vier jaar een min of meer gelijke lijn volgen als die van de prijs van metaal. In onderstaande grafiek 4.2 zijn de geregistreerde metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven weergegeven. In deze periode is er geen sprake geweest van meer of minder ingezette veiligheidsmaatregelen of aandacht voor het probleem. De relatie tussen de metaalprijs en het aantal gepleegde metaaldiefstallen is daarmee gelegd. Deze relatie wordt ook bevestigd door de directeur van de Metaal Recycling Federatie dhr. H. Koning²³. “Er is een duidelijk verband tussen de stijgende prijs van metaal en het aantal gerapporteerde metaaldiefstallen. De prijs zal door een groeiende vraag en schaarste blijven stijgen. De stijging van metaaldiefstallen zal daarom in de toekomst waarschijnlijk toenemen.”

Grafiek 4.2 Geregistreerde metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven 2007 -2010



Lange termijn

Een blik in de toekomst ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven is op de lange termijn van belang. Dr. Ir. A.M. Diederer (2009), Senior Scientist bij TNO, waarschuwt in een opiniestuk²⁴ dat de schaarste aan metalen binnen enkele decennia tot grote tekorten zal leiden.

Het is waarschijnlijk dat de prijs van metalen onverminderd zal blijven stijgen dan wel hoog zal blijven. Zoals eerder beschreven is de hoge prijs van metaal een belangrijke oorzaak van de stijgende lijn in het aantal gepleegde metaaldiefstallen. Het is daarom van belang om niet alleen te zoeken naar oplossingen op korte termijn maar ook naar oplossingen die op de lange termijn bijdragen aan het voorkomen en bestrijden van metaaldiefstallen.

²² Nyrstar is een wereldwijde multimetalen onderneming.

²³ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning, Directeur Metaal Recycling Federatie

²⁴ Diederer A.M. (10 maart 2009). Metal minerals scarcity: A call for managed austerity and the elements of hope

4.1.2 De pakkans en strafmaat

Eerder kwam in de analyse uit hoofdstuk drie al naar voren dat de pakkans met betrekking tot metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven laag is. In 2010 betrof het oplossingspercentage slechts 10 procent. Het aantal aangehouden en vervolgde verdachten lag op zes. De opgelegde straffen bestonden veelal uit transactievoorstellen.

Gezien de lage pakkans en hoge opbrengsten van metalen zullen (potentiële) daders eerder de keuze maken om metaaldiefstallen te plegen. Zo geldt dat het in- en verkopen van metalen weinig risico met zich meebrengt. Er geldt nog steeds geen wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metaal. Redelijk eenvoudig en anoniem kan de buit worden verkocht aan metaalrecycling bedrijven (tussenhandel). Toezicht op de inkoop(registers) van opkopers gebeurt in de praktijk niet of nauwelijks.

Daders laten zich door dergelijke rationele keuzes (o.a. Becker 1968), afwegingen van de kosten en de baten, leiden. Zowel de pakkans als de strafmaat met betrekking tot metaaldiefstallen is laag. Dit tegenover een hoge opbrengst. De verhouding is min of meer weg. Het plegen van bijvoorbeeld een verkeersovertreding als het rijden door rood licht kost tegenwoordig 180 euro. Recent werd er in diverse media een vergelijkbare situatie geschetst ten aanzien van winkeldiefstallen. Ondertussen leidde dit zelfs tot Kamervragen²⁵, waarbij de minister van Veiligheid en Justitie op 11 februari 2011 werd gevraagd om te kijken naar een meer evenwichtige afweging van boetes tussen bijvoorbeeld verkeersovertredingen en winkeldiefstallen. Volgens Becker zou er berekend moeten worden welke strafdreiging er nodig is om criminelen van hun activiteiten af te laten zien. Met andere woorden, we moeten op zoek gaan naar het moment wanneer de kosten de baten gaan overstijgen.

Voor al het verhogen van de pakkans heeft invloed (Van Dijk et al. 2006). Ook de gepercipieerde pakkans is hierbij van belang. Met laatstgenoemde wordt bedoeld de mate waarin men denkt dat de pakkans groot is. De strafmaat speelt natuurlijk ook een rol, maar deze is minder groot. Dit stelt ook voormalig project manager Mainportontwikkeling Dhr. R. Verzijl (2010)²⁶ van de dienst Zeehavenpolitie van de politie Rotterdam-Rijnmond. Hij stelt dat de pakkans en pakkansbeleving belangrijke afwegingen zijn van (potentiële) daders die misdrijven plegen in de Rotterdamse haven. Hij pleit dan ook voor acties die gericht zijn op het tegenhouden van misdrijven en het verhogen van de heterdaadkracht.

Beleidsmaatregelen zouden volgens Van Wijk (2006:295-296)²⁷ gericht moeten zijn op afschrikking, vergroting van de pakkans, verzwaring van straffen en verkleinen van het voordeel. Ook gemeenteraadslid dhr. D. Mosch, directeur van de Metaal recycling Federatie dhr. H. Koning en diensthoofd van de dienst Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong pleiten voor dergelijke maatregelen²⁸.

4.1.3 De gelegenheid

Ten eerste dient gesteld te worden dat het wat betreft metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven niet alleen om gelegenheidsdiefstallen gaat, maar ook om georganiseerde dadergroeperingen die weten

²⁵ Kamervraag 2011Z02828

²⁶ Maintenance in processing nr. 5. November 2010.

²⁷ Van Wijk. A. (2006) *Criminaliteit*. In Stol W., Rijpma J., Tielenburg C., Veenhuysen H. & Abbas T. *Basisboek Integrale Veiligheid*. Bussum: Couthino.

²⁸ Bijlage IV. Interview dhr. D. Mosch. Gemeenteraadslid Leefbaar Rotterdam
Bijlage V. Interview dhr. H. Koning. Directeur Metaal Recycling Federatie
Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

waar er wat te halen valt. Laatst genoemde categorie richt zich vooral op eerder beschreven grootschalige metaaldiefstallen. De gelegenheid maakt, vooral bij kleinschalige of interne metaaldiefstallen, vaak de dief. Dit geldt veelal ook voor vermogensdelicten zoals woninginbraken, fraude of oplichting. Dit blijkt niet alleen uit de praktijkervaringen, maar dit kan ook criminologisch worden onderbouwd met de gelegenheidstheorie. Deze theorie stelt dat omgeving gebonden factoren aan de basis van criminaliteit liggen.

Beleidsmaatregelen in deze richting moeten volgens Van Wijk (2006:295) dan ook vooral gericht zijn op preventie (gelegenheid beperkend). Ondernemers zelf hebben hierin een grote verantwoordelijkheid. Dit zeggen ook directeur van de Metaal Recycling Federatie dhr. H. Koning en beleidsadviseur veiligheid van Deltalinqs dhr. P. van Loo²⁹. Maar ook de politie kan inspelen op preventie volgens diensthoofd van de dienst Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong³⁰. Zijn de kansen er niet, dan zal er vaak afgezien worden van het plegen van een delict. Zoals al in de inleiding werd gesteld wordt momenteel vooral op incidenten (repressie) gereageerd.

4.2 De gevolgen

De gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven worden in dit onderzoek verdeeld in een drietal categorieën. Ten eerste zijn er de gevolgen met betrekking tot de veiligheid. Ten tweede hebben metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven economische schade ten gevolg. Een derde gevolg is de materiële schade.

4.2.1 Veiligheid

Door het plegen van metaaldiefstallen komt de veiligheid in de Rotterdamse haven in gevaar. De Rotterdamse haven kan gerekend worden tot de vitale infrastructuur van Nederland. Indien zich incidenten voordoen kan dit grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, het milieu en de economie. Aan de hand van een viertal aansprekende voorbeelden zal dit duidelijk worden gemaakt. Deze incidenten zouden toepasbaar kunnen zijn in het eerder besproken stromenmodel, waarbij geldt dat gebeurtenissen en incidenten de aandacht op een probleem weten te richten. Bij een gunstig politiek klimaat en een voorhanden zijnde oplossing opent zich dan een zogenaamd policy window naar actief beleid.

Voorbeeld 1.

Op 11 januari 2011 vond er op het spoor bij Zevenaar een botsing plaats tussen een goederentrein en een internationale trein. De botsing was het gevolg van een koperdiefstal. Op de plaats van het ongeval bleek 300 meter koperdraad te zijn verdwenen. Ook op het spoor in en rond de Rotterdamse haven vinden dergelijke metaaldiefstallen plaats. Een treinongeval kan in de Rotterdamse haven een zeer groot gevaar opleveren. Dagelijks rijden hier treinen met allerlei gevaarlijke stoffen. Zeker in het Europoort en Botlekgebied, met de aanwezigheid van de petrochemische industrie, kan een dergelijk ongeval grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, het milieu en de economie.

Voorbeeld 2.

Zoals eerder al bleek uit de gemaakte analyse, worden bij bedrijven en fabrieken in de petrochemische industrie onder meer industriële onderdelen weggenomen. Begin 2011 werden bij een grote

²⁹ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning, Directeur Metaal Recycling Federatie

Bijlage VIII. Interview dhr. P van Loo, Beleidsadviseur veiligheid Deltalinqs

³⁰ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong, Diensthoofd Zeehavenpolitie

olieraffinaderij in de Rotterdamse haven de messing afsluiters van een aantal brandkraaninstallaties weggenomen. Uit een controle bleek dat op een groot aantal locaties van de raffinaderij de afsluiters van de brandkranen waren weggenomen. In geval van brand, zou er mogelijk onvoldoende druk op het systeem staan om een brand te kunnen blussen. De gevolgen van brand in fabrieken en de petrochemische industrie kan catastrofale gevolgen hebben getuige de branden die respectievelijk op 05 januari 2011 bij het bedrijf Chemie-Pack in Moerdijk en op 22 februari 2011 in de haven van Amsterdam ontstonden.

Voorbeeld 3.

Veelvuldig worden in de Rotterdamse haven koperen bliksemafleiders weggenomen die zich op daken van fabrieken, installaties of bedrijven bevinden ter voorkoming van brand of ontploffing door toedoen van blikseminslagen. Bij controle momenten, die vaak veel later plaatsvinden, worden diefstallen pas ontdekt. Tussentijds is het risico op blikseminslag velen malen groter geweest, hiermee stijgt de kans op een grootschalig incident in de Rotterdamse haven.

Voorbeeld 4.

Ook de daders van metaaldiefstallen lopen ernstige gevaren. Zij schromen niet om metaal weg te nemen uit bijvoorbeeld transformatorruimtes, van daken of van andere locaties op hoogte. Het koper, aanwezig in elektriciteitshuisjes of langs het spoor, is ook vaak de buit. Het afknippen van dergelijke stroomkabels of het worden aangereden door een passerende trein levert levensgevaarlijke situaties op. Meer malen al belandden er in het recente verleden metaaldieven, soms in kritieke toestand, in het ziekenhuis.

4.2.2 Economische schade

De Rotterdamse haven is voor Rotterdam, Nederland en het Europese achterland, economisch gezien, van essentieel belang. Geen enkele sector binnen Nederland springt er echt uit, naar internationale maatstaven, met uitzondering van de Rotterdamse haven. De haven zet Rotterdam en Nederland op de kaart.³¹ Vooral met betrekking tot de internationale concurrentiekracht van Nederland is de haven van Rotterdam belangrijk voor de economie. Zoals al werd gesteld in hoofdstuk 3 is de haven van Rotterdam de toegangspoort tot een Europese markt van meer dan 350 miljoen consumenten. Rotterdam is daarmee één van de belangrijkste kruispunten van goederenstromen ter wereld. De overslag in 2010 betrof zo'n 430 miljoen ton. De Rotterdamse haven biedt zowel direct al indirect een grote werkgelegenheid binnen en buiten Nederland.

Veiligheid maakt tegenwoordig een wezenlijk deel uit van de economie. Metaaldiefstallen hebben een negatieve invloed op de veiligheid in de Rotterdamse haven. Volgens voormalig project manager Mainportontwikkeling René Verzijl (2010)³² is veiligheid een belangrijk instrument om een goed vestigingsklimaat in de Rotterdamse haven op te bouwen. Is de veiligheid instabiel dan heeft dit ook een negatieve invloed op het imago en de reputatie van de Rotterdamse haven. Volgens het Havenbedrijf Rotterdam betekent een slechter imago voor de Rotterdamse Haven een zwakkere concurrentiepositie³³. Onveiligheid schrikt investeerders en bedrijven af die mogelijk uitwijken naar andere Europese havens, zoals Hamburg of Antwerpen. Dit met alle economische gevolgen van dien. Aandacht voor veiligheid, de zogenaamde 'Port security', moet voor de komende decennia dan ook een blijvend thema blijven³⁴.

³¹ Task Force City Branding, juni 2005

³² Maintenance in processing nr. 5. November 2010.

³³ Havenbedrijf Rotterdam op www.portofrotterdam.com

³⁴ Havenplan 2020, Gemeente Rotterdam

4.2.3 Materiële schade

Als laatste is er nog de materiële schade die als gevolg van gepleegde metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kan worden genoemd. Al eerder kwam naar voren dat de schade uiteen kan lopen van enkele euro's tot wel miljoenen euro's per metaaldiefstal. De materiële schade en de herstelschade komen voor de rekening van ondernemers en verzekeringmaatschappijen. Doorberekening van deze kosten is niet ondenkbaar, hetgeen weer gevolgen heeft op bijvoorbeeld de eerder genoemde concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.

Niet alleen de directe schade speelt een rol maar ook de indirecte schade is enorm. Metaaldiefstallen gaan vaak gepaard met vernieling. Vernieling van de infrastructuur brengt niet alleen hoge herstelkosten met zich mee, maar kan ook gevolgschade opleveren. Beleidsadviseur veiligheid van Deltalinqs dhr. P. van Loo³⁵ wijst op de verstoring van de processen in de Rotterdamse haven. De gevolgschade van metaaldiefstallen kan hiermee enorm oplopen. Wanneer zich bijvoorbeeld door toedoen van metaaldiefstallen stroomstoringen voordoen, bouwplaatsen of fabrieken tijdelijk worden stil gelegd, treinen niet meer verder kunnen rijden heeft dit indirect enorme gevolgen.

4.3 Conclusie

Ten behoeve van de agendavorming is het van belang dat het vaststaat welke oorzaken en gevolgen er ten grondslag liggen aan metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven.

