

Georganiseerde, bovenregionale vermogenscriminaliteit

Verslag van een onderzoek voor het Nationaal
dreigingsbeeld criminaliteit met een georganiseerd karakter

KLPD - Dienst IPOL

«waakzaam en dienstbaar»

Uitgave

Korps landelijke politiediensten (KLPD)
Dienst IPOL
Postbus 3016
2700 KX Zoetermeer

Zoetermeer, oktober 2008
Copyright © 2008 KLPD - Dienst IPOL
IPOL nummer 36-2008

Colofon

Tekst Martin Grapendaal, Marcel den Drijver, Hervy de Miranda en Simone van der Zee
Vormgeving Het Lab - grafisch ontwerpers BNO, Arnhem
Foto omslag Goos van der Veen, Hollandse Hoogte
Druk Thieme MediaCenter, Rotterdam

Copyright

Behoudens de door de wet gestelde uitzonderingen, alsmede behoudens voor zover in deze uitgave nadrukkelijk anders is aangegeven, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het KLPD.

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden de auteur(s), redactie en het KLPD geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich gaarne aanbevolen.

Inhoud

1	Inleiding	24
1.1	Het Nationaal dreigingsbeeld	24
1.2	Domeinafbakening	26
1.3	Doelstelling en onderzoeksvragen	27
1.4	Methode van onderzoek	31
1.5	Leeswijzer	33
2	Woning- en bedrijfsinbraak	34
2.1	Inleiding	34
2.2	De aard en uitvoering van het delict	35
2.3	De omvang van woning- en bedrijfsinbraak	40
2.3.1	Inleiding	40
2.3.2	De omvang van woning- en bedrijfsinbraak gepleegd door mobiele bendes	41
2.3.3	Het aantal actieve groepen	43
2.4	Criminele samenwerkingsverbanden	44
2.5	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	47
2.6	Beknopte conclusies	48
3	Winkeldiefstal	50
3.1	Inleiding	50
3.2	De aard en uitvoering van het delict	50
3.3	De omvang van winkeldiefstal	51
3.4	Criminele samenwerkingsverbanden	54
3.5	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	56
3.6	Beknopte conclusies	58
4	Ladingdiefstal	59
4.1	Inleiding	59
4.2	De aard en uitvoering van het delict	61
4.3	De omvang van ladingdiefstal	65
4.4	Criminele samenwerkingsverbanden	69
4.5	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	73
4.6	Beknopte conclusies	76

5	Georganiseerde autodiefstal	77
5.1	Inleiding	77
5.2	De aard en omvang van autodiefstal	77
5.2.1	Vormen van autodiefstal	77
5.2.2	Omvang	80
5.2.3	Export van gestolen auto's	84
5.3	Criminele samenwerkingsverbanden	87
5.3.1	Functies en functiegroepen	87
5.3.2	Daders: kenmerken en achtergronden	89
5.3.3	Noord- en West-Afrikanen	90
5.3.4	Oost-Europeanen	91
5.3.5	Kampers	92
5.4	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	93
5.4.1	Financiële schade	93
5.4.2	Schadelijke effecten	96
5.5	Beknopte conclusies	96
5.6	Casus	97
6	Overvallen en ramkraken	100
6.1	Inleiding	100
6.2	De aard van overvallen en ramkraken	100
6.3	De omvang van overvallen en ramkraken	102
6.3.1	Ontwikkeling van het aantal geregistreerde overvallen	102
6.3.2	Ontwikkeling van het aantal geregistreerde ramkraken	104
6.3.3	Betekenis	106
6.4	Criminele samenwerkingsverbanden	108
6.4.1	In Nederland gevestigde csv's	108
6.4.2	Buitenlandse csv's	109
6.5	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	111
6.6	Beknopte conclusies	115
7	Skimming	116
7.1	Inleiding	116
7.2	De aard van skimming	116
7.2.1	Inleiding	116
7.2.2	Het skimmen van een gelduitgifteautomaat	117
7.2.3	Het skimmen van een betaalautomaat	117
7.3	De omvang van skimming	121
7.4	Criminele samenwerkingsverbanden	122
7.5	Gevolgen voor de Nederlandse samenleving	122
7.6	Beknopte conclusies	124

8	Criminele werkwijzen	125
8.1	Inleiding	125
8.2	Gebruik van ICT	125
8.3	Gebruik van geweld	126
8.4	Gebruik van falsificaten	128
8.5	Gebruik van corrupte contacten	128
8.6	Beknopte conclusies	130
9	De financiële schade van de vermogensmisdrijven	131
9.1	Inleiding	131
9.2	Totale schade	131
10	Criminaliteitsrelevante factoren	133
10.1	Inleiding	133
10.2	Algemeen geldende crf's	133
10.3	Crf's met betrekking tot de verschillende vormen van vermogenscriminaliteit	137
10.3.1	Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal	137
10.3.2	Ladingdiefstal	138
10.3.3	Autodiefstal	139
10.3.4	Overvallen en ramkraken	140
10.3.5	Skimming	141
10.4	Beknopte conclusies	142
11	Verwachtingen voor de komende vier jaar	144
11.1	Inleiding	144
11.2	Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal	144
11.3	Ladingdiefstal	147
11.4	Autodiefstal	148
11.5	Overvallen en ramkraken	148
11.6	Skimming	149
11.7	Beknopte conclusies	149
12	Heling ¹⁵¹	
12.1	Inleiding	151
12.2	Heling algemeen	152
12.3	De afzet van gestolen goederen	154
12.3.1	Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal	154
12.3.2	Autodiefstal	156
12.3.3	Ladingdiefstal	158
12.4	Beknopte conclusies	159

13	Nabeschuwing	161
	Literatuurlijst	168
	Bijlage 1	
	Het aantal overvallen in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak	174
	Bijlage 2	176
	Het aantal ramkraken in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak	176
	Bijlage 3	178
	Geïnterviewde personen	178

Samenvatting

De context

Dit rapport bevat de resultaten van een deelonderzoek dat uitgevoerd is als onderdeel van het project Nationaal dreigingsbeeld georganiseerde criminaliteit (NDB) 2008. Andere deelonderzoeken die volgens dezelfde systematiek zijn opgezet, betreffen de onderwerpen:

- productie, handel en smokkel van cannabis;
- criminaliteit bij bodemsanering en grensoverschrijdende afvalstromen;
- fraudeconstructies;
- witwassen van wederrechtelijk verkregen vermogen;
- actualisering van dreigingen uit het NDB2004.

Aan het NDB2008 dragen ook de politieregio's bij door middel van regionale criminaliteitsbeeldanalyses (cba's), de Dienst Nationale Recherche door cba's op zijn aandachtsgebieden en de Koninklijke Marechaussee door een cba luchthavens. De resultaten van al deze inspanningen zijn niet alleen als zelfstandige rapporten verschenen, maar hebben ook en vooral geleid tot het NDB2008, een rapport waarin de geïdentificeerde criminele verschijnselen een kwalificatie van dreiging hebben gekregen. Deze kwalificatie is mede bedoeld om landelijke beleidsprioriteiten in de bestrijding van de georganiseerde criminaliteit vast te stellen.

De algemene vragen waarop de onderzoeken binnen deze deelprojecten antwoord moesten geven, hadden telkens betrekking op het beschrijven van de aard en omvang van georganiseerde vermogenscriminaliteit, kenmerken van de criminele samenwerkingsverbanden die zich ermee bezighouden, gevolgen voor de Nederlandse samenleving, factoren die relevant zijn voor de ontwikkeling van bovenregionale vermogenscriminaliteit en verwachtingen voor de toekomst. Dit rapport bevat de antwoorden op deze vragen voor het onderwerp 'Georganiseerde Vermogenscriminaliteit'. Dit domein wordt verder begrensd door de eis dat de georganiseerde vermogenscriminaliteit gepleegd wordt door criminele samenwerkingsverbanden (csv's) die bovenregionaal actief zijn. Deze vorm van criminaliteit wordt ook wel mobiel banditisme genoemd. Traditioneel wordt deze term gereserveerd voor csv's die uit Oost-Europa afkomstig zijn. Voor deze gelegenheid is ervoor gekozen om die beperking niet op te leggen en de aandacht ook te richten op bovenregionaal actieve csv's die uit Nederland afkomstig zijn. In dit onderzoek staat een achttal vormen van vermogenscriminaliteit centraal, die achtereenvolgens behandeld zullen worden:

- woninginbraak;
- bedrijfsinbraak;
- winkeldiefstal;
- ladingdiefstal;
- autodiefstal;
- overvallen;
- ramkraken;
- skimming.

