

SECONDANT #5

Tijdschrift van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
oktober 2013 | 27e jaargang | www.hetccv.nl

TRENDS IN VOERTUIGDIEFSTAL

HOGLERAAR EDWARD KLEEMANS OVER DE STRIJD TEGEN CRIMINELE NETWERKEN |
MISDADIGE MEISJES EN VROUWEN | VEILIGHEID IN KLEINE BEDRIJVEN |

Crimi-trends

Het aantal **voertuigdiefstallen in Nederland** vertoont de laatste jaren een dalende trend. Maar de ernst van de problematiek is er niet minder om. De **aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit** stelt de publieke sector, het bedrijfsleven én publiek-private samenwerkingsverbanden dan ook voor **nieuwe uitdagingen**. Dat schrijven *Henk Ferwerda, Tom van Ham en Bo Bremmers* op basis van onderzoeken uit 2005 en 2013.

Trends in georganiseerde voertuigcriminaliteit

MINDER DIEFSTALLEN, MEER ONDERMIJNENDE EFFECTEN

De technische beveiliging van auto's kan de geavanceerde technologische hulpmiddelen van autodieven vaak niet bijbenen. / foto: Inge van Mill.

door Henk Ferwerda, Tom van Ham en Bo Bremmers

De auteurs zijn werkzaam bij Bureau Beke in Arnhem. Dit artikel is gebaseerd op hun onderzoek *Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland. Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013*.

Het aantal gestolen voertuigen in Nederland is volgens cijfers van de RDW, die zijn gebaseerd op aangiften bij de politie, gedaald van ongeveer 32 500 in 2000 tot zo'n 17 000 in 2010 (zie figuur 1). Sindsdien lijkt sprake van een stabilisatie. De daling van het aantal diefstallen kan de indruk wekken dat voertuigcriminaliteit geen urgent probleem (meer) is. Maar om verschillende redenen is het tegenovergestelde het geval.

Ten eerste vinden er meer diefstallen plaats van relatief dure, jonge auto's (dat wil zeggen: auto's van maximaal drie jaar oud). Dit ondanks de innovatieve technologische beveiligingsmethoden die de afgelopen jaren zijn ingevoerd. Deze lijken met name invloed te hebben gehad op gelegenhedersdaders. Daarnaast worden gestolen auto's gebruikt bij ernstige vormen van criminaliteit. Denk aan ramkraken, plofkraken, overvallen en liquidaties. Bovendien vindt autodiefstal steeds meer plaats in georganiseerd verband. Ten slotte kunnen er ondermijnende effecten optreden. Voertuigcriminaliteit kan forse financiële gevolgen hebben voor bedrijven, particulieren en verzekeraars. Een voorbeeld hiervan is de verstoring van de markt in tweedehands auto-onderdelen. En denk ook aan de kostenpost waarmee te goeder trouw handelende (kleine) verhuurbedrijven en burgers worden geconfronteerd als zij een gestolen auto blijken te hebben aangeschaft. Voor verzekeraars bedroeg de financiële schade als gevolg van voertuigcriminaliteit in 2012 naar schatting 450 miljoen euro. En er zijn signalen dat die schade zal toenemen. Autodiefstal vraagt dus niet zozeer vanwege de omvang, maar vooral vanwege de ernst, de reikwijdte en de ondermijnende effecten om aandacht.

Bureau Beke heeft in 2005 en 2013 onderzoek gedaan naar voertuigcriminaliteit in het algemeen en naar georganiseerde vormen daarvan in het bijzonder. Deze bieden zicht op belangrijke ontwikkelingen in dadergroepen en modus operandi. En hieruit zijn inzichten af te leiden over de huidige en toekomstige aanpak van de problematiek. Voertuigcriminaliteit is hierbij overigens gedefinieerd als diefstal van motoren, bedrijfsvoer-