Een eerste oorzaak is in dit onderzoek gevonden in de prijs van metaal. Metaalprijsen bevinden zich momenteel op recordhoogtes. Er bestaat een directe relatie tussen de hoge prijzen en de stijging van het aantal metaaldiefstallen. Het is verder waarschijnlijk, onder meer gezien de schaarste en de grote vraag van opkomende economieën, dat de metaalprijsen in de toekomst hoog blijven. Vermoedelijk zal hierdoor het aantal metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven ook blijven stijgen. Het is daarom van belang om op zoek te gaan naar oplossingen op zowel de korte als de lange termijn. Naast de oorzaken en gevolgen zijn ook de oplossingen van belang voor het agendavormingsproces. Oplossingen kunnen onder meer gezocht worden in de richting van de overige oorzaken van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Dit zijn de lage pakkans, de lage straffen, het wegnemen van het voordeel en het wegnemen van de gelegenheid. Vooral door het ontbreken van een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metaal en het ontbreken van toezicht op metaalrecycling bedrijven en inkoopregisters lopen metaaldieven momenteel weinig risico.

Ook voor de gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven geldt dat hier rekening mee gehouden dient te worden ten aanzien van het agendavormingsproces. Zo hebben metaaldiefstallen gevolgen voor de veiligheid van de Rotterdamse haven. Tevens veroorzaken metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven ook economische en materiële schade. De negatieve invloed op het imago en de reputatie ten opzichte van de concurrentiepositie in de richting van andere Europese havens speelt hierin ook in grote mate een rol. Afsluitend kan gesteld worden dat veiligheidsincidenten of gebeurtenissen, die naar aanleiding van metaaldiefstallen zijn ontstaan, kunnen dienen om de aandacht te vestigen op het probleem ten behoeve van de agendavorming.

³⁵ Bijlage VIII. Interview dhr. P van Loo. Beleidsadviseur veiligheid Deltalinqs

Hoofdstuk 5 Bewustwording en eisen van de betrokken actoren

5.0 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de actoren beschreven worden die betrokken zijn bij metaaldiefstallen die in de Rotterdamse haven worden gepleegd. Er is gekozen voor een vijftal actoren die medebepalend zijn om onderwerpen op de agenda van de overheid te laten verschijnen of niet. Voor iedere actor zal afzonderlijk worden aangegeven op welke wijze deze betrokken is bij het probleem en of er sprake is van bewustwording van het probleem. Verder zal ook ingegaan worden op de eventuele eisen die de actoren al dan niet stellen ten aanzien van het probleem.

In paragraaf 5.1 zullen ten eerste de ondernemers van de Rotterdamse haven aan bod komen. Er is hierin een onderverdeling te maken tussen de ondernemers die als slachtoffer c.q. benadeelde van metaaldiefstallen gezien kunnen worden en de ondernemers uit de metaalrecycling branche die metalen (ook gestolen) opkopen en verwerken. In paragraaf 5.2 zal het Havenbedrijf Rotterdam beschreven worden. In paragraaf 5.3 zal het Openbaar Ministerie worden beschreven. In paragraaf 5.4 zal namens politie Rotterdam-Rijnmond de dienst Zeehavenpolitie worden beschreven. De gemeentelijke politiek zal in paragraaf 5.5 worden beschreven. De rol van de media zal in paragraaf 5.6 aan bod komen. Afsluitend zal in paragraaf 5.7 een conclusie worden gegeven.

5.1 De ondernemers

De Rotterdamse haven herbergt een grote diversiteit aan bedrijven, variërend van transportbedrijven tot containerterminals of van overslagbedrijven tot petrochemische fabrieken. Al deze ondernemers lopen, zoals in hoofdstuk 4 al duidelijk werd, door toedoen van metaaldiefstallen direct en indirect veiligheidsrisico's. Er is tevens een risico op materiële, economische en imagoschade.

De ondernemers zijn enerzijds als slachtoffer c.q. benadeelde betrokken bij metaaldiefstallen. Anderzijds zijn ondernemers uit de Rotterdamse haven betrokken bij de inkoop en verwerking van gestolen metalen. Het gaat hier om ondernemers uit de metaalrecycling branche. Bij het ontbreken van burgers, in de zin van bewoners, zijn het in de Rotterdamse haven de ondernemers en verenigingen die in belangrijke mate de publieke agenda bepalen ten aanzien van veiligheidsproblemen die spelen in de Rotterdamse haven. Ook vervullen de ondernemers en verenigingen een belangrijke rol als het gaat om de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Zo zouden zij actief, bijvoorbeeld in preventieve zin, kunnen bijdragen aan de aanpak van het probleem. Het is echter ten aanzien van de agendavorming eerst de vraag of er wel sprake is van voldoende bewustwording bij de ondernemers uit de Rotterdamse haven. Ten behoeve van dit onderzoek is gekozen om niet rechtstreeks te spreken met individuele ondernemers, maar om te spreken met de grootste belangenbehartiger namens de ondernemers uit de Rotterdamse haven en de brancheorganisatie van metaal recycling bedrijven.

5.1.1 Deltalinqs

In de Rotterdamse haven hebben ruim 600 bedrijven en verenigingen zich verenigd in Deltalinqs. Deltalinqs behartigt de gezamenlijke belangen van de bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriegebied. De organisatie wordt beschouwd als het aanspreekpunt voor en de spreekbuis namens de bedrijven en verenigingen. De gezamenlijke belangen zijn gelegen in diverse domeinen, waaronder het domein veiligheid.

Met betrekking tot metaaldiefstallen in de haven van Rotterdam zegt Deltalinqs beleidsadviseur veiligheids dhr. P. van Loo³⁶ dat er nog geen collectief bericht is binnen gekomen uit de Rotterdamse haven. Wel ziet Deltalinqs de potentiële impact die metaaldiefstallen ten gevolge kunnen hebben. Volgens Van Loo zijn de grootste gevolgen vooral te vrezen ten aanzien van de verstoring van processen en de veiligheid. Zeker gezien de toekomst, waarin een verdere stijging van het aantal metaaldiefstallen is te verwachten. Deltalinqs is zich volgens Van Loo wel voldoende bewust van de gevolgen van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Bij de ondernemers in de Rotterdamse haven zelf is er, volgens Van Loo, echter nog onvoldoende sprake van bewustwording. Net als al uit eerder onderzoek naar voren kwam bevestigd Van Loo dat dit terug te zien is in het lage aantal geregistreerde metaaldiefstallen. Van Loo stelt dat het daarom voor de ondernemers eerst duidelijk moet worden waar de belangen van de politie liggen en vice versa. Het moet ondernemers eerst duidelijk zijn dat meer aangiftes betekent dat er meer politieke aandacht is voor het probleem. Dat dit betekent dat er meer prioriteit komt voor het probleem en dat dit weer betekent dat er meer geld, middelen en inzet ten aanzien van het probleem zullen komen.

Specifieke eisen ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven worden er, volgens Van Loo, op dit moment nog niet door Deltalinqs gesteld. Wanneer er sprake is van gezamenlijk belangen er voldoende draagvlak is vanuit de achterban zullen er, indien nodig, eisen gesteld worden.

5.1.2 Metaal Recycling Federatie

Ook de zogenaamde metaalrecyclingbedrijven spelen een belangrijke rol in zake metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Gestolen metalen worden namelijk onder andere opgekocht en verwerkt door bedrijven uit deze branche.

De Metaal Recycling Federatie is de brancheorganisatie voor de professionele metaalrecycling branche. De Metaal Recycling Federatie behartigt de belangen van ledenbedrijven en treed namens hen op als gesprekspartner met anderen betrokken partijen en de overheid. Volgens directeur Hans Koning³⁷ is er binnen de metaalrecycling branche voldoende sprake van bewustwording. De gehele branche wordt namelijk al jaren aangekeken op metaaldiefstallen. Metaaldiefstallen zijn volgens Koning een terugkerend probleem voor de Metaal Recycling Federatie en haar leden.

Namens de Metaal Recycling Federatie eist Koning dan ook maatregelen die drempels opwerpen. Hierin noemt hij onder meer een wettelijke identificatie plicht bij particuliere verkopen van metalen, structurele preventieve maatregelen en de beperking van de contante verkopen.

5.2 Het Havenbedrijf Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam speelt een grote rol in de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf Rotterdam is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Het onafhankelijk onderdeel van het Havenbedrijf Rotterdam, de Divisie Haven, speelt een voorname rol als het gaat om havenveiligheid. Hier liggen namelijk belangrijke bevoegdheden met betrekking tot havenveiligheid uit de Havenbeveiligingswet gemandateerd bij de (rijks)havenmeester. Deze vertalen zich onder meer in de ISPS code³⁸.

³⁶ Bijlage VIII. Interview dhr. P van Loo. Beleidsadviseur veiligheid Deltalinqs

³⁷ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning. Directeur Metaal Recycling Federatie

³⁸ International Ship and Port facility Security. De internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten

Volgens dhr. R.J. M. Gunst³⁹, veiligheidscoördinator van het Havenbedrijf Rotterdam, zijn de prioriteiten van het Havenbedrijf Rotterdam in algemene zin gelegen in het voorkomen van een aantasting van de veiligheid van de Rotterdamse haven. Hierin spelen zowel economische belangen als belangen ten aanzien van het imago als reputatie van de Rotterdamse haven een belangrijke rol. Van bewustwording ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven lijkt binnen het Havenbedrijf Rotterdam nog geen sprake. Volgens R.J.M. Gunst worden metaaldiefstallen momenteel niet als issue gezien door het Havenbedrijf Rotterdam. De aandacht richt zich vooral op beveiliging van de Rotterdamse haven volgens de ISPS code. Het Havenbedrijf Rotterdam stelt volgens Gunst op dit moment dan ook geen specifieke eisen ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven.

5.3 Het Openbaar Ministerie

Het Openbaar Ministerie is de instantie in Nederland die verdachten voor de strafrechter kan brengen. Het Openbaar Ministerie zorgt ervoor dat strafbare feiten worden opgespoord en vervolgd. In Rotterdam verschilt de criminaliteit per regio zo dat er door het Openbaar Ministerie Rotterdam gebiedsgebonden gewerkt wordt. Ook het Openbaar Ministerie onderkent de belangen van de Rotterdamse haven. Het Openbaar Ministerie stelt dat het haven- en industriegebied op de zuidelijke Maasoever tot en met de Maasvlakte één van de aandachttrekkende gebieden binnen dit regioteam betreft⁴⁰.

Namens het Openbaar Ministerie zegt officier van justitie dhr. M. van Heemst⁴¹ dat er sprake is van voldoende bewustwording. Een van de prioriteiten van het Openbaar Ministerie is de Rotterdamse haven. Zaken betreffende metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven, die aan het Openbaar Ministerie worden voorgelegd, worden serieus opgepakt. Door het Openbaar Ministerie worden op dit moment geen specifieke eisen gesteld ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven.

5.4 De politie Rotterdam-Rijnmond

De dienst Zeehavenpolitie is onderdeel van het politiekorps Rotterdam-Rijnmond. De dienst Zeehavenpolitie vervult de algemene politietaak in de Rotterdamse haven. Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven zijn volgens diensthoofd Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong⁴² geen onderwerp dat van nature bovenaan de agenda staat. De cijfers laten naar zijn idee het topje van de ijsberg zien.

Bewustwording ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven is volgens De Jong binnen de dienst Zeehavenpolitie aanwezig. Zeehavenpolitie breed is recent een projectgroep opgestart, welke een aanzet is geweest voor de start van een integrale aanpak. De aanpak is vooralsnog gericht op dadergroepen, opkopers, slachtoffers en de eigen bewustwording. Met betrekking tot bewustwording van de overige actoren heeft de politie volgens De Jong een signalerende functie. Van een brede bewustwording is volgens De Jong nog geen sprake. Er is volgens hem eerst een mentaliteitsverandering ten aanzien van het delict nodig. Het delict metaaldiefstallen is naar aanleiding van maatschappelijke veranderingen van een minder serieus genomen delict naar een delict dat maatschappelijke ontwrichting te weeg kan brengen getransformeerd. Volgens De Jong begeven we ons wat dat betreft op dit moment op een omslagpunt.

³⁹ Bijlage III. Interview dhr. R.J.M Gunst. Veiligheidscoördinator Havenbedrijf Rotterdam

⁴⁰ www.om.nl

⁴¹ Bijlage VII. Interview dhr. M. van Heemst. Officier van justitie

⁴² Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

Gevraagd naar de eisen die de dienst Zeehavenpolitie stelt zegt De Jong dat er stevig moet worden ingezet op het laagdrempelig kunnen melden van metaaldiefstallen. Er moet volgens hem serieus onderzoek naar zaken gedaan worden en alle mogelijke moeite moet gedaan worden om tot aanhoudingen te komen. Er moet ook strak worden gereageerd als het gaat om de vervolging. Hierbij moet ook gekeken worden om welke feiten het nu precies gaat. Zeker wanneer de veiligheid in gevaar gebracht wordt.

5.5 De gemeentelijke politiek

Ten aanzien van de Rotterdamse situatie werden metaaldiefstallen onlangs in de Rotterdamse gemeenteraad door Leefbaar Rotterdam, de grootste oppositiepartij uit de raad, op de politieke agenda gezet. Voorlopig lijkt er in de Rotterdamse politiek nog onvoldoende sprake te zijn van bewustwording ten aanzien van het probleem. Dit zegt Leefbaar Rotterdam gemeenteraadslid dhr. D. Mosch⁴³. Volgens hem zien de burgers en de politiek het niet. Pas als er echt iets mis gaat zal er sprake zijn van bewustwording. Burgemeester Aboutaleb⁴⁴ van Rotterdam zei naar aanleiding van de vragen van Leefbaar Rotterdam in de gemeenteraad dat het aantal meldingen van metaaldiefstal in Rotterdam zelf laag is. “Dermate laag dat er geen specifieke aanpak voor bestaat. Maar als er signalen binnenkomen, wordt uiteraard onderzoek gedaan.” De PvdA, de grootste partij in de gemeenteraad van Rotterdam, riep op tot een hogere aangifte bereidheid. “Dat is en blijft de meest effectieve manier om de daders aan te pakken”, aldus gemeenteraadslid Peter van Heemst⁴⁵. Leefbaar Rotterdam gemeenteraadslid dhr. D. Mosch⁴⁶ stelt echter dat de burgemeester en de wethouder er alles aan moeten doen als het om een probleem gaat. “We zullen dan gezamenlijke op zoek moeten naar oplossingen. De pakkans moet dan worden vergroot. Nu is het risico te laag om gepakt te worden. Diefstal, dus ook metaaldiefstal, moet harder en steviger worden gestraft.”

