

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken,
werkwijzen en aanpak anno 2013

Henk Ferwerda
Tom van Ham
Bo Bremmers

Beke // reeks

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken,
werkwijzen en aanpak anno 2013

Henk Ferwerda
Tom van Ham
Bo Bremmers

Beke // *reeks*

In opdracht van

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC), Nationale Politie en Ministerie van Veiligheid en Justitie

Met medewerking van

Sjors Ferwerda

Ilse van Leiden

Karin Tijhof

Omslagontwerp en opmaak

Marcel Grotens

Drukwerk

GVO Drukkers & Vormgevers B.V.

Henk Ferwerda, Tom van Ham en Bo Bremmers

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

ISBN/EAN

978-90-75116-85-4

© 2013, Bureau Beke. Auteursrechten voorbehouden.

Inhoud

	Voorwoord	7
1	Een onderzoek naar georganiseerde voertuigcriminaliteit	9
1.1	Het onderzoek uit 2005 op hoofdlijnen	9
1.2	Waarom een onderzoek naar georganiseerde voertuigcriminaliteit?	10
1.3	Vraagstelling en onderzoeksvragen	12
1.4	Methoden van onderzoek	13
1.5	Leeswijzer	15
2	Voertuigcriminaliteit: omvang, impact, aard en reikwijdte	17
2.1	Omvang van voertuigcriminaliteit in Nederland	17
2.2	De impact van voertuigcriminaliteit: ondermijning	20
2.3	Verschijningsvormen van georganiseerde voertuigcriminaliteit	22
2.3.1	Diefstal van auto's en bedrijfsauto's om financiële redenen	22
2.3.2	Diefstal van auto's om er een ander misdrijf mee te plegen	24
2.3.3	Diefstal van onderdelen uit auto's om financiële redenen	25
2.3.4	Diefstal van werkmaterieel	26
2.4	Mate van georganiseerdheid	27
3	Dadergroepen en modus operandi	31
3.1	Dadergroepen en modus operandi in de literatuur	31
3.2	Een typering van de dadergroepen anno 2013	33
3.2.1	De criminele groepering	35
3.2.2	De criminele organisatie met een celstructuur	36
3.2.3	Een nadere analyse van dadergroepen	38
3.3	Modus operandi	39
3.4	Relaties met andere vormen van criminaliteit en de bovenwereld	42
4	De aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit	45
4.1	De basis voor de aanpak is solide	45
4.2	Reflectie op en kansen voor de aanpak	47
5	De balans opgemaakt	57

Geraadpleegde bronnen	67
------------------------------	----

Bijlagen

Bijlage 1 – Lijst met geraadpleegde experts	73
Bijlage 2 – Geïnterviewde en behulpzame leden researchteams	74
Bijlage 3 – Itemlijst voor opsporingsonderzoek	75
Bijlage 4 – Afkortingen	77

Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van een onderzoek naar de stand van zaken op het gebied van georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), de Nationale Politie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

In 2005 voerden wij in opdracht van het toenmalige Ministerie van Justitie een onderzoek uit naar georganiseerde autodiefstal in ons land. Onderhavig onderzoek is te beschouwen als een update van dat onderzoek.

In dit rapport komen de omvang, aard en kenmerken van voertuigcriminaliteit aan de orde. Ook is er aandacht voor de dadergroepen die in ons land actief zijn en staan we stil bij hun werkwijzen. De aanpak van voertuigcriminaliteit is tegen het licht gehouden en het rapport bevat suggesties voor verbetering. Waar relevant worden de ontwikkelingen in de tijd geschetst.

Tijdens het onderzoek hebben we met vele deskundigen gesproken en zijn verschillende personen ons behulpzaam geweest bij het verzamelen en optekenen van opsporingsonderzoeken. Zonder hun medewerking hadden we dit onderzoek niet uit kunnen voeren en we bedanken hen hierbij dan ook voor hun medewerking. Ze staan allen genoemd in de bijlagen van dit rapport.

Arnhem, juni 2013

Het projectteam

Henk Ferwerda, Tom van Ham en Bo Bremmers

1 Een onderzoek naar georganiseerde voertuigcriminaliteit

In 2005 heeft Bureau Beke in opdracht van het toenmalige Ministerie van Justitie een onderzoek uitgevoerd naar de illegale autobranche (Ferwerda, Arts, De Bie & Van Leiden, 2005). Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in het fenomeen georganiseerde autodiefstal, in de omvang en de aard van de dadergroepen en de modus operandi. In het voorjaar van 2013 is er een update gemaakt van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit. Dit onderzoek is uitgevoerd op verzoek van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), de Nationale Politie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie. In dit hoofdstuk kijken we kort terug op de aanleiding voor onderhavig onderzoek, de vraagstelling en de methoden van onderzoek. We besluiten dit hoofdstuk met een leeswijzer.

1.1 Het onderzoek uit 2005 op hoofdlijnen

Uit het onderzoek uit 2005 kwam onder andere naar voren dat de autochtoon Nederlandse dadergroepen die lokaal en regionaal actief waren steeds meer internationaal gingen opereren. Zij waren in staat aan te haken bij andere, internationaal georiënteerde criminele groepen. Met name de auto's uit de hogere prijsklassen vielen ten prooi aan professionele criminelen. De afzetmarkten bleken Noord- en West-Afrika, waar een grote vraag was naar dure en luxe auto's. Oost-Europa was een belangrijk afzetgebied voor gestolen auto-onderdelen. Een risico dat werd beschreven, was dat autodiefstal aan het verschuiven was van een object- richting een persoonsmisdrijf. Dit was een gevolg van de toegenomen preventieve beveiligingstechnieken tegen diefstal, waardoor autodieven de originele sleutel nodig hadden om de auto mee te kunnen nemen. De autosleutels werden doorgaans verkregen door in te breken in de woning van de eigenaar. In het onderzoek werd de verwachting uitgesproken dat het aantal inbraakdiefstallen en andere confronterende vormen van autodiefstal (*zoals car- en homejacking*) toe zouden nemen, waarbij werd verwezen naar ervaringen in België.¹

Met betrekking tot de aanpak van het fenomeen georganiseerde autodiefstal werden registratie, preventie, informatie, deskundigheidsbevordering, analyse, procedures, regelgeving, controle en handhaving als sleutelbegrippen benoemd. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen dadergerichte en objectgerichte maatregelen.

Met het oog op een snelle signalering van gestolen auto's en auto-onderdelen werden gezamenlijke, nationale en internationale registratie en informatie-uitwisseling belangrijk geacht. In het kader van preventie lag er een rol voor technische maatregelen voor de auto-branchen, waarbij het – met het oog op de veiligheid van de consument – van belang was dat de maatregelen persoonsonafhankelijk zouden moeten zijn. Twee andere belangrijke maatregelen die werden voorgesteld, betroffen de informatieoverdracht en deskundigheidsbevordering bij politie en justitie, maar ook bij andere partners zoals douane- en havenpersoneel, die eveneens met het fenomeen georganiseerde autodiefstal te maken hebben. Er werd belang gehecht aan de aanwezigheid van de groep technisch voertuigspecialisten binnen de politie. In het rapport werd een pleidooi gehouden voor het periodiek uitvoeren van strategische (en tactische) analyses, waarmee hotspots in tijd en plaats met betrekking tot georganiseerde autodiefstal inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Ook werd aangegeven dat het van belang was om uitgebreide netwerkanalyses van dadergroepen uit te voeren, om zo eventuele criminele samenwerkingsverbanden en/of netwerken inzichtelijk te maken en strategisch aan te pakken. De procedures en regelgeving met betrekking tot de registratie van auto's – en met name schadeauto's – bij onder andere de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), demontagebedrijven en shredderbedrijven waren andere belangrijke punten van aandacht, omdat verdachten van georganiseerde autodiefstal dankbaar misbruik konden maken van de lacunes in de wet- en regelgeving. Ten slotte werd het belangrijk gevonden dat georganiseerde autodiefstal een hogere prioriteit zou gaan genieten bij politie en justitie, met name ook omdat autodiefstal vaak gepaard ging met veel andere en ernstige misdrijven. Gezien het bovenregionale en vaak ook internationale karakter van georganiseerde autodiefstal werd een landelijk specialistisch team, dat zich bezig zou gaan houden met het fenomeen, wenselijk geacht (Ferwerda, e.a., 2005).

1.2 Waarom een onderzoek naar georganiseerde voertuigcriminaliteit?

In Nederland wordt in de vorm van publiek-private samenwerking nog steeds gewerkt aan de bestrijding van voertuigcriminaliteit. Voertuigcriminaliteit bestaat uit diefstal van voertuigen (fietsen, brom- en snorfietsen, motoren, bedrijfsvoertuigen, personenvoertuigen en werkmaterieel) en auto-inbraak, waarbij (auto-)onderdelen worden gestolen en verhandeld. In dit rapport laten we de fietsen en brom- en snorfietsen verder buiten beschouwing. Dit zijn vormen van voertuigcriminaliteit waar vanwege de mate van voorkomen ook een stevige publiek-private aanpak voor ontwikkeld is en onderhouden wordt.

Ondanks het feit dat de aantallen gestolen voertuigen de afgelopen jaren lijken te stabiliseren, neemt de diefstal van duurdere, jonge auto's² toe en lijken ook de werkwijzen van daders en dadergroepen te veranderen. Uit cijfers van de stichting AVc blijkt dat er in Nederland

in 2012 iedere dag 46 voertuigen³ worden gestolen. Daarbij gaat het 31 keer om een (duurdere) personenwagen (Blaauw, 2012). Hiervoor gaven we op hoofdlijnen de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek uit 2005 weer. Bijna acht jaar later is het de vraag wat de stand van zaken is en vragen we ons in onderhavige studie af of het verschijnsel veranderd is als het gaat om dadergroepen en modus operandi (MO), of er naast dure auto's ook andere voertuigen zijn die diefstalgevoelig blijken en hoe het staat en gaat met de aanpak.

Een eerste verkenning van de literatuur leert dat er in de tussenliggende periode beperkt onderzoek is uitgevoerd naar het fenomeen voertuigcriminaliteit. Enkele jaren na het verschijnen van de onderzoekspublicatie van Bureau Beke stelt het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) in het Nationaal dreigingsbeeld (Boerman, Grapendaal & Mooij, 2008) vast dat georganiseerde autodiefstal geen concrete dreiging vormt voor de Nederlandse samenleving. Het argument hiervoor houdt verband met de verwachting dat het aantal autodiefstallen zal blijven dalen vanwege innovatieve beveiligingsmethoden. Die daling is er gekomen, zoals we later zullen zien. Wel is er sinds eind 2009 sprake van een stijging van de diefstal van het aantal jonge auto's uit het duurdere segment (Boerman e.a., 2008; De Miranda & Van der Mark, 2012). Uit beide rapportages blijkt dat autodiefstal serieus genomen moet worden. Er gaat steeds meer georganiseerde criminaliteit achter autodiefstal schuil. Dat maakt dat autodiefstal niet zozeer vanwege de omvang, maar vanwege de ernst en reikwijdte – faciliterend bij ernstige vormen van criminaliteit en in georganiseerd verband – om aandacht vraagt. Naast diefstal van voertuigen wordt in genoemde onderzoeken ook auto-inbraak onderscheiden. De schade die auto-inbraak c.q. het stelen van auto-onderdelen met zich meebrengt, overtreft de kosten van autodiefstal en lijkt daarmee tevens een belangrijke nieuwe ontwikkeling.

Ook in het meest recente Nationaal dreigingsbeeld (Boerman, Grapendaal, Nieuwenhuis en Stoffers, 2012) wordt gemeld dat het *“...De verwachting is dat het aantal gestolen auto's de komende jaren gelijk zal blijven. Georganiseerde autodiefstal is daarom gekwalificeerd als geen concrete dreiging”*.

Met name De Miranda en Van der Mark geven in 2012 een mooi beeld van (de ontwikkelingen van) de georganiseerde autodiefstal eind 2011. Zij laten echter ook een aantal onderwerpen (deels) buiten beschouwing. Het betreft:

- de ontwikkelingen in de aard en verschijningsvorm van voertuigcriminaliteit in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder;
- de kenmerken en achtergronden van daders en afnemers;
- de mate van internationalisering;
- de diepgaande beschrijvingen van samenwerkingsverbanden;
- de modus operandi;
- en de mogelijkheden voor de aanpak.

Onderhavige rapportage zal laten zien dat de dynamiek en ontwikkelingen rondom dit onderwerp groot zijn. Tussen de periode van dataverzameling door De Miranda en Van der Mark (2012) en onze dataverzameling zit slechts anderhalf jaar en in die periode is er relatief veel veranderd. De vergaarde kennis in onderhavig onderzoek kan dan ook worden gezien als een aanvulling op en een update van het onderzoek van De Miranda en Van der Mark (2012).

1.3 Vraagstelling en onderzoeksvragen

In het onderzoek staat de volgende, algemene vraagstelling centraal: ‘Welke ontwikkelingen zijn er sinds 2005 in de aard en verschijningsvormen van voertuigcriminaliteit in het algemeen en georganiseerde autodiefstal (met name daders en modus operandi) in het bijzonder. Wat is de impact van georganiseerde autodiefstal in Nederland en welke ontwikkelingen en resultaten zijn er (internationaal) aan de kant van de aanpak (preventie en repressie)?’

Op basis van deze algemene vraagstelling zullen we in drie hoofdstukken evenzoveel thema’s c.q. onderzoeksvragen nader aan de orde stellen.

1. Wat is er bekend over de ontwikkelingen in de omvang en aard van voertuigcriminaliteit in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder?
2. Wat is er bekend over de daders en modus operandi en welke ontwikkelingen hebben zich daar voorgedaan?
3. Hoe ziet de aanpak eruit en welke kansen zijn er voor de aanpak?

Ad.1 – In hoofdstuk 2 staan we stil bij het begrip georganiseerde voertuigcriminaliteit. Het begrip omvat namelijk meer dan de diefstal van personenauto’s. We zullen ook stilstaan bij auto-inbraak, de aard en verschijningsvormen van andere vormen van voertuigdiefstal en de ontwikkelingen daarvan en mogelijke verklaringen daarvoor.

Ad. 2 – In hoofdstuk 3 staan de daders, dadergroepen en hun modus operandi centraal. Deelvragen die daarbij aan de orde komen zijn:

- welke nationaliteiten hebben de daders?
- wat weten we over hun criminele profiel?
- hoe internationaal is het fenomeen?
- wat is de organisatiegraad van dadergroepen en hoe werken ze samen?
- wat valt er te zeggen over de werkwijzen van de daders?
- is er een relatie met de bovenwereld?
- wie zijn de afnemers?

Waar nodig staan we stil bij ontwikkelingen op genoemde terreinen.

Ad. 3 – In hoofdstuk 4 staat de aanpak centraal. Er wordt stilgestaan bij de preventieve en repressieve maatregelen die de autobranche, opsporingsdiensten, controlerende instanties (onder andere douane en belastingdienst) en verzekeringsmaatschappijen nemen om de georganiseerde voertuigcriminaliteit een halt toe te roepen. Welke ontwikkelingen zijn er in maatregelen die door diverse partijen genomen worden om vooral autodiefstal tegen te gaan en in welke mate zijn deze effectief? Bijzondere aandacht gaat uit naar de (on)mogelijkheden van publiek-private samenwerking en de politie om op te treden tegen georganiseerde voertuigcriminaliteit en de eventuele kansen die er zijn als het gaat om toekomstige aanpak.

1.4 Methoden van onderzoek

Er is in dit onderzoek sprake van een multimethodenaanpak. Dat wil zeggen dat op basis van verschillende bronnen informatie is vergaard. Het betreft deskresearch, interviews en groepsbijeenkomsten met deskundigen, analyse van opsporingsonderzoeken en de dadergroepen die hieruit voortkomen. Verder betreft het het bijwonen van een Bruisoverleg⁴ en analyse van eerdere overlegverslagen. Tot slot analyseren we berichten in de media (LexisNexis) in relatie tot het onderwerp. Per onderzoeksactiviteit geven we een nadere toelichting.

Deskresearch

Omdat georganiseerde voertuigcriminaliteit een internationaal fenomeen is, hebben we een internationale deskresearch uitgevoerd (vooral de periode 2005 tot heden). Hierdoor hebben we een actueel beeld gekregen op het gebied van cijfermatige ontwikkelingen, verschijningsvormen en dadergroepen.

Interviews en groepsbijeenkomsten met deskundigen

Tijdens het onderzoek zijn face-to-face interviews afgenomen met deskundigen en drie groepsbijeenkomsten met deskundigen georganiseerd. In totaal hebben we binnen deze activiteit negentien experts gesproken.⁵ De experts zijn afkomstig uit de sectoren overheid, autobranche, verzekeringsmaatschappijen en private onderzoeksbureaus. Het gaat om personen die al langere tijd werkzaam zijn binnen de branche. We zijn met hen ingegaan op ontwikkelingen en veranderingen op het gebied van georganiseerde voertuigcriminaliteit in het algemeen en autodiefstal in het bijzonder. Ook is tijdens de bijeenkomsten en gesprekken aandacht besteed aan de huidige en toekomstige aanpak van deze problematiek.

Analyse van opsporingsonderzoeken

We hebben gedurende het onderzoek zeven – recente – opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal (6) en georganiseerde diefstal van werkmaterieel (1) opgetekend en

geanalyseerd.⁶ Hierdoor hebben we zicht gekregen op de actuele opsporingspraktijk en het fenomeen georganiseerde voertuigcriminaliteit. Vijf zaken hebben we uitgebreid besproken met leden uit het rechteamteam dat aan de zaak gewerkt heeft. Meestal ging het om een teamleider, pv-coördinator en een teamlid.⁷ Met hen hebben we alle elementen van de zaak doorgesproken, waaronder de in beeld gekomen verdachten en de modus operandi. Bij deze sessies is gebruikgemaakt van een itemlijst.⁸ Aanvullend, is in vijf gevallen het politiedossier (meestal het stamproces-verbaal) van de zaak bestudeerd en zijn – waar mogelijk – de antecedenten en samenwerking tussen de verdachten (netwerk) geanalyseerd. Van een zaak is alleen een analyse van het stamproces-verbaal gemaakt en een andere zaak hebben we via een particulier recherchebureau opgetekend.

De analyse van de opsporingsonderzoeken heeft ons veel input gegeven over het fenomeen en de wijze waarop politie en justitie daarmee omgaan. De zeven opsporingsonderzoeken zullen – met als titel ‘opsporingsonderzoek in het kort’ – ter illustratie in de hoofdstukken 2, 3 en 4 als geanonimiseerde casus gepresenteerd worden.

Bijwonen Bruisoverleg en analyse verslagen voorgaande overleggen

Het Bruisoverleg is een operationeel overleg tussen vertegenwoordigers van de politie-eenheden die zich bezighouden met onderzoek naar voertuigcriminaliteit. Het overleg bestaat sinds februari 2001 en staat onder voorzitterschap van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV). Tijdens het overleg – dat maandelijks plaatsvindt – worden de ontwikkelingen in voertuigcriminaliteit en de stand van zaken van rechercheonderzoeken besproken. Tijdens het onderzoek heeft een van de onderzoekers een Bruisoverleg bijgewoond en was er de mogelijkheid om aan de circa 25 aanwezige politieprofessionals vragen te stellen. Voor het onderzoek zijn verder 22 verslagen van het overleg – uit de periode februari 2010 t/m maart 2013 – geanalyseerd waar het gaat om ontwikkelingen, modus operandi en dadergroepen.

Analyse van LexisNexis

LexisNexis is een digitale krantenbank waarmee gezocht kan worden naar artikelen in een groot aantal Nederlandse dagbladen (zowel landelijk als regionaal) en een aantal opiniebladen. LexisNexis beschikt over artikelen uit vrijwel alle Nederlandse landelijke en regionale dagbladen, persberichten van het ANP en artikelen uit Elsevier, Opzij, De Groene Amsterdammer en Vrij Nederland. De Nederlandse artikelen in de databank gaan terug tot uiterlijk 1990. Dat jaartal verschilt per opinie- of dagblad. Nieuwe artikelen worden dagelijks toegevoegd aan LexisNexis.

Met behulp van LexisNexis is bekeken welke ontwikkelingen en achtergrondinformatie over voertuigcriminaliteit en georganiseerde autodiefstal in de media aan bod zijn gekomen. Dit is gedaan door met vijf aan het onderwerp gerelateerde trefwoorden⁹ te zoeken naar nieuwsberichten in de afgelopen vijf jaar. We hebben ons daarbij beperkt tot berichten in de ‘grote’ Nederlandse dagbladen, te weten het Algemeen Dagblad, De Telegraaf,

De Volkskrant, NRC Handelsblad en Trouw. De search heeft in totaal 271 ‘hits’ opgeleverd. De berichten zijn geanalyseerd op de voor dit onderzoek relevante thema’s ‘aard en omvang’, ‘dadergroepen en modus operandi’ en ‘aanpak’.

1.5 Leeswijzer

De rest van dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de omvang en aard van voertuigcriminaliteit in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder. Hoofdstuk 3 staat in het teken van de daders en hun modus operandi en in hoofdstuk 4 wordt een beeld gegeven van de aanpak en de eventuele kansen die daar verder nog voor zijn. In hoofdstuk 5 maken we de balans van het onderzoek op. Wat zijn de belangrijkste conclusies die aan dit onderzoek te verbinden zijn en welke actiepunten levert dit op? Dit hoofdstuk laat zich lezen als een samenvatting.