Woning- en bedrijfsinbraak

In vergelijking met veel andere vormen van georganiseerde criminaliteit zijn woning- en bedrijfsinbraak relatief eenvoudig uit te voeren delicten. Ze vragen over het algemeen weinig voorbereiding, de gelegenheden zijn legio, ze kunnen snel met simpele hulpmiddelen uitgevoerd worden en de buit bestaat meestal uit zodanig gangbare goederen dat afzet gegarandeerd is. De logistiek van woning- en bedrijfsinbraak bestaat uit een viertal stappen:

- 1 informatievergaring rond het object;
- 2 verwerving van hulpmiddelen;
- 3 feitelijke uitvoering van de inbraak;
- 4 verwerking van de buit.

In de laatste jaren is deze vorm van criminaliteit weinig geëvolueerd. De basiskenmerken zijn hetzelfde gebleven, maar bij bestudering van opsporingsdossiers vallen soms bepaalde details op waarin de csv's van elkaar verschillen. Dit geldt dan vooral de modus operandi (MO). Deze modi operandi zijn zeer divers, maar elk csv heeft wel een eigen voorkeur. Door overeenkomsten in MO kunnen verschillende inbraken met elkaar in verband gebracht worden, waardoor een bovenregionaal opsporingsonderzoek gestart kan worden.

Bovenregionale woning- en bedrijfsinbraken door criminele samenwerkingsverbanden zijn niet als zodanig in de verschillende registraties te herkennen. Het valt dan ook niet mee om een betrouwbare schatting van de omvang te geven. In België is meer onderzoek gedaan naar deze vorm van criminaliteit en een van de conclusies aldaar was dat zo'n 20 procent van dergelijke inbraken voor rekening komt van mobiele bendes. Als dit vertaald wordt naar de Nederlandse situatie, dan zouden jaarlijks tussen de 28.000 en 34.000 inbraken voor rekening komen van mobiele bendes. Het aantal woning- en bedrijfsinbraken neemt al enkele jaren achtereen gestaag af, maar omdat we niet precies weten wat het aandeel van mobiele bendes daarin is, mogen we niet concluderen dat dit ook voor *georganiseerde* inbraken geldt. Wel zien we dat de algemene daling de laatste jaren afvlakt.

Met betrekking tot de criminele samenwerkingsverbanden die zich bezighouden met woning- en bedrijfsinbraak, zien we een nieuwe loot aan de stam. Het betreft samenwerkingsverbanden die hier een zogenoemde 'subculturele basis' hebben. Dit zijn groepen waarvan sommige leden een vaste verblijfplaats in Nederland hebben en een verblijfsstatus. Vaak gaat het om mensen die zich, in verband met de conflicten op de Balkan, hier als vluchteling hebben gevestigd. Zij vormen een 'crimineel bruggenhoofd' voor landgenoten. Andere leden van deze groepen zijn slechts enkele weken tot maanden in Nederland en plegen dan series woning- en bedrijfsinbraken. Het grootste deel van het jaar wonen ze in het moederland.

We onderscheiden dus een drietal soorten groepen:

- 1 csv's waarvan de leden permanent in Nederland wonen;
- 2 csv's waarvan de leden permanent in het buitenland wonen;
- 3 csv's waarvan sommige leden slechts een deel van het jaar in Nederland actief zijn.

De csv's zijn gespecialiseerd in de delicten die zij plegen. Dat wil zeggen dat zij zich niet met andere vermogenscriminaliteit bezighouden dan woning- of bedrijfsinbraken. Daarbij zien we dat woninginbraak wel samengaat met bijvoorbeeld insluiping en oplichting, maar niet met bedrijfsinbraak of andere vermogenscriminaliteit.

Verder zijn de csv's naar etniciteit en nationaliteit homogeen samengesteld: de leden zijn afkomstig uit dezelfde stad of streek en we treffen vaak familierelaties aan. Er is geen sprake van een hoge organisatiegraad, dat wil zeggen dat er geen duidelijke leiders zijn, nauwelijks hiërarchische verhoudingen en weinig opgelegde taakverdeling. Deze lage organisatiegraad heeft vooral te maken met het feit dat de onderhavige delicten weinig voorbereiding of organisatie vragen.

De totale jaarlijkse schade van woning- en bedrijfsinbraak ligt tussen de 40 en 50 miljoen euro. Het betreft hier een ondergrens; om allerlei redenen kunnen we veronderstellen dat de schade waarschijnlijk (beduidend) groter is.

Winkeldiefstal

Winkeldiefstal is een eenvoudig te plegen misdrijf, eenvoudiger nog dan woning- of bedrijfsinbraak. Er zijn weinig middelen voor nodig en de werktijden zijn gunstig. De georganiseerde vorm ervan wordt door gespecialiseerde csv's gepleegd. Vaak hebben zij het gemunt op de grotere winkelketens, waarvan diverse vestigingen slachtoffer worden. De betrokken csv's zijn over het algemeen afkomstig uit Oost-Europa. Soms kunnen ze tot de traditionele mobiele bendes gerekend worden, soms wonen de leden ervan al langere tijd in Nederland. Bij de uitvoering van de diefstallen worden met enige regelmaat

speciaal ontworpen middelen gebruikt, zoals geprepareerde tassen, de 'dievenrok' of tangen waarmee labels kunnen worden verwijderd.

Het Platform Detailhandel heeft in 2006 een rapport gepubliceerd waarin geconcludeerd wordt dat 35 procent van alle winkeldiefstallen door criminele samenwerkingsverbanden wordt gepleegd. Op basis van aangiften zou dat betekenen dat mobiele bendes jaarlijks verantwoordelijk zijn voor 12.000 tot 16.000 winkeldiefstallen. De aangiftebereidheid met betrekking tot dit delict zou rond de 23 procent liggen. De feitelijke omvang van dit delict zou dus tussen de 50.000 en 75.000 diefstallen liggen. Vanaf 2002 is een dalende trend waarneembaar, die de laatste jaren wat afvlakt. Er worden maar weinig opsporingsonderzoeken gedaan naar de csv's die stelselmatige winkeldiefstallen plegen: twee in 2004, zes in 2005 en eveneens zes in 2006.

De schade van deze vorm van criminaliteit loopt in de miljoenen. Gebruikmakend van de cijfers van het Platform Detailhandel kunnen we een schade berekenen die ligt tussen 95 en 110 miljoen euro. Op basis van aangiften kunnen we berekenen dat de schade tussen de 16 en 22 miljoen ligt. Als deze berekening wordt gecorrigeerd voor het *dark number*, dan verschillen de beide schattingen niet zo veel. Alle berekeningen vertonen een dalende lijn: de jaarlijkse schade die de detailhandel door winkeldiefstal lijdt, neemt al gedurende een vijftal jaren gestaag af. Wel is het tempo van die afname volgens de verschillende bronnen anders: op basis van de aangiften daalt de schade tussen 2002 en 2006 met een kleine 30 procent, het Platform Detailhandel signaleert in die reeks van vijf jaren een daling van 10 procent.

Ladingdiefstal

Onder ladingdiefstal wordt in dit rapport verstaan: *diefstal van goederen die zich bevinden binnen de logistieke keten van verplaatsing van de ene locatie naar de andere*. Lading wordt voornamelijk weggenomen door middel van inbraken in loodsen of uit vrachtwagens. Overvallen komen eveneens voor, maar niet vaak. Wat wel vaak voorkomt, is dat werknemers betrokken zijn bij de ladingdiefstal. Geschat wordt dat dit bij tachtig procent van de wat grootschaliger ladingdiefstallen het geval is. Betrokkenheid varieert van het laten openstaan van de laadruimte tot het als chauffeur in dienst treden van een lid van een dadergroep.