5.6 De media

Hoogerwerf & Herweijer (2003:79) beschrijven ten aanzien van het barrièremodel dat de media een cruciale rol spelen bij de beïnvloeding van het verloop van het agendavormingsproces.

Feitelijk betreft de rol van de media een dubbelrol. Volgens Hoogerwerf & Herweijer vormt de media zich aan de ene kant als intermediair tussen het publiek en de beleidsbepalers en kunnen zij de verbinding leggen tussen de publieke en de beleidsagenda. De problemen die de meeste aandacht van de media krijgen komen op de beleidsagenda terecht. De andere kant is dat de media aan het publiek duidelijk maken wat er op de beleidsagenda staat, waarmee zij ook de publieke agenda bepalen.

De media speelt een grote rol in de bewustwording. Zo kan ook in het geval van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven aandacht worden gegenereerd. Dit zegt ook directeur van de Metaal Recycling Federatie dhr. H. Koning⁴⁷. “Landelijk wordt er veel aandacht besteed aan het probleem rondom metaaldiefstallen. Dit vooral in verband met de maatschappelijke ontwrichting die het ten gevolg heeft. De media speelt hierin een grote rol. Recente incidenten met betrekking tot het treinverkeer en diefstal van bijvoorbeeld kostbare kunstwerken komen in de krant en op televisie. Vervolgens reageert iedereen daar weer op.” Dit zegt ook gemeenteraadslid D. Mosch⁴⁸ ten aanzien van de bewustwording van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. “Met de media bereik en beïnvloed je de bevolking en

⁴³ Bijlage IIII. Interview dhr. D. Mosch. Gemeenteraadslid Leefbaar Rotterdam

⁴⁴ Telegraaf 18 februari 2011. ‘Rotterdam grote verwerker gestolen koper’

⁴⁵ Telegraaf 18 februari 2011. ‘Rotterdam grote verwerker gestolen koper’

⁴⁶ Bijlage IIII. Interview dhr. D. Mosch. Gemeenteraadslid Leefbaar Rotterdam

⁴⁷ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning. Directeur Metaal Recycling Federatie

⁴⁸ Bijlage IV. Interview dhr. D. Mosch. Gemeenteraadslid Leefbaar Rotterdam

de politiek”. In de media wordt tot op heden echter weinig tot geen specifieke gevallen uit de Rotterdamse haven of ten aanzien van de belangen van de Rotterdamse haven teruggevonden.

Ook in het geval van het stromenmodel speelt aandacht, voornamelijk ten aanzien van incidenten of gebeurtenissen, een grote rol. De media bepaalt in welke mate de aandacht zich op een incident vestigt. Met regelmaat verschijnen in de landelijke en regionale media berichten ten aanzien van metaaldiefstallen. Incidenten als de ontsporing van een trein bij Zevenaar zorgen voor extra aandacht en bieden kansen om een issue direct op de agenda te plaatsen. Met betrekking tot het proces van bewustwording wijst ook diensthoofd van de Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong⁴⁹ met betrekking tot incidenten naar de media. Ook bedrijven zoeken de media op. Zo zocht Prorail⁵⁰ recent veelvuldig de media op met betrekking tot koperdiefstallen. Het bedrijf, dat ook werkzaam is in de Rotterdamse haven, doet via de media een oproep aan politie en justitie om in te grijpen.

5.7 Conclusie

Onder het merendeel van de betrokken actoren is nog onvoldoende sprake van bewustwording ten aanzien van metaaldiefstal in de Rotterdamse haven. Dit uit zich onder meer in de lage aangifte bereidheid van ondernemers en het veelal ontbreken van specifieke eisen bij de meeste betrokken actoren. De politie kan, met voldoende bewustwording en zicht op het probleem, een signalerende rol hebben als het gaat om bewustwording onder de overige betrokken actoren.

De media speelt een cruciale rol bij de beïnvloeding van het verloop van het agendavormingsproces en de bewustwording. Incidenten, zoals de ontsporing van een trein door toedoen van een metaaldiefstal, generen extra aandacht. Incidenten kunnen zorgen voor extra aandacht en bieden kansen om een issue direct op de agenda te plaatsen.

Gestelde specifieke eisen bestaan uit een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen en een beperking van contante verkopen van metalen. Eisen die gesteld worden door de betrokken actoren blijken vooral minder specifiek. Zij beschrijven deze als maatregelen ten aanzien van onder andere het verhogen van de aangiftebereidheid, maatregelen die drempels opwerpen en structureel preventieve maatregelen.

⁴⁹ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

⁵⁰ O.a. Financieel Dagblad 05 maart 2011. *Prorail slaat alarm over koperdiefstallen*
Volkskrant 07 januari 2011. *Koperdiefstal kost ProRail 10 miljoen euro*

Hoofdstuk 6 De invloed van betrokken actoren.

6.0 Inleiding

In dit hoofdstuk zal aan de hand van een praktijkvoorbeeld beschreven worden welke wijze van agenderen het meeste kans biedt om uiteindelijk actief beleid ten aanzien van de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven te bewerkstelligen. Dit praktijkvoorbeeld betreft de invoering van een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen. Kan er wat betreft de agendavorming rondom de doorvoering van deze wettelijke identificatieplicht het beste gekozen worden voor het barrièremodel of is het stromenmodel het beste toepasbaar? Welke invloed hebben de betrokken actoren op de landelijke politiek die uiteindelijk de beleidsagenda bepalen? In dit hoofdstuk zal het antwoord gezocht worden op deze vragen.

In paragraaf 6.1 zal ten eerste in het kort de achtergrond worden geschetst van de wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen. In paragraaf 6.2 zal de invloed van de Rotterdamse actoren worden beschreven. In paragraaf 6.3 zal ingegaan worden op de aandacht van de landelijke politiek ten aanzien van metaaldiefstallen. In paragraaf 6.4 zullen, tegen de achtergrond van de wettelijke identificatieplicht, de variabelen beschreven worden die uiteindelijk de keuze voor één van de verklaringsmodellen bepalen. Dit hoofdstuk zal hierna in paragraaf 6.5 worden afgesloten met een conclusie.

6.1 Wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkoop van metaal

Volgens artikel 437 van het Wetboek van Strafrecht⁵¹ zijn onder andere opkopers van gebruikte metalen verplicht om de opgegeven identiteitsgegevens van degene van wie zij metaal opkopen in de administratie aan te tekenen. Ondernemers uit de metaal recycling branche hebben geen bevoegdheden of wettelijke basis om deze opgegeven persoonsgegevens te controleren. De praktijk leert dat daders van metaaldiefstallen hiermee veelal anoniem weggenomen metalen kunnen inleveren.

Al eerder werd gewezen op de rationele keuzes die daders van onder andere metaaldiefstallen maken. Hieruit kwam onder meer naar voren dat de pakkans een grote rol speelde. In preventieve zin werpt de invoering van een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen een barrière op. Daders van metaaldiefstallen zullen in hun rationele keuzes moeten mee nemen dat hun identiteit bekend wordt. Tevens zal een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metaal in repressieve zin bijdragen. De kans op ontdekking en achterhalen van de identiteit van daders van metaaldiefstallen zal ook na het plegen van een metaaldiefstal toenemen. Dat een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen uitkomst zal bieden stelt ook directeur van Metaal Recycling Federatie H. Koning⁵². “Je moet denken in maatregelen die de drempel verhogen om het materiaal kwijt te kunnen.” Volgens de Metaal Recycling Federatie is het de beste methode in het tegengaan van metaaldiefstal. “Het is de enige methode die echt goed werkt om metaaldiefstal te bestrijden,” aldus Hielke van den Brink⁵³, secretaris van Metaal Recycling Federatie. “Dat zie je bijvoorbeeld aan België, waar de methode reeds is ingevoerd.”

⁵¹ Bijlage VIII voor de volledige tekst van artikel 437 Wetboek van Strafrecht

⁵² Bijlage V. Interview dhr. H. Koning, Directeur Metaal Recycling Federatie

⁵³ www.leidenlokaal.nl. 26 februari 2011. *Alleen identificatieplicht kan eind maken aan koperdiefstal*

6.2 Invloed van betrokken actoren

Tijdens de uitvoering van dit onderzoek werden de respondenten gevraagd naar de wijze waarop de organisaties die zij vertegenwoordigden invloed zou kunnen uitoefenen op de agendavorming.

Voor de ondernemers uit de Rotterdamse haven geldt dat zij een gezamenlijke stem kunnen laten horen. Als regionale belangenbehartiger stelt beleidsadviseur veiligheid dhr. P. van Loo dat Deltalinqs⁵⁴ dan niet aan tafel in Den Haag aansluit om dit onderwerp daar op de agenda te krijgen. Wel zullen zij het onderwerp kunnen agenderen op regionaal niveau bij de politie Rotterdam-Rijnmond of de gemeente Rotterdam. Namens de Metaal Recycling Federatie worden volgens directeur dhr. H. Koning⁵⁵ bepaalde onderwerpen door een (parttime) lobbyist onder de aandacht gebracht bij parlementariërs. De Metaal Recycling Federatie en Deltalinqs moeten het volgens Koning en Van Loo verder vooral hebben van samenwerking met andere organisaties.

Samenwerking

De aanpak van metaaldiefstallen en de agendavorming ten behoeve van actief beleid ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven zijn niet een overheidskwestie die bijvoorbeeld alleen politie en justitie aangaat. Het zijn de vertegenwoordigers van de ondernemers uit de Rotterdamse haven en de metaal recycling branche die wijzen op het belang van samenwerking. Koning⁵⁶ stelt dat samenwerking nodig is om een zodanige stem te krijgen om te worden gehoord. “Van meerdere kanten zal dus een zelfde geluid moeten komen. Hierdoor zal de politiek lastiger kunnen ontsnappen om dit ter zijde te kunnen leggen.” Ook Van Loo⁵⁷ zou zich graag aan willen sluiten bij andere belanghebbenden. “Ik zie veel mogelijkheden in publiek private samenwerking aangaande veiligheid in de Rotterdamse haven.” Verder stelt Van Loo dat een gezamenlijk aanpak uiteindelijk meer mogelijk maakt. “Zeg maar een holistische benadering waarin het geheel meer is dan de som der delen. Samen kun je dingen bereiken die je normaal alleen niet zou bereiken.”

Een van de organisaties die een dergelijke samenwerking aan zou kunnen gaan is het Havenbedrijf Rotterdam. Volgens veiligheidscoördinator dhr. R.J.M. Gunst⁵⁸ is het Havenbedrijf een sterke organisatie. “Het Havenbedrijf kan een sterke lobby op gang brengen voor zaken die door het havenbedrijf als zeer belangrijk worden ervaren.” De vraag is of dit ook het geval is naar aanleiding van de wettelijke identificatieplicht. “Als de belangen van het Havenbedrijf Rotterdam aanwezig zijn dan heeft het Havenbedrijf volgens Gunst voldoende invloed om er op te duwen. Deze belangen zullen dan vooral gelegen moeten zijn in veiligheid en economische belangen.”

In de gemeentelijke politiek zal Leefbaar Rotterdam volgens gemeenteraadslid dhr. D. Mosch⁵⁹ invloed uitoefenen door het onderwerp te blijven agenderen. “Wij zullen ook de wethouder en de burgemeester hierover blijven bevragen. De burgemeester moet dit probleem ten eerste bespreken in de driehoek en dan terugkomen in de raad.” Ook diensthoofd van de dienst Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong⁶⁰ stelt dat het onderwerp uiteindelijk, als het verschijnsel daar aanleiding toe geeft, in de driehoek aan de orde moet komen. “Op dat niveau moet worden gekeken hoe we om moeten gaan met het probleem.” Verder stelt De Jong dat praktijkvoorbeelden, in de vorm van bestuurlijke rapportages,

⁵⁴ Bijlage VIII. Interview dhr. P van Loo. Beleidsadviseur veiligheid Deltalinqs

⁵⁵ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning. Directeur Metaal Recycling Federatie

⁵⁶ Bijlage V. Interview dhr. H. Koning. Directeur Metaal Recycling Federatie

⁵⁷ Bijlage VIII. Interview dhr. P van Loo. Beleidsadviseur veiligheid Deltalinqs

⁵⁸ Bijlage III. Interview dhr. R.J.M Gunst. Veiligheidscoördinator Havenbedrijf Rotterdam

⁵⁹ Bijlage IV. Interview dhr. D. Mosch. Gemeenteraadslid Leefbaar Rotterdam

⁶⁰ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

invloed kunnen uitoefenen. “In het geval van metaaldiefstallen zal duidelijk moeten blijken dat het systeem niet sluitend is en er sprake is van kwetsbaarheden in het systeem. Ook zal men dan met concrete oplossingen moeten komen. Een voorbeeld hiervan zou de legitimatieplicht kunnen zijn. Op deze manier kun je problemen direct op de agenda krijgen.”

Ook officier van justitie dhr M. van Heemst⁶¹ zegt namens het Openbaar Ministerie dat in het driehoeksoverleg preventieve maatregelen besproken kunnen worden. Verder heeft namens het Openbaar Ministerie het College van Procureurs-generaal veelvuldig contact met de minister. “Langs deze weg is het mogelijk invloed uit te oefenen op richtlijnen of nieuwe wetgeving. De vraag is echter of op dit terrein strafrecht een wezenlijke bijdrage kan leveren aan het voorkomen van deze vorm van criminaliteit. Het probleem lijkt meer van economische aard. Strafrecht zou aanvullend c.q. een sluitstuk kunnen zijn in een pakket van maatregelen.”

6.3 Landelijke politiek

Het is niet alleen de politiek in Rotterdam waar metaaldiefstallen de gemoederen bezighouden. In de media werd met het artikel in de Volkskrant⁶² van zaterdag 8 januari 2011 over koperdiefstal en de uitzending van Eénvandaag⁶³ van maandag 10 januari 2011 de nodige aandacht gegenereerd. Een incident en de media waren kennelijk nodig om definitief de aandacht van de politiek te trekken. Dit specifieke incident betrof het al eerder besproken voorbeeld waarbij een trein door toedoen van een metaaldiefstal op 11 januari 2011 ontspoorde bij Zevenaar. Op respectievelijk 13 en 21 januari 2011 werden hierover door de tweede Kamerleden dhr. J. Recourt (PvdA), mevr. L.M.J.S.Helder (PVV), dhr. C. Çörüz (CDA) en dhr. G.A. van der Steur (VVD) Kamervragen⁶⁴ gesteld aan de minister van Veiligheid en Justitie dhr. I.W. Opstelten.