Eindnoten

- 1 *Carjacking* is het met geweld of bedreiging met geweld tegen personen buiten gebouwen (dus op de openbare weg) iemand dwingen tot de afgifte van een voertuig. *Homejacking* is het met geweld of bedreiging van geweld tegen personen, in een woning, kantoor of ander gebouw, iemand dwingen tot afgifte van voertuigsleutels en/of van het voertuig.
2. Het gaat dan vooral om auto’s van 0-3 jaar oud met een nieuwwaarde van tussen de 30.000 en 80.000 euro.
3. Het betreft personenvoertuigen, bedrijfsvoertuigen, opleggers/aanhangers en motorrijwielen.
4. Maandelijks operationeel overleg tussen vertegenwoordigers van de politie-eenheden.
5. Zie bijlage 1 voor de lijst met geraadpleegde experts.
6. Om deze onderzoeksactiviteit te kunnen uitvoeren en kennis te kunnen nemen van vertrouwelijke politie-informatie hadden de leden van het onderzoeksteam een toestemming van het College van Procureurs-generaal (11 maart 2013, kenmerk 359888).
7. Zie bijlage 2 voor de geïnterviewde en behulpzame leden van de researcheteams.
8. Zie bijlage 3 voor de itemlijst.
9. Deze vijf trefwoorden zijn respectievelijk ‘autobende’, ‘autodiefstal’, ‘autoklonen’, ‘*carjacking*’ en ‘voertuigcriminaliteit’.

2 Voertuigcriminaliteit: omvang, impact, aard en reikwijdte

Op basis van de uitgevoerde onderzoeksactiviteiten geven we in dit hoofdstuk een beeld van de omvang, aard en impact van voertuigcriminaliteit in Nederland. Aandachtspunt daarbij is ook in hoeverre en in welke mate er sprake is van georganiseerdheid. Waar relevant worden in dit hoofdstuk ook de ontwikkelingen in de tijd geschetst.

2.1 Omvang van voertuigcriminaliteit in Nederland

Voertuigcriminaliteit wordt door de publiek-private partners die samenwerken binnen de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) gedefinieerd als diefstal van voertuigen (fietsen, brom- en snorfietsen, motoren, bedrijfsvoertuigen, personenvoertuigen en werkmaterieel) en auto-inbraak, waarbij auto-onderdelen worden gestolen en verhandeld. In dit rapport laten we, zoals eerder aangegeven, de fietsen en brom- en snorfietsen verder buiten beschouwing.

Intermezzo – de cijfers komen allemaal uit dezelfde bron

De cijfers die in dit rapport met betrekking tot de diefstal van voertuigen worden gepresenteerd en gebruikt, zijn in eerste aanleg afkomstig van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Op basis van de aangiften bij de politie worden daar de cijfers bij elkaar gebracht en gedeeld met andere partijen. Deze partijen, zoals AVc, maken dus allemaal gebruik van hetzelfde bronmateriaal en dat is in vergelijking met andere landen redelijk uniek.

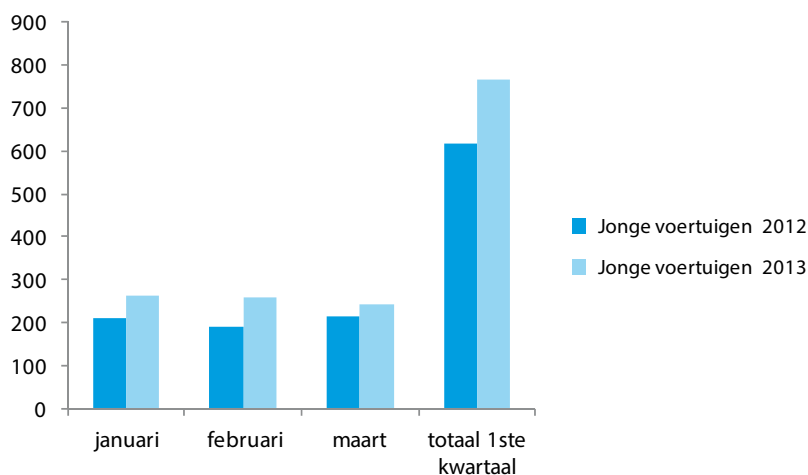
Uit tabel 2.1 blijkt dat het aantal voertuigdiefstallen, zoals geregistreerd door de RDW, sinds 2000 daalt. Waar in 2000 nog circa 32.500 voertuigen gestolen worden, daalt dit aantal in 2010 tot ongeveer 17.000. Sindsdien blijft het aantal voertuigdiefstallen ongeveer gelijk. De meest gestolen voertuigen zijn personenauto's. Het aandeel gestolen personenauto's bedraagt in de afgelopen jaren circa twee derde van het totaal aantal gestolen voertuigen.

Tabel 2.1 – Aantal gestolen voertuigen vanaf 2000 – 2012 naar voertuigcategorie (Bron: Blaauw, 2012)

Categorie	2000	2005	2010	2011	2012
Personen voertuigen	25.187	13.844	11.733	11.658	11.396
Bedrijfs voertuigen (licht)	3.934	2.719	2.328	2.188	2.180
Bedrijfs voertuigen (zwaar)	299	319	239	167	247
Aanhangers/opleggers	1.230	1.032	1.022	1.155	1.173
Motorrijwielen	1.696	1.765	1.867	1.996	1.807
Totaal	32.346	19.679	17.189	17.164	16.803

Uit de meest recente cijfers¹ blijkt dat het aantal gestolen voertuigen in het eerste kwartaal van 2013 lager ligt dan in het eerste kwartaal van 2012. In dat opzicht lijkt de daling zich voort te zetten. Wel valt op dat het aantal gestolen personenvoertuigen in de eerste drie maanden van 2013 ten opzichte van dezelfde periode in 2012 licht is toegenomen van 2.774 tot 2.810. Van belang is verder vooral dat het aantal gestolen jonge personenvoertuigen van nul tot en met drie jaar oud een grotere stijging laat zien. Uit figuur 2.1 blijkt dat het aantal gestolen jonge personenvoertuigen in het eerste kwartaal van 2013 elke maand structureel hoger ligt dan in 2012 (AVc, 2013). De stijging over het eerste kwartaal van 2013 bedraagt 24 procent en betreft 139 voertuigen. Er lijkt op dit punt sprake van een trend, aangezien Blaauw (2012) ook reeds een stijging van het aantal gestolen jonge auto's vaststelde tussen 2011 en 2012. Deze stijging bedroeg toen acht procent. De trend die in de cijfers zichtbaar wordt, wordt ook naar voren gebracht door de experts die we hebben gesproken tijdens de interviews. Vooral duurdere personenauto's zijn de laatste tijd erg populair bij autodieven. Het betreft auto's van de Volkswagen Audi Groep (VAG), BMW en Mercedes, hybride personenauto's van diverse merken en duurdere vierwiel aangedreven personenwagens (onder andere Honda en BMW).

Figuur 2.1 – Aantal gestolen jonge voertuigen in het eerste kwartaal van 2012 en 2013 in aantallen (Bron: AVc, 2013).



De Miranda en Van der Mark constateren dat een kwart van alle gestolen personenauto's tussen de nul en drie jaar oud c.q. relatief nieuw is (De Miranda & Van der Mark, 2012). Cijfers van de RDW die betrekking hebben op de jaren 2010 en 2011 laten eenzelfde percentage zien. Uit de cijfers van de RDW over het jaar 2012 blijkt dat het percentage gestolen jonge auto's stijgt tot 28 procent van het totaal aantal gestolen personenauto's. Dit percentage blijft in het eerste kwartaal van 2013 met circa 27 procent gelijk (Cijfers AVc, 2013). De meeste autodiefstallen vinden in 2012 plaats in de drie grote politie-eenheden Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden. Opvallend is dat ook grensregio's een interessant werkgebied voor autodieven vormen.

Een belangrijke ontwikkeling is dat er in de loop der tijd steeds minder gestolen personenauto's worden teruggevonden. In 2000 wordt 66 procent van de gestolen personenauto's teruggevonden, terwijl dit percentage in 2012 is afgenomen tot 46 procent (Blaauw, 2012). Voor het dalende terugvindpercentage zijn verschillende verklaringen. Veel gestolen voertuigen – zie ook 2.3 – dienen voor het plegen van andere vormen van criminaliteit, zoals gewelddadige inbraken, overvallen en straatroven (GWOS-feiten), ram- en plofkraaken en liquidaties. Daarna worden de gestolen auto's in brand gestoken of verdwijnen ze (De Miranda & Van der Mark, 2012). Verschillende auteurs en experts wijzen op een toegenomen professionalisering en georganiseerdheid als het gaat om voertuigcriminaliteit in het algemeen en autodiefstal in het bijzonder. Daarbij kan het van belang zijn dat Nederland binnen de georganiseerde autodiefstal een belangrijke transitfunctie vervult. Hierdoor verdwijnen voertuigen steeds vaker definitief naar het buitenland, ondergaan zij een identiteitsverandering² of worden ze ontmanteld voor de onderdelen³ (De Miranda & Van der Mark, 2012; Van Dijk, Van Kesteren & Smit, 2007).

De Miranda en Van der Mark (2012) laten zien dat de diefstal van werkmaterieel (zoals vorkheftrucks, tractoren, landbouwvoertuigen) circa één procent van alle gestolen voertuigen bedraagt. Uit de cijfers die in tabel 2.1 worden gepresenteerd, blijkt eveneens dat het aantal diefstallen van zware voertuigen – dat wil zeggen voertuigen met een gewicht van meer dan 3.500 kilogram – in 2012 met 247 gestolen voertuigen relatief beperkt is. Niettemin noemen experts de diefstal van werkmaterieel wel degelijk als een belangrijke ontwikkeling. De experts hebben daarvoor uiteenlopende argumenten. Zo zeggen zij dat er ten aanzien van diefstal van werkmaterieel een groot *dark number* bestaat. Dit *dark number* is een gevolg van het feit dat aangiften van diefstal zowel in Nederland als internationaal slecht geregistreerd worden, dit type voertuigen niet centraal geregistreerd wordt en een chassisnummer vaak ontbreekt. Het is derhalve lastig om werkmaterieel te identificeren en te controleren of het betreffende voertuig gestolen is. Met andere woorden: de bekende cijfers zijn slechts het topje van de ijsberg. Verder is de financiële schade vanwege de hoge prijs van werkmaterieel erg hoog en zijn er relaties met andere vormen van criminaliteit.

Van belang om te noemen, is dat er door AVc al jaren een beroep wordt gedaan op de branche, vertegenwoordigd door de brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten

van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegebouwmachines en transportmaterieel (BMWT), om maatregelen te nemen. Tot op heden wordt daar geen gehoor aan gegeven.

2.2 De impact van voertuigcriminaliteit: ondermijning

De meeste gevallen van voertuigdiefstal leiden niet tot een directe confrontatie met het slachtoffer in de vorm van een *car jacking* of *home jacking* (De Miranda & Van der Mark, 2012). Dit laat uiteraard onverlet dat autodiefstal een behoorlijke impact kan hebben op de slachtoffers en het veiligheidsgevoel negatief kan beïnvloeden.

Naast de impact die voertuigcriminaliteit op het slachtoffer kan hebben, is er tevens sprake van een directe, financiële impact. De schade door gestolen voertuigen tot en met drie jaar oud bedraagt voor verzekeraars in 2012 meer dan €100 miljoen. Het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) geeft aan dat er sprake is van een stijging van 56 procent ten opzichte van het voorgaande jaar. De huidige cijfers laten zien dat deze stijging in 2013 doorzet, waardoor – zonder aanvullende maatregelen – de schade in 2013 naar verwachting tussen de 140 en 150 miljoen euro zal bedragen.⁴ Overigens is de schade als gevolg van gestolen auto-onderdelen met een geschatte omvang van €350 miljoen nog omvangrijker, zo blijkt tijdens één van de gehouden expertmeetings. Die hogere schadepost heeft niet alleen te maken met de diefstal van onderdelen, maar ook met de schade die bij de diefstal wordt aangebracht aan het voertuig.

Belangrijk om bij het voorgaande op te merken, is dat de schadelast van gestolen auto-onderdelen een stijgende trend laat zien. De cijfers van een verzekeraar die iets meer dan de helft van de autobedrijven in Nederland verzekert, laten tussen 2008 en 2011 bijna een verzesvoudiging van de schadelast zien (De Miranda & Van der Mark, 2012). De diefstal van werkmaterieel leidt in Nederland tot een geschatte schade van €25 miljoen op jaarbasis. In Europa als geheel zou de omvang van deze markt anderhalf miljard euro beslaan, aldus cijfers van de European Rental Association.⁵

Opsporingsonderzoek in het kort – grootschalig stelen en demonteren⁶

Wanneer voor de voortgang van een reeds lopend opsporingsonderzoek een loods via een gerechtelijk bevel geopend wordt, treft de regionale recherche vele onderdelen van gestolen auto's aan en wordt een onderzoek gestart door de bovenregionale recherche. Tijdens het onderzoek ontstaat zicht op een dadergroep van vijf personen. De dadergroep pleegt verzekeringsfraude, kloont auto's en kat auto's om, steelt bestelbusjes op bestelling, verhandelt onderdelen van gestolen auto's en faciliteert plofkraken door het leveren van snelle auto's. De groep is in heel Nederland actief, hoewel een concentratie van diefstallen plaatsvindt rondom de voormalige woonplaats van één van de hoofdverdachten. Auto's worden gestolen na proefritten en bij mensen thuis (woninginbraak), soms door anderen in opdracht van de dadergroep. Ook wordt bij het stelen van bestelbusjes gebruikgemaakt van een zogenaamde *masterkey*.

Criminele activiteiten worden afgeschermd door gebruik van *jammers*, valse kentekenplaten en het laten vernietigen van onderdelen die identificeerbaar zijn (bijvoorbeeld een chassis). In een jaar tijd zijn tussen de 300 en 500 voertuigen gestolen en gedemonteerd. Het wederrechtelijk verkregen voordeel wordt geschat op €2,7 miljoen. Opvallend is de vermenging tussen onder- en bovenwereld: één van de hoofdverdachten is eigenaar van een onderneming die zich bezighoudt met de inbouw van elektronica en het verkopen van auto-onderdelen.

In sommige gevallen kan de schade voor autoverhuurbedrijven en dan met name kleinere autoverhuurders aanzienlijk zijn, zo blijkt tijdens een van de expertmeetings. Respondenten signaleren een toename van diefstal van auto's bij verhuurbedrijven. Wanneer auto's niet langer allrisk verzekerd zijn – bijvoorbeeld omdat zij een bepaalde leeftijd hebben bereikt – leidt diefstal tot aanzienlijke financiële schade die zelfs uit kan monden in een faillissement. Ook de diefstal van bedrijfsbusjes – veelal compleet met gereedschap – kan voor kleine ondernemers hun bedrijfsvoering ernstig in gevaar brengen.

Ten aanzien van diefstal van werkmaterieel moet worden opgemerkt dat dit niet alleen leidt tot financiële schade, maar ook tot praktische problemen. Zo is het goed mogelijk dat door de diefstal specifieke werkzaamheden niet kunnen worden voltooid totdat vervanging van het gestolen werkmaterieel gerealiseerd is. Het gevolg is vertraging in het uitvoeren van de werkzaamheden.

Van belang om te benoemen, is dat ook particulieren financieel getroffen kunnen worden door voertuigcriminaliteit. Allereerst wanneer zij hun voertuig niet (langer) allrisk verzekerd hebben, maar vooral ook wanneer zij als onwetende particulier een kloonauto kopen. Zodra duidelijk wordt dat dit voertuig van diefstal afkomstig is – en dat gebeurt vaak op korte termijn na de aankoop – wordt deze (doorgaans) door de verzekeraar geclaimd. Het gevolg is dat de particuliere koper (ook regelmatig een ZZP-er) zijn aankoopbedrag en de aangekochte auto kwijt is.

Respondenten merken tevens op dat onder andere de diefstal van auto-onderdelen en het afzetten daarvan via internet fnuikend zijn voor de legale branche. Legale sloperijen en demontagebedrijven dienen aanzienlijke investeringen te doen om legaal te kunnen werken. Daar komt bij dat in deze branche veel concurrentie is, met als gevolg dat de marges klein zijn. Het feit dat veel gestolen auto-onderdelen tegen een – voor legale bedrijven onhaalbare – prijs op internet worden aangeboden, wordt dan ook als problematisch en onwenselijk ervaren.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat voertuigcriminaliteit ondermijnend werkt. Een van de respondenten zegt daarover: *“Het ondermijnt het vertrouwen in het handelsverkeer, verstoort de concurrentieverhoudingen, vergt een onevenredige belasting voor toezicht en handhavende partijen en zorgt voor grote financiële schade bij benadeelde publieke en private partijen zoals burger, rechtspersonen en verzekeringsmaatschappijen”*. Alle geraadpleegde respondenten onderschrijven deze stellingname.

De respondenten vinden dat het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit in het algemeen en van autodiefstal in het bijzonder en de daaraan gerelateerde impact zwaarwegender moeten zijn bij de aanpak van dit fenomeen.

2.3 Verschijningsvormen van georganiseerde voertuigcriminaliteit

Naast de omvang en impact van voertuigcriminaliteit is er in het onderzoek ingegaan op de aard of de verschijningsvormen van voertuigcriminaliteit. Goed om daarbij aan te geven, is dat er tijdens het onderzoek vooral gesproken is over vormen van georganiseerde autodiefstal. Ten eerste omdat het onderzoek zich daarop gericht heeft, maar ook omdat hierop in de optiek van de meeste respondenten de nadruk moet liggen. Dat neemt niet weg dat er ook gelegenhedsdieven zijn. Een respondent zegt hierover: *“De gelegenhedsdief is er en zal er ook altijd blijven. Deze dieven stelen bijvoorbeeld bij garagebedrijven. Het zondagavondverhaal... sleutel in de bus, auto weg. Of het stelen van de autosleutel uit de woning door het ouderwetse hengelen. Vooral bij nieuwbouwwoningen zijn de brievenbussen zo gebouwd dat de brievenbus dicht bij de deurkruk zit. Het sluitwerk is perfect, maar de bouwconstructie niet”*. Ook verdwijnen er auto's om de verzekeringspenningen te kunnen innen. De eigenaar laat de auto dan zelf verdwijnen of laat de auto stelen om daarna te verdwijnen. De eigenaar ontvangt 'als alles goed loopt' vanzelfsprekend niet alleen een bedrag van de verzekering, maar ook van de partij die zijn 'verdwenen' voertuig afneemt.

Op basis van de diverse geraadpleegde bronnen kan voertuigcriminaliteit in vier hoofdcategorieën worden verdeeld: (1) diefstal van auto's en bedrijfsauto's om financiële redenen, (2) diefstal van auto's om er een ander misdrijf mee te plegen, (3) diefstal van onderdelen uit auto's om financiële redenen en (4) diefstal van werkmaterieel. We zullen de vier categorieën nader beschrijven, waarbij het van belang is om aan te geven dat er binnen de hoofdcategorieën soms ook sprake is van subcategorieën.

2.3.1 Diefstal van auto's en bedrijfsauto's om financiële redenen

De diefstal van auto's en bedrijfsauto's vanwege het financiële gewin kent meerdere verschijningsvormen. Allereerst is het van belang dat het binnen deze categorie gaat om de diefstal van voornamelijk jonge en dure auto's en courante bedrijfsbusjes zoals de Volkswagenen Transporter die op diverse manieren 'verdwijnen'. Binnen deze categorie onderscheiden we vier subcategorieën. Het gaat om:

- Diefstal in verband met de behoefte op de (internationale) markt;
- Diefstal om te klonen of te dupliceren (duplo's);
- Diefstal en omkatten waarbij (buitenlandse) schadeauto's worden gebruikt;
- Diefstal voor de onderdelen.

De eerste subcategorie betreft diefstal van voertuigen in verband met de behoefte op de (internationale) markt. Een deel van de auto's verlaat kort na de diefstal⁷ in Nederland ons land. Soms zelfs zonder dat er ook maar iets mee gedaan is, zoals het veranderen van de kentekenplaten. Het zijn vraaggestuurde diefstallen waarbij op dit moment BMW X5 en X6, vierwiel aangedreven Honda's en hybride auto's erg in trek zijn om. Deze auto's gaan over land – met als belangrijke internationale verkeersader de E30 – richting de Baltische staten. Van daaruit gaat een deel van de wagens weer door naar Oekraïne en Rusland. Ook is er op dit moment vanuit Noord-Afrika vraag naar robuuste auto's: *“De wereld is klein en transporteren is eenvoudig via de havens van Antwerpen en Rotterdam”*.

Naast de vraaggestuurde diefstallen vormen de duplo's of gekloonde auto's een tweede belangrijke subcategorie. Het gaat daarbij om voertuigen die in Nederland *‘lekker in de markt liggen’* en die van eigenaar wisselen nadat ze een andere identiteit hebben gekregen via het internet (bijvoorbeeld via marktplaats, eBay, speurders en gaspedaal). Naast personenauto's – waarbij de Volkswagen Golf het meest gekloond wordt – krijgen ook gestolen bedrijfsbusjes regelmatig als duplo een tweede leven. In het laatste geval raken met name ZZP'ers gedupeerd.

Intermezzo – omkatten, klonen of duplo's

Auto's klonen, komt sinds enkele jaren in het hele land voor. Het fenomeen is de opvolger van het omkatten. In het geval van omkatten, krijgt een gestolen auto de identiteit van een schadeauto of wrak. Omdat vanuit de aanpak de focus meer gericht is op het innemen van kentekens van wrakauto's, hanteren criminelen sinds 2007 in toenemende mate de methode van klonen.

Bij het autoklonen krijgt een gestolen auto de identiteit van een auto die wel legaal op de weg is. Het principe ziet er in algemene zin als volgt uit: criminelen hebben een gestolen voertuig en zoeken naar een vergelijkbaar exemplaar (duplo) op internet of bij een dealer. Ze stelen de identiteit van de auto en gaan zelfs zo ver dat ze bij een proefrit de onderhoudsboekjes stelen of namaken. In de gestolen auto plaatsen zij vervolgens de kilometerstand en het chassisnummer van de duplo. Bovendien wordt het kentekenbewijs nagemaakt en worden de nummerplaten gedupliceerd. Vervolgens worden de auto's voor scherpe prijzen via het internet verkocht. Vervelende bijkomstigheid is dat de wettelijke eigenaar een bericht krijgt dat zijn auto is overgeschreven op de naam van iemand anders.