Ladingdiefstallen kunnen meer of minder goed georganiseerd verlopen. Er worden in het proces van ladingdiefstal drie logistieke fasen onderscheiden: de voorbereidingsfase, de uitvoeringsfase en de verwerkingsfase. Een professionele ladingdiefstal kan er als volgt uitzien. Er komt een 'bestelling' van een opdrachtgever of een tip binnen bij de leider van de groep. De stellers van de

groep gaan naar het bedrijventerrein waar de vrachtwagen staat. Ze forceren de toegang, kraken de beveiliging van de vrachtwagen en maken het gps-systeem onklaar. De vrachtwagen wordt met lading en al naar een door een katvanger gehuurde loods gereden. Daar wordt de lading uitgeladen, om van daaruit zo snel mogelijk afgezet te worden. De vrachtwagen wordt ergens op een verlaten plek achtergelaten en in brand gestoken. Aan de andere kant van het spectrum vind je sommige gevallen van zeilsnijden. Op een parkeerterrein bijvoorbeeld snijden twee daders een gat in het zeil van de opbouw van de vrachtwagen. De daders nemen enkele dozen levensmiddelen mee. De echtgenote van een van deze mannen verkoopt de levensmiddelen op de markt.

De vraag naar de omvang van ladingdiefstal is niet eenvoudig te beantwoorden. De belangrijkste oorzaak daarvan is dat er lang niet altijd aangifte van wordt gedaan. Zo zijn veel ondernemers niet goed verzekerd, willen ze geen tijd verliezen of zijn ze bang voor imagoschade. Om toch enig idee van de omvang te kunnen geven hebben wij de door het LTT¹ verzamelde cijfers geraadpleegd. Daaruit blijkt dat het aantal diefstallen van vrachtwagens zonder lading vanaf 2002 afneemt. Vanaf 2003 daalt ook het aantal diefstallen van voertuigen met lading. Het aantal diefstallen van lading zonder voertuig daalde eveneens, maar stijgt de afgelopen twee jaar weer aanmerkelijk, doordat het aantal gevallen van zeilsnijden toeneemt. Tot nu toe lijkt het gebruik van geweld bij ladingdiefstal niet te zijn gestegen.

De dadergroepen bestaan voornamelijk uit autochtone mannen met antecedenten. Oost-Europese bendes tref je nauwelijks aan onder ladingdieven. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het belangrijk is om de lading snel kwijt te kunnen. Dat is voor buitenlandse dadergroepen wat lastiger en misschien wat te tijdrovend. Over de organisatiegraad lopen de meningen uiteen. Kuppens e.a. (2006) concluderen dat het bij ladingdiefstal over het algemeen niet gaat om goed georganiseerde csv's. Volgens politiefunctionarissen zijn het wel degelijk professionele organisaties. Je ziet ze zelfs onder de zeilensnijders. Deze groepen slagen er soms in een slag te slaan van enkele miljoenen. Die klappers zorgen er mede voor dat de schade als gevolg van ladingdiefstal aanzienlijk is. Probleem hierbij is wel dat de omvang van de schade net als het aantal ladingdiefstallen lastig in beeld is te brengen. De geschatte bedragen variëren van 15 miljoen tot 600 miljoen euro. In het kader van een vergelijkend EU-onderzoek is over de afgelopen jaren een schatting gemaakt van gemiddeld 360 miljoen per jaar. De Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven geeft voor 2005 een schatting van 43 miljoen euro.

¹ LTT staat voor Landelijk Transport Team, een onderdeel van het KLPD.

Autodiefstal

Stelselmatige en georganiseerde autodiefstal betreft vooral de diefstal van jonge en dure auto's, waarbij veelal sprake is van stelen op bestelling. Opdrachtgever en uitvoerder zijn duidelijk gescheiden. Er zijn twee typen diefstal te onderscheiden: autodiefstal om financiële redenen (verkoop van de auto aan de opdrachtgever of het strippen van de auto en het verkopen van de onderdelen) en autodiefstal met de bedoeling een ander misdrijf te plegen, zoals een overval of een ramkraak.

De meest actuele vormen van diefstal zijn autodiefstal na woninginbraak, showroom- en garagediefstal, carjacking, homejacking, huurautodiefstal, autodiefstal uit of bij openbare gelegenheden, verduistering na proefrit en diefstal van auto-onderdelen en -componenten.

Door de toepassing van elektronische voorzieningen om diefstal te voorkomen zijn auto's steeds moeilijker te stelen. De professionele dieven zijn er daarom toe overgegaan in huizen van eigenaars in te breken en de sleutels en papieren te stelen. Deze csv's hebben vaak ook de beschikking over apparatuur om de startbeveiliging te omzeilen. Het aantal showroom- en garagediefstallen vertoont de laatste jaren weer een lichte stijging. Het gaat niet om grote aantallen, maar de toename is volgens de verzekeringsbranche waarneembaar. Soms gaat het niet om de auto in zijn geheel, maar om onderdelen en componenten. Dit soort diefstallen komt recentelijk veel voor. Zo worden op grote schaal airbags gestolen, zowel bij autobedrijven als bij particulieren. Verder zijn ook autobanden en katalysatoren in trek. De stelersgroepen stelen gedurende een korte tijd een bepaald artikel, om dan over te stappen op een andere component.

De export van gestolen auto's vormt een logistiek onderdeel van de georganiseerde autodiefstal. De keuze voor export vanuit de haven van Rotterdam of Antwerpen ligt in logistiek opzicht voor de hand, omdat deze havens een centrale rol hebben bij de verscheping van auto's naar bestemmingen over de hele wereld. Rechercheonderzoeken in de jaren 2003 tot 2006 hebben de export van gestolen auto's naar West-Afrikaanse havens door criminelen uit Ghana en Nigeria aangetoond. De auto's werden gestolen door groepen autodieven uit voormalig Joegoslavië. In de rechercheonderzoeken kwamen behalve Ghana ook andere landen naar voren: België, Zweden, Duitsland, en Nederland.

Het aantal auto's dat jaarlijks wordt gestolen, is de afgelopen tien jaar gedaald van 24.018 (1997) naar 11.891 (2007). Met name de jongere auto's (leeftijd van 0 tot en met 3 jaar) zijn doelwit van professionele dieven. Het percentage gestolen auto's van deze leeftijdsgroep vertoonde in 2004 een lichte daling,

maar steeg vervolgens van 17,9 procent naar 22,4 procent in 2006. Het percentage jonge gestolen auto's bedroeg in de eerste helft van 2007 ruim 21,3 procent, wat een lichte stijging betekent ten opzichte van de eerste helft van 2006 (20,3 procent). Dat neemt niet weg dat het absolute aantal gestolen auto's, ongeacht de leeftijd of prijsklasse, de laatste jaren gestaag daalt.

Met betrekking tot diefstal van auto's na woninginbraak vermeldt de registratie van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) voor de jaren 2002 tot en met 2007 de volgende aantallen: in 2002: 586, in 2003: 665, in 2004: 632, in 2005: 694, in 2006: 424 en in de eerste helft van 2007: 360.

De georganiseerde autodiefstal manifesteert zich in de vorm van lokaal, nationaal en internationaal opererende netwerken. Bevindingen uit recherche-onderzoeken geven aanleiding tot de veronderstelling van een infrastructuur waarin de volgende functiegroepen een rol vervullen: opdrachtgevers c.q. helers, inbrekers c.q. autodieven, koeriers, omkatters (vaak betrokken bij bestaande garagebedrijven), documentvervalsers, facilitators en intermediairs.

De stelersgroepen zijn vaak multi-etnisch van samenstelling, de leden zijn vooral jonge mannen van 16 tot 20 jaar. Ze zijn vaak op een bepaald terrein gespecialiseerd, bijvoorbeeld inbraakdiefstal of showroomkraak. Door de toepassing van elektronische beveiligingssystemen in auto's nemen de stelersgroepen steeds meer hun toevlucht tot speciale hardware en software om het motormanagement te manipuleren.

Met name personen die als intermediair en facilitator kunnen worden aangemerkt, spelen een belangrijke rol. In opeenvolgende recherche-onderzoeken komen telkens weer dezelfde personen in deze rollen naar voren. De facilitator is vooral belangrijk bij de logistiek; hij verricht bijvoorbeeld cargadoorsdiensten en financiële transacties. De intermediair kan essentieel zijn bij de verkoop van de gestolen auto. Deze persoon staat in contact met de klant en geeft de wensen ten aanzien van de auto door aan de autodieven.

Volgens opgave van de verzekeringsbranche zou de totale schade van georganiseerde autodiefstal zo'n 35 miljoen euro per jaar bedragen.

Overvallen en ramkraken

Overvallen en ramkraken zijn twee vormen van gewelddadige roofmisdrijven waarvan vooral bedrijven het slachtoffer zijn.