In zijn antwoord d.d. 03 maart 2011 stelt minister Opstelten dat hij geen zicht heeft op de totale omvang van de schade die door metaaldiefstallen worden veroorzaakt. Wel refereert hij aan het incident bij Zevenaar. Hij stelt dat dit incident alleen al genoeg is om aan te geven dat gevolgen van koperdiefstal niet onderschat mogen worden. Opstelten geeft in zijn antwoord aan dat hij in overleg met de betrokken partijen is gestart met een inventarisatie van mogelijkheden om koperdiefstallen preventief en repressief beter te bestrijden. Ook de wettelijke identificatieplicht wordt hierbij betrokken. Halverwege het jaar 2011 zal minister Opstelten de Tweede Kamer nader informeren. Gezien het aantal vragen en betrokkenheid van de “grote” politieke partijen lijkt er voldoende steun te zijn voor de invoering van een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen.

⁶¹ Bijlage VII. Interview dhr. M. van Heemst. Officier van justitie

⁶² Volkskrant zaterdag 08 januari. *Koper lijkt wel het nieuwe goud*

⁶³ Eénvandaag uitzending maandag 10 januari 2011. *Koperdiefstal levert nog steeds veel schade op*

⁶⁴ Kamervragen 2011Z00479 en 2011Z01119

6.4 Keuze verklaringsmodel

In de keuze van een van de verklaringsmodellen zal worden terug gegrepen op de variabelen uit het conceptueel model uit het theoretisch kader (hoofdstuk 2). Er zal gekeken worden in hoeverre deze variabelen positief naar voren zijn gekomen in het onderzoek.

Barrièremodel

Ten eerste kwamen uit het conceptueel model de variabelen **bewustwording, eisen, brede publieke steun en media** naar voren. Deze variabelen zijn afkomstig uit het eerder beschreven barrièremodel.

Voor toepassing van het barrièremodel is uit onderzoek gebleken dat er onvoldoende sprake is van bewustwording. Uit onderzoek bleek onder meer dat de aangiftebereidheid van ondernemers uit de Rotterdamse haven ten aanzien van metaaldiefstallen laag was. De gevolgen hiervan en van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven op zich zelf zullen daarom onder de aandacht gebracht moeten worden van de betrokken actoren. Diensthoofd van de dienst Zeehavenpolitie dhr. H. de Jong⁶⁵ stelt dat de politie voor wat betreft bewustwording een signalerende rol heeft. “Wij kunnen burgers en de rest van de keten bewust maken.”

Door het huidige gebrek aan bewustwording worden er binnen de diverse organisaties van betrokken actoren momenteel geen specifieke eisen gesteld ten aanzien van actief beleid. Met betrekking tot de wettelijke identificatieplicht waren de Metaal Recycling Federatie en Leefbaar Rotterdam hierop de uitzondering. Een brede publieke steun lijkt echter te ontbreken. De Jong⁶⁶ stelt dat het onderwerp niet van nature bovenaan de agenda staat. Er zal volgens De Jong dan ook geen sprake zijn van een brede bewustwording.

Mede gezien alle voorbeelden die in dit onderzoek werden aangehaald blijkt dat er recent veel aandacht in de media was voor koperdiefstallen. Specifieke gevallen uit de Rotterdamse haven of ten aanzien van de belangen van de Rotterdamse haven werden echter niet worden gevonden. Hiermee kan worden vastgesteld dat de variabelen bewustwording, eisen en publieke steun overwegend negatief scoren. De variabele media scoort, ondanks het ontbreken van berichten uit de Rotterdamse haven, overwegend positief. Bij elkaar genomen scoren de variabelen negatief. Hieruit kan worden opgemaakt dat de toepassing van het barrièremodel waarschijnlijk niet zal leiden tot actief beleid ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven.

Stromenmodel

Ten tweede kwamen uit het conceptueel model de variabelen **aandacht voor het probleem, oplossing(en) en politieke steun** naar voren. Deze variabelen zijn afkomstig uit het eerder beschreven stromenmodel.

Voor toepassing van het stromenmodel is uit onderzoek enerzijds gebleken dat er landelijk voldoende sprake is van aandacht voor het probleem rondom metaaldiefstallen. De invoering van bijvoorbeeld een wettelijke identificatieplicht lijkt hierin niet afhankelijk te zijn van de situatie in de Rotterdamse haven. De aanleiding van de politieke aandacht was vooral een incident bij Zevenaar. Dergelijke incidenten hebben zich voor zover bekend in de haven van Rotterdam nog niet voorgedaan, echter kunnen deze gebruikt worden ten behoeve van het stromenmodel. De variabele aandacht scoort

⁶⁵ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

⁶⁶ Bijlage VI. Interview dhr. H. de Jong. Diensthoofd Zeehavenpolitie

hiermee positief. De tweede gegeven variabele betreft de beschikbaarheid van een oplossing. Ook deze variabele scoort positief. De hier gegeven oplossing betreft een wettelijke identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen. De derde en laatste variabele betreft politieke steun. De steun op politiek gebied binnen de gemeente Rotterdam lijkt nog onvoldoende aanwezig. Ten aanzien van de wettelijke identificatieplicht zal de politieke steun echter op landelijk niveau doorslaggevend zijn. Gezien de aandacht van de “grote” politieke partijen die al eerder bleek uit gestelde Tweede Kamervragen blijkt dat de politieke steun voldoende aanwezig is. Ook de minister van Veiligheid en Justitie heeft aangegeven de wettelijke identificatieplicht te betrekken bij een inventarisatie van maatregelen ten aanzien van metaaldiefstallen. Het politieke klimaat lijkt hiermee gunstig uit te vallen voor de wettelijke identificatieplicht. De laatste variabele scoort positief.

Hiermee kan worden vastgesteld dat de variabelen aandacht voor het probleem, oplossing(en) en politieke steun positief scoren. Hieruit kan worden opgemaakt dat de toepassing van het stromenmodel waarschijnlijk zal leiden tot actief beleid ten aanzien van een wettelijke identificatieplicht bij de verkoop van metalen.

6.5 Conclusie

De invloed die de bij metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven betrokken actoren kunnen uitoefenen op het agendavormingsproces ten behoeve van actief beleid zal meer kans van slagen hebben wanneer er sprake is van samenwerking. Een holistische benadering zou betekenen dat er meer wordt bereikt dan wanneer solistisch invloed wordt uitgeoefend. Sterke en invloedrijke actoren dienen hierbij gebruikt te worden om te lobbyen en mee te duwen in de richting van de politiek en de beleidsagenda.

Binnen de landelijke politiek lijkt momenteel voldoende aandacht te zijn voor metaaldiefstallen. De belangen van de Rotterdamse haven en de eventuele gevolgen die metaaldiefstallen hier kunnen hebben lijken nog geen rol te spelen.

De keuze voor een toepassing van een bepaald verklaringsmodel valt op het moment dat er gebruik gemaakt kan worden van een incident op het stromenmodel. Alle variabelen hiervoor lijken momenteel positief aanwezig. De variabelen van het barrièremodel scoren minder positief. Alleen de aandacht van de media scoort positief. Voor de toepassing van dit model blijkt er onvoldoende sprake te zijn van bewustwording, een brede publieke steun en eisen.

Hoofdstuk 7 Conclusie en aanbevelingen

7.1 Conclusie

In dit onderzoek is antwoord gegeven op de volgende centrale vraag: Op welke wijze kan het onderwerp metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven succesvol op de beleidsagenda komen?

Ten eerste is het hiervoor van belang om te beschikken over een volledig beeld van de aard en omvang van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Dit beeld blijkt echter niet beschikbaar te zijn, gezien een aanzienlijk aantal misdrijven verborgen blijft voor politie en justitie (dark number). Een belangrijke oorzaak hiervan blijkt een lage aangiftebereidheid. Ook is het van belang om de oorzaken, gevolgen en oplossingen inzichtelijk te hebben. Oorzaken zijn gelegen in de huidige hoge prijs van metaal, de lage pakkans, de lage straffen en de geboden gelegenheid. Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven hebben gevolgen voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven en het milieu. Andere gevolgen zijn materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven. Oplossingen zijn ook van belang, deze moeten gezocht worden in de richting van voornoemde oorzaken.

Onder het geheel van de betrokken actoren blijkt dat er onvoldoende sprake is van bewustwording ten aanzien van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. De media een cruciale rol bij de beïnvloeding van bewustwording en het verdere verloop van het agendavormingsproces. De invloed die de betrokken actoren kunnen uitoefenen op het agendavormingsproces ten behoeve van actief beleid zal meer kans van slagen hebben wanneer er sprake is van samenwerking. Sterke en invloedrijke actoren kunnen hierbij gebruikt worden om te lobbyen en mee te duwen in de richting van de politieke en beleidsagenda. Binnen de landelijke politiek lijkt er, door toedoen van een incident, momenteel voldoende aandacht te zijn voor metaaldiefstallen. Actief beleid is echter nog afhankelijk van uit te voeren onderzoek en de resultaten hiervan. De belangen van de Rotterdamse haven en de eventuele gevolgen die metaaldiefstallen hier kunnen hebben spelen vooralsnog geen rol.

Om metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven succesvol op de beleidsagenda te plaatsen zal in geval van een incident of gebeurtenis het stromenmodel het beste worden toegepast. Alle variabelen hiervoor blijken momenteel positief aanwezig. De variabelen van het barrièremodel scoren minder positief. Alleen de aandacht van de media scoort positief. Voor de toepassing van dit model blijkt er nog onvoldoende sprake te zijn van bewustwording, een brede publieke steun en eisen.

7.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek zal op een zestal gebieden een aanbeveling gedaan worden ten aanzien van een succesvol agendavormingsproces rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Dit zijn de volgende:

Aanbeveling 1: Speel in op incidenten en gebeurtenissen wanneer deze zich voordoen.

Het is van belang dat van (veiligheids)incidenten of gebeurtenissen, die naar aanleiding van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven ontstaan, gebruik wordt gemaakt om de aandacht te vestigen op het probleem ten behoeve van de agendavorming. Wanneer het gaat om de toepassing van het stromenmodel zal er snel moeten worden ingespeeld om beleid direct op de beleidsagenda te krijgen. Voorwaarde hierbij is verder dat er oplossingen voorhanden zijn en het politieke klimaat gunstig is. Verder dienen politieke hoofdrolspelers adequaat te reageren.

Aanbeveling 2: Zorg voor voldoende bewustwording.

Bij het ontbreken van incidenten of gebeurtenissen zal de toepassing van het stromenmodel niet leiden tot actief beleid. De toepassing van het barrièremodel vergt op dit moment ten eerste voldoende bewustwording. Aanbevolen wordt om de betrokken actoren bewust te maken van de gevolgen die metaaldiefstallen in en voor de Rotterdamse haven hebben. Aanbevolen wordt dat de politie hierin, met voldoende bewustwording en zicht op het probleem, een aanjagende en signalerende rol gaat spelen.

Aanbeveling 3: Investeer in het verhogen van de aangiftebereidheid

In de lijn van bewustwording wordt aanbevolen dat er geïnvesteerd wordt in de aangiftebereidheid ten aanzien van gepleegde metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Er blijkt sprake te zijn van een dark number. Meer aangiftes betekent meer aandacht van politieke actoren en meer kans op actief beleid. Actief beleid, bijvoorbeeld in de vorm van intensiveringprogramma's, kunnen bij het ontbreken van incidenten of gebeurtenissen alleen volgen wanneer geregistreerde metaaldiefstallen buiten een bepaalde bandbreedte komen.

Aanbeveling 4: Zorg voor samenwerking tussen de betrokken actoren.

Aanbevolen wordt dat de betrokken actoren een samenwerking (publiek-private samenwerking) aan gaan met betrekking tot het genereren van aandacht voor metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven. Gezamenlijk is meer mogelijk en met één stem kan meer invloed worden uitgeoefend. Ook bij de uitvoering van actief beleid zal naar samenwerking gezocht moeten worden.

Aanbeveling 5: Maak gebruik van de media.

Metaaldiefstallen genereren momenteel veel aandacht in de landelijke en regionale media. Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven en de oorzaken en gevolgen hiervan komen echter nauwelijks terug in de media. Gezien de belangen die in de Rotterdamse haven meespelen wordt aanbevolen om de media in te schakelen en hierdoor extra aandacht te genereren.

Aanbeveling 6: Geef richting aan maatregelen.

Deze laatste aanbeveling is gericht op een eventuele aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven op het moment dat het probleem bij voldoende aandacht op de beleidsagenda terecht komt. Aanbevolen wordt om dan te kiezen voor een integrale aanpak. In deze aanpak is samenwerking tussen actoren van essentieel belang. Maatregelen moeten gelegen zijn in de lijn van beïnvloedbare factoren in het systeem. In de causale keten moet geprobeerd worden om zowel vroegtijdig, voordat de metaaldiefstallen gepleegd worden (proactief en preventief), als na het plegen van de metaaldiefstallen (repressief) barrières op te werpen. Toepasbare modellen hierbij zijn de zogenaamde veiligheidsketen⁶⁷ en het vlinderdasmodel⁶⁸.