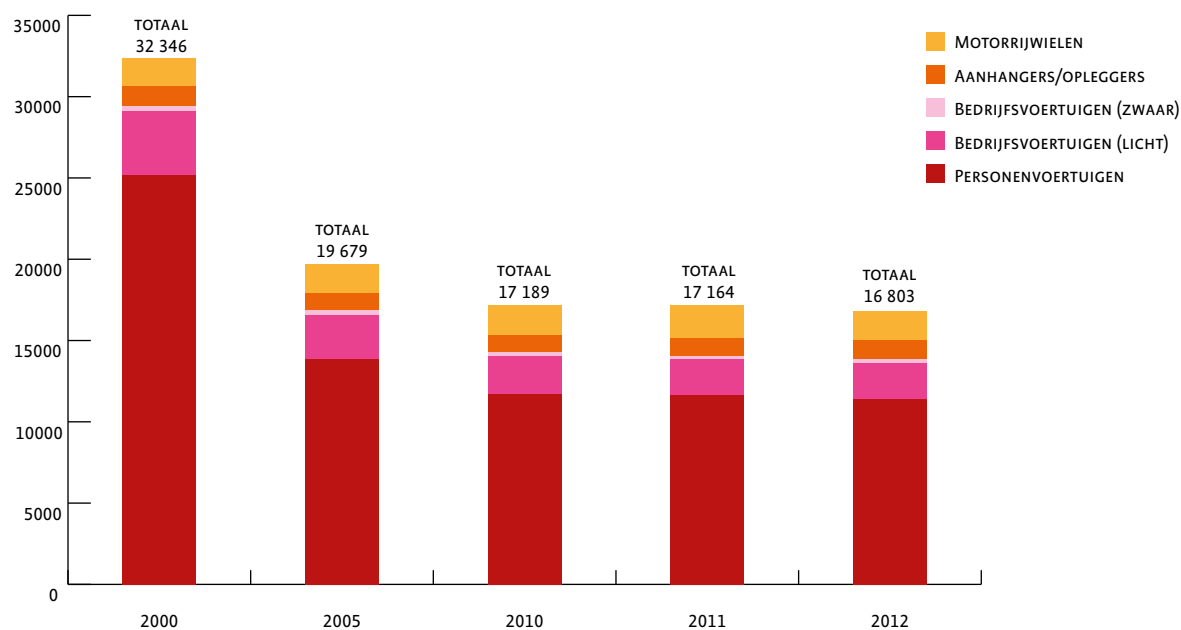
tuigen, personenvoertuigen en werkmaterieel. De diefstal van fietsen, snorfietsen en brommers – die soms worden meegeteld bij voertuigcriminaliteit – blijft dan ook buiten beschouwing.

MARKTGERICHT

Autodiefstal toont zich tegenwoordig een dominante verschijningsvorm van georganiseerde criminaliteit. Voertuigcriminaliteit is namelijk in hoge mate geprofessionaliseerd en georganiseerd. Op basis van ons onderzoek kan een onderscheid worden gemaakt tussen criminele groeperingen en criminele organisaties. Criminele organisaties kennen een celstructuur, waarin specifieke activiteiten (zoals diefstal, documentfraude en transport) in afzonderlijke eenheden worden belegd. Deze criminele organisaties kennen een centrale aansturing. Dat betekent dat als een onderdeel is ontmanteld, de functie ervan snel opnieuw wordt ingevuld. In de praktijk blijkt dat criminele organisaties vooral opereren vanuit het buitenland, in het bijzonder vanuit de Baltische staten (Estland, Letland en Litouwen). Bij specialistische activiteiten, zoals documentfraude, kunnen personen betrokken zijn uit andere landen (bijvoorbeeld Bulgarije en Roemenie). Criminele groeperingen voeren activiteiten juist zelf uit. Waar specifieke kennis ontbreekt, zoeken zij samenwerking of aansluiting bij een andere dadergroep of bij een individu. De daders binnen criminele groepen wonen veelal in Nederland. Het meest voorkomend zijn groepen die bestaan uit woonwageneigenaren.

De modus operandi van dadergroepen heeft tussen 2005 en 2013 opvallende ontwikkelingen doorgemaakt. De belangrijkste trend is dat dadergroepen de beschikking hebben gekregen over zeer geavanceerde technische hulpmiddelen. Hiermee kunnen zelfs auto's worden gestolen die zijn voorzien van de nieuwste beveiligingsapparatuur – en zonder dat het voertuig door de kraak beschadigd raakt. Het lijkt er dan ook op dat fabrikanten de slag aan het verliezen zijn als het gaat om de technische beveiliging van voertuigen. Dit komt onder andere door de tijd die de sector nodig heeft om het productieproces aan te passen als eenmaal is gebleken dat de bestaande beveiliging niet meer afdoende is. Ook de financiële armslag van de dadergroepen speelt een rol. De bendes boeken dusdanige winsten dat ze gebruik kunnen maken van dure technologieën. Soms wordt er wel 30 000 of 40 000 euro geïnvesteerd om een bepaald autotype te kunnen stelen. Bovendien maken daders gebruik van apparatuur die zij officieel niet in hun bezit kunnen