Overvallen kenmerken zich door tegen personen gericht geweld of dreiging met geweld teneinde de gewenste goederen of het gewenste geld te kunnen bemachtigen. Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal overvallen in de jaren

2002 tot en met 2006 met 27 procent gedaald is. Landelijk neemt het aantal overvallen sinds 2002 met gemiddeld 138 gevallen per jaar af. In 2006 bedroeg die daling 261 overvallen. Opmerkelijk is echter een stijging met 12 procent in 2007 ten opzichte van 2006. Deze wordt veroorzaakt door een toename van het aantal overvallen in de horeca en de detailhandel en op geld- en waardetransporten.

De financiële schade in termen van buitbedragen varieert: deze bedroeg ongeveer 10 miljoen euro in 2002, tot 12 miljoen euro in 2005 en 6,8 miljoen euro in 2007. Hoewel er pieken en dalen zijn, is de algemene trendlijn dalend. De immateriële, psychische schade is niet in euro's te vertalen, maar zeker is dat ook hieraan kosten verbonden zijn door ziekte en arbeidsuitval.

Ramkraken worden omschreven als diefstallen door middel van braak op een gevel of een toegangsdeur van een bedrijf of winkel. De criminelen maken daarbij gebruik van gestolen voertuigen- meestal een zware auto, soms een shovel. Er zijn ook gevallen bekend waarbij de criminelen zich met springstof toegang tot de buit hebben verschaft (plofkraak). Sinds 2005 worden de ramkraken in het Landelijk Overvallen en RamkrakenSysteem (LORS) geregistreerd. In 2005 waren er 202 ramkraken, in 2006 waren het er 260 en in 2007 waren er 221. De buitbedragen varieerden van een half miljoen euro in 2005 (het eerste jaar dat ramkraken geregistreerd werden) tot ruim een miljoen euro in 2007. Hierbij is de materiële schade aan de geramde gebouwen niet meegerekend. Soms bedraagt die vele tienduizenden euro's.

Er is sprake van een verharding bij daders van overvallen. De kans om gewond te raken bij een overval bijvoorbeeld is de afgelopen twee jaar gestegen. Volgens het LORS zijn er sinds 2001 meer meldingen van fysiek geweld bij de geregistreerde overvallen. In de jaren daarvoor kwam fysiek geweld bij overvallen maar sporadisch voor.

In Nederland zijn verschillende criminele samenwerkingsverbanden actief met deze overvallen en ramkraken. Aanvankelijk ging de meeste aandacht uit naar mobiele bendes uit Oost-Europa. Ze kwamen vooral in het nieuws met ramkraken op juweliers- en fotozaken. Daarnaast zijn er verschillende in Nederland gevestigde dadergroepen geïdentificeerd die landelijk actief zijn met ramkraken en snelkraken op tankstations, bedrijven en winkels en die veel geweld gebruiken. Deze daders maken gebruik van snelle auto's die meestal via woninginbraak worden gestolen. Twee soorten dadergroepen vallen hierbij op: een categorie die relaties heeft in de woonwagenwereld en een categorie daders van overwegend allochtone afkomst, die zich ook bezighouden met het stelen van de dure en snelle auto's voor gebruik bij ramkraken.

Skimming

Skimming is een fraudevorm waarmee de Nederlandse burger en het Nederlandse bankwezen in 2002 voor het eerst serieus in aanraking kwamen. Bij skimming worden de gegevens die op de magneetstrip van een bankpas staan, gekopieerd en op een magneetstrip van een andere pas of op een *white plastic* geplaatst. In combinatie met de (gestolen) pincode wordt op een andere locatie, meestal in het buitenland, geld van de rekening gehaald. Dat kan binnen enkele uren al gebeurd zijn, doordat de magneetstripgegevens via internet of de gsm naar het buitenland gestuurd worden.

De dadergroepen opereren grensoverschrijdend binnen Europa. De daders zijn voornamelijk afkomstig uit Roemenië en in mindere mate uit Bulgarije. De dadergroepen werken vanuit mogelijk twee hoofdorganisaties aangestuurd worden vanuit Roemenië.

In 2003 en 2004 voorzagen Nederlandse banken hun geldautomaten (GEA's) van *anti-skimming* devices zoals een plastic voorzetmond (pasmond) op de gleuf van de geldautomaat. Hierdoor daalde in 2005 het aantal skimmingincidenten sterk. Hoewel skimming in 2005 praktisch verdwenen was in Nederland, kwamen er in 2006 weer nieuwe meldingen binnen. Equens² is de organisatie die de skimmingincidenten als eerste registreert. Equens waarschuwt bij deze incidenten de banken. Doelwit van een skimaanval kunnen zowel bedrijven als winkelketens zijn. Het aantal particuliere slachtoffers van zo'n skimaanval varieert van enkele tientallen tot honderden. In 2005 gingen er 15 waarschuwingen uit, in 2006 waren dit er 70 en in de eerste drie kwartalen van 2007 was dit aantal gestegen tot 175. In de jaren 2005, 2006 en 2007 was de financiële schade ten gevolge van skimming respectievelijk 1,8 miljoen, 4,9 miljoen en 12,1 miljoen euro. Om deze bedragen in perspectief te zien, moeten we bedenken dat in 2005 in totaal 1,79 miljard pintransacties werden voltrokken met een gezamenlijke waarde van 111,8 miljard euro.

Door technologische preventiemaatregelen wordt getracht het aantal skimmingincidenten te reduceren. In combinatie met vergoeding van de schade door de banken zorgt dit ervoor dat de gevolgen niet ernstig zullen zijn. Dit zal anders zijn voor de ondernemers als het bankwezen een beleid zou gaan hanteren waarbij de onderneming voor de schade moet opdraaien. Je zou in dat geval kunnen spreken van een verschuiving van de aansprakelijkheid ofwel de *liability shift*. Ondernemers kunnen zo'n *liability shift* voorkomen door een betaalterminal aan te schaffen die aan het vastgestelde beveiligingsniveau

² Dit is de organisatie die het elektronisch betalingsverkeer in Europa faciliteert.

voldoet. Resumerend: op nationaal niveau zal de omvang van het fenomeen klein zijn en daarmee de ernst van de gevolgen gering.

Criminele werkwijzen

In hoofdstuk 8 wordt een viertal criminele werkwijzen besproken. Het betreft bepaalde modi operandi waarvan vermoed wordt dat ze een brede toepassing kennen binnen de georganiseerde criminaliteit:

- gebruik van ICT-voorzieningen;
- gebruik van geweld;
- gebruik van falsificaten;
- gebruik van corrupte contacten.

Simpele vormen van *ICT-voorzieningen* hebben breed ingang gevonden bij csv's die zich met vermogenscriminaliteit bezighouden. Het gaat dan vooral om het gebruik van mobiele telefoons en internet. Omdat csv's af luisteren zoveel mogelijk willen voorkomen hebben de mobiele telefoons bij hen inmiddels de status van weggooitelefoon bereikt. Meer geavanceerde technieken worden gebruikt door csv's die zich op skimming toeleggen en door csv's die zich gespecialiseerd hebben in autodiefstal. Een belangrijke constatering is dat de csv's de beschikking hebben over deskundigen die de hard- en software zo veel mogelijk up to date houden. Hierdoor kunnen moderne beveiligingsmethoden kort na de invoering alweer omzeild worden.

Instrumenteel *geweld* vinden we eigenlijk alleen bij autodiefstal, ramkraken en overvallen. Volgens gegevens van het LORS neemt de toepassing van geweld bij overvallen het laatste jaar toe. Bij de andere hier besproken vormen van vermogenscriminaliteit wordt juist alles in het werk gesteld om geweld zo veel mogelijk te voorkomen. Wel is het mogelijk dat betere beveiligingsmaatregelen er toe kunnen leiden dat daders in de toekomst meer geweld gaan gebruiken. Hiervan zou sprake kunnen zijn bij lading- en autodiefstallen.

Falsificaten worden vooral gebruikt bij autodiefstal en in mindere mate bij ladingdiefstal. Bij de export van gestolen auto's is het nodig om papieren en kentekenplaten te vervalsen. De csv's die zich hierop toeleggen, hebben specialisten in dienst om hiervoor zorg te dragen.

Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat *corrupte contacten* in de bovenwereld met betrekking tot de hier besproken criminele activiteiten op grote schaal voorkomen. Woning- en bedrijfsinbraken, winkeldiefstallen, skimming, overvallen en ramkraken kunnen heel goed uitgevoerd worden zonder dat behoefte bestaat aan corrupte contacten. Uitzonderingen vormen

georganiseerde auto- en ladingdiefstal. Veelal zijn het bij autodiefstal (politie- en douane)functionarissen in het buitenland die tegen een geringe vergoeding een oogje dichtknijpen. Gevallen in Turkije en Nigeria zijn gedocumenteerd in opsporingsonderzoeken. Wat ladingdiefstal betreft, zijn de corrupte contacten geen overheidsfunctionarissen, maar werknemers van de bedrijven die slachtoffer worden van diefstal. Hun activiteiten bestaan dan uit het open laten staan van een hek, het verstrekken van rijschema's of informatie over de soort lading die de truck aan boord heeft.

Al met al gebruiken vooral de csv's die zich toeleggen op autodiefstal, het hele scala aan criminele werkwijzen dat hier de revue is gepasseerd. In zekere zin zou je deze csv's het meest 'compleet' kunnen noemen. Dat is niet zo verwonderlijk, omdat professionele autodiefstal tot de meer complexe delicten behoort. De gehele logistieke keten moet doorlopen en beheerst worden, van het kiezen van een doelwit en het zorgen voor opslag tot het bijeenbrengen van vraag en aanbod en het exporteren naar het buitenland.

Totale financiële schade

Met alle hier besproken vormen van vermogenscriminaliteit is vanzelfsprekend schade gemoeid. Niet alleen financiële schade, er wordt ook allerlei immateriële schade geleden. Deze laatste categorie schade is moeilijk te kwantificeren. We zijn er wel in geslaagd om voor één jaar, namelijk 2005, de financiële schade van alle acht vormen vermogenscriminaliteit te schatten. Deze schadebedragen vormen een ondergrens, om allerlei redenen moeten we ervan uitgaan dat de werkelijke bedragen (beduidend) hoger liggen. In de onderstaande tabel worden de bedragen onder elkaar gezet.

Financiële schade in 2005	
	Bedrag in euro's (x 1 miljoen)
Woninginbraak	26
Bedrijfsinbraak	14
Winkeldiefstal	73
Autodiefstal	35
Ramkraken	0,5
Overvallen	12
Skimming	1,8
Ladingdiefstal	43
Totaal	205,3

Criminaliteitsrelevante factoren

Algemeen

De welvaartskloof is een belangrijke reden voor Oost-Europeanen om naar West-Europa te komen. Voorlopig zal die blijven bestaan. De mobiliteit vanuit Oost-Europa en meer specifiek de nieuwe EU-leden, zal daarom niet afnemen. Integendeel, er zijn cijfers beschikbaar die erop wijzen dat migratie vanuit Polen, Bulgarije en Roemenië in 2007 sterk is toegenomen. Deze bevolkingsgroepen kunnen 'bruggenhoofden' vormen voor csv's uit die regio's. Niet alleen de welvaartskloof is een *pushfactor*, ook politieke instabiliteit en (gewapende) conflicten kunnen migratie op gang brengen. In 2007 lijkt de politieke stabiliteit op de Balkan niet optimaal te zijn. In hoeverre dit tot een daadwerkelijk conflict zal leiden is niet bekend.

Een algemeen geldende factor die van invloed is op ontwikkelingen in vermogenscriminaliteit, betreft de conjuncturele economische cyclus en het daarmee samenhangende werkloosheidsniveau. Er bestaat een allerwegen geaccepteerde relatie tussen werkloosheidsniveau en vermogenscriminaliteit. Beide bewegingen min of meer gelijktijdig mee met het economische klimaat. Dit betekent dat economische teruggang niet alleen meer werkloosheid met zich meebrengt, maar ook toenemende vermogenscriminaliteit. Er zijn aanwijzingen voor dat we ons op de top van de conjuncturele golf bevinden en dat economische teruggang onvermijdelijk is. Dit zal nog versterkt worden door de effecten van de kredietcrisis in de VS die zich in 2007 aandeede en in 2008 tot heftige wereldwijde koersbewegingen op de financiële markten leidde.

Een factor die indirect van invloed is, is de manier waarop de Nederlandse politie georganiseerd is: zonder regio's geen bovenregionale criminaliteit. Dat lijkt een triviale zaak, maar is het niet. Het heeft gevolgen voor de effectiviteit en efficiëntie van de opsporing. Er gaat vaak kostbare tijd verloren voordat duidelijk wordt dat series misdrijven die in verschillende regio's plaatsvinden, met elkaar samenhangen en door dezelfde groep worden gepleegd.

Vanaf 2010 zullen de ontwikkelingen op het gebied van de nanotechnologie leiden tot praktische toepassingen op het terrein van preventie en beveiliging. In het bijzonder de detailhandel, de autofabrikanten en de financiële dienstverleners kunnen hiervan profiteren.

Bij *woning- en bedrijfsinbraak* en *winkeldiefstal* speelt, naast de hierboven besproken algemeen geldende factoren met name het niveau van beveiliging een rol. Er zijn de afgelopen tijd vele initiatieven geweest om eigenaren en andere belanghebbenden te wijzen op de noodzaak van beveiliging. En die

beveiliging heeft dan ook in toenemende mate plaatsgevonden. Er is echter een logisch einde aan de effectiviteit van dergelijke fysieke beveiliging.

Met betrekking tot winkeldiefstal zijn de laatste tijd een aantal initiatieven ontplooid die effect kunnen hebben op de omvang ervan. In het Convenant Aanpak Winkelcriminaliteit heeft het Platform Detailhandel Nederland afspraken gemaakt met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken om de winkelcriminaliteit in 2008 met 20 procent terug te dringen.

Een belangrijke factor bij *ladingdiefstal* is de omvang van het wegtransport. Die omvang zal de komende jaren verder toenemen. Een ander punt is de kwetsbaarheid van de transportsector voor criminaliteit. Alleen als de branche op allerlei terreinen goede beveiligingsmaatregelen treft, kan dat worden gekeerd. Het lijkt erop dat de branche daarvan steeds beter doordrongen raakt. Er verschijnen ook steeds betere beveiligingsmiddelen op de markt. Daarbij komt dat het fenomeen ladingdiefstal steeds meer aandacht van politie en justitie krijgt. In EU-verband begint men de noodzaak van samenwerking op dit terrein in te zien. Deze ontwikkelingen kunnen er toe bijdragen dat de dreiging van ladingdiefstal niet al te zeer toeneemt, al blijft de mogelijkheid bestaan dat ladingdiefstal een gewelddadiger karakter krijgt als gevolg van technologische ontwikkelingen.

Een bepalende factor voor de verdere ontwikkeling van de georganiseerde *autodiefstal* vormen de beveiligingsmaatregelen die de fabrikanten gaan gebruiken. De methode van de startbeveiliging heeft de autodiefstal over het geheel sterk doen afnemen, ook wat de diefstal van de dure categorie betreft. Inmiddels zijn op andere continenten ervaringen opgedaan met het zogenoemde *microdotten*, een techniek waarbij door middel van een spray informatie over de auto op de auto wordt aangebracht. Deze informatie wordt zichtbaar onder uv-licht. Dit maakt het omkatten van gestolen auto's praktisch onmogelijk en hierdoor wordt het stelen ervan onaantrekkelijker. Veel van de gestolen auto's worden via de Nederlandse en Belgische havens geëxporteerd. Controle in de havens kan deze export bemoeilijken. Zolang economische belangen echter prevaleren, behoort intensievere controle niet tot de mogelijkheden.

Ook voor *overvallen* en *ramkraken* geldt de mate van beveiliging als belangrijke factor. Er zijn echter redenen om aan te nemen dat de beveiliging van de objecten die de laatste jaren doelwit zijn, niet veel verder opgevoerd kan worden; dit geldt vooral voor de detailhandel en de horeca.

Vaak worden de auto's waarmee ramkraken worden gepleegd, gestolen. Hiervoor gelden dezelfde crf's als in de vorige passage.

Skimming wordt vooral bedreven door Roemenen en Roemeense csv's. Daardoor is het niet uitgesloten dat de situatie in Roemenië mede van invloed zal zijn op de activiteiten van deze csv's in West-Europa. Met name de economische omstandigheden zullen een rol spelen. Hoewel Roemenië inmiddels lid is geworden van de EU, ziet het er niet naar uit dat de welvaart op korte termijn zal stijgen naar West-Europees niveau.