⁶⁷ Zie bijlage X

⁶⁸ Zie bijlage XI

Bronvermelding

Literatuur

- Bakas A. (2007) *Megatrends Nederland*. Scriptum: Schiedam
- Boeije H., 't Hart H., & Hox H. (2009) *Onderzoeksmethoden*. Boom onderwijs
- Hoogerwerf A. & Herweijer M. (2008). *Overheidsbeleid*. Alphen aan de Rijn: Kluwer
- Van der Graaf H. & Hoppe R. (2007). *Beleid en politiek*. Bussum: Coutinho
- Stol, W., Rijpma, J., Tielenburg, C., Veenhuysen, H. & Abbas, T. (2006). *Basisboek Integrale Veiligheid*. Bussum: Coutinho

Artikelen

- Financieel Dagblad 05 maart 2011. *Prorail slaat alarm over koperdiefstallen*
- www.leidenlokaal.nl. 26 februari 2011. *Alleen identificatieplicht kan eind maken aan koperdiefstal*
- Telegraaf 18 februari 2011. *'Rotterdam grote verwerker gestolen koper'*
- Telegraaf 17 januari 2011, *bendes jagen op het nieuwe goud*
- Algemeen Dagblad 17 januari 2011, *koper is het nieuwe goud*.
- Volkskrant zaterdag 08 januari 2011. *Koper lijkt wel het nieuwe goud*
- Volkskrant 07 januari 2011. *Koperdiefstal kost ProRail 10 miljoen euro*
- Maintenance in processing nr 5. November 2010. *Veiligheid bevordert onze economie*
- Intermediair 28 januari 2010, *Koper de feiten*.
- Diederer A.M. 10 maart 2009. *Metal minerals scarcity: A call for managed austerity and the elements of hope*.
- Nieuw Amsterdams Peil 24 oktober 2008, *Politie: 'Aanpak van metaaldiefstal is slapend geheel'*

Publicaties

- Politie Rotterdam-Rijnmond (2011), *Korpsjaarplan 2011*
- Federale overheidsdienst Binnenlandse zaken (B) (2010), *De aanpak van rondtrekkende dadergroepen vernieuwde uitdagingen*.
- Arrondissement Bergen (B) (2007), *Staalhard optreden tegen metaaldiefstal*.
- Jaarcijfers 2010 Havenbedrijf Rotterdam.
- Havenplan 2020, Gemeente Rotterdam
- Kamervragen 2011Z00479 en 2011Z01119

Audiovisuele bronnen

- Belinfante M. & Born J. (verslaglegging) (10 januari 2011), *Koperdiefstal levert nog steeds veel schade op*. In EenVandaag. (TV-uitzending). Hilversum: AVRO
- Belinfante M. & Born J. (verslaglegging). (16 februari 2007). *Gestolen koper te koop*. In EenVandaag. (TV-uitzending). Hilversum: AVRO

Gegevensbestanden

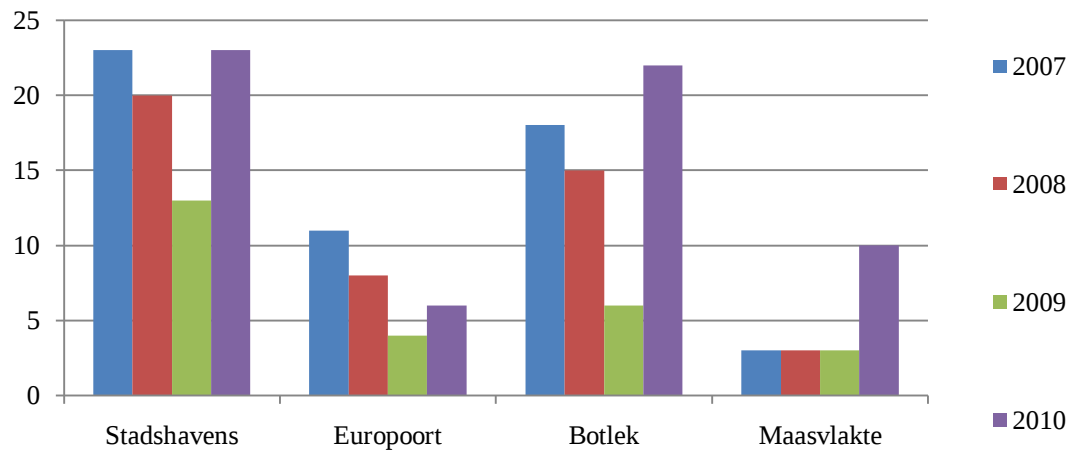
- Sfeerbeelden dienst Zeehavenpolitie 2007 - 2010
- Bronbestanden in behandeling genomen zaken proces opsporing dienst Zeehavenpolitie 2007 – 2011

Interviews

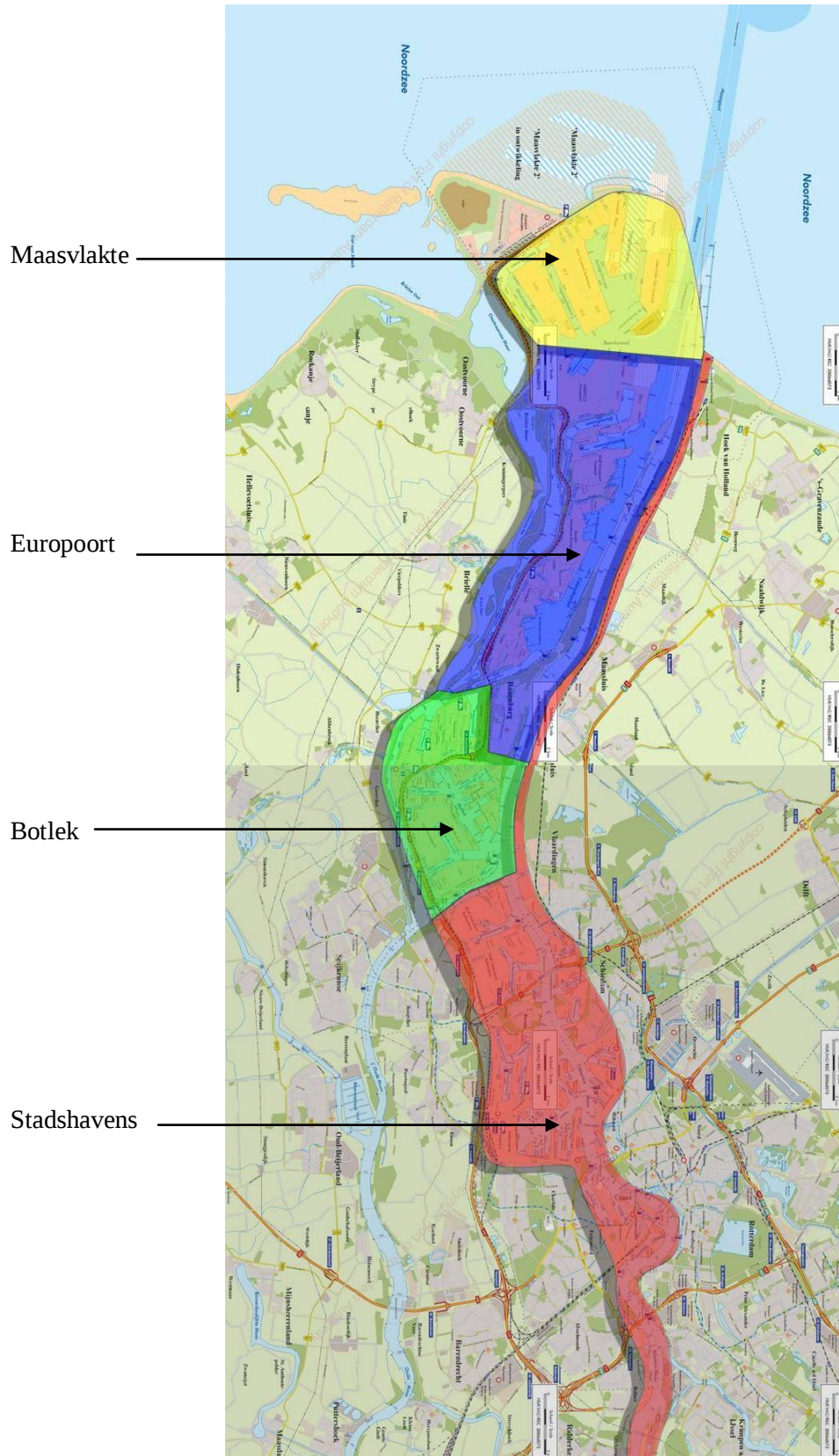
- Gunst, R.J.M. (2011, februari 28). Interview Veiligheid coördinator Havenbedrijf Rotterdam. (M. Langendoen, interviewer)
- Mosch, D. (2011, februari 28). Interview Leefbaar Rotterdam gemeenteraadslid. (M. Langendoen, interviewer)
- Koning, J. (2011, maart 01). Interview directeur Metaal Recycling Federatie. (M. Langendoen, interviewer)
- De Jong, H. (2011, maart 04) Interview diensthoofd dienst Zeehavenpolitie van de politie Rotterdam-Rijnmond. (M. Langendoen, interviewer)
- Van Heemst (2011 april 05). Interview officier van justitie. Standpunten Openbaar Ministerie Rotterdam. (M. Langendoen, interviewer)
- Van Loo, P. (2011 maart 11) Interview beleidsmedewerker veiligheid Deltalinqs. (M. Langendoen, interviewer)

Bijlage I. Tabel 3.5

Tabel 3.5: Totaalbeeld geregistreerde metaaldiefstallen haven Rotterdam 2007 -2010



Bijlage II Kaart competentiegebied dienst Zeehavenpolitie



Bijlage III Verslag interview Havenbedrijf Rotterdam

Organisatie : Havenbedrijf Rotterdam
Naam : Dhr. R.J.M. Gunst
Functie : Veiligheids coördinator
Datum : Maandag 28 februari 2011 van 10:00 uur tot 11:15 uur
Locatie : World Port Center te Rotterdam

1. Wat zijn de verantwoordelijkheden van het Havenbedrijf Rotterdam met betrekking tot veiligheid in de Rotterdamse haven?

Binnen het Havenbedrijf Rotterdam wordt niet gesproken over veiligheid, maar over safety and security. Verantwoordelijkheden hieromtrent zijn gelegen in de beveiliging van havenfaciliteiten en de beveiliging tegen overige gevaren voor de haven.

Er bestaat een convenant tussen het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de burgemeester van Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam NV en de Havenmeester betreffende de algemene taken en verantwoordelijkheden van de (rijks)havenmeester. Verantwoordelijkheden en bevoegdheden afkomstig uit onder andere de Havenbeveiligingswet zijn door de burgemeester gemandateerde aan de (rijks)havenmeester van Rotterdam.

De havenmeester is aangewezen als port security officer en kan daarmee gezien worden als de lokale autoriteit havenbeveiliging. Het Havenbedrijf Rotterdam NV stelt de havenmeester mensen en middelen ter beschikking voor taken die voortvloeien uit het convenant en overige taken. De havenmeester legt verantwoording af aan de minister en de burgemeester. De belangrijkste taken en werkzaamheden zijn gelegen in risico inventarisatie, certificering van beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en toezicht. De in 2004 ingevoerde ISPS code speelt hierin een belangrijke rol. Deze stelt een gecontroleerde stroom van mensen en goederen in de richting van zeeschepen verplicht.

2. Waar liggen met betrekking tot beveiliging momenteel de prioriteiten van het Havenbedrijf Rotterdam?

Deze prioriteiten sluiten aan bij de verantwoordelijkheden. Het gaat ten eerste om beveiliging. Prioriteiten komen onder andere naar voren vanuit risico inventarisaties. De veiligheid van havenfaciliteiten en de veiligheid van overige objecten, waaruit een risico kan ontstaan voor de Rotterdamse haven, staan voorop.

Prioriteiten zijn in algemene zin gelegen in het voorkomen van een aantasting van de veiligheid van de Rotterdamse haven.

3. Waar liggen met betrekking tot veiligheid de belangen van het Havenbedrijf Rotterdam?

Het uiteindelijke doel, een veilige Rotterdamse haven, is niet alleen een doel van de Divisie haven, maar ook van het Havenbedrijf Rotterdam NV.

4. **In hoeverre spelen de reputatie en het imago van de Rotterdamse haven een rol (o.a. veiligheid als instrument t.o.v. concurrentie)?**

Deze spelen een belangrijke rol. Dit ook ten op zichte van de concurrentiepositie van andere havens.

5. **Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Zijn metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven momenteel een “issue” dat momenteel speelt binnen het Havenbedrijf?**

Metaaldiefstallen worden niet als zodanig door het Havenbedrijf Rotterdam herkend. De aandacht richt zich vooral op beveiliging volgens de ISPS code.

De link naar criminaliteit is wel aanwezig. Er zijn afspraken over terugkoppeling van beveiligingsincidenten op havenfaciliteiten die onder de ISPS vallen. Men is verplicht deze te melden bij de autoriteit. De afspraak is dat deze melding(en) gedaan wordt bij de Zeehavenpolitie. Dit onder andere in verband met het tijdsverlies en informatieverlies. Zouden wij meldingen krijgen dan kunnen wij als Havenbedrijf daar iets mee doen. Hiervan is voor zover bekend met betrekking tot inbraken en dergelijke geen sprake van geweest. Het komt dus neer op informeren. Het is overigens geregeld bij Ministerieel besluit dat de Zeehavenpolitie ons volledig kan informeren als gaat om havenveiligheid. Het is natuurlijk niet zo dat alle terreinen onder de ISPS vallen.

6. **Het Havenbedrijf is een actor met betrekking tot de veiligheid in de Rotterdamse haven. Wat zijn de eisen die het Havenbedrijf stelt ten opzichte van criminaliteit zoals metaaldiefstallen?**

Het havenbedrijf stelt hierin op dit moment geen specifieke eisen.

7. **Op voorspraak van het Havenbedrijf zullen de zogenaamde stadswachten ingezet worden in het Rotterdamse havengebied. Op welke manier worden zij ingezet?**

Dit is voor mij nog een nieuw en onbekend gegeven. Ik zal mij hierover eerst laten informeren.

8. **Welke bijdrage zou het Havenbedrijf kunnen verder kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?**

Het Havenbedrijf Rotterdam kan niet alle problemen in de Rotterdamse haven (volledig) op zich nemen. Het Havenbedrijf is, meer dan in het verleden, terughoudend als het gaat om het naar zich toe trekken van problemen. Betrokken actoren hebben en houden namelijk zelf een verantwoordelijkheid als het gaat om veiligheid.

Het havenbedrijf kan meer doen in de collectieve sfeer. Door bijvoorbeeld een regierol op te pakken. Zo zou het havenbedrijf Rotterdam in staat moeten zijn om betrokken actoren bij elkaar te krijgen. Dit door bijvoorbeeld actoren aan te spreken op het probleem en op zoek te gaan naar een gezamenlijke oplossing. Het havenbedrijf kan bijvoorbeeld ook denkkracht leveren om voor een collectief gevoeld probleem een oplossing te vinden. Dit door gebruik te

maken van het netwerk en de mensen van het Havenbedrijf Rotterdam die zich bezig houden met beveiliging en haven veiligheid.

9. Op welke manier kan het Havenbedrijf invloed uitoefenen op de politiek en de agendavorming?

Het havenbedrijf betreft een sterke organisatie. Het havenbedrijf kan een sterke lobby op gang brengen voor zaken die door het havenbedrijf als zeer belangrijk worden ervaren.

Het is wel van belang te weten dat er kritisch wordt gekeken of er wel of geen gebruik gemaakt wordt van (mogelijke) invloed. Wanneer een probleem uit de hand loopt is het voor het Havenbedrijf Rotterdam eerst de vraag voor wie het probleem uit de hand loopt? Wiens belangen worden er geschaad? Bijvoorbeeld in geval van metaaldiefstallen: Worden de belangen van ondernemer of de ladingeigenaren geschaad of is de veiligheid van de Rotterdamse haven of het imago in het geding?