Diverse respondenten maken melding van omkatten, de derde subcategorie. Hierbij wordt de identiteit van een Nederlandse of buitenlandse schadeauto – die technisch of economisch 'total loss' is – gebruikt om een soortgelijke, gestolen auto van een nieuwe identiteit te voorzien. Met name buitenlandse schadeauto's zijn daarbij de laatste jaren erg in trek. Papieren en kentekens worden in Nederland sinds 2007 namelijk consequent ingenomen, terwijl dit in sommige landen in mindere mate gebeurt. Buitenlandse schadeauto's zijn met andere woorden erg gewild in het omkattersmilieu, want: *“...op deze wijze is het mogelijk om een gestolen auto legaal geïmporteerd geregistreerd te krijgen en het land binnen te krijgen”*.

Naast het omkatten van schadeauto's wordt er ook melding gemaakt van het omkatten van auto's van verhuurbedrijven.

Incidenteel werd door respondenten naar voren gebracht dat frames van motoren worden opgebouwd met gestolen onderdelen van dure motoren (onder andere *Harley Davidson*) en die 'nieuwe' motoren komen vervolgens na keuring bij de RDW weer op de markt.

De vierde subcategorie betreft de diefstal van voertuigen voor de onderdelen. Ook hier zijn de dure voertuigen van maximaal drie jaar oud erg in trek. De auto's worden snel en meestal professioneel gestript: "...daar vind je geen schroef van terug". Een belangrijk deel van de onderdelen is voor de Nederlandse markt en wordt net als de duplo's ook via het internet verkocht. Een kleiner deel gaat – soms op pallets – naar het buitenland. Een respondent: *"De binnenlandse handel in van diefstal afkomstige onderdelen is meer dan ooit een fenomeen en vergeleken met het onderzoek uit 2005 verdwijnen minder onderdelen naar de buitenlandse markt"*.

2.3.2 Diefstal van auto's om er een ander misdrijf mee te plegen

Sinds jaar en dag maken criminelen bij het plegen van allerhande misdrijven gebruik van auto's. Een respondent: *"...er wordt wel gesproken van mobiel banditisme, maar het is beter om te spreken over automobiel banditisme"* of zoals een andere respondent aangeeft: *"Zonder auto's geen zware criminaliteit. Als je de mobiliteit wegneemt, haal je ook een deel van de criminaliteit weg. Zo zijn drugscriminaliteit en overvallen vormen van criminaliteit waar je een auto nodig hebt als middel"*. Om de pakkans te verkleinen, maken professionele daders bij voorkeur gebruik van een gestolen auto. Auto's worden gebruikt bij drugsrunnen, om de buit van een inbraak in te vervoeren, om kwetsbare personen (denk aan illegalen en mensenhandel) te vervoeren, om als vluchtwagen na bijvoorbeeld een overval te dienen, om op de plaats delict te komen (denk aan een moord of afrekening) of om te gebruiken bij een ram- of plofkraak. Niet zelden worden auto's die later bij andere misdrijven worden gebruikt in een eerder stadium zorgvuldig uitgezocht, gestolen en 'koud gezet'. De afgelopen tijd zijn vooral snelle auto's – met 200 pk en meer – erg populair bij het dievengilde. Ze duiken met name op bij plofkraaken en overvallen op onder andere waarde- en gelddepots. De RS-types van Audi zijn erg in trek, maar ook de BMW X5, Volvo V70 en Range Rover voldoen in een behoefte als het gaat om snelle auto's.

Intermezzo – drie voorbeelden van de faciliterende rol van gestolen auto's⁸

(1) In de nacht van zaterdag 23 op zondag 24 maart stuiten politiefunctionarissen van de Dienst Infrastructuur Landelijke Eenheid op een pechgeval op de vluchtstrook. In de auto zit een Turkse man in gezelschap van drie jonge dames. De auto is gestrand door gebrek aan benzine, maar na controle blijkt er meer aan de hand. De bestuurder is niet in het bezit van een rijbewijs en de auto is na een proefrit niet teruggebracht naar de garage. De groene kentekenplaten liggen nog in de kofferbak.

Daarop wordt de bestuurder – die zich verzet – aangehouden voor verduistering van de auto en rijden zonder rijbewijs. De bestuurder heeft echter nog meer op zijn kerfstok dan alleen bovengenoemde feiten. De man leeft van een Wajong-uitkering, maar bezoekt regelmatig casino's en prostituties in Antwerpen. De SIOD doet onderzoek naar zijn financiële situatie en of hij zijn uitkering mag behouden. Ook verricht de eenheid Zeeland-West-Brabant nader onderzoek naar de in de auto aanwezige dames, omdat loverboypraktijken worden vermoed.

(2) De Bovenregionale Recherche signaleert een nieuwe, landelijke trend in de werkwijze van ram- en plofkraakers en overvallers. Die gebruiken naast snelle auto's steeds vaker scooters en bestelwagens (busjes). Groepen criminelen hebben dit jaar bij meerdere gewelddadige vermogensdelicten gebruikgemaakt van scooters. De scooter maakt het daders in de grote steden een stuk makkelijker te vluchten na het plegen van een ram- of plofkraak. Het vermoeden bestaat dat de criminelen, voordat zij een overval en/of een ram- en plofkraak plegen, scooters in busjes vervoeren. De gebruikte werkwijze vertoont namelijk overeenkomsten met andere overvallen en ram- en plofkraaken. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de gestolen en gestripte scooters in busjes werden vervoerd, waarna deze in de omgeving van een winkel, bank of pinautomaat 'koud gezet werden'.

(3) In de nacht van dinsdag 29 op woensdag 30 januari liggen in de Tulpenlaan in Geleen, Shenny B. en haar man te slapen. Bij de voordeur horen ze een geluid en Shenny gaat kijken wat er aan de hand is. Ze op de trap doodgeschoten. Ook haar man wordt door een kogel in zijn been geraakt. De politie ontdekt al gauw een kant die je niet zou verwachten van een 'gewone' huisvrouw. Sinds jaar en dag dealt ze en heeft ze verschillende vaste klanten binnen het lokale drugsmilieu. De politie krijgt steeds meer het idee dat een conflict binnen de drugswereld aanleiding is geweest voor de moord.

De dader of daders zijn direct na de schietpartij gevlucht in een gestolen grijze Audi RS6 Quattro, de sportiefste versie van de Audi A6. Er zijn wereldwijd maar een paar 1.000 van zulke Audi's in deze uitvoering. Die nacht nog wordt de Audi RS6 in Roermond brandend aangetroffen. Er blijft weinig van de auto over. De Audi was reeds in oktober (3 maanden voor de moord) gestolen in Zuid-Holland. Op 1 of 2 januari zijn er vervolgens in Utrecht kentekenplaten van een andere auto gestolen en met deze platen werd de brandende wagen in Roermond aangetroffen.

2.3.3 Diefstal van onderdelen uit auto's om financiële redenen

Naast het stelen van complete – jonge – auto's voor de onderdelen, komt uit verschillende geraadpleegde bronnen naar voren dat er sprake is van gerichte diefstal van onderdelen uit of vanaf auto's. Gewilde onderdelen zijn vooral de navigatieapparatuur, inclusief audio-unit en airbags van jonge, courante auto's. Ook winterbanden worden in grote aantallen gestolen. Soms is er sprake van gerichte onderdelendiefstal, bijvoorbeeld van de zeer prijzige koplampen van een bepaald type Porsche. Opvallend is dat er bij de diefstal van onderdelen uit auto's vaak sprake is van een piekperiode, waardoor het er sterk op lijkt alsof bendes gericht op zoek zijn naar specifieke onderdelen van specifieke auto's.

Zowel particuliere autobezitters, dealers als garagebedrijven worden slachtoffer van deze vorm van soms zeer brutale autocriminaliteit: *“...in een half jaar tijd is tot drie keer toe de complete navigatie- en audio-unit van een slachtoffer uit zijn nieuwe wagen gestolen. Na de derde keer heeft hij een andere auto aangeschaft”*.

De gestolen – vaak bijna nieuwe – onderdelen verdwijnen in Nederland in het illegale circuit, worden via katvangers (personen die weinig te verliezen hebben en dit voor 50 of 100 euro doen) op internet aangeboden, maar komen ook vaak in Oost-Europa weer op de markt.

2.3.4 Diefstal van werkmaterieel

De laatste categorie die we binnen georganiseerde voertuigcriminaliteit beschrijven, is diefstal van werkmaterieel, zoals landbouw-, graaf- en wegwerkmachines. We spreken van ‘niet-gekentekende voertuigen’ en in dat begrip ligt een deel van het probleem verpakt. Dergelijke voertuigen hebben geen kenteken en een chassisnummer, zoals bij een auto, ontbreekt vaak. Daarnaast staan deze voertuigen niet landelijk geregistreerd.

Opsporingsonderzoek in het kort – diefstal en handel in werkmaterieel

In dit onderzoek bestaat de dadergroep uit een aantal woonwageneigenaren. Deze dadergroep richt zich met name op het stelen van werkmaterieel. Uit het onderzoek blijkt dat dit werkmaterieel niet goed is beveiligd en eenvoudig weg te nemen is via zogenaamde ‘lopers’. Het werkmaterieel wordt vaak in de weekends gestolen, zodat de diefstal pas op de maandag wordt opgemerkt. Het werkmaterieel wordt veelal in het buitenland gestolen. Na het wegnemen worden direct de stickers en belettering verwijderd en vervalste typeplaatjes aangebracht.

Personen binnen de dadergroep hebben diverse BV's op hun naam staan. Deze BV's zijn zowel gevestigd in Nederland als in het buitenland en houden zich bezig met de in- en verkoop van werkmaterieel. Deze bedrijven worden gebruikt om het gestolen werkmaterieel te verkopen en te transporteren naar landen in Oost-Europa en het Midden-Oosten. Het werkmaterieel wordt getransporteerd via de weg of via grote havens in Duitsland of België. Binnen een korte periode konden er elf gestolen voertuigen worden gelinkt aan de dadergroep. Deze voertuigen hadden een waarde van bijna 1,5 miljoen euro.

De aantallen geregistreerde diefstallen van werkmaterieel bij de politie zijn hoogstwaarschijnlijk het topje van de ijsberg. Dit heeft enerzijds te maken met een slechte registratie van aangiften en anderzijds met het nagenoeg ontbreken van kennis en aandacht bij de politie (onder andere vanuit de opsporing) voor dit onderwerp. Een respondent: *“Ik denk dat de politie 80% van het gestolen werkmaterieel fout registreert. De gemiddelde politiefunctaris weet namelijk niet wat hij moet registreren. Dit terwijl iedere machine een conformiteitsverklaring⁹ dient te hebben. Ook schijnt het voor de politie lastig te zijn om een ongekentekend voertuig te signaleren als zijnde gestolen”*.

Op Engeland na is er ook sprake van een zeer slechte internationale registratie van gestolen werkmaterieel, waardoor er eigenlijk geen zicht is op de omvang. Er gaan al jaren miljoenen

om in gestolen werkmaterieel en met name particuliere recherchebureaus wijzen al langere tijd op deze problematiek en de mate van georganiseerdheid. Zij krijgen het onderwerp echter maar moeilijk op de agenda van de politie. Een respondent: *“...omdat de identificeerbaarheid van de machines vrijwel nihil is, is het heel makkelijk om geld te verdienen met het stelen ervan. Bovendien is het in deze handel niet gebruikelijk om een conformiteitsverklaring bij het materieel te hebben, terwijl dat formeel wel moet. Daarbij speelt ook mee dat de pakkans laag is, aangezien het onderwerp vrijwel geen aandacht heeft van politie en verzekeraars”*. De handel is in gestolen werkmaterieel is zowel nationaal als internationaal zo blijkt uit diverse bronnen. Een andere respondent: *“Omdat het om grote machines gaat, worden deze vaak binnen een straal van 250 kilometer doorverkocht. Omdat het materieel moeilijk te identificeren is, wordt er nauwelijks iets teruggevonden. In deze handel gaan tientallen miljoenen euro's om”*.

2.4 Mate van georganiseerdheid

Saville en Murdie (1988) constateren aan het eind van de jaren tachtig van de vorige eeuw dat autodieven met name jongeren zijn in de leeftijd van zestien tot twintig jaar. Auto's werden, ongeacht hun leeftijd of waarde, gestolen ten behoeve van *joyriding* en voor de kick en status die het plegen van dit delict met zich meebracht (Light, Nee & Ingham, 1993). Georganiseerde autodiefstal was toentertijd dan ook geen groot probleem (Saville & Murdie, 1988; Clarke & Harris, 1992).

Het begrip 'georganiseerde misdaad' krijgt in de vroege jaren negentig van de vorige eeuw echter een prominente plek op de agenda van (vrijwel) alle lidstaten van de Europese Unie. Sinds 2000 wordt autodiefstal in georganiseerd verband als een dominante verschijningsvorm van georganiseerde criminaliteit beschouwd (Den Boer, 2001) en lijkt bovendien een toenemende rol van betekenis te spelen. Zo verwijst Barham (2008) bijvoorbeeld naar een rapport van Europol waarin wordt gesteld dat de internationaal georganiseerde autodiefstal toeneemt en benoemt McDonold (2011) een soortgelijke verandering in het karakter van autodiefstal.

Veelal is er sprake van internationale relaties tussen verschillende dadergroepen, die professioneel te werk gaan en elk hun eigen specifieke knowhow hebben (zie ook Boerman e.a., 2008; De Miranda & Van der Mark, 2012). Een auto wordt 'op bestelling' door een dadergroep gestolen, waarna een volgende dadergroep de auto van een nieuwe identiteit voorziet (bijvoorbeeld door het vervalsen van papieren). Deze partij geldt ook als 'organisatorische spil' die vraag en aanbod bij elkaar brengt en verantwoordelijk is voor de financiële afwikkeling tussen partijen (Bruinsma & Bernasco, 2001). Een koerier zorgt vervolgens dat de gestolen auto in het land van bestemming wordt afgeleverd (Bruinsma, 1996; Bruinsma & Bernasco, 2001; Tremblay, Talon & Hurley, 2001).

Kleemans (2007) stelt dat er binnen de georganiseerde autodiefstal niet zozeer sprake is van een hiërarchische structuur, maar eerder van een crimineel netwerk. Dit criminele netwerk wordt nader gedefinieerd door Bruinsma en Bernasco (2001). Zij omschrijven het netwerk van de dadergroep in zijn geheel als *“drie clusters die via dunne lijnen met elkaar verbonden zijn”*.

Sociale relaties zijn instrumenteel van aard en de frequentie van contacten is laag. Enkel binnen – en niet tussen – de drie clusters is sprake van enige cohesie, waarbij sommige personen een sleutelrol (kunnen) spelen (zie Morselli & Roy, 2008). Ferwerda e.a. (2005) spreken in dit kader over “(kleine groepen) knooppuntverdachten”, waarbij dadergroepen via via met elkaar in contact kunnen staan en het netwerk als een keten kan worden beschouwd.

Opsporingsonderzoek in het kort – relatie met de bovenwereld

Het onderzoek bouwt voort op een drugsgelateerd opsporingsonderzoek in het zuiden van het land. In een loods worden veel auto's en auto-onderdelen van een bekend Duits automerk gevonden. Uit het onderzoek blijkt een verwevenheid van onder- en bovenwereld, daar de hoofdverdachte een legaal bedrijf in de autobranche heeft en derhalve ook RDW-erkend is. Deze persoon heeft geen vergunning voor het demonteren van auto's, maar doet dit veelvuldig, gezien de grote hoeveelheid onderdelen die worden gevonden in verschillende loodsen die hij in beheer heeft. De herkomst van deze onderdelen kan niet worden verklaard. Verschillende gevonden voertuigen en voertuigonderdelen blijken in het buitenland gestolen en naar Nederland te zijn vervoerd. Tijdens het onderzoek is gefocust op het verhandelen van deze onderdelen, en niet op de stellersgroep. Zicht op de modus operandi is derhalve niet verkregen. Uit het onderzoek blijkt dat de handel van onderdelen met name via internet en via de (legale) onderneming verloopt. Het wederrechtelijk verkregen voordeel bedraagt circa €1 miljoen.

Het beeld dat de diverse geraadpleegde bronnen opleveren met betrekking tot de mate van georganiseerdheid medio 2013, ligt in de lijn met de ontwikkeling zoals deze hiervoor is geschetst. De gelegenheidsdief is – mede door de verbeterde technische beveiliging van auto's – nagenoeg uitgestorven. De dadergroepen die nu actief zijn in ons land, werken georganiseerd, komen zowel uit Nederland als het buitenland en schuwen internationale samenwerking – indien nodig – niet.

Criminele activiteiten worden op verschillende manieren afgeschermd. Zo blijkt uit de door ons bestudeerde casus dat (inter)nationaal georiënteerde groepen niet of enkel in zeer bedekte termen via de telefoon communiceren. Bovendien wordt in sommige gevallen gebruikgemaakt van meerdere telefoons en SIM-kaarten om de effectiviteit van eventuele telefoontaps zoveel mogelijk te beperken. Ook maken zij gebruik van geavanceerde apparatuur. Voorbeelden daarvan zijn GPS-*jammers* om het GPS-signaal van een gestolen auto te blokkeren, het gebruik van onbeveiligde draadloze netwerken om advertenties van gekloonde auto's op internet te plaatsen, apparatuur waarmee het chassisnummer kan worden veranderd, apparatuur om valse kentekenplaten te drukken en methodieken om documenten te vervalsen.

Voor nationaal georiënteerde dadergroepen geldt specifiek dat zij criminele activiteiten verhullen door gebruik te maken van de legale positie van hun eigen bedrijf binnen de autobranche (bijvoorbeeld om gestolen onderdelen te verkopen) en/of van contacten binnen de deze branche. Zo komt het in verschillende casus voor dat chassis vernietigd worden

door een legaal erkende sloperij. Bij het afschermen van de criminele activiteiten is derhalve sprake van een vermenging tussen onder- en bovenwereld.

Internationaal georiënteerde groepen hebben deze mogelijkheid uiteraard niet. Wel maken zij, om buiten het zicht van de politie te blijven, gebruik van de luchthavens nabij de Nederlandse grens (bijvoorbeeld Düsseldorf). Hier huren zij een auto met Duits kenteken, waardoor zij volgens een respondent *“in de grensregio sowieso al helemaal niet meer opvallen”*. Zij verblijven vervolgens voor een korte periode van enkele weken op bijvoorbeeld een bungalowpark in Nederland. Wanneer zij hun slag geslagen hebben, vertrekken zij weer naar het land van herkomst.

Alle bronnen bevestigen de misschien wel belangrijkste ontwikkeling dat daders van georganiseerde voertuigcriminaliteit zich in de afgelopen jaren in vergaande mate hebben geprofessionaliseerd. Een respondent: *“...dieven gaan professioneler en meer georganiseerd te werk dan in het verleden. Dit is mede terug te zien in het feit dat de diefstal van jonge – technisch goed beveiligde – auto’s stijgt en het terugvindpercentage van deze auto’s daalt”*. Het blijkt dat in 2012 van alle gestolen auto’s 45,6% wordt teruggevonden. Van de jonge auto’s (0-3 jaar) ligt dit percentage lager, namelijk op 34,6% (Blaauw, 2012)

Eindnoten

1. Zie: www.stavc.nl
2. Aangeduid met de termen ‘klonen’ of ‘duplo’s’.
3. Aangeduid met de term ‘strippen’.
4. Wij danken het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) voor het aanleveren van deze cijfers.
5. Zie www.bmw.nl
6. Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, is binnen dit onderzoek ook een analyse gemaakt van zeven opsporingsonderzoeken op het gebied van georganiseerde voertuigcriminaliteit. De informatie uit deze analyses is verwerkt in dit rapport en daarnaast worden de onderzoeken in de rest van dit rapport ter illustratie in geanonimiseerde vorm weergegeven.
7. Wie dat doen (daders) en hoe ze werken (modus operandi) komt in hoofdstuk 3 aan de orde.
8. Deze voorbeelden zijn ontleend aan berichten op het nationale intranet van de politie (met dank aan Cor de Kleine van de politicacademie) en de site van opsporing verzocht.
9. Machines die onder de EU machinerichtlijnen (1-1-1995) zijn geleverd, zijn altijd voorzien van een conformiteitsverklaring. Deze verklaring hoort aanwezig te zijn bij de administratie van de betreffende machine. Een machine die valt onder de EU machinerichtlijn kan alleen worden onderhouden, verkocht of verhuurd met de conformiteitsverklaring. Op de verklaring staan gegevens als productinformatie, ingeslagen fabrieksnummer, geharmoniseerde normen en technische specificaties.

3 Dadergroepen en modus operandi

In dit hoofdstuk gaan we in op de kenmerken, achtergronden en werkwijzen van de dadergroepen die actief zijn binnen georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Dit doen we op basis van de literatuur, de geanalyseerde opsporingsonderzoeken, de interviews met experts, de media-analyse en de analyse van de Bruisoverleggen. Over het aantal dadergroepen dat in ons land actief is, kunnen we geen betrouwbare uitspraken doen. Dit heeft vooral te maken met de discrepantie die er vrijwel zeker is tussen het aantal actieve dadergroepen en het (geringe) aantal opsporingsonderzoeken dat de afgelopen jaren is uitgevoerd. Dit laatste is vanzelfsprekend wel een relevant onderzoeksresultaat.