Figuur 1 > Aantal gestolen voertuigen in de periode van 2000 tot en met 2012, naar voertuigcategorie (bron: RDW)



hebben. Zo is bekend dat voertuigdieven nogal eens toegang hebben tot originele, blancokentekenplaten en authentieke persen. Daarmee kunnen ze nieuwe kentekenplaten maken voor gestolen auto's. Dat dadergroepen zich professionaliseren blijkt ook uit het dalende percentage gestolen auto's dat wordt teruggevonden. Op dit moment wordt slechts een op de drie jonge auto's na diefstal teruggevonden.

Een tweede opmerkelijke trend is dat voertuigdieven in georganiseerd verband steeds vaker gebruikmaken van de diensten van (semi)legale bedrijven. Bijvoorbeeld garages, sloperijen en loodsen. Een aantal van deze bedrijven is tegen betaling – willens en wetens – betrokken bij het strippen en opslaan van gestolen voertuigen. Ook spelen zij een rol bij het zogenoemde omkatten, waarbij een gestolen auto een nieuwe identiteit krijgt. Soms staan leden van criminele groeperingen als eigenaren van dit soort bedrijven geregistreerd. En meerdere keren is naar voren gekomen dat autodieven overheidsfunctionarissen hebben benaderd om tegen betaling informatie te ontvangen. Er is bij georganiseerde voertuigcriminaliteit dan ook duidelijk sprake van verwevenheid van onder- en bovenwereld.

Een derde belangrijke ontwikkeling die op basis van het onderzoek kan worden geconstateerd, is dat dadergroepen in toenemende mate marktgericht werken. Zo zijn robuuste auto's zoals de BMW X5, de BMW X6, de Honda CR-V en de Land Rover populaire doelwitten. Ook de hybride Toyota Prius is in trek.

De slechte staat van de wegen en de subsidies op hybride auto's vormen de achtergrond van de huidige vraag vanuit afzetmarkten zoals Rusland en de Oekraïne.

ACHTER DE FEITEN

De aanpak van voertuigcriminaliteit heeft gestalte gekregen binnen zowel publiek-private samenwerkingsverbanden als de publieke sector. In de ontwikkeling van publiek-private samenwerking is het werk van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (Avc) van doorslaggevend belang geweest. De stichting werd in 1997 opgericht om de aanpak van georganiseerde voertuigcriminaliteit te bevorderen. Avc was op dat moment uniek vanwege de betrokkenheid van private én publieke partijen. Later volgden het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). De VbV is een initiatief van Nederlandse schadeverzekeraars die samenwerken met andere private partners en met publieke organisaties.

Het ministerie van Veiligheid & Justitie, het ministerie van Economische Zaken, de nationale politie, het Openbaar Ministerie en de RDW zijn als publieke organisaties bij de aanpak van voertuigcriminaliteit betrokken. Aan de private zijde liggen rollen voor de ANWB, Auto Recycling Nederland, BOVAG, RAI-vereniging, Transport en Logistiek Nederland en het Verbond van Verzekeraars. De afgelopen jaren is mede dankzij de inspanningen van deze partijen een toenemende >>

bereidheid tot samenwerking zichtbaar. Deze heeft ertoe geleid dat bijvoorbeeld een centraal coördinatiepunt is opgericht, overkoepelende expertise wordt gedeeld en eenduidig cijfermateriaal wordt gebruikt. Op Europees niveau is onder tusschen bewerkstelligd dat alle EU-landen contactpunten voor de aanpak van voertuigcriminaliteit oprichten, samenwerking stimuleren en gericht beleid ontwikkelen.