(Naar aanleiding van voorbeeld van legitimatieplicht bij inleveren metaal)

Als de belangen van het Havenbedrijf aanwezig zijn dan heeft het Havenbedrijf voldoende invloed om er op te duwen. Die zullen dan vooral gelegen moeten zijn in veiligheid en economische belangen. Het Havenbedrijf voert vanuit alle niveaus lobby's. Dat is in feite de manier waarop er invloed wordt uitgeoefend.

Bijlage IV Verslag interview Raadslid D. Mosch

Organisatie : Leefbaar Rotterdam
Naam : Dhr. D. Mosch
Functie : Gemeenteraadslid
Datum : Maandag 28 februari 2011 van 16:45 uur tot 18:15 uur
Locatie : Stadhuis te Rotterdam

1. Waar liggen momenteel met betrekking tot veiligheid(beleid) in Rotterdam momenteel de prioriteiten van LR in Rotterdam?

Leefbaar Rotterdam is een volkspartij die dicht bij de burger staat. Overlast aan burgers en ondernemers staat hoog in het vaandel. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld inbreuk op het woongenot van burgers of (buren)overlast. Wij reageren op meldingen van burgers en ondernemers. Daar liggen dan ook de prioriteiten. De overheid mist oren, wij luisteren naar burgers.

2. In hoeverre zijn (ernstige) veiligheidsincidenten of dreigingen hierop van invloed (geweest)?

Incidenten hebben altijd invloed. Daar wordt op gereageerd. Dat zie je bijvoorbeeld wanneer er een steen van een viaduct gegooid wordt. Vervolgens staan er overal hekken. Zonder incidenten scoort een onderwerp niet.

3. Speelt de Rotterdamse haven in de keuze van prioriteiten, mede aangaande veiligheid, een rol? Zo ja, welke?

De Rotterdamse haven is zeker van belang. Dit in verband met de veiligheid, het milieu en de economie. De Rotterdamse haven heeft dus altijd prioriteit. Ook gezien wat er hier opgeslagen ligt in de haven. Je moet er niet aandenken dat er zoiets gebeurd als onlangs bij Chemie-Pack in Moerdijk.

Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Buiten onveiligheid veroorzaken metaaldiefstallen verder materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven.

4. Is er sprake van voldoende bewustwording van het probleem rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Nee, ik denk van niet. De burgers zien het niet. Pas als er echt iets mis gaat zal er sprake zijn van bewustwording. Het is net als bij de dijken. Pas als de boel is overstroomd gaan we de dijken verhogen.

5. Zijn metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven momenteel een “issue” op de Rotterdamse politieke agenda?

Het stond onlangs op de agenda naar aanleiding van vragen van Leefbaar Rotterdam. Volgens de burgemeester viel het wel mee Rotterdam. Hij gaat met de Driehoek praten over het onderwerp en komt er dan op terug. Er zal volgens hem eerst meer onderzoek naar worden gedaan.

6. Op welke manier beïnvloedt de Rotterdamse politiek de politieke agenda van Nederland?

Rotterdam is toonaangevend. Er wordt vanuit Den Haag veel naar Rotterdam gekeken. Een voorbeeld hiervan is de Rotterdamwet. Verder heeft de ontwikkeling van “het nieuwe strijden” in Rotterdam plaatsgevonden. Dit is nu ook duidelijk zichtbaar Haagse politiek.

Verder zit er nu natuurlijk als minister van Veiligheid een oude “Rotterdamse” burgemeester (Opstelten) in Den Haag.

7. Op welke wijze zou het beste aandacht gegenereerd kunnen worden ten behoeve van actief beleid met betrekking tot de aanpak metaaldiefstallen?

Risico's zouden bevestigd moeten worden. Het moet niet alleen blijven bij woorden. Iedereen kan zeggen dat er een probleem speelt met betrekking tot metaaldiefstallen. Je moet het ook kunnen onderbouwen.

Verder is natuurlijk de media een heel belangrijk middel om aandacht te genereren. De media heeft veel invloed. Met de media bereik en beïnvloed je de bevolking en de politiek.

8. Op welke wijze zouden de belangen van de Rotterdamse haven hierin een rol kunnen spelen?

De Rotterdamse haven kan zeker gebruikt worden om als voorbeeld te dienen. Hiermee kan aangegeven worden hoeveel economische schade er veroorzaakt wordt en welke gevaren het oplevert met betrekking tot veiligheid. Het imago en de reputatie van de haven komt het ook niet ten goede.

Wat kost het de Nederlander? Je kunt bijvoorbeeld berekenen wat metaaldiefstallen per Nederlander kosten. Dit soort dingen spreken aan.

9. Welke bijdrage zou LR kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen (in de Rotterdam)?

Wij kunnen initiatieven nemen om voorstellen te doen om wijzigingen door te voeren in de APV.

10. Momenteel wordt vanuit diverse richtingen gepleit voor een wettelijk identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen, alsmede handhaving ervan. Welke mogelijkheden ziet u hierin?

Het moet inderdaad gewoon herleidbaar zijn wie wat waar en wanneer heeft ingeleverd. Dit kan met een identificatieplicht. Mogelijk kan een pasjessysteem worden ingevoerd. We moeten weten wie het zijn.

11. Denkt u dat het politieke klimaat momenteel gunstig is voor politieke steun?

Diefstal moet te allen tijde worden aangepakt. Daar kan niemand tegen zijn.

Zeker gezien de ernstige (veiligheids)incidenten die zich onlangs hebben voorgedaan die te wijten waren aan metaaldiefstallen is het politieke klimaat momenteel gunstig.

12. Welke factoren spelen volgens u verder nog een belangrijke rol?

Vooraf incidenten zullen een belangrijke rol spelen. Verder moeten de risico's voor de burgers en politiek duidelijk zijn.

13. Op welke manier kan LR of andere gemeentelijke politieke partijen invloed uitoefenen op de agendavorming rondom een dergelijke wetswijziging?

Leefbaar zal het onderwerp blijven agenderen. Wij zullen ook de wethouder en de burgemeester hierover blijven bevragen.

14. Welke eisen stelt LR ten opzichte van criminaliteit zoals metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

De burgemeester en wethouder moeten er alles aan doen om het probleem aan te pakken. De burgemeester moet dit probleem ten eerste bespreken in de driehoek en dan terugkomen in de raad. De prioriteit moet omhoog als er sprake is van een probleem. We zullen dan gezamenlijk op zoek moeten naar oplossingen. De pakkans moet dan worden vergroot. Nu is het risico te laag om gepakt te worden. Diefstal, dus ook metaaldiefstal, moet harder en steviger worden gestraft.

15. De handhaving van de zogenaamde doorlopende registers is onder meer geregeld in de APV van Rotterdam. De burgemeester kan opkopers hierin nadere verplichtingen opleggen. Welke mogelijkheden ziet u hierin?

Alles wat opgekocht wordt moet herleidbaar zijn. Cameratoezicht bij opkopers kan bijvoorbeeld bijdragen. Verder moet er strenger worden gecontroleerd en meer toezicht worden gehouden.

16. Welke rol ziet u voor de Stadstoezicht weggelegd in de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Voor Stadstoezicht moet er een puur een toezichthoudende rol zijn.

Wanneer er sprake is van strafbare feiten is er een taak voor de politie. Bij de politie is in geval van strafbare feiten meer kennis en kunde aanwezig.

Ook de helers moeten hard worden aangepakt. Financiële aanpak en uiteindelijk uitsluiting van werkzaamheden van metaalinkopers bij het plegen van heling moet niet worden uitgesloten.

Bijlage V Verslag interview Metaal Recycling Federatie

Organisatie : Metaal Recycling Federatie (MRF)
Naam : Dhr. J. Koning.
Functie : Directeur
Datum : Dinsdag 01 maart 2011 van 10:00 uur tot 11:15 uur
Locatie : Laan Copes van Cattenburch 79 te Den Haag.

1. De MRF treedt op als brancheorganisatie voor de metaalrecyclingbedrijven. Welke berichten verneemt de MRF van leden uit de Rotterdamse haven met betrekking tot metaaldiefstallen?

Landelijk wordt er veel aandacht aan besteed aan het probleem rondom metaaldiefstallen. Dit vooral in verband met de maatschappelijke ontwrichting die het ten gevolg heeft. De media speelt hierin een grote rol. Recente incidenten met betrekking tot het treinverkeer en diefstal van bijvoorbeeld kostbare kunstwerken komen in de krant en op televisie. Vervolgens reageert iedereen daar weer op.

Vanuit de Rotterdamse haven ontvangen wij eigenlijk weinig tot geen berichten met betrekking tot metaaldiefstallen. Het kan zijn dat deze partijen er belang bij hebben om hier geen ruchtbaarheid aan te geven. Het is natuurlijk wel zo dat wij de inzamelaars en bewerkers vertegenwoordigen. In het recente verleden hebben zij enorme investeringen gedaan op preventief gebied en zijn zij zelf minder vaak slachtoffer van metaaldiefstallen.

2. Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Zijn metaaldiefstallen, al dan niet in de Rotterdamse haven, momenteel een “issue” dat momenteel speelt binnen de MRF?

Metaaldiefstallen zijn een terugkerend probleem voor de MRF. Eens in de zoveel jaren komt het terug. Dit heeft vooral met die prijsschommelingen te maken. In 2007 en 2008 hebben we ook veel media aandacht gehad met betrekking tot metaaldiefstallen. Onze branche wordt er toch op aangekeken omdat wij het metaal innemen. In het najaar van 2008 zakte het weer in. We hebben toen anderhalf jaar geen last gehad van metaaldiefstallen. Momenteel is de prijs weer hoog en genereert het weer aandacht in de media. Dit ook nog eens door incidenten op bijvoorbeeld het spoor. In dit geval heeft de media ons opgezocht, maar dat kan ook andersom het geval zijn.

Wat opvalt is dat het telkens weer als een probleem ervaren wordt en als zodanig door de media opgepakt. Dan is het dus ook een politiek probleem. Als je steeds weer geen maatregelen neemt zal het probleem elke keer weer terug blijven komen.

3. Wat zijn volgens de MRF de oorzaken en gevolgen van de stijging van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven)?

Er is een duidelijk verband tussen de stijgende prijs van metaal en het aantal gerapporteerde metaaldiefstallen. De prijs zal door een groeiende vraag en schaarste blijven stijgen. De

stijging van metaaldiefstallen zal in de toekomst dan ook waarschijnlijk toenemen, als geen structurele preventieve maatregelen worden genomen.

Verder zijn oorzaken te zoeken in de gelegenheid en de lage pakkans. Deze zullen een rol blijven spelen als er niets gebeurt. Daarom zijn wij ook bezig met de legitimatieplicht. Je moet denken in maatregelen die de drempel verhogen om het materiaal kwijt te kunnen.

4. Welke bijdrage zou de MRF kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen(in de Rotterdamse haven)?

De MRF probeert bij te dragen met het meldingspunt metaaldiefstallen. Verder pleit de MRF voor een legitimatieplicht bij het inleveren van metalen. Onze leden zitten eigenlijk niet op te wachten op zo'n legitimatieplicht. Dit levert alleen maar meer werk voor hen op.

Een legitimatie zal overigens ook niet alles afdekken, maar levert wel een drempel op voor het inleveren van metalen.

5. De MRF pleit wel voor een wettelijke legitimatieplicht bij het inleveren van metalen. Wat is hierbij de motivering?

Zoals gesteld moet er een drempel opgeworpen worden bij het inleveren van metalen. Dit kan volgens ons onder meer met een legitimatieplicht. Wij worden als branche toch aangekeken op de metaaldiefstallen. Ondanks dat wij als federatie certificeren en normen stellen aan onze leden. Wij willen echter dat het legitimeren wettelijk geregeld wordt. Vanuit een wettelijke basis is er ook toezicht en integrale handhaving mogelijk, en niet slechts bij de leden van de MRF. De leden van de MRF vormen immers slechts 1/3 van het totaal aantal bedrijven dat opereert in de metaalrecycling branche.

6. Wat zijn de overige eisen dan wel strijdpunten die de MRF stelt ten opzichte metaaldiefstallen?

Buiten de legitimatieplicht kan je denken aan de beperking van de contante inkoop. Bijvoorbeeld tot een bedrag van duizend euro gecombineerd met een wettelijke legitimatieplicht. Alles daarboven zou geregistreerd moeten worden via banksystemen. Dit zou weer een extra drempel opleveren.

Bijkomend voordeel voor de branche zou zijn dat het risico op overvallen zou afnemen. Dit door de afwezigheid van grote contante bedragen bij onze leden.

7. Welke bijdrage zouden ondernemers zelf vanuit de metaal recycling branche kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Investeren in preventieve maatregelen. Zelf om legitimatie vragen, eventueel in de vorm van een pasjessysteem.

Metaalopkopers hebben zelf ook een eigen verantwoordelijkheid. Men kan kritischer zijn met betrekking tot de inname van metalen. Wanneer het overduidelijk is dat er sprake is van diefstal zou men moeten weigeren metalen in te nemen. Ik ga er eigenlijk vanuit dat dit al het geval is. Bij enkel en alleen vermoedens zullen metaalopkopers echter het argument gebruiken dat zij geen verlengstuk van de politie.

Verder zullen onze leden ons als brancheorganisatie moeten informeren. Als wij het niet weten kunnen we niets.

Die informatie noodzaak geldt zeer zeker ook voor de partijen bij wie het metaal wordt ontvreemd. Hier hebben wij ook reeds meermalen een aantal partijen op aangesproken, waaronder ProRail en de verhuurders van rijplaten. (ProRail geeft nog steeds geen diefstalmeldingen door.

8. Op welke manier kan de MRF invloed uitoefenen op de politiek en agendavorming rond de vorming van nieuw beleid en nieuwe wetgeving?

Namens de MRF worden bepaalde onderwerpen door een (parttime) lobbyist onder de aandacht gebracht bij parlementariërs. De legitimatieplicht bij het inleveren van metalen is ook zo'n onderwerp. Eigenlijk heb ik hier nog wel vertrouwen in. Politici zouden met een dergelijk onderwerp kunnen scoren. Zeker op het moment dat er aandacht is voor het probleem en zich incidenten voordoen.

De MRF betreft een kleine organisatie die het vooral moet hebben van samenwerking met andere organisaties. Dit om samen een zodanige stem te krijgen om te worden gehoord. Van meerdere kanten zal dus een zelfde geluid moeten komen. Hierdoor zal de politiek lastiger kunnen ontsnappen om dit ter zijde te kunnen leggen.