3.1 Dadergroepen en modus operandi in de literatuur

In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw was er met name sprake van gelegenheidsplegers die een auto of onderdelen daarvan (denk aan autoradio's) stalen. In het vorige hoofdstuk (paragraaf 2.4) werd beschreven dat autodiefstal in georganiseerd verband inmiddels als een dominante verschijningsvorm van georganiseerde criminaliteit beschouwd kan worden. Onderzoek van Ferwerda e.a. (2005) laat zien dat op dat moment sprake is van (inter)nationaal georiënteerde dadergroepen die in Nederland betrokken zijn bij de diefstal van voertuigen of onderdelen daarvan. Nationaal georiënteerde groepen bestaan uit tussen de drie tot vijf personen van Nederlandse komaf. Internationaal georiënteerde groepen zijn groter (tussen de vijf tot 25 personen) en leden hebben uiteenlopende etnische achtergronden. Tot 2008 blijken verschillende West-Afrikaanse groepen zich bezig te houden met georganiseerde autodiefstal en worden gestolen auto's naar Afrika verscheept (Ferwerda e.a., 2005; De Miranda & Van der Mark, 2012). Uit een analyse van De Miranda en Van der Mark (2012) van twaalf samenwerkingsverbanden blijkt dat de Nederlandse, Marokkaanse, Nigeriaanse en Litouwse nationaliteit tegenwoordig veel voorkomen. Wel constateren zij dat het aantal West-Afrikaanse groepen dat zich bezighoudt met georganiseerde autodiefstal is gedaald; er is in 2012 één Nigeriaanse groep in beeld. De andere West-Afrikaanse groepen zijn zich meer gaan richten op andere vormen van georganiseerde criminaliteit, zoals fraude. Belangrijke ontwikkelingen in de tijd lijken dan ook het verdwijnen van Afrikaanse dadergroepen en de verdere opkomst van Oost-Europese groepen te zijn.

Nederlandse groepen werken samen in relatief kleine aantallen (maximaal zes personen), terwijl Litouwse en Nederlands-Marokkaanse groepen uit 10 tot 28 personen bestaan. Nederlandse groepen bestaan met name uit personen uit woonwagencampen in de grensregio van Nederland en Duitsland. Net als Marokkaanse samenwerkingsverbanden houden zij zich met name bezig met het klonen van auto's. De afzetmarkt van deze groepen is dan ook (met name) Nederland. Litouwse groepen zijn sinds 2008 op grote schaal actief in Nederland. Gestolen auto's of onderdelen daarvan zijn echter niet bestemd voor de Nederlandse markt, maar worden met behulp van koeriers naar het land van herkomst gebracht. Vervolgens worden de gestolen goederen daar of in buurlanden te koop aangeboden (De Miranda & Van der Mark, 2012).

Als het gaat om de modus operandi wordt georganiseerde autodiefstal opgedeeld in vier verschillende processen, namelijk 'verwerving', 'verwerking', 'bemiddeling' en 'afname'. De twee eerstgenoemde processen hebben betrekking op het stelen van een voertuig en het van zijn oorspronkelijke identiteit ontdoen. Tijdens de twee laatste processen worden vraag en aanbod bij elkaar gebracht (Ferwerda e.a., 2005).

Ferwerda e.a. (2005) hebben in hun onderzoek naar georganiseerde autodiefstal met name zicht gekregen op de eerste twee processen. Daaruit komt naar voren dat autodieven een auto op verschillende manieren ontvreemden. Veelal wordt bij de eigenaar van de auto ingebroken en de autosleutel weggenomen. Mogelijk is dit het gevolg van verschillende technopreventieve ontwikkelingen (zie bijvoorbeeld Bouloukos, Farrell & Laycock, 2003; Levi & Maguire, 2004), die het stelen van een voertuig zonder de oorspronkelijke sleutel in bezit te hebben, bemoeilijken. Ook maken autodieven gebruik van elektronische apparatuur om een auto snel te kunnen starten of wordt een auto-eigenaar fysiek bedreigd teneinde hem te dwingen de autosleutels af te geven. Ook wordt gebruikgemaakt van sleutelkopieën, worden auto's verduisterd na het maken van een proefrit of worden huurauto's ten onrechte als gestolen opgegeven. Verder komt het voor dat mensen worden gedwongen om hun auto af te staan terwijl zij in hun auto zitten (*carjacking*). Uit onderzoek in de periode 2007 tot en met 2011 blijkt dat de kans om slachtoffer te worden van een carjacking zeer klein is, maar evenals de ernst van het toegepaste geweld wel toeneemt (Lippmann, 2012).

Tegelijkertijd professionaliseren georganiseerde criminelen zich. Technopreventieve maatregelen vertalen zich in een kleinere kans dat een auto gestolen wordt (Van Ours & Vollaard, 2013). Daardoor manifesteren zich steeds geavanceerdere vormen van autodiefstal, waarbij criminelen elektronica van het voertuig kraken of omzeilen dan wel herprogrammeren. Auto's worden dan zonder braaksporen en zonder sleutel geopend en gestart. Andere nieuwe werkwijzen zijn het maken van sleutels door het aftasten van het sleutelgat en het namaken van moderne, goed beveiligde sleutels.¹ Een respondent: *"De dadergroepen maken gebruik van nieuwe technologie die bovendien snel wordt ontwikkeld. Er is sprake van een wedloop tussen fabrikanten en autodieven die de industrie aan het verliezen is"*. Een andere belangrijke nieuwe ontwikkeling daarbij is dat voor het lokaliseren van te stelen auto's steeds meer gebruik wordt gemaakt van open bronnen als *Google Street View*.

Dit heeft tot gevolg dat criminelen minder genoodzaakt zijn het publieke domein fysiek te verkennen, alvorens een auto te stelen, terwijl juist daar de kans op ontdekking door de politie het grootst is (De Miranda & Van der Mark, 2012).

3.2 Een typering van de dadergroepen anno 2013

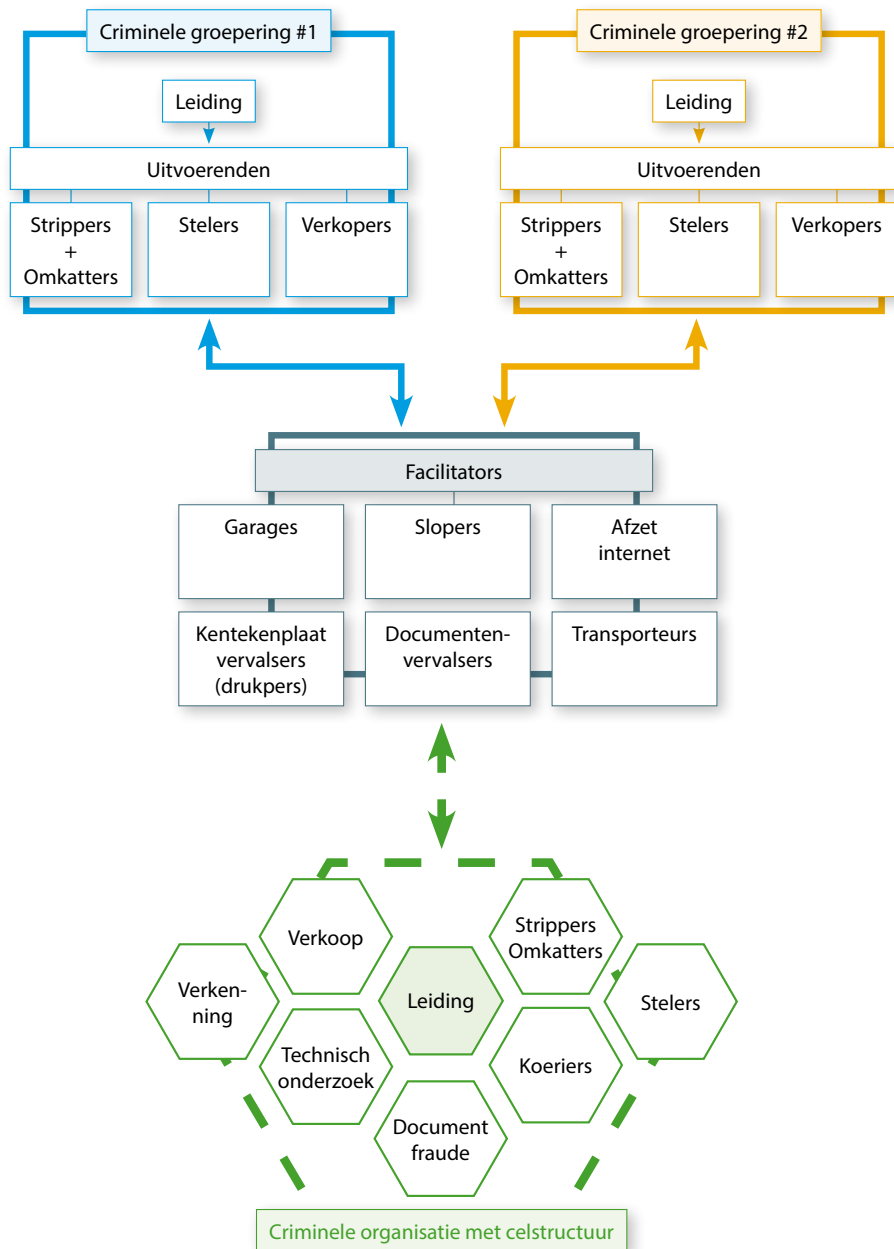
Op basis van de verschillende, geraadpleegde databronnen, komen twee typen dadergroepen naar voren bij georganiseerde voertuigcriminaliteit. Het eerste type dadergroep is een criminele groepering die binnen die groepering een aantal functies zelf uitvoert (denk aan stelen, klonen en verkopen). Het zijn geen gesloten criminele groeperingen, omdat men soms bepaalde functies of kennis ‘inkoopt’ bij een andere dadergroep of bij een individu.

Het tweede type dadergroep is te beschouwen als een criminele organisatie met een celstructuur, die aangestuurd wordt vanuit een centraal punt. In de cellen worden de verschillende functies die nodig zijn om een auto te stelen en af te voeren (zoals stelen, koerieren, documentfraude, omkatten, verkopen) min of meer afzonderlijk van elkaar uitgevoerd. Op het moment dat een functie, bijvoorbeeld ‘de stellers’, uitvalt doordat de politie een groep oppakt, kan de criminele organisatie met het terugplaatsen van een nieuwe groep stellers gewoon blijven functioneren.

In het geval van het eerste type dadergroep – de criminele groepering – komen we vooral in Nederland woonachtige dadergroepen tegen. Bij het tweede type dadergroep – de criminele organisatie met een celstructuur – is er vooral sprake van dadergroepen van buiten Nederland.

Wat wel van belang is, is dat (inter)nationale samenwerking – vanwege kennis of expertise – niet wordt geschuwd. *“De verschillende groepen en cellen ontmoeten elkaar in bepaalde horecagelegenheden. Polen, Roemenen, Marokkanen, kampers; alles ontmoet elkaar en werkt samen”*, zo vertelt een respondent. *“Wij denken nog in regio’s, terwijl criminelen al in Europa denken en werken. Technische hulpmiddelen worden via internet te koop aangeboden en groepen leren van elkaar. Er gaat veel geld in om, dus de samenwerking is snel geregeld”*, zegt een andere respondent. Hierna geven we voor de twee typen dadergroepen een nadere beschrijving van hun kenmerken en werkwijze. In figuur 3.1 is een visuele weergave gemaakt van de dadergroepen en samenwerking.

Figuur 3.1 - een voorbeeld van de onderscheiden dadergroepen en hun samenwerking



3.2.1 De criminele groepering

Het eerste type dadergroep dat op basis van de uitgevoerde onderzoeksactiviteiten is te benoemen, bestaat voornamelijk uit groepen van tussen de vijf en tien personen die in Nederland woonachtig zijn. Meest voorkomend, zijn groepen die bestaan uit woonwagenebewoners. Daarnaast zijn groepen Marokkaanse Nederlanders en in een enkel geval Antillianen actief. Binnen de criminele groeperingen spelen criminele families (broers, neven) soms een prominente rol. Een respondent over woonwagenebewoners: *“...het is een grote familie, het blijven toch reizigers. Die lui waaieren uit over verschillende kampjes, trouwen en hebben contacten bij meerdere woonwagencampen”*. Daarnaast blijkt dat woonwagenebewoners zich ook bezighouden met de diefstal van werkmaterieel in de grensstreek.

Naast de Nederlandse groepen worden tijdens het onderzoek ook groepen uit Midden- en Oost-Europa (MOE-landers uit met name Roemenië en Bulgarije) genoemd. Op basis van het onderzoeksmateriaal houden deze groeperingen zich vooral bezig met klonen van auto's (duplo's), met het omkatten waarbij schadeauto's worden gebruikt, diefstal van gewilde auto-onderdelen en met het strippen van voertuigen voor de onderdelen. Ook worden er door sommige van deze dadergroepen 'snelle auto's' gestolen die doorverkocht worden aan groeperingen die zich bezighouden met overvallen, liquidaties en ram- en plofkraak.

Binnen dit eerste type komen we ook criminele groeperingen tegen waar autodiefstal een neventaak is. Hun hoofdactiviteit bestaat veelal uit goed geplande, gewelddadige vermogenscriminaliteit en in de voorbereiding stelen ze soms ook (snelle) voertuigen die gebruikt worden als instrument (ramkragen) of als vluchtauto.

De voertuigen of onderdelen worden voor een belangrijk deel in ons land – onder andere via internet – aan de man gebracht. Soms gaan er ook auto's, auto-onderdelen of werkmaterieel naar het buitenland en daarbij noemen respondenten – naast voormalig Oost-Europese landen – ook vaak België en Duitsland.

Opsporingsonderzoek in het kort – handel van duplo's via internet

Naar aanleiding van informatie van de CIE over een bij de politie bekende groep woonwagenebewoners wordt er een onderzoek opgestart. Volgens de informatie zouden de verdachten zich bezighouden met het stelen van auto's uit de hogere prijsklassen. Wanneer zij de auto stelen, maken zij gebruik van technisch zeer geavanceerde methoden om de beveiliging, de startonderbreker en het alarm te omzeilen. Na de diefstal zouden deze voertuigen worden voorzien van valse of reeds bestaande Nederlandse kentekenplaten. De gestolen voertuigen zijn qua uiterlijk (merk, type en kleur) identiek aan de voertuigen waarvoor officieel een kenteken is afgegeven. Als gevolg hiervan rijden er op hetzelfde moment twee identieke voertuigen rond. Gedurende het onderzoek is gebleken dat de voertuigen in verschillende willekeurige plaatsen in Nederland worden gestolen en gekloond worden in garages van leden van de dadergroep. Vervolgens worden deze voertuigen, voor een scherpe prijs, aangeboden via handelssites op internet.

De recherche krijgt de dadergroep in beeld door telefoonnummers te tappen die op de handelssites bij de geduplicateerde voertuigen staan vermeld. De dadergroep heeft voor iedere advertentie een aparte telefoonnummer en telefoon en probeert op deze wijze zijn identiteit af te schermen. Toch krijgt de recherche de dadergroep in beeld door te tappen en te observeren. Er lijkt sprake van hiërarchisch gevormd crimineel samenwerkingsverband waarbij de leden specifieke rollen hebben (bijvoorbeeld: steler, omkatter, verkoper). Naar schatting is de groep verantwoordelijk voor het stelen van ongeveer 100 voertuigen. De schadepost bedraagt circa €2 miljoen.

3.2.2 De criminele organisatie met een celstructuur

Het tweede type dadergroep is in de optiek van veel respondenten een echte bedreiging. Deze dadergroepen van buiten Nederland werken niet alleen heel georganiseerd, waardoor het ontmantelen van een cel slechts een kort effect heeft, maar zijn ook zeer professioneel. Een respondent: *“...denken dat je kunt winnen van deze groepen is op dit moment een utopie. Je moet een voorsprong in de techniek houden en feit is dat zij (dadergroepen) harder investeren dan dat wij (overheid, fabrikanten) dat doen”*.

De groepen zijn afkomstig uit Midden- en Oost-Europa (MOE-landers), maar de laatste tijd ook uit de Baltische staten (Estland, Letland en Litouwen). Ze werken in verschillende cellen onder strakke leiding vanuit het thuisland. Voorbeelden van te onderscheiden cellen zijn:

- het inventariseren van te stelen auto's via open bronnen (*Google Street View*);
- technisch onderzoek (om na te gaan hoe bepaalde autotypen te stelen zijn);
- het stelen van auto's en/of onderhoudsboekjes;
- documentfraude, het aanpassen van chassisnummers en/of het *Vehicle Identification Number (VIN)*;
- vervoer;
- verkoop.

Deze groepen werken in een celachtige structuur. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat na het ontmantelen van een stelersgroep door de politie er een aantal weken later wederom een nieuwe stelersgroep actief is. Kennelijk werkt het overige deel van de organisatie nog steeds en is de opgepakte stelersgroep onderdeel van het bedrijfsrisico. Na vervanging gaat de organisatie gewoon weer door in ons land of (tijdelijk) in een ander Europees land. Ook valt op dat als personen met gestolen voertuigen worden aangehouden (koeriers) ze allemaal hetzelfde verhaal vertellen. Ook dit duidt op een cellenstructuur met strakke organisatie. De verschillende cellen (en specialismen) hebben soms ook verschillende nationaliteiten (zoals Litouwers, Bulgaren en Roemenen) die als gescheiden groepen, maar wel onder regie, opereren.

Tot slot – en dit wijst ook op organisatie – zegt een respondent: *“Bij de werkwijze van de groepen uit de Baltische staten lijkt het er soms op dat ze soms een paar ‘sukkels’ bewust offeren. Ze laten een aantal mannen oppakken waardoor de politie het idee krijgt dat ze succes heeft”*.

Naar de omvang van deze groeperingen is het gissen. Als er al opsporingsonderzoeken naar dergelijke criminele organisaties worden uitgevoerd, krijgt het rechteam over het algemeen slechts goed zicht op de cellen die zich met de verwerving en de verwerking bezighouden. Het gaat dan om de stellers, strippers en de koeriers. Hoogstwaarschijnlijk is er sprake van dadergroepen bestaande uit tientallen personen die onderverdeeld in diverse cellen als organisatie opereren. Dit type dadergroepen maakt zich schuldig aan de grootschalige diefstal van voertuigen, waarbij de vraag op het niveau van afnemers bepaalt waar deze dadergroepen zich op richten. Op dit moment zijn dat vooral SUV's, zoals de BMW X5 en X6 en Honda CR-V, (statussymbool voor veel Oost-Europeanen en vooral bestemd voor het achterland van Litouwen, zoals Oekraïne waar de wegen soms slecht zijn) en hybride voertuigen zoals de Toyota Prius (populair in Russische grote steden, vanwege bonussen die burgers krijgen om 'groen' te rijden en de verplichting voor taxibedrijven om over te stappen op schonere auto's). Naast de diefstal van voertuigen richten deze groepen zich ook op de diefstal van dure auto-onderdelen, zoals navigatie-units en airbags. Deze dadergroepen roven in een nacht diverse auto's leeg. Een respondent: *“Vraag en aanbod daar gaat het om bij dit type criminaliteit. Faciliteren komt erna en daar zijn genoeg jongens voor in deze markt”*. De E30 die van Hengelo door Duitsland en Polen richting (Wit-) Rusland en de Baltische staten voert, speelt een belangrijk rol. Over deze route worden auto's en onderdelen vervoerd. Het is overigens een route die ook bij andere vormen van criminaliteit (mensen-smokkel, ladingdiefstallen) in beeld komt.

Opsporingsonderzoek in het kort – een geoliede autodiefstalmachine

In een van de grensregio's van Nederland verdwijnen in het voorjaar van 2011 meerdere SUV's van hetzelfde merk en type. Uit verkennend onderzoek van de politie blijkt dat deze auto's door een uit het buitenland afkomstige dadergroep worden gestolen en vervolgens naar het Oostblok gereden worden door een koerier. Stellers werken in opdracht van een criminele organisatie in Litouwen en verblijven telkens gedurende een korte periode in Nederland. Om onopgemerkt te blijven voor de Nederlandse politie, vliegen zij op Duitse luchthavens. Daar huren zij een auto met Duits kenteken, waarmee zij onopvallend in de Nederlandse grensstreek kunnen opereren. De verdachten bekijken via *Google Street View* waar voor hun interessante auto's aanwezig zijn en doen vervolgens een voorverkenning bij de gevonden adressen. Wanneer zij de auto stelen, maken zij gebruik van technisch zeer geavanceerde methoden om de beveiliging en de startonderbreker te omzeilen. Naar schatting is de groep in een jaar tijd verantwoordelijk voor iets meer dan 100 gestolen voertuigen. De schade post bedraagt, gebaseerd op de nieuwwaarde van de gestolen auto's, bijna €4,4 miljoen.

3.2.3 Een nadere analyse van dadergroepen

Ter illustratie is van drie van de bestudeerde opsporingsonderzoeken de HKS-documentatie² van de daders verkregen en nader geanalyseerd. Het betreft twee nationaal georiënteerde dadergroepen en één internationaal georiënteerde dadergroep. De twee nationaal georiënteerde dadergroepen bestaan respectievelijk uit vijf en veertien personen; de internationaal georiënteerde dadergroep uit vier verdachten die zich veel in Nederland bevinden. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat dit slechts de cel ‘stelers’ betreft, omdat de overige cellen buiten de aandacht van het opsporingsonderzoek zijn gebleven. Uit tabel 3.1 blijkt dat verdachten van de internationaal georiënteerde dadergroep voor de start van het bestudeerde opsporingsonderzoek niet in HKS voorkomen. De analyse heeft derhalve betrekking op twee nationaal georiënteerde dadergroepen, waarvan vrijwel alle groepsleden (16 van de 19, oftewel 84%) in HKS geregistreerd staan.

Tabel 3.1 – Overzicht van aantal verdachten in HKS per groep in aantallen en percentages

Onderzoek	Oriëntatie	Aantal verdachten	In HKS voor start opsporingsonderzoek	
		<i>n</i>	<i>n</i>	%
1	Internationaal	4	0	0
2	Nationaal	14	12	86
3	Nationaal	5	4	80

De zestien personen uit de twee nationaal georiënteerde dadergroepen hebben in totaal 324 registraties in HKS. Daarbij moet worden opgemerkt dat één verdachte met 171 registraties – waarvan 149 met betrekking tot diefstal in vereniging – het gros van dit aantal voor zijn rekening neemt.