Ook met betrekking tot *skimming* zijn de technologische ontwikkelingen bepalend. In het bijzonder de invoering van de zogenoemde EVM-chipkaart kan remmend werken op de omvang van het fenomeen. Daarnaast is de snelheid waarmee oude betaalamtoren worden vervangen door moderne apparatuur van grote invloed. Begin 2008 behoorde zo'n 10 procent van alle betaalamtoren nog tot de relatief eenvoudig te skimmen uitvoeringen. Skimmers selecteren de bedrijven met dergelijke modellen als doelwit.

Verwachtingen

De factoren die duiden op een verdere daling van het aantal *woning en bedrijfsinbraken* wegen minder zwaar dan de factoren die bevorderend werken. Vooral het verminderende rendement van beveiligingsmaatregelen, de verwachte economische teruggang, politieke instabiliteit op de Balkan, toenemende mobiliteit en migratie vanuit Oost-Europa en de uitbreiding van de EU moeten hier genoemd worden.

Op basis hiervan wordt verwacht dat de trendmatige daling van de afgelopen jaren zal afvlakken. In het beste geval stabiliseert de omvang van het fenomeen zich daarna, in een pessimistisch scenario verandert de dalende trend in een stijging van het aantal georganiseerde woning- en bedrijfsinbraken.

De verwachtingen over de ontwikkeling van *winkeldiefstal* komen overeen met de verwachtingen ten aanzien van woning- en bedrijfsinbraak: er is al jaren een dalende trend te zien, die de laatste twee jaar echter afvlakt. Gegeven de criminaliteitsrelevante factoren zoals economische teruggang, grenzen aan de beveiliging, toenemende mobiliteit, politieke instabiliteit op de Balkan en voorlopig blijvende welvaartsverschillen tussen West- en Oost-Europa, mag verwacht worden dat de afvlakking van de dalende trend die al is ingezet, verder zal doorzetten. In het beste geval stabiliseren de omvang en de schade zich, maar in een pessimistisch scenario zal de omvang en daarmee de schade toenemen.

Als we naar de kwantitatieve ontwikkeling van *ladingdiefstal* kijken, zien we dat er al enige jaren achtereen een dalende trend is waar te nemen. Alleen de methode van het zeilsnijden vertoonde een piek in 2006. Hiervan wordt overigens aangenomen dat het om een registratie-effect gaat. Gegeven de voorgenomen maatregelen en het gevoel van urgentie dat met betrekking tot

dit delict bestaat, is het heel goed mogelijk dat de dalende trend zich in de nabije toekomst zal doorzetten. Dit neemt overigens niet weg dat de totale schade die geleden wordt omvangrijk zal blijven. Daarnaast moeten we constateren dat er een toename van het wegvervoer verwacht wordt. Dit doet de gelegenheid tot ladingdiefstal groeien.

Al enige jaren achtereen daalt het aantal gestolen auto's. Dit geldt voor alle prijs- en leeftijdsklassen. In 2000 werden nog ruim 25.000 auto's gestolen, in 2007 waren dat er 11.800. In negen jaar tijd is autodiefstal met zo'n 53 procent afgenomen, terwijl het aantal auto's in Nederland de afgelopen tien jaar van 5,87 miljoen naar 7,15 miljoen is gestegen. De beveiligingsmaatregelen die de auto-industrie heeft toegepast, zoals de startonderbreker en het gps-baken, hebben vruchten afgeworpen. De beveiligingsmogelijkheden zijn nog niet uitgeput. We staan aan de vooravond van de toepassing van nanotechnologie. Deze zal ongetwijfeld invoering vinden in voertuigbeveiliging. Een voorbeeld hiervan is het zogenoemde *microdots*. In onder meer Australië, Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika is aangetoond dat het gebruik van *microdots* een belangrijk instrument is als het gaat om de effectieve aanpak van autodiefstal. Hierdoor zal het stelen van auto's nog minder aantrekkelijk worden. De verwachting is dan ook dat de daling verder zal doorzetten. Mogelijkerwijs zal het aandeel van dure en jonge auto's groter worden, vooral omdat de opbrengst daarvan relatief hoog is.

De toenemende beveiliging kent echter wel een schaduwzijde, namelijk een toename van het aantal confrontaties tussen dieven en eigenaren van auto's. Dat hierbij geweld kan worden gebruikt, heeft de geschiedenis uitgewezen.

De ontwikkeling van het aantal *overvallen en ramkraken* is minder eenduidig dan die van autodiefstallen. Nadat het aantal overvallen enige jaren achtereen is gedaald, zien we in 2007 en het begin van 2008 weer een opleving, terwijl tegelijkertijd de kans op geweld is toegenomen. Sinds ramkraken geregistreerd worden, zien we een wisselend beeld. Er is geen duidelijke oorzaak of aanleiding te geven. Voor een gefundeerde verwachting voor de komende vier jaar kunnen we dus niet afgaan op een doorzettende trend, als er al sprake is van een trend. We kunnen wel vaststellen dat het aantal overvallen jaarlijks niet spectaculair verandert. Wellicht wijst dit erop dat dit het niveau is waarmee we de komende jaren rekening moeten houden.

Door de preventie- en veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de bankpassen is de verwachting dat *skimming* de komende vier jaar geen grote vlucht zal nemen. Bovendien zullen de schadeposten relatief laag zijn.

Heling

In hoofdstuk 12 wordt summier aandacht besteed aan helingpraktijken die samengaan met veel vormen van vermogenscriminaliteit. Omdat dit deelonderzoek vooral gericht was op de vermogenscriminaliteit zelf en minder op de heling, kunnen wij geen compleet beeld van heling geven. Recentelijk is een rapport verschenen dat wel exclusief aan heling gewijd is (Van de Mheen & Gruter, 2006).

Per jaar worden er tussen de 2000 en 5000 helingfeiten geregistreerd door de politie. In aanmerking genomen dat er jaarlijks van zo'n 800.000 diefstallen aangifte wordt gedaan, kunnen we vaststellen dat het verschil buitengewoon groot is. Weliswaar komen niet alle goederen die gestolen worden, in het helingcircuit terecht, maar er blijft een opmerkelijk groot verschil bestaan. Voertuigen, elektronische consumentenartikelen, geld en kleding vormen met afstand de top vier.

Veel nieuwe artikelen die van winkeldiefstal afkomstig zijn, vinden hun weg naar de thuislanden van de csv's die de diefstallen plegen. Aldaar worden ze op lokale markten te koop aangeboden tegen ruwweg een derde van de nieuwwaarde. Ook worden goederen die van woninginbraken afkomstig zijn, gebruikt om er het huis mee in te richten. De goederen worden op verschillende manieren naar Oost-Europa vervoerd. Soms gebeurt dat per auto, maar er zijn ook gevallen bekend waarin gebruikgemaakt wordt van de vele busmaatschappijtjes die pendeldiensten onderhouden tussen Nederland en het voormalige Joegoslavië. Meestal is dan de chauffeur omgekocht of onder druk gezet.

Door verschillende bronnen wordt melding gemaakt van zogenoemde 'huiskamersupermarkten'. Op gezette tijden worden bij particulieren thuis kijkdagen gehouden waarop goederen die afkomstig zijn van winkeldiefstal op lange tafels uitgesteld zijn. In hoeverre deze verschijnselen tot de georganiseerde criminaliteit gerekend kunnen worden, is onduidelijk.

Een ander veel gebruikt medium om gestolen waar te slijten, is het internet. Op veilingsites en online-tweedehandsmarkten zijn veel gestolen artikelen in de verschillende rubrieken te vinden. In hoeverre de aanbieders tot de stellers of helers behoren, is niet bekend.

Er zijn csv's geïdentificeerd die gespecialiseerd zijn in heling. Uit de dossierbeschrijvingen doemt het beeld op van risicomijdende 'criminele omnivoren'. Ze pakken alles aan waar geld aan te verdienen valt, maar ze gaan niet zelf op het dievenpad. Sommige leden ervan hielden zitting in cafés waar de stellers hun goederen konden aanbieden.

De csv's die zich bezighouden met voertuigdiefstal, zien zich bij de afzet voor complexe logistieke problemen gesteld. De afnemer bevindt zich over het algemeen in het buitenland: West-Afrika, het Midden-Oosten en Zuid-Amerika worden genoemd. Vaak is van tevoren al bekend wie de afnemer van de voertuigen is, omdat de afnemer opdracht tot de diefstal heeft gegeven. Omdat deze csv's de gehele logistieke keten moeten beheersen, hebben ze een hoge organisatiegraad. Voor elke schakel in de keten zijn er specialisten beschikbaar. Bij de 'helingschakel' is vaak sprake van verweving met de bovenwereld. Legale garage- en cargadoorsbedrijven verlenen hand- en spandiensten.