Bijlage VI Verslag interview politie Rotterdam-Rijnmond

Organisatie : Politie Rotterdam-Rijnmond
Naam : Dhr. H. de Jong
Functie : Diensthoofd Zeehavenpolitie
Datum : vrijdag 04 maart 2011 van 11:00 uur tot 12:15 uur
Locatie : Politiebureau St. Jobsweg 6 te Rotterdam

1. Waar liggen momenteel voor de dienst Zeehavenpolitie de prioriteiten?

Ten eerste is het van belang te weten dat de prioriteiten verschillen van die van de overige districten in onze regio. Dit mede vanwege het afwijkende karakter van ons verzorgingsgebied ten op zichten van de “land districten”.

De onderwerpen die voor de Zeehavenpolitie van belang zijn worden ieder jaar benoemd in ons jaarplan. Onze prioriteiten liggen momenteel in grote lijnen op het gebied van grensbewaking en probleemgerichte opsporing ten aanzien van milieucriminaliteit, verdovende middelen en mensensmokkel. We kijken voor wat betreft de prioriteiten vooral naar het aanbod in relatie met ons competentiegebied. Keuzes zullen dan vooral vallen op havengerelateerde feiten. De belangen van de Rotterdamse haven spelen hierbij een belangrijke rol. De impact van bijvoorbeeld de diefstal van een container molybdeen kan bij ons een veel grotere impact hebben dan een diefstal elders in de regio. Een dergelijk onderzoek zal dan ook worden opgepakt.

Het is verder van groot belang dat de veiligheid in de Rotterdamse in de meest ruime zin wordt bevorderd. Dit gebeurt in de vorm van een stuk toezicht, handhaving en opsporing. Dit in zowel proactieve, preventieve als repressieve vorm. De gehele veiligheidsketen dient afgedekt te zijn.

2. In de praktijk lijkt er toch vaak gekozen te worden voor een repressieve aanpak. Zo ook bij de aanpak van metaaldiefstallen. Klopt dit beeld?

Ik denk dat er een mentaliteitsverandering nodig is ten aanzien van metaaldiefstallen. Wat je ziet is dat het verschijnsel metaaldiefstallen zich al jaren voordoet. Het begon met slooppanden die werden leeggehaald. Dakgoten, koperen leidingen en aanwezig lood werden verwijderd. Onder andere verslaafden leverden metalen in om hun verslaving te voldoen. Het delict had een bepaald imago. Door de tijd heen veranderden echter de omstandigheden. Grondstoffen worden schaarser en duurder. Metaalprijzen van vooral koper en RVS stijgen. Dit proces is nu al een paar jaar in opkomst. Ergens krijg je dan een omslagpunt. Het systeem is dan enigszins log en het duurt even voordat er gereageerd wordt. Op dat punt lijken we ons nu te gaan. Het zijn nu bliksemafleidersystemen en kunstwerken die worden gestolen. De media pikt het op. Treinen kunnen niet verder doordat bekabeling is weggenomen. Het aantal metaaldiefstallen nemen in stijgende mate toe. Je ziet dus dat metaaldiefstallen zich vanuit de niet of nauwelijks schadelijke sfeer van stroperij en vandalisme ontwikkelen naar veelvoorkomende delicten, waardoor zelfs de maatschappelijke veiligheid in het gedrang komt. Het werd dus gezien als een weinig serieus delict. Als dit zo blijft veranderd er nooit

wat. Als het toeneemt op de manier zoals we er nu mee te maken hebben kan er een ernstig (veiligheid)probleem ontstaan. Dit kunnen we niet accepteren.

3. In hoeverre zijn (ernstige) veiligheidsincidenten of dreigingen hierop van invloed (geweest)?

Ik denk dat dit beperkt is. Het hangt natuurlijk af van de aard van het incident. Natuurlijk wordt er achteraf wel gekeken wat er geleerd kan worden van een incident. Onder meer waar dat naar zou moeten leiden. Uit evaluaties zullen dan ook aanpassingen en of aanvullingen volgen.

Wel is het zo dat bij de politie intensiveringprogramma's kunnen volgen wanneer een bepaalde vorm van criminaliteit buiten een bepaalde bandbreedte komt. Criminaliteit is niet in zijn geheel uit te bannen. Als dat maar onder een bepaald niveau blijft hoeft er niet op geïntensiveerd te worden. We moeten immers als gevolg van het gebrek aan capaciteit altijd keuzen maken. Niet alleen de objectieve veiligheid is hierbij van belang. Van belang zijn ook de maatschappelijke veiligheid, de impact van delicten en de veiligheidsgevoelens van burgers (veiligheidsbeleving). Een mooi en recent voorbeeld zijn overvallen. Een ernstig en gewelddadig delict. Het aantal overvallen steeg explosief en wat volgde is intensiveringprogramma in de vorm van extra inspanningen als een regionaal overvallenteam.

4. Zou de Rotterdamse haven in de keuze van prioriteiten, mede aangaande veiligheid, een rol? Zo ja, welke?

Dat zou heel goed kunnen. De haven van Rotterdam heeft bijvoorbeeld ook grote economische belangen.

Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Buiten onveiligheid veroorzaken metaaldiefstallen verder materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven.

5. Is er sprake van voldoende bewustwording van het probleem rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Ik denk dat het geen onderwerp is dat van nature bovenaan de agenda staat. Dus zal er geen sprake zijn van een brede bewustwording. Deze bewustwording zal wel worden gevoed door het optreden van grote incidenten. Bijvoorbeeld een gestrande trein of een gestolen kunstwerk genereert veel aandacht.

Binnen onze organisatie is de bewustwording er ondertussen wel. De politie heeft een signalerende rol hierin. Eerder benoemde ik al de mentaliteitsverandering die nodig is. Wij kunnen burgers en de rest van de keten bewust maken.

De cijfers laten naar mijn idee overigens het topje van de ijsberg zien. Door de toenemende hoge prijs van metaal vermoed ik overigens een toename van metaaldiefstallen.

6. Welke eisen stelt de dienst Zeehavenpolitie en de politie Rotterdam-Rijnmond ten aanzien van de aanpak van metaaldiefstallen (al dan niet in de Rotterdamse haven)?

Als we met elkaar vinden dat dit iets is waar we stevig op moeten inzetten, dan moet er laagdrempelig gemeld kunnen worden. Verder moet serieus onderzoek op zaken gedaan worden. We moeten alle mogelijke moeite doen om tot aanhoudingen te komen. Er moet strak worden gereageerd als het gaat om de vervolging. Hierbij moet ook gekeken worden om welke feiten het nu precies gaat. Zeker wanneer de veiligheid in gevaar gebracht wordt.

7. **Momenteel wordt vanuit diverse richtingen gepleit voor een wettelijk identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen, alsmede handhaving ervan. Welke mogelijkheden ziet u hierin?**

Deze identificatieplicht zou kunnen bijdragen, maar het zal nooit de oplossing zijn van het probleem. Het werpt een extra barrière op. Ook in preventieve zin. Een andere zorg hierbij is de onherkenbaarheid van weggenomen metaal. Het is en blijft een moeilijk herleidbaar goed.

8. **Denkt u dat het politieke klimaat momenteel gunstig is voor politieke steun?**

Op dit moment lijkt het klimaat gunstig. Het is nu nog afhankelijk van voldoende politiek draagvlak. Er is momenteel aandacht voor het probleem. Een incident kan aanleiding zijn om de situatie te verscherpen.

9. **Op welke manier kan de dienst Zeehavenpolitie of de korpsleiding van de politie Rotterdam-Rijnmond invloed uitoefenen op de agendavorming rondom een dergelijke wetswijziging?**

Het onderwerp moet uiteindelijk, als het verschijnsel daar aanleiding toe geeft, in de driehoek aan de orde komen. Op dat niveau moet gekeken hoe we om moeten gaan met het probleem. Er zal gekeken worden of het probleem zich binnen een aanvaardbare bandbreedte blijft. De extra dimensie hierin is weer dat metaaldiefstallen gevaar kunnen opleveren.

Verder kunnen wij naar aanleiding van (opsporings)onderzoeken zogenaamde bestuurlijke rapportages opmaken. In het geval van metaaldiefstallen zal duidelijk moeten blijken dat het systeem niet sluitend is en er sprake is van kwetsbaarheden in het systeem. Ook zal men met concrete oplossingen moeten komen. Een voorbeeld hiervan zou de legitimatieplicht kunnen zijn. Op deze manier kun je problemen direct op de agenda krijgen.

Uit mijn onderzoek blijkt dat, buiten de hoge opbrengst van metaal, de pakkans en de gelegenheid belangrijke factoren zijn in de afweging van daders om metaaldiefstallen te plegen.

10. **Op welke wijze zou hierop ingespeeld kunnen worden?**

Er zijn tal van maatregelen te verzinnen met betrekking tot de pakkans en de gelegenheid. Je moet er nu echt werk van maken. Het moet nu niet bij de oppervlakkige constatering van het probleem blijven hangen. Je moet veel meer doen.

11. **Welke bijdrage zou de dienst Zeehavenpolitie of de politie Rotterdam-Rijnmond verder kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen (al dan niet in de haven Rotterdam)?**

Er loopt momenteel binnen de organisatie van de Zeehavenpolitie breed een project. We moeten hier namelijk wel iets mee doen. De pakkans moet vergroot worden. Hier gaan wij nu op korte termijn op inspelen met gerichte acties en controles. Ook op preventief gebied kan worden ingezet, door bijvoorbeeld het geven van advies en informatie.

Het vraagt alleen meer. Maatschappelijke onvrede speelt ook een belangrijke rol. Burgers en bedrijven moeten de metaaldiefstallen melden. Iedereen moet actief worden. Dit geldt niet allen voor de politie maar ook voor de burgers, ondernemers en de gemeente. De hele keten zal meer prioriteit aan het probleem moeten geven. Er moet meer bewustwording komen vanuit de gehele keten.

Dit geldt ook met betrekking tot het eisen van straffen door het OM. Er moet hierbij altijd gekeken worden naar de omstandigheden. We moeten ons richten op daders die beroepsmatig of vanuit hun functie metaaldiefstallen plegen. Of in georganiseerd verband. Wanneer dit het geval is of de veiligheid komt (ernstig) in geding zal er harder gestraft moeten worden. Het OM zal er ook strakker in moeten zitten.

12. De aanpak van helers van gestolen metalen blijkt in de praktijk nauwelijks plaats te vinden. Onderzoeken stoppen vaak bij het onderzoeken van de diefstal zelf. Welke mogelijkheden ziet u in een strengere aanpak van helers?

Ook deze invalshoek kan een bijdrage leveren. Je moet overal de barrières zo hoog mogelijk maken om weerstand te bieden tegen het verschijnsel. Met moeilijk te identificeren karakter van metalen zal dit echter lastig blijven.

Bijlage VII Interview OM

Organisatie : Openbaar Ministerie
Naam : Dhr. M. Van Heemst
Functie : Officier van justitie
Datum : Ontvangen op 05 april 2011

Opmerking : Door dhr. Van Heemst werden de standpunten van het Openbaar Ministerie geïnventariseerd en weergegeven.

1. Waar liggen momenteel voor het OM in Rotterdam de prioriteiten?

Geweld, Jeugd, Haven, Maatschappelijk Integriteit en ketensamenwerking.

2. Wie en welke factoren zijn hierop van invloed?

Politieke, demografische en economische ontwikkelingen, infrastructuur en rechtshandhaving.

3. In hoeverre zijn (ernstige) veiligheidsincidenten of dreigingen hierop van invloed (geweest)?

Ernstige incidenten kunnen van grote invloed zijn op de rechtshandhaving door politieke, media aandacht.

4. Speelt de Rotterdamse haven in de keuze van prioriteiten een rol? Zo ja, welke?

Ja, de haven heeft op vele terreinen de aandacht van het OM. Met name het Functioneel parket heeft i.v.m. milieudelicten goede contacten. Ook is het arrondissement aangesloten bij de ketenpartners in de haven.

5. Volgens het OM zelf (website) zijn het haven- en industriegebied op de zuidelijke Maasoever tot en met de Maasvlakte de aandachttrekkende gebieden. Wat wordt hier mee bedoeld?

Het is een goede facilitator voor doorvoer van crimineel verkregen goederen en of mensenhandel. Tevens aantrekkelijk voor milieuactivisten of terreurdreigingen.

Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Buiten onveiligheid veroorzaken metaaldiefstallen verder materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven.

6. Is er sprake van voldoende bewustwording binnen het OM van het probleem rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Ja, er is sprake van voldoende bewustwording. Zaken betreffende metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven, die aan het OM worden voorgelegd, worden serieus opgepakt. Er zijn ook projecten en onderzoeken naar metaaldiefstallen geweest. Bijvoorbeeld die waarin de metaalinzamelaar Van Leeuwen als verdachte is vervolgd en veroordeeld.

7. Zijn metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven momenteel een “issue” bij het OM?

Ja, zie 6.

- 8. Momenteel wordt vanuit diverse richtingen gepleit voor een wettelijk identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen, alsmede handhaving ervan. Welke mogelijkheden ziet u hierin?**

Na overleg met het Parket-Generaal:

Het opstellen van een dergelijke wetgeving is aan het ministerie van economische zaken en/of van Justitie en Veiligheid. Ik stel voor dat u daar deze vraag voorlegt. Indien wetgeving voorhanden is zal het OM deze in beginsel handhaven.

- 9. Op welke manier kan het OM invloed uitoefenen op de agendavorming rondom een dergelijke wetswijziging?**

Na overleg met het PAG: Het College van Procureurs - Generaal heeft veelvuldig contact met de minister. Langs deze weg is het mogelijk invloed uit te oefenen op richtlijnen of nieuwe wetgeving. De vraag is echter of op dit terrein strafrecht een wezenlijke bijdrage kan leveren aan het voorkomen van deze vorm van criminaliteit. Het probleem lijkt meer van economische aard. Strafrecht zou aanvullend c.q. een sluitstuk kunnen zijn in een pakket van maatregelen.

Uit mijn onderzoek blijkt dat de pakkans en de strafmaat belangrijke factoren zijn in de afweging om metaaldiefstallen te plegen.

- 10. Op welke wijze wordt de strafmaat met betrekking tot metaaldiefstallen bepaald?**

Er zijn meerdere methoden om de strafmaat t.a.v. een zaak te bepalen. Dit is maatwerk. Daartoe worden gebruikt: BOS/Polaris, intercollegiaal overleg, inschakelen van de (interne) strafmaatcommissie en t.a.v. veelplegers: Advies van het PGA-bureau (bijv. teneinde naar een ISD-traject toe te werken). Dit laatste uiteindelijk ook bij veelplegers die metaal (blijven) stelen opgestart kunnen worden.