Tabel 3.2 – Overzicht van HKS-registraties in delictcategorieën in aantallen per onderzoek en in totaal

Delictcategorie	Onderzoek 2 (<i>n</i> =12)	Onderzoek 3 (<i>n</i> =4)	Totaal (<i>n</i> =16)
Vermogensdelicten	92	162	254
Gewelddelicten	15	7	22
Wet Wapens en Munitie (WWM)	5	3	8
Drugsdelicten	9	4	13
Verkeersdelicten	4	8	12
Overig	12	3	15
Totaal	137	187	324

Tabel 3.2 laat echter zien dat personen uit beide groepen ook zonder deze volgens een van onze respondenten ‘beroeps crimineel’ voornamelijk betrokken zijn geweest bij vermogensdelicten. Gezamenlijk, maar ook binnen beide onderzoeken, vertegenwoordigen de vermogensgerelateerde registraties in HKS minimaal twee derde van het totaal aantal registraties. Het gaat deze dadergroepen dus vooral om financiële verrijking. Geweld, overtredingen van de Wet Wapens en Munitie (WWM) en opiumwetgeving en verkeersdelicten komen ook voor, zij het in mindere mate.

3.3 Modus operandi

Tijdens het onderzoek is er zicht gekomen op verschillende werkwijzen van de dadergroepen om auto’s en onderdelen te stelen en om gestolen auto’s weer ‘op de weg te krijgen’ dan wel onderdelen aan de man te brengen. Met name tijdens de gesprekken met de recherche en andere deskundigen binnen de politie, maar ook met particuliere recherchebureaus hebben we als onderzoekers soms tot in detail gehoord hoe er gewerkt wordt. Vanzelfsprekend zullen we deze gedetailleerde ‘criminele kennis’ niet aan het papier toevertrouwen, maar op een hoger geaggregeerd niveau rapporteren.

Via de brievenbus en de showroom

Een door ons opgetekende werkwijze – die overigens niet zo heel vaak voorkomt – is het stelen van een autosleutel via een woninginbraak of ‘hengelen’ via de brievenbus. Hierna is het eenvoudig om met de voor de deur geparkeerde auto te vertrekken. Brutale diefstallen van bijvoorbeeld airbags bij dealers uit de showroom vinden gewoon op klaarlichte dag plaats, doordat een aantal personen (waaronder vrouwen en kinderen) tegelijk binnenkomt en de verkoper afleidt.

Een werkwijze die in Nederland nog niet veelvoorkomend is, maar in België bijvoorbeeld wel, is de diefstal van autopapieren. Met deze papieren wordt met een smoes een reserve-sleutel verkregen en kan de auto zonder problemen worden ‘opgehaald’.

Geavanceerde technische hulpmiddelen

Bij de diefstal van of uit auto’s komt het de laatste jaren steeds meer voor dat er gebruikgemaakt wordt van technische hulpmiddelen. Zo wordt – nog steeds – de Poolse sleutel gebruikt, waarmee bepaalde automerken kunnen worden opengebroken zonder dat er schade optreedt. Veel ingrijpender is dat dadergroepen de beschikking hebben over zeer geavanceerde technische hulpmiddelen. Hiermee kunnen ze auto’s openen, de alarminstallatie en de startonderbreker uitzetten en de auto starten. Zo krijgen ze de controle over het totale motormanagement van de auto. Een respondent: “...verdachten hebben de beschikking over een On Board Diagnose stekker (OBD). Met deze apparatuur kunnen het motormanagement en de startonderbreker worden gemanipuleerd”. De kennis en apparatuur worden ontwikkeld en deels aangeboden via het internet. “Bij een recente doorzoeking kwamen we apparatuur tegen van 30.000 à 40.000 euro. Het betreft een kastje waarmee bepaalde auto’s opengemaakt

kunnen worden. Hier kun je uit afleiden dat de organisatie dermate hoge omzetten heeft dat ze zich deze dure spullen kunnen veroorloven.” Het is van belang dat veel van dergelijke techniek via het internet op een legale manier wordt aangeboden: “Het wordt via sites (onder andere Bulgaren) op het internet aangeboden. Het zijn spullen die de brandweer, ANWB en ook de politie soms nodig hebben voor hun werk, maar die ook in handen van de verkeerde mensen komen”.

Er zijn ook bendes die de nieuwste auto's huren of stelen om er vervolgens uitgebreid studie van te maken. Hierna beschikken ze over de juiste sleutels, transponders of andere elektronische apparatuur om het betreffende type te kunnen stelen of openbreken. Recent worden met name autoverhuurbedrijven geconfronteerd met veel diefstallen. De werkwijze van deze dadergroepen is als volgt. Ze huren – via een katvanger – een bepaald type auto, maken tijdens de huurperiode een duplicaat van de sleutel en voorzien de auto van GPS. Een aantal weken later – als de auto inmiddels bij een andere huurder is – wordt de auto via de GPS opgespoord en met de duplicaatsleutel gestolen. Een respondent: “...de eerste Volkswagen Golf 7 is gestolen nadat hij twee weken op de markt was en wordt dan helemaal uit elkaar gehaald. De auto kent daarna voor het dievengilde geen geheimen meer”.

Bij de diefstal van onderdelen uit auto's wordt soms geavanceerde techniek gebruikt. “...er wordt geconstateerd dat verschillende auto's niet meer afgesloten worden met de afstandsbediening terwijl de eigenaar denkt dat hij of zij de auto wel heeft afgesloten. Dit gebeurt doordat men met een sterke zender het signaal van de afstandbediening manipuleert, waardoor de auto niet op slot gaat. Vervolgens wordt er in deze auto's ingebroken zonder braaksporen achter te laten. In andere gevallen bedienen – Litouwse – dieven zich van een stroomstootwapen om het alarm van voertuigen mee uit te schakelen. Vervolgens demonteren ze inbouwonderdelen zoals navigatiesystemen en airbags”.

Snelle auto's worden op de hiervoor beschreven wijzen gestolen om later bij andere misdrijven te gebruiken: “...worden doorgaans na diefstal ‘koud’ gezet in een loods om pas maanden daarna gebuikt te worden”.

Kinderspel

De werkwijze bij de diefstal van werkmaterieel is vanwege het ontbreken van technische beveiliging en kenteken ‘kinderspel’. Als er een afnemer is voor werkmaterieel is het voor de dieven relatief eenvoudig om de benodigde machines te vinden. Diefstal vindt vaak in het weekend plaats, waardoor de dieven alle tijd hebben om – voordat de diefstal ontdekt wordt – de machine op de plaats van bestemming te krijgen. Een respondent: “...na het wegnemen worden direct stickers en belettering verwijderd. Tevens worden de typeplaatjes verwijderd en vervalst of onleesbaar gemaakt”.

Het belang van internet

Onderdelen worden gestolen uit auto's of auto's worden in loods gestript voor de onderdelen. De onderdelen gaan op transport naar het buitenland of worden via internet in ons land op de markt gebracht. Bij de gestolen auto's zien we ook meerdere werkwijzen.

Naast het feit dat auto's worden gestolen en vrijwel direct ons land verlaten (via koeriers of via de havens), zijn er ook veel auto's die in ons land een nieuwe identiteit krijgen en die via diverse kanalen – waaronder het internet – verkocht worden. Een deel van deze werkwijze komt – zoals we in hoofdstuk 2 beschreven – via vooral buitenlandse schadeauto's en omkatten tot stand en een ander deel via klonen of duplo's.

Blanco kentekenplaten

Uit de werkwijze bij de duplo's blijkt niet alleen de professionaliteit, maar komt ook naar voren dat de dadergroepen beschikken over materialen die ze eigenlijk niet in hun bezit zouden moeten hebben.

Essentieel voor het klonen van auto's zijn blanco kentekenplaten en apparatuur om zelf platen te kunnen persen. Sommige dadergroepen hebben hierover de beschikking. Een respondent: *“Wij komen geregeld kentekenplaten tegen die in het begin van de 21ste eeuw zijn gestolen. Die platen duiken op bij voertuigcriminaliteit, maar ook bij gestolen voertuigen die bij moordzaken zijn gebruikt”*. Uit interviews blijkt dat er in het criminele automilieau in ons land naast blanco kentekenplaten ook zeker twee gestolen persen aanwezig zijn en gebruikt worden.

Intermezzo – de zoektocht naar de controleletter

Uit diverse bronnen blijkt dat het modus operandum van de daders om identiteitsgegevens van auto's te verkrijgen zich mee ontwikkelt met de aanpak. Sinds enige tijd is er door de overheid op het kentekenbewijs een willekeurige controleletter geplaatst. Deze is nodig om een auto te kunnen overschrijven en op naam te zetten en de letter is alleen bekend bij de RDW en staat verder alleen op het originele kentekenwijs. Dadergroepen richten zich bij het klonen dan ook steeds meer op het krijgen van inzage in de originele kentekenpapieren, omdat ze dan ook de beschikking hebben over de controleletter waarna ze het gekloonde voertuig 'netjes' via internet kunnen verkopen.

Zoals gezegd, worden veel duplo's op internet tegen een scherpe, maar geen extreem lage prijs aangeboden. De verkoper heeft doorgaans een aannemelijk verhaal om vooral niet bij hemzelf thuis, maar ergens in het land en het liefst na sluitingstijd van het postkantoor af te spreken. Bij het overschrijven van de auto op het postkantoor is hij niet aanwezig. De verkoper geeft aan dat hij de koper wel vertrouwt en dat deze het vrijwaringbewijs naar zijn adres (dat niet bestaat zo blijkt later) mag sturen. Wanneer de auto is overgeschreven, ontvangt de eigenaar van de originele auto hiervan bericht. Wanneer deze melding maakt van deze 'onjuiste' overschrijving, is het voor betrokken instanties vaak duidelijk dat het een kloonauto betreft. In geval van duplo's komen de auto's uiteindelijk bij de rechtmatige eigenaar terug en verzekeringsmaatschappijen lijden door deze vorm van voertuigcriminaliteit weinig schade. De koper van de duplo blijft met lege handen achter en is zijn spaargeld of het geld dat hij geleend heeft kwijt.

Uit het voorgaande blijkt dat de dadergroepen zich sterk geprofessionaliseerd hebben. Volgens de meeste respondenten is dat niet alleen de belangrijkste ontwikkeling in de afgelopen jaren, maar ook de meest zorgelijke. De overheid en fabrikanten staan op achterstand.

3.4 Relaties met andere vormen van criminaliteit en de bovenwereld

In het voorgaande is reeds nadrukkelijk gewezen op de faciliterende rol van gestolen auto's bij andere – zeer ernstige – vormen van criminaliteit. Zo worden gestolen auto's gebruikt bij afrekeningen in het criminele milieu, moorden, ram- en plofkraken en overvallen. *“Overal in het land vinden ram- en snelkraken plaats, waarbij razendsnelle Audi's als vluchtauto gebruikt worden. Criminelen gooien rookpatronen uit de auto om de achtervolgingen met snelheden van boven de 250 km/h te doen ophouden.”*

Intermezzo – twee voorbeelden van de faciliterende rol van gestolen auto's ³

(1) Snelle auto's van merken als Audi en BMW hebben de aandacht van het dievengilde. Vaak verdwijnen ze naar het buitenland, maar in toenemende mate worden ze ook gebruikt bij ram- en plofkraken of zware overvallen. Soms worden de auto's netjes geparkeerd teruggevonden, andere keren worden ze na afloop op een plaats delict achtergelaten en/of in brand gestoken. Opsporingsonderzoek laat zien dat er verbanden zijn te leggen tussen de daders van deze misdrijven. Zogeheten 'facilitators' leveren namelijk op bestelling dit soort auto's aan criminelen. Een relatief nieuw fenomeen, dat van groot belang is voor de opsporing.

(2) Het Franse weekblad Paris Match bracht onlangs de zogenaamde *Go Fast*-transporten onder de aandacht. Vanuit Nederland en België vervoeren Franse criminelen met deze methode aanzienlijke partijen verdovende middelen over de weg naar Frankrijk. In Frankrijk is *Go Fast* al vanaf begin jaren negentig bekend als transportmethode van grote partijen verdovende middelen vanuit Spanje. Dit gebeurt met twee of drie snelle voertuigen. Een soortgelijke methode gebruiken Franse criminelen tegenwoordig om verdovende middelen op te halen in België en Nederland. Omdat de Fransen daarbij in de normale verkeersstromen opgaan, wordt de noordelijke variant ook wel *Go Slow* genoemd. Daarnaast gaat het bij deze transporten vaak om kleinere hoeveelheden verdovende middelen. De afstand Frankrijk-Nederland is niet groot en kunnen de criminelen dus vaker overbruggen. Het *Office Central pour la Répression du Trafic Illicite de Stupéfiants*, de Franse centrale dienst voor drugsbestrijding, concludeert dat de uitvoerders van deze transporten over het algemeen erg goed bewapend zijn, uit angst voor ripdeals. Een transport bestaat uit meerdere voertuigen, waarvan er een de verdovende middelen vervoert. De overige voertuigen worden gebruikt voor verkenning van de weg, om eventuele blokkades tijdig aan te geven of om de politie af te leiden. De afstand tussen de voertuigen kan tot twintig of dertig kilometer oplopen. De Franse criminelen geven de afstand telefonisch aan elkaar door aan de hand van hectometerpaaltjes. Om niet op te vallen, houden de voertuigen in principe de maximumsnelheid aan.

De dadergroepen die zich bezighouden met georganiseerde voertuigcriminaliteit zijn ook betrokken bij andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit, zo blijkt uit de analyse van de diverse bronnen. Relaties met de wereld van de georganiseerde hennepcultuur, connecties met *Outlaw Motorcycle Gangs*, zoals Satudarah en Hells Angels, illegale wapenhandel, vrouwenhandel, heling, belastingfraude waaronder BTW-fraude, valsheid in geschrifte en witwassen komen daarbij naar voren.

Een respondent over het witwassen door woonwagenkampers die zich ook schuldig maken aan de diefstal van werkmaterieel: *“...werkmaterieel is ook zeer interessant als het gaat om witwassen van geld. Als je voor een miljoen aan kentekenvoertuigen op je naam hebt staan, weet de belasting dat ook. Als je drie ton aan drugsgeld investeert in een Ferrari dan ben je direct verdacht, maar als je voor een paar ton een Caterpillar neerzet, is er geen haan die ernaar kraait”*. Een andere respondent: *“...de autobranche is ook moeilijk te controleren. Geld is goed wit te wassen en opkopers moeten een erkenning hebben, maar daar wordt lang niet altijd op gehandhaafd”*.

Tot slot wordt de volgende trend geschetst: *“...er zijn drugsrunners die hun eigen autoverhuurbedrijf starten. Ze gebruiken deze bedrijven om hun crimineel verworven geld wit te wassen. Auto's die bij het 'runnen' gebruikt worden, geven ze soms op als gestolen nadat ze deze hebben afgeschreven. Vervolgens cashen ze de verzekeringspenningen”*.

Opsporingsonderzoek in het kort – drugs en auto's

Tijdens het uitvoeren van een drugsgerelateerd opsporingsonderzoek stuit de politie begin 2010 op een loods waarin vele auto-onderdelen van gestolen auto's blijken te liggen. Het daaropvolgende onderzoek geeft zicht op een dadergroep van veertien personen, die allen in Nederland verblijven, en zich met name op auto's van het merk Volkswagen richt. Deze dadergroep maakt gebruik van verschillende legale bedrijven om omgekatte auto's en auto-onderdelen af te zetten op de markt en criminele activiteiten af te schermen. Tevens wordt gebruikgemaakt van internet om onderdelen aan (onwetende) particulieren te verkopen. Om auto's te kunnen stelen, wordt gebruikgemaakt van technische hulpmiddelen om sleutels na te maken; ook wordt overlegd over apparatuur die eventueel aangeschaft moet worden. Binnen de groep, die door heel Nederland, maar met name in het zuiden van het land opereert, is sprake van een duidelijke hiërarchie. In totaal wordt de diefstal van 98 voertuigen aan deze dadergroep toegeschreven. Omdat veel onderdelen zijn vernietigd of de barcode daarvan onleesbaar is gemaakt, acht de politie de kans echter groot dat de groep voor de diefstal en verwerking van veel meer auto's verantwoordelijk is.

In het onderzoek is de aandacht ook gericht op de mogelijke relatie die er is tussen de criminele onderwereld en de legale bovenwereld. Allereerst valt op dat, gelieerd aan dadergroepen, allerhande semi-legale bedrijven (o.a. garages, sloperijen en loodsen) een rol spelen. In dit 'grijze' circuit worden auto's omgekat, gestript of opgeslagen. Daarnaast is er ook sprake van relaties met de bovenwereld. Sloperijen, garagebedrijven en producenten van kentekenplaten werken mee of worden beter van de handel in gestolen voertuigen of onderdelen.

Een respondent: *“Uit twee onderzoeken bleek betrokkenheid van een sloperij. De auto’s werden na diefstal direct gedemonteerd. Bij een doorzoeking werden meerdere motorblokken, versnellingsbakken, achterkleppen en andere auto-onderdelen gevonden. Uiteindelijk werden er van 165 auto’s gestolen onderdelen geïdentificeerd”*. En een andere respondent geeft aan: *“...bij het werken met exportkentekenbewijzen zijn ook personen vanuit de legale autobranche betrokken”*. En over de werking van vraag en aanbod: *“...als ik dadelijk naar zo’n garage rijd en ik vraag of ze een groene deur van een Golf hebben dan zeggen ze: die komt morgen binnen”*.

Tot slot is een aantal keren naar voren gekomen dat autocriminelen tegen betaling informatie van overheidsfunctionarissen ontvangen.

Eindnoten

1. Bron: Persbericht Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), 21 januari 2011.
2. In het Herkenningsdienststelsel (HKS) van de politie staan de strafbare feiten vermeld waarvoor een persoon als verdachte is gehoord.
3. Deze voorbeelden zijn ontleend aan berichten op het nationale intranet van de politie.

4 De aanpak van voertuigcriminaliteit

In dit hoofdstuk gaan we in op de wijze waarop georganiseerde voertuigcriminaliteit in ons land wordt aangepakt en hoe deze aanpak op basis van de diverse geraadpleegde bronnen is te typeren en waarden. De geraadpleegde bronnen geven ook diverse richtingen aan als het gaat om kansen met betrekking tot een succesvollere aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit. Deze kansen voor de aanpak zullen in dit hoofdstuk ook aan de orde komen.

4.1 De basis voor de aanpak is solide

Op basis van de geraadpleegde bronnen tijdens het onderzoek komt naar voren dat er in ons land sinds 1997 een solide basis gelegd is voor de aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit. In 1997 start namelijk de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) met haar werkzaamheden en sinds die tijd is er – ook Europees gezien – sprake van een uniek samenwerkingsverband. In deze stichting werken private en publieke partijen samen met als doel het terugdringen van voertuigcriminaliteit door het bevorderen van samenwerking in de keten. Daartoe verricht AVc onderstaande taken:

- Signaleren – monitoren van ontwikkelingen en deze inzichtelijk maken.
- Agenderen – inzicht verschaffen aan politiek en publiek-private samenwerkingspartners.
- Aanjagen – samen met de publiek-private partners vaststellen welke maatregelen er uitgevoerd kunnen worden, wie dat doet en wat dat oplevert.
- Coördineren – daadwerkelijk uitvoeren van plannen bij en door partners.
- Monitoren – bewaken van de voortgang.

Intermezzo – de partijen binnen AVc

De deelnemende partijen binnen AVc zijn aan de publieke kant: RDW, Openbaar Ministerie, de Nationale Politie, Ministerie van Veiligheid en Justitie en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Aan de private kant betreft het: Verbond van Verzekeraars, BOVAG, RAI-vereniging, ANWB, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Auto Recycling Nederland (ARN).

Naast AVc spelen het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV, voorheen VAR) een belangrijke rol in het dossier voertuigcriminaliteit.

Het LIV is ook een publiek-privaat samenwerkingsverband tussen de Landelijke Eenheid van de politie, VbV, de RDW, AVc en de belastingdienst. Het LIV fungeert primair als informatie- en kenniscentrum en medewerkers van het LIV assisteren in de rol van adviseur/deskundige bij bijvoorbeeld opsporingsonderzoeken.

Het VbV is een gemeenschappelijk initiatief van alle Nederlandse schadeverzekeraars om voertuig-, vaartuig-, werkmaterieel- en transportcriminaliteit te bestrijden. Het VbV werkt daarbij nauw samen met de publieke en private partners.

In de afgelopen jaren is er door alle samenwerkende partijen veel bereikt. Bijvoorbeeld:

- toegenomen enthousiasme en commitment van partijen om concrete maatregelen te treffen;
- toegenomen bereidheid tot samenwerking;
- recheadvises;
- het ontstaan van een centraal coördinatiepunt;
- het ontstaan en gebruik van overkoepelende expertise;
- beschikbaarheid van eenduidig cijfermateriaal;
- verbeterde voorlichting;
- afkondiging EU-raadsbesluit (december 2004) op initiatief van de Nederlandse publiek-private partijen. Hierin worden alle EU-landen onder andere verplicht tot het oprichten van contactpunten voor voertuigcriminaliteit, beleidsontwikkeling en het stimuleren van samenwerking. In principe biedt dit EU-raadsbesluit een basis voor verbeterde internationale samenwerking en aanpak;
- activiteiten die zijn gefocust op concrete resultaten.

Bij dat laatste kan gedacht worden aan een verbeterde registratie van schadevoertuigen, de introductie van sleutelkluisen bij dealers en het toevoegen van een controleletter aan het kentekenbewijs om fraude en diefstal te voorkomen. Door deze laatste maatregel wordt het klonen van voertuigen bemoeilijkt. Ook is er recent een pilot gestart die erop gericht is om gestolen voertuigen zo snel mogelijk (inter)nationaal te signaleren.