In de aanpak van voertuigcriminaliteit in Nederland kunnen op dit moment twee trends worden gesignaleerd. In de eerste plaats zijn de betrokken partijen tevreden over de wijze waarop publiek-private samenwerking vorm heeft gekregen en over de resultaten die daarmee bereikt zijn. Tegelijkertijd zijn er zorgen en kritiekpunten. Er zijn zorgen over de professionalisering, de internationalisering en het organisatieniveau van dadergroepen. Die zouden ertoe leiden dat de aanpak achter de feiten aanloopt. Al sinds 2005 richt de kritiek zich op de opsporing, die onvoldoende prioriteit zou geven aan de problematiek, en op borging van kennis en kunde over georganiseerde auto-diefstal. Verder zouden fabrikanten en verzekeraars – ondanks de maatregelen die ze al genomen hebben – volgens criticasters een prominenter rol kunnen spelen.

ZWARE CRIMINALITEIT

Voor de toekomstige aanpak van voertuigcriminaliteit liggen er kansen op het vlak van preventie, informatie en registratie, handhaving en opsporing, en internationale samenwerking.

Om handel in gestolen auto-onderdelen te voorkomen, kunnen fabrikanten een start maken met markering van diefstal-gevoelige onderdelen. Vanuit het buitenland is al bekend dat deze zogenaemde *partsmarking* positieve effecten heeft. Verzekeraars kunnen automobilisten stimuleren om na aankoop te investeren in voertuigbeveiliging. Daarnaast kunnen ze een rol spelen in een maatschappelijke discussie over premiestelling naar diefstalrisico. Het is bovendien raadzaam om een dynamisch risicotaxatie-instrument te ontwikkelen. Dit instrument kan de RDW helpen om 'besmette' voertuigen meer aandacht te geven.

Wat betreft informatie en registratie kan het LIV een actievere en centralere rol spelen om (rest)informatie te vertalen naar intelligence. Om de aanpak van voertuigcriminaliteit te verbeteren, zou deze kennis verspreid moeten worden onder politie

en private partijen. Daarnaast zijn eenvoudige en snelle aangiftemogelijkheden een must. Net als snelle, internationale signalering van gestolen voertuigen door de politie. Het zou bovendien goed zijn als Nederlandse instanties toegang krijgen tot Invex. Via dit systeem krijgt een autofabrikant na een diefstal meteen een automatische melding. Dankzij elektronica in de auto kan vervolgens de locatie worden achterhaald. Dit kan bijdragen aan hogere terugvindpercentages.

Op het gebied van handhaving en opsporing zou de aanpak van voertuigcriminaliteit gebaat zijn bij vaste, gespecialiseerde rechteams. Zij kunnen zorgen voor kennisverspreiding en voor effectieve opsporing. De huidige trend naar generalisering binnen politie en justitie staat hier haaks op. Dat is des te zorgwekkender als we beseffen dat specialisatie kan bijdragen aan het beter opwerpen van barrières voor criminele activiteiten (het zogenaemde tegenhouden). Bovendien zouden *facilitators* in de bovenwereld beter kunnen worden aangepakt als kennis en netwerken op het gebied van voertuigcriminaliteit zijn geborgd. Overigens is het ook essentieel om technische barrières op te werpen. Bijvoorbeeld met methoden om vervalsing van kentekenplaten te bemoeilijken. Tegelijkertijd kan er nog winst behaald worden met verbreding van publiek-private samenwerking in de opsporing. Denk aan samenwerking tussen politie en een aantal gecertificeerde particuliere recherchebureaus.

De georganiseerde diefstal van voertuigen is steeds meer internationaal georiënteerd. Dat vraagt om een sterkere bijdrage van Europol en Interpol aan de aanpak. Een andere uitdaging heeft te maken met verschillen tussen EU-lidstaten waar het gaat om afspraken, registratie, informatie-uitwisseling en samenwerking. Hiervan maken internationaal georiënteerde dadergroepen dankbaar gebruik.

Vanwege de ernst, de reikwijdte en de ondermijnende effecten ligt het voor de hand om voertuigcriminaliteit als zware criminaliteit te typeren. Toch staat de problematiek op dit moment te boek als volumecriminaliteit. Daardoor is er bij politie en justitie slechts beperkte aandacht voor. En dat terwijl een effectieve aanpak vraagt om een blijvende betrokkenheid en een gedeeld probleembesef van private en publieke partijen. De toekomstige aanpak van voertuigcriminaliteit staat of valt dan ook met het verder onderhouden en op onderdelen uitbouwen van de huidige publiek-private samenwerking. <<

Voertuigdieven
hebben een voorkeur
voor relatief dure,
jonge auto's / foto:
Inge van Mill.