Over heling van door ladingdiefstal verkregen goederen is niet veel kennis beschikbaar. Met enige zekerheid kan wel vastgesteld worden dat met name hoogwaardige goederen (elektronica, chips, computers) op bestelling gestolen worden. Hierdoor is afzet gegarandeerd.

1

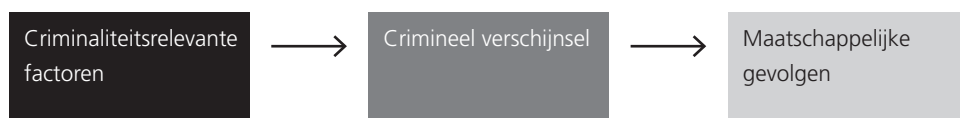
Inleiding

1.1 Het Nationaal dreigingsbeeld

Dit rapport is een verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld (NDB). Het NDB beoogt inzicht te verschaffen in de criminaliteit met een georganiseerd karakter waarmee Nederland heden ten dage kampt en in de nabije toekomst zal worden geconfronteerd.

In 2004 verscheen het eerste Nationaal dreigingsbeeld (DNRI, 2004). Dit dreigingsbeeld was de eerste poging om de georganiseerde criminaliteit en haar dreigingen voor de Nederlandse samenleving in kaart te brengen sinds de Parlementaire Enquêtecommissie uit de jaren negentig. In 2006 is in opdracht van de Raad van Hoofddoelcommissarissen een vervolgstudie verschenen waarin nader werd ingegaan op enkele specifieke criminele verschijnselen die in het eerste NDB onderbelicht waren gebleven (DNRI, 2006). Door de politieminsters is bepaald dat het Nationaal dreigingsbeeld vierjaarlijks moet worden vervaardigd. Reden waarom in 2008 het tweede NDB is vervaardigd.

Vanwege het toekomstgerichte karakter van het NDB wordt niet alleen de huidige stand van zaken van criminele verschijnselen onderzocht, maar gaat de aandacht ook uit naar maatschappelijke factoren die van invloed zijn (of kunnen zijn) op de criminele verschijnselen. Deze worden aangeduid als criminaliteitsrelevante factoren. De invloed op aard en omvang van de criminaliteit kan zowel bevorderend als remmend zijn. Bij remmende factoren kan mede worden gedacht aan inspanningen op het vlak van de criminaliteitsbeheersing, zoals de intensivering van controles bij de export van goederen naar het buitenland. Ook wordt aandacht besteed aan maatschappelijke gevolgen. Hiermee worden de schadelijke gevolgen bedoeld van de criminele verschijnselen in hun totaliteit voor de Nederlandse samenleving. De (veronderstelde) causale samenhangen tussen criminaliteitsrelevante factoren, criminele verschijnselen en maatschappelijke gevolgen kunnen als volgt schematisch worden weergegeven:



Het NDB wordt in opdracht van het College van procureurs-generaal samengesteld door de Dienst IPOL van het Korps landelijke politiediensten. Het wordt gebruikt om beleidsprioriteiten vast te stellen in de aanpak door politie en justitie van criminaliteit met een georganiseerd karakter op nationaal en regionaal bestuurniveau. Tevens beoogt het aanknopingspunten te bieden voor een bestuurlijke aanpak.

Het domein van criminaliteit met een georganiseerd karakter is breed. Het bevat de criminaliteit die haar beslag krijgt in de structurele samenwerking tussen personen, die wordt gepleegd met het oog op het gezamenlijk behalen van financieel of materieel gewin, en die ernstige gevolgen heeft voor de samenleving. 'Criminaliteit met een georganiseerd karakter' omvat zowel misdrijven die gerelateerd zijn aan illegale markten ('handelsmisdaad') als roofmisdrijven die worden gepleegd door meerdere plegers gezamenlijk ('banditisme'). Het kenmerk 'structurele samenwerking tussen personen' betekent niet alleen dat sprake is van (de intentie tot) herhaald plegen, maar ook van enige consistentie in de samenstelling van het samenwerkingsverband. Vanwege de gerichtheid op financieel of materieel gewin behoort ideologisch gemotiveerde criminaliteit niet tot het onderzoeksdomein.

Begin 2007 zijn in een voorstudie mogelijke onderwerpen voor nadere studie belicht. In overleg met de begeleidingscommissie van het NDB zijn binnen de Dienst IPOL zes deelprojecten gestart en inmiddels uitgevoerd. De onderwerpen die in deze deelprojecten centraal stonden, zijn:

- productie, handel en smokkel van cannabis;
- criminaliteit bij bodemsanering en grensoverschrijdende afvalstromen;
- fraudeconstructies;
- georganiseerde vermogenscriminaliteit;
- witwassen van wederrechtelijk verkregen vermogen;
- actualisering van dreigingen uit het eerste NDB.

De algemene vragen waarop in deze deelprojecten een antwoord moest worden geformuleerd, luiden telkens als volgt:

- 1 Hoe heeft de aard van het criminele verschijnsel zich ontwikkeld voor wat betreft de wijze waarop die criminaliteit wordt gepleegd?
- 2 Hoe heeft de omvang van het criminele verschijnsel zich ontwikkeld in termen van hoeveelheid van activiteit (frequentie, incidentie, prevalentie, schaalgrootte)?
- 3 Hoe heeft de aard van het criminele verschijnsel zich ontwikkeld voor wat betreft de kenmerken van personen en criminele samenwerkingsverbanden die van (betrokkenheid bij) het plegen daarvan worden verdacht?

- 4 Wat zijn de gevolgen van het criminele verschijnsel voor de Nederlandse samenleving?
- 5 Welke criminaliteitsrelevante factoren zijn in welke mate en op wat voor wijze van invloed op het criminele verschijnsel?
- 6 Wat zijn de verwachtingen over omvang, werkwijze, betrokken criminele samenwerkingsverbanden en maatschappelijke gevolgen van het criminele verschijnsel voor de komende jaren?

Bovenstaande vragen zijn niet alleen uitgangspunt geweest voor de deelrapporten van de Dienst IPOL, maar zijn ook richtinggevend geweest voor landelijke criminaliteitsbeeldanalyses op de aandachtsgebieden van de dienst Nationale Recherche als ook voor analyserapporten van regionale politiekorpsen over criminaliteit met een georganiseerd karakter. De bevindingen uit deze rapporten vormen het basismateriaal voor het eindrapport NDB2008.

1.2 Domeinafbakening

De voorstudie vermogenscriminaliteit heeft geresulteerd in een advies aan de begeleidingscommissie dat in zekere zin afwijkt van de andere adviezen. In plaats van het criminele verschijnsel als uitgangspunt te nemen, is ervoor gekozen de kenmerken van de betrokken criminele samenwerkingsverbanden (csv's) als criterium te nemen. De reden daarvoor is eenvoudig: vermogenscriminaliteit is dermate divers dat in de afzonderlijke delicten niet voldoende argumenten gevonden kunnen worden om ze al dan niet te selecteren als onderwerp voor het NDB2008.

In concreto betekent dit dat het deelproject georganiseerde vermogenscriminaliteit zich richt op criminele samenwerkingsverbanden die:

- overwegend vermogenscriminaliteit plegen;
- regio-overstijgend actief zijn;
- in Nederland of in het buitenland (met name Oost-Europa) hun 'thuisbasis' hebben;
- een csv genoemd kunnen worden volgens de criteria die gelden voor het NDB2008 (zie par. 1.1).

Deze vorm van criminaliteit wordt, voor zover het buitenlandse criminele samenwerkingsverbanden betreft, ook wel 'mobiel banditisme' genoemd. Er is geen reden om in Nederland gevestigde criminele samenwerkingsverbanden van die benaming uit te sluiten. In het vervolg van dit rapport zullen de benamingen 'georganiseerde vermogenscriminaliteit' (zoals hiervoor beschreven) en 'mobiel banditisme' dan ook door elkaar gebruikt worden.

Op grond van een eerste verkenning van het soort delicten waarmee mobiele bendes zich bezighouden, is besloten de onderstaande zes delictsoorten nader te onderzoeken.

- woning- en bedrijfsinbraak;
- winkeldiefstal;
- ladingdiefstal;
- overvallen en ramkraken;
- autodiefstal;
- skimming.

Op verzoek van de begeleidingscommissie van het NDB2008, wordt in een apart hoofdstuk aandacht besteed aan de helingpraktijken die onlosmakelijk verbonden zijn met vermogenscriminaliteit.