Politie en justitie participeren nadrukkelijk in genoemde samenwerkingsverbanden en zijn daarnaast belast met de opsporing op het terrein van voertuigcriminaliteit. Verder zijn er in ons land enkele particuliere bureaus die zich bezighouden met schadeadvies en particulier rechercheonderzoek in opdracht van verzekeraars.

Tot slot, en dit is niet onbelangrijk, heeft ook de auto-industrie een belangrijke bijdrage als het gaat om het voorkomen van voertuigcriminaliteit. Zij heeft de afgelopen jaren het nodige gedaan als het gaat om het beveiligen van voertuigen tegen inbraak en diefstal.

4.2 Reflectie op en kansen voor de aanpak

Uit de diverse gevoerde gesprekken in het kader van dit onderzoek komen twee lijnen naar voren als het gaat om de aanpak van voertuigcriminaliteit in Nederland. Aan de ene kant zijn respondenten tevreden met de publiek-private samenwerking die er is en de resultaten die er gezamenlijk zijn bereikt. Deze publiek-private samenwerking moet dan ook vooral doorgaan. Ook kan Nederland trots zijn op de wijze waarop gestolen voertuigen worden geregistreerd, want het RDW en het LIV lopen op dit punt binnen Europa voorop.

Aan de andere kant zijn respondenten opbouwend kritisch over de aanpak. Men wijst erop dat het vijf voor twaalf is als het gaat om de voortdurende ontwikkelingen in de professionalisering, internationalisering en mate van georganiseerdheid van de dadergroepen. Men is kritisch over het gebrek aan prioriteit voor georganiseerde voertuigcriminaliteit binnen de opsporing en borging van kennis en kunde. Ook zou er een nadrukkelijker rol voor autofabrikanten en verzekeraars moeten zijn in de optiek van diverse respondenten. Een en ander leidt overigens tot diverse kansen voor de aanpak die we hierna zullen beschrijven.

Als onderzoekers valt ons daarbij op dat een aantal punten ook al nadrukkelijk werd genoemd in het onderzoek dat we in 2005 uitvoerden naar georganiseerde autodiefstal in Nederland.

Niet de aantallen, maar de aard en prioritering

Diverse respondenten wijzen erop dat de cijfers over voertuigcriminaliteit er – zeker over een langere periode – positief uitzien. Tussen 2000 en 2005 is er sprake van een flinke daling van het aantal gestolen voertuigen. Daarna daalt de voertuigcriminaliteit nog iets om vervolgens te stabiliseren. De geïnterviewden wijzen er echter op dat er een bijzonder verhaal achter de cijfers schuilgaat. Binnen de categorie gestolen auto's is er de laatste jaren sprake van een stijging van de diefstal van jonge (0-3 jaar), dure auto's. Een indicatie hiervoor is onder andere dat de schade van gestolen voertuigen tot en met drie jaar oud voor verzekeraars in 2012 meer dan €100 miljoen bedraagt. Dit bedrag ligt volgens cijfers van het VbV 56 procent hoger dan in 2011. De huidige cijfers laten zien dat deze stijging in 2013 doorzet, waardoor – zonder aanvullende maatregelen – de schade in 2013 naar schatting tussen de 140 en 150 miljoen euro zal bedragen. Niet zozeer de omvang, maar vooral de aard, georganiseerdheid en reikwijdte van voertuigcriminaliteit verdienen in de optiek van veel respondenten extra aandacht.

Ze geven daarbij aan dat het fenomeen georganiseerde voertuigcriminaliteit bij de Nederlandse opsporingsinstanties ten onrechte een te lage prioriteit heeft. Voor een deel steken de organisaties daarbij de hand in eigen boezem, want kennelijk is het hen (nog) niet gelukt om de reikwijdte en impact van het fenomeen bij de politiek over het voetlicht te brengen. Onderhavige rapportage geeft overigens wel aanleiding om het fenomeen te herpositioneren. Het blijkt dat de organisatie en professionaliteit van de (inter)nationale dadergroepen in de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen. De fabrikanten lijken daarnaast de slag met dadergroepen te verliezen als het gaat om de techniek van beveiliging. Een respondent: “...door de werkwijze van criminelen is er niet alleen sprake van autocriminaliteit, maar ook van computercriminaliteit”.

Uit dit onderzoek komt ook naar voren dat voertuigcriminaliteit ondermijnend werkt. Dit type criminaliteit is snuikend voor ons financiële stelsel (denk aan BTW-fraude) en ook het normale economische verkeer wordt belemmerd. De handel in gestolen auto's en onderdelen verstoort de concurrentieverhoudingen. Ook is er sprake van flinke financiële schade bij benadeelde publieke en private partijen zoals burgers, rechtspersonen en verzekeringsmaatschappijen. Verder blijkt de relatie tussen georganiseerde voertuigcriminaliteit en andere vormen van ondermijnende en zware criminaliteit nadrukkelijk aanwezig te zijn. Tot slot neemt het gebruik van gestolen snelle auto's bij zware misdrijven, zoals overvallen en rammen plofkraken, sterk toe. Het is daarom opmerkelijk dat er in het kader van georganiseerde voertuigcriminaliteit nog steeds gesproken wordt over veelvoorkomende of middencriminaliteit en niet over zware en georganiseerde criminaliteit.

Het LIV: van informatie naar intelligence

Eerder werd aangegeven dat het LIV – waarin RDW, politie, verzekeraars en belastingdienst samenwerken – landelijk te zien is als het informatiecentrum op het gebied van voertuigcriminaliteit. Er is veel waardering voor het LIV, maar tegelijkertijd komt ook naar voren dat het LIV zou moeten innoveren. Zo zou het LIV actiever informatie uit het land (versnipperde kennis) moeten ophalen en analyseren. Het interpreteren en integreren van dergelijke informatie resulteert in kennis. *Intelligence* is het gebruikmaken van de kennis in de context waarin men zich bevindt. Met andere woorden; informatie die betekenis heeft gekregen (voor de aanpak). Dergelijke intelligence zou men vervolgens actiever moeten delen binnen de Nederlandse politiepraktijk. Op deze wijze wordt het LIV, meer dan nu het geval is, ook een plaats waar kennis over voertuigcriminaliteit geborgd wordt en ontwikkelingen worden bijgehouden. Op basis van actuele informatie is het mogelijk om vanuit de opsporing relevante kennis richting het handhavingproces van de politie te brengen. Hierdoor kunnen de kansen op signalering en tegenhouden van voertuigcriminaliteit sterk toenemen. Tijdens het onderzoek blijkt dat relevante kennis op dit moment met name door betrokken teamleden worden verspreid. Dit is een mooi initiatief, maar het is ten eerste niet de taak van de recherche en ten tweede komt de kennis op deze manier slechts voor een eenheid beschikbaar en niet voor alle eenheden van de politie.

Om welke informatie gaat het? Te denken valt aan basale kennis over een kentekenplaat en hoe eenvoudig te zien is of er sprake is van een vals kenteken. Ook kennis over de wijze waarop koeriers gestolen auto's het land uitrijden en de route die zij gebruiken, is relevant om te delen met de verkeerspolitie of douane. Een respondent: *“Op basis van een checklist kan er in de grensstreek gecontroleerd worden. Het gaat bijvoorbeeld om uitrijdende auto's, het merk en type auto, tijdstippen, het aantal en de leeftijd van de passagiers”*.

Het LIV zou dergelijke informatie bij rekercheteams kunnen ophalen (aftappen van rest-informatie). Ook zou het LIV na kunnen denken over manieren waarop dergelijke kennis niet alleen bij andere rekercheurs, maar ook bij toezicht en handhaving van de politie en bij andere relevante organisaties terecht kan komen. De hiervoor beschreven werkwijze kan een systematische aanpak van voertuigcriminaliteit ondersteunen, waardoor de pakkans – die nu in de optiek van velen veel te laag is – kan toenemen.

Intermezzo – bundelen van preweegdocumenten

Het blijkt dat er in ons land door rekercheteams regelmatig projectvoorstellen worden geschreven om een opsporingsonderzoek naar voertuigcriminaliteit op te starten. Deze 'preweegdocumenten' sneuvelen in de verdeling van de schaarse rekerchecapaciteit en prioriteit. Het LIV zou periodiek alle preweegdocumenten bij elkaar moeten brengen om na te gaan of er sprake is van patronen. Patronen die, aan elkaar gekoppeld, wel 'zwaar' genoeg zijn voor een gedegen opsporingsonderzoek op het terrein van voertuigcriminaliteit. Hoe dan ook levert een analyse van preweegdocumenten relevante kennis over het fenomeen op. Het kan ook zijn dat een dergelijke analyse indicaties voor vervolgacties van andere partners (zoals de belastingdienst) oplevert.

Opsporing intensiveren, borgen en slimmer maken

Bijna iedereen die tijdens het onderzoek is geraadpleegd, is het erover eens dat de prioriteit voor opsporing van georganiseerde voertuigcriminaliteit – al jaren – veel te laag is. Dit vertaalt zich in het gefragmenteerd uitvoeren van opsporingsonderzoeken die in aantal op jaarbasis in de optiek van velen *“niet meer zijn dan een druppel op een gloeiende plaat”*.

Naast het geringe aantal opsporingsonderzoeken is het volgens velen ook jammer dat er te weinig met specialistische rekercheteams en rekercheurs met kennis van zaken wordt gewerkt. Rekercheteams moeten steeds het wiel opnieuw uitvinden, terwijl er wel degelijk – alhoewel versnipperd – kennis aanwezig is binnen de politie. Daarnaast – en dit is niet onbelangrijk – bouwt de rekerche telkens een netwerk op dat vervolgens niet onderhouden kan worden. We constateren dat er tijdens de opsporingsonderzoeken belangrijke samenwerkingverbanden worden gelegd met experts van binnen de politie en met private partijen. Deze laatsten willen overigens ook graag meewerken en leveren cruciale informatie voor het opsporingsonderzoek. Na afloop van het opsporingsonderzoek blijkt de rekerche niet in staat om deze contacten te onderhouden. Bruikbare – voor de opsporing relevante – informatie van dergelijke partijen moet gewoonweg terzijde worden gelegd.

Tijdens ons onderzoek is duidelijk geworden dat het aantal forensische voertuigspecialisten (voorheen de 'Patters', waarbij PAT staat voor permanent autoteam) langzaam maar zeker terugloopt. Diverse eenheden hebben geen voertuigspecialist meer in dienst en de opleiding voor forensisch voertuigspecialisten (voor de nieuwe aanwas) is zelfs stopgezet. Ook is duidelijk geworden dat er zeker niet standaard forensisch sporenonderzoek (denk aan DNA en vingerafdrukken) in teruggevonden gestolen auto's wordt gedaan, terwijl een auto volgens sommige respondenten te beschouwen is als een "*forensische schatkamer, mede door de aanwezige elektronica*". Diverse respondenten hebben aangegeven dat het eigenlijk een must is om voor het fenomeen georganiseerde voertuigcriminaliteit landelijk vanuit een centraal punt rechercheonderzoek uit te voeren. Het gaat dan om een team met vaste rechercheurs, analisten en forensisch voertuigspecialisten. Als de capaciteit die nu gefragmenteerd en incidenteel in de eenheden wordt ingezet structureel en centraal wordt gemaakt, is er sprake van een hele grote stap voorwaarts. Kennis over modus operandi, dadergroepen en ontwikkelingen wordt op deze wijze geborgd. Daarnaast is de recherche in staat om een voor de opsporing relevant netwerk buiten de politie op te bouwen en te onderhouden. Daarmee kan de recherche ook naar zijn private partners een betrouwbare partner zijn. Een respondent: *"Voordeel van een vast team is dat er niet alleen expertise opgebouwd wordt, maar ook netwerken buiten de politie kunnen worden onderhouden. Het is pure kapitaalvernietiging dat het tijdens het onderzoek opgebouwde netwerk niet wordt geborgd. Nu kalft het netwerk af als het onderzoek is afgerond. We zijn nu als politie een onbetrouwbare partner. Als een bedrijf waarmee we een relatie hadden opgebouwd iets meldt, kunnen we alleen maar zeggen dat we er niets mee doen. Later staan we misschien voor een ander onderzoek wel weer bij hem op de stoep en eigenlijk is het dan niet vreemd dat zo iemand niet zo graag meer meewerkt"*.

Door zo af en toe uitgebreide opsporingsonderzoeken uit te voeren, is de recherche in staat om op basis van de kennis die dat oplevert 'korte klappen' uit te delen. Hierdoor kunnen handen en voeten gegeven worden aan een 'barrièremodel georganiseerde voertuigcriminaliteit'. Een van de respondenten zegt hierover: *"...informatie zonder operatie is frustratie. Kies voor gedegen opsporing en slimme interventies"*.

Opsporingsonderzoek in het kort – een kort onderzoek op basis van intelligence

Dit opsporingsonderzoek vloeit voort uit eerdere contacten van de recherche met een internethandelssite. Op deze site zouden personen mogelijk bezig zijn met het plaatsen van gestolen 'duplovoertuigen'. De personen die deze advertenties plaatsen, maken gebruik van onbeveiligde netwerken om de advertenties op het internet te zetten. Via deze wijze proberen zij hun identiteit af te schermen. Via de tap en observatie wordt de dadergroep in kaart gebracht. Deze bestaat uit vijf personen die afkomstig zijn van een woonwagenkamp of daaraan gelieerd zijn. De dadergroep steelt auto's en geeft ze via de duplomethode een nieuwe identiteit, waarna ze op internet geplaatst worden voor de verkoop. De groep heeft de beschikking over technisch zeer geavanceerde spullen. In zes weken kunnen er zeker dertig gestolen voertuigen aan deze dadergroep gekoppeld worden.

Als het gaat om slimme interventies verdient het ook aanbeveling om faciliterende bedrijven in de bovenwereld aan te pakken. Dergelijke ‘besmette ondernemingen’ zouden door een van de Regionale Informatie en Expertise Centra (RIEC) geadopteerd kunnen worden. Deze centra richten zich op de aanpak van georganiseerde criminaliteit. Uitgangspunt van het RIEC is dat georganiseerde criminaliteit ontstaat op plaatsen waar er gelegenheid voor is. Door een combinatie van repressieve, proactieve en preventieve maatregelen – een integrale aanpak – kunnen barrières worden opgeworpen om deze gelegenheden te beperken. Door samenwerking en informatie-uitwisseling tussen diverse partijen zou het RIEC in staat moeten zijn om te bepalen op welke wijze (strafrechtelijk, bestuurlijk of financieel) een dergelijke besmette onderneming kan worden aangepakt.¹

Intermezzo – het barrièremodel toegepast op voertuigcriminaliteit

Verschillende respondenten geven aan dat een barrièremodel kan bijdragen aan een effectieve aanpak van voertuigcriminaliteit. Een barrièremodel brengt in kaart op welke wijze criminelen bij het plegen van hun delicten gebruikmaken van legale structuren en hoe de overheid en ketenpartners dit kunnen voorkomen. Deze werkwijze wordt reeds bij verschillende vormen van criminaliteit, waaronder mensenhandel en hennepteelt, toegepast.

De Miranda en Van der Mark (2012) benoemen verschillende aanpakken die in het kader van het barrièremodel zijn toegepast op georganiseerde autodiefstal. Zij constateren dat een goede informatiepositie essentieel is voor een adequate aanpak. Ons inziens kan ook ‘restinformatie’ uit rechercheonderzoeken aan deze informatiepositie bijdragen. Zo is uit een afgerond opsporingsonderzoek bekend dat een buitenlandse stelersgroep veelal in hetzelfde bungalowpark verblijft. Door ook na afloop van opsporingsonderzoeken te blijven monitoren op dergelijke restinformatie, kunnen autodiefstallen mogelijk voorkomen worden. Tevens kan worden gedacht aan het internationaal monitoren van bepaalde, door criminelen veelgebruikte routes, waarvan de E30 een voorbeeld is. In Nederland bestaat reeds een dergelijke *Security Lane* (De Miranda & Van der Mark, 2012).

Een respondent heeft het in het kader van slimme onderzoeken over een drietrap: *“Een is informatie en intelligence, twee is waarnemen en drie is opvolging. Er kan op diepgaand niveau een rechercheonderzoek gedraaid worden (ook voor de kennis). Als je een fenomeen doorgrondt en kent, kun je het ook uit elkaar halen, kapot maken of tegenhouden”*.

Publiek-private samenwerking in de opsporing

Een onderwerp waar op het niveau van het Ministerie van Veiligheid en Justitie al over wordt nagedacht, is het uitbreiden van de publiek-private samenwerking in de opsporing. Diverse respondenten hebben tijdens het onderzoek aangegeven dat er over het fenomeen voertuigcriminaliteit ook bij een aantal schade- en recherchebureaus veel kennis en expertise aanwezig zijn. De daar werkzame functionarissen (veelal oud-politiemensen) worden door de politie gewaardeerd.

Met een klein aantal gecertificeerde en gescreende schade- en recherchebureaus zou ook in het kader van opsporing nadrukkelijker samengewerkt kunnen en moeten worden. Een respondent: *“Met het oog op de toekomst zou je particuliere opsporingsbureaus die vergund zijn en een keurmerk van de politie hebben als betrouwbare samenwerkingspartner moeten aanmerken”*.

Autofabrikanten en dealers moeten meebewegen

De afgelopen jaren is er door de autofabrikanten geïnvesteerd in beveiligingsmechanismen. Met dergelijke systemen zijn gelegenheidsdiefstallen behoorlijk teruggebracht en daarom zou het goed zijn als ook minder dure auto's met alarmsystemen en startonderbrekers worden uitgerust.

De georganiseerde autodieven investeren echter zoveel en kunnen zich door de opbrengsten ook veroorloven, dat ze kort nadat er nieuwe, dure en gewilde auto's op de markt komen al in staat zijn om deze relatief eenvoudig met technische hulpmiddelen te kunnen stelen. Dit roept de vraag op wat de autofabrikanten nog kunnen doen om het dergelijke dadergroepen lastig te maken.

Ter voorkoming van diefstal zouden fabrikanten via hun dealers aan potentiële kopers voorlichting moeten geven over diefstalrisico's en diefstalpreventie. Verder zouden fabrikanten – zeker in duurdere of gewilde auto's – een GPS-systeem moeten plaatsen, want dit verhoogt de kans om gestolen voertuigen terug te vinden. Daarnaast verdient het volgens veel respondenten aanbeveling dat dealers hun klanten wijzen op het belang van *after sales* beveiliging voor hun auto. Met *after sales* beveiliging krijgt de auto een extra en unieke beveiliging, waardoor het minder eenvoudig wordt voor dadergroepen om met technische hulpmiddelen een auto te stelen. Een respondent: *“...alles wat een fabrikant aanpast in de productielijn heeft weinig zin als het gaat om het tegengaan van diefstal door georganiseerde dadergroepen. Zij zijn daar namelijk in no time van op de hoogte”*.

Tot slot is het met name voor de opsporing van gestolen auto's van belang dat er op zoveel mogelijk onderdelen een unieke code zit. Dit zou kunnen via microdots (een auto-DNA dat op onderdelen en in de lak wordt aangebracht), maar ook door het plaatsen van een *Vehicle Identification Number* (VIN) op meerdere onderdelen (*partsmarking*) dan nu het geval is. *“Via een zogeheten VIN-Cube die aangesloten wordt op de auto kan de VIN van onderdelen worden uitgelezen, waarna deze vergeleken kan worden met onderdelen die als gestolen staan geregistreerd.”* Het coderen zou zeker moeten gelden voor diefstalgevoelige onderdelen als airbags, koplampen en navigatieapparatuur.

Intermezzo – het belang van GPS bij het terugvinden van gestolen voertuigen

De politie vond in de nacht van maandag 13 mei op dinsdag 14 mei 2013 een gestolen landbouwvoertuig terug in Riel. Het voertuig was uitgerust met een zogenaamd *track & trace* systeem dat de GPS-positie doorgaf. Het ging om een zogenaamde verreiker. Dat voertuig is gebouwd om zware lasten te tillen en te verplaatsen. Verreikers worden gebruikt voor agrarische, industriële en infrastructuurbouwdoeleinden. Het voertuig werd rond 03.30 uur gestolen in Sint Oedenrode. Via *track & trace* werd het gelokaliseerd in Riel. De gestolen verreiker en de vrachtwagen werden in beslag genomen. Er is nog niemand opgepakt in verband met deze diefstal.²

Werkmaterieel kentekenen en beveiligen

De overheid moet overwegen om werkmaterieel net als andere voertuigen te voorzien van een kenteken en een daaraan gekoppelde centrale kentekenregistratie. Nu is er sprake van ‘ongekentekende’ voertuigen die na diefstal soms in het niets verdwijnen en moeilijk terug te vinden of terug te brengen zijn.

Naast het aanbrengen van een identiteit is het aanbrengen van GPS en alarm alsmede het verbeteren van de uniciteit van sleutels – gezien de hoge prijs van dergelijke voertuigen – geen overbodige luxe. De branche, vertegenwoordigd door de brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegebouwmachines en transportmaterieel, is nadrukkelijk ook zelf aan zet om een aantal structurele maatregelen door te voeren. Vanuit de publiek-private partijen wordt hier al heel lang op aangedrongen, maar tot op heden zonder resultaat.

Rol verzekeraars en een maatschappelijke discussie over de verzekeringspremie

Verzekeraars in ons land kunnen hun klanten meer dan nu het geval is verplichten om GPS in duurdere auto's en een alarminstallatie in minder dure auto's in te bouwen. Ook zijn verzekeraars niet alleen in de positie, maar ook min of meer verplicht, om klanten te wijzen op diefstalrisico's van het te verzekeren voertuig. Zij zouden voor bepaalde typen diefstalgevoelige auto's after sales beveiliging verplicht kunnen stellen en daarbij niet alleen naar de waarde van het voertuig, maar ook naar het diefstalrisico moeten kijken.