- 11. Welke factoren zijn hierop van invloed?**

Belangrijke factoren zijn de omvang van de diefstal/schade, de recidive van de verdachte en zijn/haar persoonlijke omstandigheden.

- 12. Wordt met betrekking tot de strafmaat rekening gehouden met de gevaren en gevolgen die metaaldiefstallen te weeg kunnen brengen?**

Als uit het p-v van de politie duidelijk blijkt dat sprake is van gevaarzetting (te denken valt aan ongelukken die het wegnemen van metaal tot gevolg zou kunnen hebben), dan wordt daar zeker rekening mee gehouden.

- 13. Welke bijdrage zou het OM van Rotterdam verder kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen?**

Het OM is in principe het sluitstuk van de aanpak. In driehoeksoverleggen en andere overleggen met ketenpartners, waarin het OM participeert, kunnen wel preventieve maatregelen besproken/ afgesproken worden.

- 14. De aanpak van helers van gestolen metalen blijkt in de praktijk nauwelijks plaats te vinden. Onderzoeken stoppen vaak bij het onderzoeken van de diefstal zelf. Welke mogelijkheden ziet u in een strengere aanpak van helers?**

Thans is het gemakkelijk om gestolen metalen kwijt te raken bij helers. Bij veel meldingen t.a.v. een bepaalde verdachte kan een meer projectmatige aanpak ingezet worden. Dit is echter ook sterk afhankelijk van de informatiepositie en de opsporingscapaciteit bij de politie.

Bijlage VIII Verslag interview Deltalinqs

Organisatie	:	Deltalinqs
Naam	:	Dhr. P. van Loo
Functie	:	Beleidsadviseur veiligheidszaken
Datum	:	Vrijdag 11 maart 2011 van 11:00 uur tot 12:00 uur
Locatie	:	PortCity II. Waalhaven Z.z. 19 te Rotterdam

9. Wat zijn de verantwoordelijkheden van Deltalinqs en haar leden met betrekking tot veiligheid in de Rotterdamse haven?

Binnen Deltalinqs zijn er een zestal aandachtsgebieden, ook wel domeinen genoemd. Een van deze domeinen betreft Milieu & Veiligheid. Verantwoordelijkheden van ondernemers en Deltalinqs zijn gelegen in (klassieke) fysieke veiligheid, bijvoorbeeld ARBO veiligheid en brandveiligheid. Verantwoordelijkheden zijn anderzijds gelegen in security. Dit vooral in de vorm criminaliteitspreventie, waaronder de ISPS code.

Deltalinqs fungeert hierin als spreekbuis en klankbord van aangesloten ondernemers en verenigingen uit de Rotterdamse haven (+/- 600 bedrijven).

Wij zijn enerzijds gesprekspartner voor andere veiligheidsactoren vanuit het gezamenlijk belangen uit onze achterban. Anderzijds zijn wij sparringpartner van onze leden en bieden wij ondersteuning, bijvoorbeeld met betrekking tot de implementatie van nieuw beleid.

10. Deltalinqs behartigt de gezamenlijke belangen van de logistieke en industriële bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriegebied. Welke berichten verneemt Deltalinqs van leden met betrekking tot metaaldiefstallen?

Er bereiken ons berichten, maar dan vooral één op één. De meeste gevallen komen naar voren tijdens persoonlijke contacten en bedrijfsbezoeken. Het is nog niet zo dat wij een collectief bericht vanuit onze achterban hebben binnen gekregen ten aanzien van metaaldiefstallen.

Overigens delen wij wel dat er sprake is van een stijging van metaaldiefstallen. Tijdens andere overlegvormen, zoals het Beveiliging Overleg Rijnmond (BOR), met veiligheidspartners is de stijging van het aantal metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven ter sprake gekomen.

Metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid van de bevolking, bedrijven, de economie en het milieu. Buiten onveiligheid veroorzaken metaaldiefstallen verder materiële schade, economische schade en schade met betrekking tot het imago van de Rotterdamse haven.

11. Is er sprake van voldoende bewustwording van het probleem rondom metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Deltalinqs ziet weldegelijke de potentiële impact van metaaldiefstallen. Mogelijk kunnen wij meewerken aan de bewustwording van het probleem onder onze achterban. Dit bijvoorbeeld door het organiseren van bijeenkomsten of workshops die ondernemers wijzen op de gevolgen

Verder kunnen de belangen van de politie hier onder de aandacht van ondernemers worden gebracht. Een goed voorbeeld hiervan is het belang van het doen van aangifte.

Ook gezien de toekomst, waarin doorzetting van de huidige trend van stijging van het aantal metaaldiefstallen te verwachten is, zou voor Deltalinqs reden zijn om hieraan mee te werken.

12. Wat zijn volgens Deltalinqs de gevolgen van de stijging van metaaldiefstallen in en voor de Rotterdamse haven?

Metaaldiefstallen kunnen diverse gevolgen hebben. De meeste schade zal veroorzaakt worden wanneer er sprake is van verstoring van processen. Ook de gevolgschade hiervan kan in financiële of economische zin enorm oplopen. Verder kunnen metaaldiefstallen impact hebben op de veiligheid. Deze twee gevolgen zullen veruit het zwaarste wegen voor ondernemers. De directe financiële schade per geval valt relatief gezien mee, enkele specifieke gevallen daar gelaten.

13. Wat zijn de eisen dan wel strijdpunten die Deltalinqs stelt ten opzichte van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Op dit moment worden er nog geen specifieke eisen gesteld. Als de schaalgrootte groot genoeg is kunnen we dit wel gaan doen. Wanneer er een gezamenlijk belang is en er voldoende draagvlak is vanuit de achterban zullen er indien nodig eisen gesteld worden.

Deltalinqs zal te allen tijde willen investeren op het voorkomen van metaaldiefstallen. Vroegtijdig signaleren is hierbij van groot belang. Dicht bij het probleem blijven en vanuit daaruit barrières opbouwen om zoveel mogelijk te voorkomen. Ondernemers zelf kunnen hierin ook bijdragen. Dit door vooral op preventief gebied.

14. Welke bijdrage zouden Deltalinqs en haar leden kunnen leveren met betrekking tot de aanpak van metaaldiefstallen in de Rotterdamse haven?

Wij kunnen ons aansluiten bij andere belanghebbenden. Ik zie veel mogelijkheden in publiek-private samenwerking aangaande veiligheid in de Rotterdamse haven. Deltalinqs kan partijen bij elkaar brengen. Vaak is samen meer mogelijk. Als je gezamenlijk dingen oppakt is er uiteindelijk meer mogelijk. Zeg maar een holistische benadering waarin het geheel meer is dan de som der delen. Samen kun je dingen bereiken die je normaal alleen niet zou bereiken.

15. Het vermoeden bestaat dat het aantal geregistreerde metaaldiefstallen slechts het topje van de ijsberg betreft. Op welke reden zien bedrijven af van het doen van aangifte?

Aangifte doen kost tijd en is vaak lastig. De financiële schade is geen reden genoeg om aangifte te doen. Ondernemers hebben hierin vaak andere belangen dan de politie. Het moet voor de ondernemers daarom duidelijk worden waar de belangen van de politie liggen en vice versa. Het moet duidelijk zijn dat meer aangiftes betekent dat er meer politieke aandacht is voor het probleem. Dit betekent meer prioriteit voor het probleem. Dit betekent vervolgens meer geld, middelen en inzet ten aanzien van het probleem.

Anderzijds moet de politie de belangen van de ondernemers in acht nemen. Het eenvoudig en laagdrempelig kunnen doen van aangifte, bijvoorbeeld op locatie of via internet, zou mee kunnen helpen.

16. Op welke wijze zou Deltalinqs kunnen bijdragen aan een hogere aangiftebereidheid ten aanzien van metaaldiefstallen?

Ondernemers zouden overtuigd moeten worden van het belang. Ondernemers moeten vooral inzien wat het belang is van het doen van aangifte. Vanuit onder meer de politie zou dus aan een stukje bewustwording gewerkt moeten worden bij ondernemers. Deltalinqs zou hierin een rol kunnen spelen. Het komt dus aan op samenwerking. De politie zal aan moeten geven wat ze kunnen en wat ze missen om dat te doen. De ondernemers hebben hier invloed op. Het gaat dus om het elkaar bewustmaken van de wijze waarop je elkaar nodig hebt en elkaar kan helpen. Deltalinqs zal de partijen moeten samenbrengen. Dat is de rol van Deltalinqs.

17. Momenteel wordt vanuit diverse richtingen gepleit voor een wettelijk identificatieplicht bij particuliere verkopen van metalen, alsmede handhaving ervan. Welke mogelijkheden ziet u hierin?

Een dergelijke maatregel bevindt zich aan het einde van het proces. Natuurlijk moet je daar ook barrières hebben, maar je moet zoals al eerder naar voren kwam zeker eerder in het proces maatregelen hebben genomen. Onze voorkeur gaat ten eerste uit naar oplossingen die het probleem voorkomen. Deze oplossing kan wel goed deel uitmaken van een pakket van maatregelen.

We moeten op zoek naar maatregelen gelegen in de lijn van beïnvloedbare factoren in het systeem. In de causale keten moeten we proberen vroegtijdig barrières op te werpen. Dan zullen maatregelen gevolgen hebben voor de gehele keten en is de kans ook groter dat alle betrokken partijen erbij gebaat zijn. (uitleg van de toepassing van het vlinderdasmodel en het model van de klassieke probleem analyse niet uitgewerkt).

18. Denkt u dat het politieke klimaat momenteel gunstig is voor politieke steun?

Het klimaat is er wel, maar incidenten blijken in de praktijk vaak nodig te zijn. Ook in het geval van metaaldiefstallen zal dit niet anders zijn.

19. Op welke manier kan Deltalinqs invloed uitoefenen op de agendavorming rondom een dergelijke wetswijziging?

Wij gaan als regionale belangbehartiger niet aan tafel in Den Haag aansluiten om dit onderwerp daar op de agenda te krijgen. Wij zullen het onderwerp vooral agenderen op regionaal niveau bij de politie Rotterdam-Rijnmond of de gemeente Rotterdam.

Bijlage VIII

Artikel 437 Wetboek van Strafrecht

1. Met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van de derde categorie wordt gestraft de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen handelaar die in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf:
 - a. niet met inachtneming van de bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels aantekening houdt van alle gebruikte of ongeregelde goederen die hij heeft verworven dan wel voorhanden heeft,
 - b. een gebruikt of ongeregeld goed verwerft van iemand, zonder dat diegene zijn identiteitsgegevens heeft opgegeven of zonder dat hij die gegevens in zijn administratie heeft aangetekend,
 - c. nalaat zijn administratie op eerste aanvraag ter inzage te geven aan een daartoe door de burgemeester aangewezen ambtenaar,
 - d. nalaat een gebruikt of ongeregeld goed dat hij heeft verworven of voorhanden heeft op eerste vordering van een ambtenaar als bedoeld in onderdeel c, ter bezichtiging af te staan en deze te laten zien waar dit goed in zijn administratie staat ingeschreven,
 - e. een goed dat bij hem door of vanwege de politie met een duidelijke schriftelijke omschrijving als door misdrijf aan de rechthebbende is onttrokken of als verloren is aangegeven, verwerft of voorhanden heeft,
 - f. aan een hem schriftelijk uitgereikte last van een ambtenaar, zoals bedoeld in onderdeel c, tot het gedurende een daarbij aangegeven tijd, veertien dagen niet te boven gaande, bewaren of in bewaring geven van een goed dat hij voorhanden heeft, of aan een hem bij die last gegeven aanwijzing, geen gevolg geeft, of
 - g. nalaat de van hem bij schriftelijke vordering van een ambtenaar, zoals bedoeld in onderdeel c, gevraagde opgaven betreffende door hem verworven of bij hem voorhanden zijnde goederen binnen de termijn, bij de vordering gesteld, naar waarheid te verschaffen.
2. Met dezelfde straf wordt gestraft de voor de handelaar uit het eerste lid optredende persoon die een feit begaat als in dit lid onder a tot en met g omschreven.
3. De schuldige kan worden ontzet van de uitoefening van het beroep waarin hij de overtreding begaat.
4. Onder ongeregelde goederen worden verstaan goederen die wegens hun aard of uitvoering, hun herkomst of de staat waarin zij verkeren, niet tot de algemeen gangbare goederen kunnen worden gerekend.

Bijlage X.

Figuur: De veiligheidsketen



Toelichting: De veiligheidsketen betreft een reeks van elkaar opvolgende aandachtgebieden in de veiligheidszorg.

Pro-actie: Het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid.

Preventie: Het nemen van maatregelen om bepaalde vormen van onveiligheid die zich in principe wel voordoen te voorkomen of vroegtijdig te stoppen.

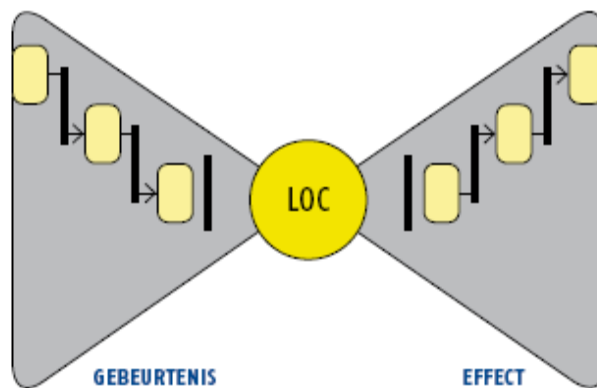
Preparatie: De voorbereiding op de bestrijding van een incident of calamiteit.

Repressie: De bestrijding van onveiligheid en het verlenen van hulp in acute noodsituaties

Nazorg: De periode na een crisis of incident waarin activiteiten worden ontplooid om terug te keren naar de normale situatie.

Bijlage XI

Figuur: Het vlinderdasmodel



Toelichting: De preventieve maatregelen zijn terug te vinden in de foutenboom, het linkerdeel van de vlinderdas. Deze maatregelen zijn gericht op het voorkomen van metaaldiefstallen, het loss of containment (LOC). De LOC vormt het hart van de das. De repressieve maatregelen zijn terug te vinden in de rechterzijde, de gebeurtenissenboom. Deze maatregelen zijn gericht op het beperken van de gevolgen van het vrijkomen van metaaldiefstallen