Binnen de verzekeringswereld is het redelijk gebruikelijk dat objecten of personen met een hoger risico ook een hogere verzekeringspremie betalen. Veel respondenten hebben tijdens het onderzoek aangegeven dat het goed zou zijn als een maatschappelijke discussie over de hoogte van verzekeringspremies wordt gestart als het gaat om auto's. Overwogen kan worden om eigenaren van diefstalgevoelige voertuigen of zij die onvoldoende maatregelen treffen, een hogere premie te laten betalen. Nu betalen alle autobezitters gezamenlijk de kosten, waardoor er nooit een scherpe discussie of premiestelling in relatie tot het diefstalrisico plaatsvindt. Dit laatste zou ook van belang kunnen zijn om autofabrikanten nog meer bij de aanpak en preventie te betrekken. Een respondent: “*Premiestelling naar diefstalrisico zou zowel een prikkel zijn voor de fabrikant als voor de consument*”.

Engeland kent met betrekking tot dit punt een *good practice*. Daar wordt gewerkt met een puntensysteem voor diefstalresistentie in het ontwerp van nieuwe auto's. De premie wordt vervolgens hoger als de diefstalkans – op basis van het puntensysteem – hoger is.

Tot slot is het bijzonder dat er diverse verzekeraars zijn die zogeheten 'drie jaar nieuw polissen' verkopen. Dit zijn autoverzekeringen tegen diefstal, waarbij de volledige nieuwwaarde van de auto wordt uitgekeerd bij diefstal gedurende de eerste drie jaar na het afsluiten van de polis. Dergelijke verzekeringen stimuleren fraude en diefstal en worden ook wel 'Sinterklaaspolissen' genoemd. Immers wanneer iemand zijn auto met een dergelijke polis een dag voor het verstrijken van de drie jaar termijn laat verdwijnen en als 'gestolen' claimt bij de verzekeraar en aangifte doet, dan krijgt deze persoon het complete aanschafbedrag terug. Eigenlijk zouden dergelijke polissen moeten verdwijnen omdat ze fraude en diefstal in de hand werken.

Centrale registratie, delen van informatie en sneller signalering zijn een must

Eerder wezen we al op het feit dat het LIV nadrukkelijker als een 'spin in het informatie- en intelligenceweb' zou moeten fungeren. Het LIV moet het punt zijn waar centrale registratie over voertuigen en gestolen voertuigen bij elkaar komt. Op dit punt zou het prettig zijn als beschikbare datasystemen, zoals de VIN-registratie op voertuigen en onderdelen bij fabrikanten, ook gedeeld kunnen worden met het LIV.

Naast centrale registratie is het delen van informatie binnen de overheid, maar vooral met de private partijen van belang. Indien dit gerealiseerd wordt, zijn private partijen ook beter in staat om de benodigde acties te ondernemen in de strijd tegen voertuigcriminaliteit. Een respondent: *"Er moeten vanuit het LIV signalen naar de partners uitgaan als er weer nieuwe inbraaktechnieken zijn ontwikkeld, want dat is een race die we nu enorm aan het verliezen zijn"* en een andere respondent: *"...er moet nog veel meer dan nu het geval is informatie worden gebundeld tussen de partners, waardoor netwerken van criminelen beter zichtbaar worden"*.

Als het gaat om het delen van informatie zijn er overigens ook barrières die nog doorbroken moeten worden. Een respondent: *"Op dit moment verbiedt de wet de politie om het serienummer van gestolen navigatieapparatuur door te geven aan de fabrikant. Dit is jammer want met deze informatie kan de fabrikant het apparaat op afstand blokkeren waardoor het minder aantrekkelijk wordt om deze apparatuur te stelen"*. In dit kader zou een aanpassing van de Wet Politiegegevens (WPG) kunnen worden overwogen.

Interpol beschikt over een systeem dat *Invex* heet. Via dit systeem wordt de VIN van gestolen auto's ook gedeeld met de nu nog voornamelijk Duitse fabrikanten. Op het moment dat de gestolen auto ergens in de wereld aangesloten wordt op een computer krijgt de fabrikant hiervan een signaal inclusief de locatie waar de auto staat. Helaas kan ons land nog niet beschikken over *Invex* en hier zou verandering in moeten komen. Het systeem werkt niet alleen preventief maar kan ook een rol spelen in de opsporing van gestolen auto's.

Tot slot is een snelle (internationale) signalering van gestolen voertuigen een aandachtspunt. In het onderzoek uit 2005 werd hierop al gewezen en helaas verkeert dit onderwerp nu pas in een pilotfase.

Het bestuur van AVc heeft het initiatief genomen om deze pilot te starten, omdat de gemiddelde registratietijd van een aangifte vijf dagen was geworden, terwijl dit conform de afspraken binnen twee uur zou moeten gebeuren. De pilot 'snelle signalering van gestolen voertuigen' loopt momenteel in de politie Eenheid Oost-Brabant. Het VbV neemt binnen deze proef ook een deel van de aangiften op. Het bij deskundige functionarissen snel, laagdrempelig en eenvoudig aangifte kunnen doen van diefstal van een voertuig is – zo blijkt uit diverse gesprekken – van groot belang.

Indien de pilot positieve resultaten oplevert, zou deze systematiek zo snel mogelijk landelijk ingevoerd moeten worden. In verband met de capaciteit en snelheid van het verwerken van aangiften is het wenselijk dat functionarissen die daarmee belast zijn vanuit een flexibele omgeving (onder andere vanuit huis) kunnen werken.

Naast een snelle signalering zou de relatie tussen gestolen voertuigen en opname van dergelijke kentekens in de database van *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) ofwel automatische kentekenplaatherkenning sneller gelegd kunnen worden.

Keuring en dynamisch risicotaxatie-instrument

Vanuit het onderzoek komt regelmatig naar voren dat de keurmeesters van de RDW deskundig zijn. Zij krijgen echter veelal niet de benodigde tijd om bij het keuren van bijvoorbeeld een schadevoertuig vast te stellen of er sprake is van een voertuig of onderdelen die van diefstal afkomstig zijn. Soms zouden ze – bij twijfel – een beroep moeten kunnen doen op de voertuigspecialisten van de politie.

Meer dan nu het geval is, zou de RDW moeten gaan werken met een dynamisch risicotaxatie-instrument 'besmette voertuigen'. Op basis van risico-indicatoren en de nieuwste inzichten (vanuit het LIV) zou er voor voertuigen met een hoge risicoscore extra tijd voor een keuring vrijgemaakt moeten kunnen worden.

Internet als aandachtspunt

Net als bij andere vormen van criminaliteit speelt het internet een rol. Bij voertuigcriminaliteit is dat zowel bij het ontvreemden van voertuigen als bij de verkoop van voertuigen het geval. De technologie om eenvoudig auto's te stelen, wordt namelijk voor een deel via het internet aangeschaft. De te stelen auto's worden via het internet (*Google Street View*) opgezocht. Daarnaast is het internet een belangrijk kanaal waarlangs dadergroepen auto's en onderdelen aan de man brengen. Een actieve relatie onderhouden met en een samenwerking aangaan met de verkoopsites, waar dit mogelijk is, liggen voor de hand. Dergelijke sites kunnen (en willen, zo blijkt uit dit onderzoek) namelijk ook signaleren, waardoor zaken ook in een vroeg stadium kunnen worden aangepakt.

Europese aanpak en afspraken

Uit het onderzoek komt naar voren dat voertuigcriminaliteit Europees c.q. internationaal is qua reikwijdte. In de aanpak en regelgeving liggen er dan ook taken voor ‘Europa’ of voor Europese samenwerking en wet- en regelgeving.

Schadeauto’s uit het buitenland inclusief de kentekenpapieren zijn gewild bij Nederlandse omkatters, zo blijkt. Het scheiden van een kenteken van een autowrak – zoals in Nederlands sinds een aantal jaren gebeurt – en nauwgezette registratie daarvan zou in Europees verband navolging verdienen.

Ook zou het omzetten van een buitenlands kenteken naar een Nederlands kenteken niet moeten bestaan uit een administratieve maatregel, maar zouden dergelijke auto’s ook geschouwd en gekeurd moeten worden door een deskundige. De huidige praktijk blijkt criminelen in de hand te werken.

Het internationaal registreren en delen van informatie staat volgens sommige deskundigen ook nog in de kinderschoenen. Een respondent: *“In Nederland weet men vrijwel alles van een auto vanaf het moment dat deze op de markt gebracht wordt tot het moment dat deze geëxporteerd of vernietigd wordt. Dit is mede de verdienste van de RDW, die hierin grote sprongen heeft gemaakt. In andere landen is de informatieregistratie veel minder”*. Het is dan overigens wel van belang dat Europa aandacht krijgt voor dit onderwerp. Positief daarbij is dat vanaf 2015 voertuigen voor 95% gerecycled moeten worden. Dit gegeven maakt het mogelijk om aandacht te vragen voor de slechte registratie in veel Europese landen. Op dit moment worden er op jaarbasis in Europa volgens experts zes miljoen auto’s afgemeld, terwijl het er in werkelijkheid twaalf miljoen moeten zijn. Deze discrepantie zet het probleem hoogstwaarschijnlijk ook binnen Europa op de agenda.

Verder is er een belangrijke verkeersader die door dadergroepen wordt gebruikt voor diverse vormen van criminaliteit. Het gaat om de E30 die vanuit Twente richting Oost-Europa loopt. Deze route wordt onder andere gebruikt voor smokkel, mensenhandel, ladingdiefstallen en voertuigcriminaliteit. Het zou goed zijn als er met regelmaat informatiegestuunde, integrale, internationale controles op deze route worden uitgevoerd. Vanzelfsprekend is alertheid ook geboden op andere routes, zoals bijvoorbeeld van het zuiden van Nederland naar de Antwerpse haven.

Gezien de activiteit van internationale criminele netwerken bij voertuigcriminaliteit in ons land zou de rol van Europol en Interpol groter moeten worden dan nu het geval is.

Eindnoot

1. Riecnnet.nl
2. Bron: politie.nl

5 De balans opgemaakt

In dit rapport wordt verslag gedaan van de stand van zaken op het gebied van georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd op verzoek van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), de Nationale Politie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Het onderzoek is verricht in het voorjaar van 2013 en is te beschouwen als een update van een soortgelijk onderzoek dat door Bureau Beke in 2005 werd uitgevoerd. Naast de stand van zaken op het gebied van georganiseerde voertuigcriminaliteit anno 2013 is er ook aandacht voor de ontwikkelingen sinds het in 2005 uitgevoerde onderzoek. De volgende drie onderzoeksvragen staan daarbij centraal:

- Wat is er bekend over de ontwikkelingen in de omvang en aard van voertuigcriminaliteit in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder?
- Wat is er bekend over de daders, modus operandi en welke ontwikkelingen hebben zich daar voorgedaan?
- Hoe ziet de aanpak eruit en welke kansen zijn er voor de aanpak?

In dit laatste hoofdstuk – dat zich laat lezen als een samenvatting – staan we kort stil bij de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd om vervolgens de onderzoeksvragen te beantwoorden. Daarbinnen wordt ook een beeld gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen binnen de georganiseerde voertuigcriminaliteit in ons land. We besluiten dit hoofdstuk met een aantal kansen voor de aanpak.

Een multimethodenaanpak

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn er meerdere onderzoeksmethoden gebruikt. Naast een deskresearch zijn er deskundigen van publieke en private partijen geraadpleegd. Dit gebeurde in interviews en groepsbijeenkomsten. Er zijn analyses gemaakt van opsporingsonderzoeken en van de dadergroepen die hieruit voortkomen. Verder zijn er analyses gemaakt van de verslaglegging van de politie over landelijke trends op het gebied van

voertuigcriminaliteit. Tot slot zijn berichten in de media (LexisNexis) over dit onderwerp geanalyseerd.

De aantallen gestolen voertuigen zijn stabiel en toch is er zorg

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) publiceert periodiek diefstalcijfers. In 2000 zijn er ongeveer 32.500 voertuigen gestolen. In 2010 is dit aantal gedaald tot ongeveer 17.000. De laatste jaren blijft dit aantal nagenoeg stabiel. Voertuigcriminaliteit is op basis van de registraties overigens vooral autodiefstal, want ongeveer twee derde van het totale aantal gestolen voertuigen betreft een personenauto. Op basis van de meeste recente cijfers blijkt dat er dagelijks 46 voertuigen worden gestolen, waarvan 31 personenauto's.

Op zich lijkt de ontwikkeling van de diefstalcijfers positief, maar een nadere verdieping van de cijfers laat zien dat de diefstal van jonge (0-3 jaar oud), relatief dure auto's stijgt. De schade door de diefstal van voertuigen tot en met drie jaar oud bedraagt voor verzekeraars in 2012 meer dan €100 miljoen. De VbV becijfert dat dit een stijging is van 56 procent ten opzichte van het voorgaande jaar. De meest actuele cijfers laten zien dat deze stijging doorzet en de schade zal in 2013 naar de verwachting van het VbV tussen de 140 en 150 miljoen euro bedragen.

De schade als gevolg van gestolen auto-onderdelen is met een geschatte omvang van €350 miljoen nog omvangrijker. Het gaat dan om de schade tengevolge van de diefstal van bijvoorbeeld navigatieapparatuur, winterbanden en airbags, maar ook om de braakschade die daarbij optreedt. Er is bij de publieke en private partijen sprake van terechte zorg als het gaat om de diefstal van jonge voertuigen en van onderdelen.

Verschijningsvormen en ontwikkelingen op het gebied van voertuigcriminaliteit

Op basis van de geraadpleegde bronnen worden anno 2013 de volgende in Nederland voorkomende vormen van georganiseerde voertuigcriminaliteit onderscheiden:

1. diefstal van auto's en bedrijfsauto's om financiële redenen;
 - in verband met de behoefte op de (internationale) markt
 - om te klonen/dupliceren
 - voor het omkatten waarbij (buitenlandse) schadeauto's worden gebruikt
 - voor onderdelen
2. diefstal van auto's om er een ander misdrijf mee te plegen;
3. diefstal van onderdelen uit auto's om financiële redenen;
4. diefstal van werkmaterieel.

Opvallende ontwikkeling daarbij is dat door de introductie van diverse gelegenheidsbeperkende maatregelen – zoals beveiliging – het aantal gelegenheidsdaders afneemt. Autodiefstal is in hoge mate georganiseerd en geprofessionaliseerd, zo laat het onderzoek zien.

In 2005 was het nog de verwachting dat de diefstal van de autosleutel uit bijvoorbeeld woonhuizen (*homejacking*) en *carjacking* zou toenemen, maar dat is in Nederland niet gebeurd.

Gestolen auto's spelen sinds jaar en dag een faciliterende rol bij andere vormen van criminaliteit. In dat kader wordt er door sommigen dan ook wel gesproken van 'automobiel banditisme'. De laatste jaren is er sprake van een toename van diefstal van 'snelle' auto's met meer dan 200 pk. Dergelijke wagens kunnen worden gebruikt bij overvallen, ram- en plofkraaken. Er is dan ook sprake van een duidelijke relatie tussen autodiefstal en *high impact crimes*. Verder is er sprake van een toegenomen diefstal van auto's die een nieuwe identiteit krijgen (duplo's of klonen) en via het internet worden verkocht. Ook gestolen onderdelen vinden via de digitale snelweg steeds vaker een nieuwe eigenaar.

Auto's, onderdelen en werkmaterieel worden na diefstal zowel in Nederland als het buitenland afgezet. Landen waar vraaggestuurd gestolen waar wordt afgezet, zijn vooral Midden- en Oost-Europa en de Baltische Staten. Er zijn ook trends, want SUV's en hybride voertuigen zijn momenteel erg in trek voor de Russische markt en het verre achterland van Litouwen.

Diefstal van werkmaterieel als rising star

Werkmaterieel, zoals vorkheftrucks, tractoren en landbouwvoertuigen – met een zeer hoge aanschaf- en dagwaarde – wordt volgens de cijfers relatief minder vaak gestolen. Experts wijzen op het grote *dark number* dat er ten aanzien van diefstal van werkmaterieel bestaat. Dit dark number is een gevolg van het feit dat aangiften van diefstal zowel in Nederland als internationaal slecht geregistreerd worden. Verder staan deze voertuigen niet centraal geregistreerd, onder andere vanwege het feit dat het gaat om ongekenkende voertuigen. Hierdoor is het lastig om werkmaterieel te identificeren en te controleren of een dergelijk voertuig gestolen is. Experts geven aan dat de bekende diefstalcijfers het topje van de ijsberg zijn.

De diefstal van werkmaterieel leidt in Nederland tot een geschatte schade van €25 miljoen op jaarbasis. In Europa als geheel zou het om een bedrag van € 1,5 miljard op jaarbasis gaan.

Ondermijning als gevolg van voertuigcriminaliteit

Een voertuigdiefstal kan het veiligheidsgevoel van een slachtoffer negatief beïnvloeden. Verder is er sprake van grote financiële schade voor verzekeraars, autoverhuurbedrijven, garagebedrijven en particulieren. Ook kan diefstal van een bedrijfsvoertuig of van werkmaterieel tot praktische problemen en schade leiden. Respondenten merken op dat de diefstal van auto-onderdelen en het afzetten daarvan via internet fnuikend zijn voor de legale branche. Legale sloperijen en demontagebedrijven dienen aanzienlijke investeringen te doen om legaal te kunnen werken. Daar komt bij dat in deze branche veel concurrentie is, met als gevolg dat de marges klein zijn.

Het feit dat veel gestolen auto-onderdelen tegen een – voor legale bedrijven onhaalbare – prijs op internet worden aangeboden, wordt dan ook als problematisch en onwenselijk ervaren.

Samenvattend, komt uit het onderzoek naar voren dat voertuigcriminaliteit het vertrouwen in het handelsverkeer ondermijnt en concurrentieverhoudingen verstoort.

Het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit in het algemeen en van autodiefstal in het bijzonder en de daaraan gerelateerde impact zouden zwaarder moeten wegen bij de aanpak van het fenomeen voertuigcriminaliteit.

Dadergroepen zijn georganiseerd

Op basis van het onderzoek onderscheiden we bij georganiseerde voertuigcriminaliteit twee typen dadergroepen. Beide typen dadergroepen (inter)nationaal samen om zo kennis en/of expertise te kunnen delen.

Het gaat enerzijds om criminele groeperingen en anderzijds om criminele organisaties met een celstructuur. De criminele groepering bestaat uit vijf tot tien personen die vooral in Nederland woonachtig zijn. Binnen de groepering wordt een aantal functies – zoals klonen of stelen – door de leden zelf uitgevoerd. Indien nodig betreft men nationaal of zelfs internationaal kennis (denk aan vervalsen van documenten of technische knowhow) waarover men zelf niet beschikt of tijdelijk niet kan beschikken. Meest voorkomend zijn groepen die bestaan uit woonwagengebouwers, Marokkaanse Nederlanders en (incidenteel) Antillianen. Daarnaast komen tijdens het onderzoek ook groepen uit Midden- en Oost-Europa in beeld. Binnen de criminele organisatie is er sprake van een centraal aangestuurde celstructuur. De cellen voeren onder regie min of meer onafhankelijk van elkaar de verschillende functies uit die nodig zijn om een auto te stelen en af te voeren. Op het moment dat er een cel uitvalt, bijvoorbeeld doordat deze is ontmanteld door de politie, kan de organisatie relatief eenvoudig verder functioneren nadat de betreffende cel is vervangen. De omvang van deze organisaties is moeilijk te bepalen, omdat er vanuit de opsporing geen totaalbeeld van is. Door de werkwijze zijn de criminele organisaties met een celstructuur in de optiek van veel respondenten een echte bedreiging. Deze organisaties komen van buiten Nederland en zijn vooral afkomstig uit Midden- en Oost-Europa en de Baltische staten.

De mate van georganiseerdheid bij beide typen dadergroepen blijkt niet alleen uit de specifieke taken, aansturing en knowhow binnen de groepering of organisatie. Criminele activiteiten worden ook behoorlijk professioneel afgeschermd en daarnaast is er ook een relatie met legale bedrijven en andere vormen van criminaliteit. Op basis van het onderzoek komen relaties met de wereld van de georganiseerde hennepcultuur, connecties met *Outlaw Motorcycle Gangs*, zoals Satudarah en Hells Angels, illegale wapenhandel, vrouwenhandel, heling, belastingfraude waaronder BTW-fraude, valsheid in geschrifte en witwassen naar voren.

Dadergroepen zijn professioneler

De waarschijnlijk belangrijkste ontwikkeling van de laatste jaren is dat dadergroepen niet alleen georganiseerd zijn, maar ook zeer professioneel te werk gaan. Dit blijkt uit het feit dat jonge en technisch goed beveiligde auto's meer dan voorheen gestolen worden. Daarnaast wordt het terugvindpercentage van deze auto's steeds lager. Op dit moment wordt slechts een op de drie jonge auto's teruggevonden. Door gebruik te maken van technisch zeer geavanceerde hulpmiddelen krijgen de dieven in korte tijd de complete controle over een voertuig. Het gaat daarbij om voertuigen die goed in de markt liggen (vraag) en waar de dadergroepen eerst uitvoerig technisch research naar hebben gedaan. Er zijn diverse respondenten geweest die ervoor hebben gewaarschuwd dat de fabrikanten de slag aan het verliezen zijn als het gaat om het technisch beveiligen van voertuigen. Dit komt onder andere vanwege de tijd die het kost om – bij niet-afdoende beveiliging – aanpassingen in het productieproces aan te brengen én de investeringsmogelijkheden van de dadergroepen. Veel van de technische kennis wordt onderling uitgewisseld dan wel via het internet aangeschaft tegen soms zeer hoge prijzen. Internet speelt sowieso een rol bij de afzet van gestolen voertuigen en auto-onderdelen. Ook op dat punt is het dievengilde meegegroeid met zijn tijd. De dieven maken ruim gebruik van de, anonieme, mogelijkheden die verkoopsites op het internet bieden.

Tot slot beschikken dadergroepen over blanco kentekenplaten en apparatuur om zelf kentekenplaten te maken. Hierdoor komen gestolen auto's regelmatig als kloon of duplo van een andere bestaande auto via internet of anderszins op de markt.

Georganiseerde voertuigcriminaliteit is zware criminaliteit

Gezien het voorgaande bevreemdt het ons dat er in het geval van georganiseerde voertuigcriminaliteit gesproken wordt over middencriminaliteit of zelfs veelvoorkomende criminaliteit en niet over zware criminaliteit. Bijzonder is het dat georganiseerde autodiefstal in het meest recente nationale dreigingsbeeld niet gekwalificeerd is als concrete dreiging. Men baseert zich daarbij op het feit dat het aantal gestolen auto's de komende jaren gelijk zal blijven. Dat laatste klopt wellicht, maar men gaat wel voorbij aan:

- de mate van georganiseerdheid en professionaliteit van dadergroepen;
- het internationale en grensoverschrijdende karakter;
- het ondermijnende karakter van voertuigcriminaliteit;
- de relatie van voertuigcriminaliteit met andere (zware) vormen van criminaliteit;
- de relaties die er zijn tussen boven- en onderwereld.

Aanpak en kansen voor de aanpak

Sinds 1997 ligt er in ons land een solide basis voor de aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit. In dat jaar start een publiek-private samenwerking onder de naam Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc). Doel is om via samenwerken in de keten de

voertuigcriminaliteit terug te dringen. Taken daarbij zijn signaleren, agenderen, aanjagen, coördineren en monitoren.

Naast de participerende organisaties binnen AVc spelen het Landelijk Informatiecentrum (LIV), het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV), de eenheden van politie, het openbaar ministerie, particuliere bureaus voor schade- en rechercheonderzoek en de auto-branche een belangrijke rol in de aanpak.

Respondenten zijn tevreden over de resultaten die gezamenlijk zijn bereikt in de afgelopen jaren en in die zin moet de publiek-private samenwerking voortgezet worden. Er zijn evenwel ook nog veel kansen voor de aanpak van morgen. Gezien de hiervoor geschetste ontwikkeling moet met die aanpak vandaag worden gestart. We zetten hoofdlijnen puntsgewijs op een rij en verwijzen voor een uitgebreide beschrijving naar hoofdstuk 4. In de kansen voor de aanpak is een onderverdeling gemaakt in preventie, informatie en registratie, handhaving en opsporing én internationale aanpak.

Preventie

1. Autofabrikanten en dealers moeten in het kader van diefstalpreventie meebewegen met de ontwikkelingen van de dadergroepen en hun modus operandi.
2. In het kader van preventie en het tegengaan van de handel in gestolen auto-onderdelen dienen autofabrikanten te beginnen met *partsmarking* door een VIN op diefstalgevoelige onderdelen.
3. Bij werkmaterieel ligt er een nadrukkelijke taak voor de brancheorganisatie (BMWT) als het gaat om een betere beveiliging. Verder zouden deze voertuigen voorzien moeten worden van een kenteken dat centraal geregistreerd wordt.
4. Verzekeraars kunnen (after sales) voertuigbeveiliging stimuleren en daarnaast zou er een maatschappelijke discussie gevoerd moeten worden over premiestelling naar diefstalrisico. Engeland kent met betrekking tot dit laatste punt een *good practice*. Daar wordt gewerkt met een puntensysteem voor diefstalresistentie in het ontwerp van nieuwe auto's. Meer punten betekent een hogere diefstalkans en dus een hogere premie.
5. Als preventie tegen diefstal en fraude zouden de 'drie jaar polissen' of 'Sinterklaaspolissen' niet meer moeten worden aangeboden door de verzekeraars die dit nu doen.
6. Er dient een dynamisch risicotaxatie-instrument ontwikkeld te worden met behulp waarvan 'besmette' voertuigen meer aandacht krijgen bij een keuring door de RDW.

Informatie en registratie

1. Het LIV moet een actievere en centralere rol gaan spelen in het proces om van informatie *intelligence* te maken. Informatie zou uit het land moeten worden opgehaald en geanalyseerd worden. Als intelligence zou het teruggegeven moeten worden aan zowel de politie (opsporing en handhaving) als private partijen.
2. Het delen van informatie tussen publieke en private partijen vanuit een centrale registratie van gestolen voertuigen is van groot belang.
3. Goed en snel aangifte kunnen doen en een daaropvolgende snelle, internationale signalering van een gestolen voertuig zijn een must.
4. Via Interpol zou ook Nederland de beschikking moeten krijgen over *Invex*. Via dit systeem kan een autodiefstal snel aan de fabrikant worden doorgegeven. Op het moment dat de auto dan ergens via de elektronica verbinding maakt met de fabriek is men daarvan op de hoogte, kent men de locatie en kan er handelend opgetreden worden.

Handhaving en opsporing

1. De opsporing van georganiseerde voertuigcriminaliteit moet geïntensiveerd, geborgd en slimmer worden.
2. Bij voorkeur een of twee vaste, landelijke rechercheteams bestaande uit specialisten op dit gebied zouden zich bezig moeten houden met opsporingsonderzoeken.
3. Op basis van opgebouwde kennis en netwerken is het dan veel beter dan nu het geval is mogelijk om barrières op te werpen en 'tegen te houden'. Verder wordt de kans groter dat samen met andere partijen (zoals de belastingdienst) bijvoorbeeld ook facilitators in de bovenwereld aangepakt worden.
4. Er dient nog nadrukkelijker gekeken te worden naar de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking in de opsporing.

Internationale aanpak

1. Ook voor Europa zijn er actiepunten en daarbij kan het EU-raadsbesluit dienen als basis voor internationale samenwerking. Dat die samenwerking nodig is, blijkt uit het feit dat de georganiseerde diefstal van jonge auto's meer en meer een internationale oriëntatie heeft.
2. Gezien de activiteit van internationale criminele netwerken in ons land zou de rol van Europol en Interpol groter moeten worden dan nu het geval is.
3. Het gelijktrekken van afspraken, internationale registraties, informatie-uitwisseling en samenwerking in Europees verband zijn van het grootste belang.
4. Internationale, integrale controles op verkeersaders zoals de E30 zouden gezamenlijk moeten worden uitgevoerd. Bij dit laatste actiepunt is de opbrengst groter dan alleen de aanpak van voertuigcriminaliteit, omdat dergelijke routes ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld smokkel en mensenhandel.

Geraadpleegde bronnen

Literatuur

Barham, J. (2008). Europe's car thieves go upscale. *Security Management*, 52(3): 42. Te raadplegen via <http://www.securitymanagement.com/article/europes-car-thieves-go-upscale>.

Blaauw, F.J. (2012). Statistiek voertuigdiefstal 2012, Jaarcijfers 2012 voertuigdiefstal. Landelijk Informatie Centrum Voertuigcriminaliteit, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit.

Boer, M. den (2001). Bestrijding georganiseerde misdaad in Europa. In: *Justitiële Verkenningen*, 27(2): 25-42.

Boerman, F., M. Grapendaal & A. Mooij (2008). *Nationaal dreigingsbeeld 2008. Georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: KLPD.

Boerman, F., M. Grapendaal, F. Nieuwenhuis & E. Stoffers (2012). *Nationaal Dreigingsbeeld 2012. Georganiseerde Criminaliteit*. Zoetermeer: KLPD-IPOL.

Bouloukos A., G. Farrell & G. Laycock (2003). Transnational organised crime in Europe and North America: Towards a framework for prevention. In: K. Aromaa & M. Heiskanen (red.), *Crime and Criminal Justice in Europe and North America 1995-1997: Report on the Sixth United Nations Survey on Crime Trends and Criminal Justice Systems*. Helsinki: HEUNI.

Bruinsma, G.J.N. (1996) De autobranche en (vracht)autocriminaliteit. In: G.J.N. Bruinsma & F. Bovenkerk (red.), *De georganiseerde criminaliteit in Nederland: de branches*. 's-Gravenhage: SDU.

Bruinsma, G. & W. Bernasco (2002). Dadergroepen en transnationale illegale markten. In: *Justitiële Verkenningen*, 44(2): 128-140.

Bruinsma, G. & W. Bernasco (2004). Criminal groups and transnational markets. A more detailed examination on the basis of Social Network Theory. In: *Crime, Law & Social Change*, 41: 79-94.

Clarke, R.V. & P.M. Harris (1992). Auto theft and its prevention. In: M. Tonry (ed.), *Crime and Justice: A Review of Research*, vol. 16. Chicago: University of Chicago Press.

Clarke, R.V. & R. Brown (2003). International trafficking in stolen vehicles. In: M. Tonry (red.), *Crime and Justice: A Review of Research*, vol. 30. Chicago: University of Chicago Press.

Dijk J. van, J. van Kesteren & P. Smit (2007). *Criminal victimisation in international perspective: key findings from the 2004–2005 ICVS and EU ICS*. The Hague: WODC.

Europol (2006). *An overview of motor vehicle theft from a European perspective*. The Hague: Europol.

Ferwerda, H., N. Arts, E. de Bie & I. van Leiden, (2005). Georganiseerde autodiefstal: Kenmerken en achtergronden van een illegale branche. Amsterdam: SWP.

Gerber, G. & M. Killias (2003). The transnationalization of historically local crime: auto theft in Western Europe and Russia markets. In: *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 11(2): 215-226.

Gounev, B. & T. Bezlov (2008). From the economy of deficit to the black-market: Car theft and trafficking in Bulgaria. In: *Trends in Organized Crime*, 11: 410-429.

Gutauskas, A., A. Juska, P. Johnstone & R. Pozzuto (2004). Changing typology of organised crime in a post-socialist Lithuania (the late 1980s–early 2000s). In: *Global Crime*, 6(2): 201-221.

Higgins, K. (1997). Exploring motor vehicle theft in Australia. In: *Trend and Issues in Crime and Criminal Justice*, 67: 1-6.

Irish, J. (2005). *Illicit trafficking of vehicles across Beit Bridge border post*. Pretoria: Institute for Security Studies.

Jacobs, M., A. Essers & R. Meijer (2002). *Daderprofielen van autodiefstal. Onderzoeksnotities 2002/2*. Den Haag: WODC.

Kleemans, E. (2007). Organized crime, transit crime, and racketeering. In: *Crime and Justice*, 35: 163-215.

Levi, M. & M. Maguire (2004). Reducing and preventing organised crime: An evidence-based critique. In: *Crime, Law & Social Change*, 41: 397-469.

- Light, R., C. Nee & H. Ingham (1993). *Car Theft: the offender's perspective*. London: HMSO.
- Lippmann, Th. (2012). *Carjacking in Nederland. Onderzoek naar de aard en omvang van carjacking in Nederland*. Regiopolitie Hollands-Midden.
- McDonold, C.T. (2011). The changing face of vehicle theft. In: *Police Chief*, 78(7): 40-45.
- Miranda, H. de & J. van der Mark (2012). *Georganiseerde autodiefstal. Een onderzoek naar het in georganiseerd verband stelen en verhandelen van personenauto's of onderdelen daarvan. Bouwsteen voor het Nationaal dreigingsbeeld 2012*. Zoetermeer: KLPD.
- Morselli, C. & J. Roy (2008). Brokerage qualifications in ringing operations. In: *Criminology*, 46(1): 71-98.
- Nikolov, J. (1997). Organized crime in Bulgaria. In: *East European Constitutional Review*, 6: 80-84.
- Ours, J.C. van & B. Vollaard (2013). The engine immobilizer: a non-starter for car thieves. CESifo Working Paper: Public Choice 4092.
- Politi, A. (1999). The new dimensions of organized crime in Southeastern Europe. In: *The International Spectator: Italian Journal of International Affairs*, 34(4): 49-58.
- Saville, G. & R. Murdie (1988). Spatial analysis of motor vehicle theft: A case study of peel region, Ontario. In: *Journal of Police Science Administration*, 16(2): 126-135.
- Sieber, U. & M. Bogel (1993). *Logistics of organized criminality*. Wiesbaden: BKA-Forschungsreihe.
- Sielaff, W. (1988). Organized criminal activity in the Federal Republic of Germany. In: *Police Chief*, 55(11): 76-79.
- Tremblay, P., B. Talon & D. Hurley (2001). Body switching and related adaptations in the resale of stolen vehicles. Script elaborations and aggregate crime learning curves. In: *British Journal of Criminology*, 41: 561-579.

Overige bronnen

www.bmwt.nl

www.opsporingverzocht.nl

www.politie.nl

www.riecnet.nl

www.stavc.nl

Verslagen Bruis-overleg. Periode: februari 2010 tot en met maart 2013.

Bijlagen

Bijlage 1 – Lijst met geraadpleegde experts

Robert van Almkerk	- BOVAG
Gijs Bosman	- BOVAG
Ab Croezen	- Landelijk Informatiepunt Voertuigcriminaliteit (LIV)
Aarnout van Duuren	- ARN Auto Recycling
Henk Graafland	- Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc)
Jan ten Hengel	- Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)
Paul Hermans	- Bovermij
Willem Hoogendoorn	- Openbaar Ministerie
Gertjan Kaijen	- Landelijke Eenheid Politie - IPOL
Joyce van der Mark	- Landelijke Eenheid Politie
Hervy de Miranda	- Landelijke Eenheid Politie
Jur Nieland	- Landelijk Informatiepunt Voertuigcriminaliteit (LIV)
Jan Niemeijer	- Advies Bureau Schade
Henk Jan Nix	- Stiba
Rob Smitskamp	- Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV)
Hendrik Steller	- Landelijk Informatiepunt Voertuigcriminaliteit (LIV)
Gerrit Walgemoet	- CED Forensic B.V.
Gerard van Warmerdam	- CED Forensic B.V.
Guus Wesselink	- Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc)

Naast bovenstaande experts zijn we dank verschuldigd aan de deelnemers aan het Bruisoverleg van 17 april 2013.

Bijlage 2 – Geïnterviewde en behulpzame leden rechetteams

Kees van Beijsterveldt	- Politie-eenheid Zeeland-West-Brabant
Ruud Bos	- Politie-eenheid Oost-Brabant (BRZN)
Erik Hartman	- Politie-eenheid Midden-Nederland
Wim Jansen	- Politie-eenheid Oost-Nederland
Henk Jan Kempers	- Politie-eenheid Oost-Nederland
Jeroen Kiekens	- Politie-eenheid Oost-Nederland
Peter Koemans	- Politie-eenheid Rotterdam
Peter Piket	- Politie-eenheid Rotterdam
Theo de Ruwe	- Politie-eenheid Midden-Nederland
Robin Smit	- Politie-eenheid Rotterdam
Coen Voorn	- Politie-eenheid Oost-Brabant
Peter van der Wou	- Politie-eenheid Zeeland-West-Brabant

Bijlage 3 – Itemlijst voor opsporingsonderzoek

1. *Zaakgegevens*

- Naam
- Aanleiding start onderzoek (bv. heterdaad, tip, aangifte)
- Regionale Eenheid
- Duur van het onderzoek

2. *Korte samenvatting van het opsporingsonderzoek*

3. *De dadergroep*

- Omvang en samenstelling van de dadergroep
- Kenmerken en achtergronden van verdachten (bv. leeftijd, herkomst, criminele carrière), rekening houdend met hun functie binnen de dadergroep (zie ook 4)
- Kenmerken en achtergronden van andere (direct) betrokkenen
- Ontstaansgeschiedenis en bestendigheid/stabiliteit van de dadergroep
- Wijze van samenwerking (bv. taakverdeling, mate en wijze van onderling contact)
- Mate van sociale, economische en criminele relaties tussen verschillende ‘schijven’
- Bindingsmechanismen
- De rol van vrouwen
- Hiërarchie en informatie- en kennisoverdracht

4. *Activiteiten en werkwijze*

- Nationaliteit(en) binnen de dadergroep
- Primaire criminele activiteiten van de dadergroep
- Secundaire activiteiten
- Reikwijdte van de dadergroep (regionaal, nationaal, internationaal) c.q. internationale oriëntatie
- Werkterrein van de dadergroep binnen Nederland (bv. worden auto’s gestolen in een specifieke plaats of regio, of door heel Nederland)
- Aantal en type auto’s waarop de dadergroep zich richt (luxe, sport etc.)
- Modus operandi bij het stelen van auto’s, met specifieke aandacht voor ‘hands on’ (confrontatie met auto-eigenaar) en ‘hands of’ (zonder confrontatie) werkwijzen
- Indicatie van de materiële en immateriële schade
- Wijzen van selectie en verwerking (uitvoeren, verhandelen etc.) van te stelen en gestolen voertuigen

- Aandacht voor de nationaliteit van de afnemers en moment van ‘internationalisering’
 - Manieren waarop criminele activiteiten worden afgeschermd (bv. liquidatie, valsing informatie, contrastrategieën, codetaal, verblijf in buitenland, geweld)
5. Contacten met de omgeving
- Contacten met andere criminele groepen of daders en de achtergronden (aard) van deze criminele groepen of daders
 - Al dan niet bewuste betrokkenheid van wettige ondernemingen en rechtspartners bij de criminele activiteiten en de eventuele rol daarvan
 - Corrupte contacten met overheidsfunctionarissen en de betekenis/rol van deze persoon of personen bij de georganiseerde autodiefstal
 - Contacten met externe deskundigen/specialisten
 - Overige contacten met de omgeving
 - Reacties op (overheids)maatregelen en politiestrategieën
6. Omvang, verdeling en besteding van wederrechtelijk verkregen voordeel (wvv)
- Omvang van het wvv
 - Verdeling van het wvv binnen de dadergroep
 - Besteding van het wvv door betrokken personen
 - Geldtransacties en witwassen
 - Vermogensbestanddelen/bezittingen die in het kader van strafrechtelijk onderzoek zijn getraceerd
7. Strafrechtelijke afdoening
- Rechtszaak in eerste aanleg en vonnissen
 - Strafrechtelijk Financieel Onderzoek (SFO) en ontnemingvordering toegepast. Zo ja, waarop en met welke uitkomst? Zo nee, waarom niet?
8. Evaluatie
- Leerervaring en nieuwe inzichten
 - Mogelijkheden voor verdere preventie
 - Mogelijke nieuwe ontwikkelingen
 - Effectiviteit van toegepaste researchstrategieën

Tot slot

- Politiedossiers inzien

Bijlage 4 – Afkortingen

ANPR	-	Automatic Number Plate Recognition
ANWB	-	Algemene Nederlandse Wielrijders Bond
ARN	-	Auto Recycling Nederland
AVc	-	Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit
BMWT	-	Brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegebouwmachines en transportmaterieel
BOVAG	-	Bond van Autohandelaren en Garagehouders
BTW	-	Belasting Toegevoegde Waarde
BV	-	Besloten Vennootschap
CIE	-	Criminele Inlichtingen Eenheid
DNA	-	Deoxyribonucleic Acid
EU	-	Europese Unie
GWOS	-	Gewelddadige Woninginbraken, Overvallen en Straatroven
GPS	-	Global Positioning System
HKS	-	Herkenningssysteem
KLPD	-	Korps Landelijke Politiediensten
LIV	-	Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit
MO	-	Modus Operandi
OBD	-	On Board Diagnose
RAI	-	Rijwiel en Automobiel Industrie
RDW	-	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIEC	-	Regionale Informatie en Expertise Centra
SFO	-	Strafrechtelijk Financieel Onderzoek
SIOD	-	Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
SIM	-	Subscriber Identification Module
SUV	-	Sports Utility Vehicle
TLN	-	Transport en Logistiek Nederland
VAG	-	Volkswagen Audi Groep
VbV	-	Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit
VIN	-	Vehicle Identification Number
WPg	-	Wet Politiegegevens
WWM	-	Wet Wapens en Munitie
ZZP	-	Zelfstandige Zonder Personeel

Uitgaven verschenen in de Bekereeks

2008

Ambtscriminaliteit aangegeven?

Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgene problemen

Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw

Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitstel van behandeling?

Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnissen en de mogelijke effecten van detentie

2009

Huwelijksdwang. Een verbintenis voor het leven?

Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig

Een profiel van straatrovers en straatrovers in Almere

Back on Track?

Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?

Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen

Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

2010

Tot de dood ons scheidt

Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep

Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging

Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

2011

Los van drank

Procesevaluatie Haltafdoening Alcohol

Lastige verhalen

Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdrijven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten

Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens

Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

2012

De schade hersteld?

Een onderzoek naar herstelbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?

Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel

Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt

Vietnamezen in de hennep teelt

2013

Dierenwelzijn in het vizier

De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland


Over leven na de moord

De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten

Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Voor meer informatie over uitgaven in deze reeks: www.beke.nl.



Dit boek gaat over georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Er wordt ingegaan op de omvang en verschijningsvormen van deze vorm van criminaliteit. Niet alleen auto's, maar ook bedrijfsbussen, werkmaterieel en onderdelen worden in georganiseerd verband gestolen, zo blijkt. De gestolen goederen gaan naar het buitenland, maar vinden ook steeds vaker een nieuwe eigenaar in ons eigen land, mede dankzij afzetkanalen via het internet. De motieven om voertuigen te stelen, verschillen per dadergroep. Naast financieel gewin als motief worden er steeds vaker snelle auto's gestolen die gebruikt worden bij het plegen van overvallen en ram- en plofkraken. Dit boek geeft inzicht in de kenmerken en achtergronden van de dadergroepen, die zowel uit Nederland als het buitenland afkomstig zijn. Uit de modus operandi komt naar voren dat de dadergroepen niet alleen goed georganiseerd zijn, maar ook zeer professioneel werken.

In Nederland wordt sinds 1997 binnen de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit samengewerkt tussen publieke en private partners met als doel het terugdringen van voertuigcriminaliteit. Door deze samenwerking is al veel bereikt en in dit boek wordt een aantal nieuwe kansen voor de aanpak aangereikt. Gezien het ondermijnende karakter van georganiseerde voertuigcriminaliteit en de verwevenheid met andere vormen van criminaliteit, is het van belang dat alle betrokken partijen hiermee aan de slag gaan.



ISBN 978-90-75116-85-4



9 789075 116854 >

www.beke.nl