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen

De algemene doelstelling van het deelproject georganiseerde vermogensmisdrijven is het verkrijgen van inzicht in:

- aard en omvang van georganiseerde vermogensmisdrijven;
- (de relatie met) relevante achtergrondfactoren van deze criminele verschijnselen (criminaliteitsrelevante factoren);
- maatschappelijke gevolgen van deze criminele verschijnselen;
- toekomstige ontwikkelingen in de aard, omvang en gevolgen.

Dit inzicht moet onderbouwing leveren voor het selecteren van criminele verschijnselen als speerpunten van beleid (prioriteren) of voor het benoemen van criminele verschijnselen als witte vlekken (signaleren). In aansluiting op bovengenoemde doelstelling zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- 1 *Hoe heeft de aard van de georganiseerde vermogensmisdrijven zich ontwikkeld voor wat betreft de wijze waarop die criminaliteit wordt gepleegd?*

Deze vraag betreft kenmerken of eigenschappen van activiteit, en niet kenmerken van criminele samenwerkingsverbanden (die komen in onderzoeksvraag 3 aan de orde). Centraal staan hier de wijze van organisatie en uitvoering.

- 1a Op welke wijze vindt de organisatorische uitvoering van de georganiseerde vermogensmisdrijven plaats? Welke delicten worden gepleegd? Welke activiteiten komen bij deze criminaliteit naar voren?

1b Welke logistieke elementen zijn er nodig om de verschillende activiteiten uit te voeren? Hierbij moet worden gedacht aan:

middelen gaten in wet- en regelgeving, de mate van toezicht en handhaving (documenten, vergunningen), voertuigen (omkatten), opslagcapaciteit (loodsen);

netwerken gebruik van (regionale) bruggenbouwers of brokers, facilitators, geld-, goederen- en personenstroom van en naar Nederland (smokkelroutes);

wijze het gebruik van geweld, corruptieve contacten, afschermingsstrategieën;

doel goederen (bijvoorbeeld kopen, verkopen, betalen, afleveren, vervoeren, incasseren), besteding wederrechtelijk verkregen voordeel (witwassen).

1c Op welke wijze wordt door betrokkenen in die logistieke elementen voorzien? Welke vormen van samenwerking kunnen worden onderscheiden?

1d Welke rol spelen de overheid, het bedrijfsleven, vrijeberoepsbeoefenaren en andere dienstverleners bij de logistieke uitvoering van de georganiseerde vermogensmisdrijven?

1e In welke mate is er sprake van het gebruik van informatie- en communicatietechnologie bij de georganiseerde vermogensmisdrijven? Welke rol speelt ICT bij de criminele activiteiten?

1f In welke mate is er sprake van het gebruik van valse of vervalste documenten bij de georganiseerde vermogensmisdrijven? Welke rol spelen dergelijke documenten bij de criminele activiteiten?

1g Wat zijn de kwetsbare onderdelen of zwakke plekken in de organisatie en/of uitvoering van de criminele activiteiten en/of de (regionale) gelegenheidsstructuur in kwestie? Op welke fronten en met behulp van wat voor strategieën of tactieken laat de georganiseerde vermogenscriminaliteit zich bestrijden?

2 *Wat is de omvang van de georganiseerde vermogensmisdrijven in termen van frequentie, schaalgrootte en geografische spreiding?*

Aandachtspunten zijn hier onder meer:

a de ontwikkeling van de omvang van de criminaliteit voor zover die uit

- de inspanningen van politie en justitie naar voren komt (cijfers over zaken, verdachten, 'slachtoffers', aangiften, schade e.d.);
- b ontwikkelingen op de (regionale) 'markten' die bij de criminaliteit in kwestie in het geding (kunnen) zijn, met name voor wat betreft het aanbod van de onderhavige goederen en/of diensten;
 - c de vraag naar (respectievelijk het gebruik of de consumptie van) de onderhavige goederen en/of diensten, de prijzen op de bewuste markten, kostprijzen, omzetten en winsten.
- 3 *Hoe heeft de aard van de georganiseerde vermogensmisdrijven zich ontwikkeld voor wat betreft de kenmerken van personen en criminele samenwerkingsverbanden die van het plegen daarvan worden verdacht?*

De hier bedoelde personen kunnen zowel natuurlijke personen als rechtspersonen (bedrijven, instellingen) zijn.

- 3a Wat zijn de kenmerken van de bij de georganiseerde vermogensmisdrijven betrokken natuurlijke personen, vrijberoepsbeoefenaren en andere dienstverleners? Hoe hebben deze kenmerken zich ontwikkeld?
- 3b Wat zijn de kenmerken van de bij de georganiseerde vermogensmisdrijven betrokken rechtspersonen? Hoe hebben deze kenmerken zich ontwikkeld?
- 3c Wat zijn de kenmerken van de criminele samenwerkingsverbanden die betrokken zijn bij de georganiseerde vermogensmisdrijven? Hierbij wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:
 - ontstaansgeschiedenis en bestendigheid;
 - omvang;
 - samenstelling qua nationaliteit, vreemdelingrechtelijke status, etniciteit, sekse;
 - aard samenwerking, rolverdeling, functies en het bezitten van schaarse kennis, middelen en netwerken;
 - ruimtelijke en temporele spreiding (van activiteit, van woon- en verblijfplaatsen);
 - aard en omvang van de belangrijkste (illegale) bedrijvigheden respectievelijk (criminele) activiteiten;
 - aard en omvang van gebruik van geweld;
 - aard en omvang van contacten met andere criminele groeperingen;

- aard en omvang van contacten met terroristische of andere ideologisch gemotiveerde bewegingen;
 - aard en omvang van (corruptieve) contacten met overheidsfunctionarissen;
 - aard en omvang van contacten met vrijberoepsbeoefenaren als accountants, notarissen, advocaten e.d. en met vertegenwoordigers van specifieke beroepsgroepen;
- aard en omvang van contacten met legale ondernemingen;
mogelijke zwakke plekken of kwetsbare onderdelen.

3d Wat zijn de kenmerken van de natuurlijke personen, de rechtspersonen en de criminele samenwerkingsverbanden waarop de repressieve en de preventieve aanpak van deze vorm van criminaliteit met een georganiseerd karakter zich zou kunnen richten?

4 *Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse samenleving van de georganiseerde vermogensmisdrijven?*

4a Welke gevolgen hebben zich in de loop der tijd voorgedaan? Hierbij wordt onder meer ingegaan op de volgen onderwerpen:

- aantasting van de fysieke veiligheid of bedreiging van de leefomgeving;
- vermogensschade door verlies van geld en goed en schade aan gebouwen en voertuigen;
- imagoschade;
- verstoring van sociaaleconomische verhoudingen;
- nieuwe of andersoortige delicten die mogelijk worden gemaakt of gegenereerd door deze criminele activiteiten (bijvoorbeeld het toepassen van geweld).

4b Wat is de ernst van de genoemde gevolgen?

5 *Welke criminaliteitsrelevante factoren zijn in welke mate en op wat voor wijze van invloed op de georganiseerde vermogensmisdrijven?*

Een criminaliteitsrelevante factor (crf) is een factor waarvoor kan worden beargumenteerd dat deze een rol speelt bij de totstandkoming, het blijven bestaan of het afnemen van een criminaliteitsprobleem. Crf's kunnen worden gebruikt voor het beschrijven van de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen van criminaliteit in de toekomst (zie ook par. 1.1).

6 *Wat zijn de verwachtingen over werkwijzen, omvang, betrokken criminele samenwerkingsverbanden en maatschappelijke gevolgen van de georganiseerde vermogensmisdrijven voor de komende jaren?*

Met de zinsnede 'voor de komende jaren' wordt bedoeld op de periode tot het verschijnen van het volgende dreigingsbeeld in juli 2012. Het uitspreken van verwachtingen gaat altijd gepaard met enige mate van onzekerheid. Van belang is om de verwachtingen ten aanzien van criminele verschijnselen zo goed mogelijk te beredeneren, ze aannemelijk te maken door onderbouwing met argumenten. Er hoeft dus geen direct empirisch bewijs voorhanden te zijn. De onderbouwing voor hoe het met een aspect in de komende jaren zal verlopen, kan bijvoorbeeld worden ontleend aan (een combinatie van):

- redenering op basis van criminaliteitsrelevante factoren;
- extrapolatie van bestaande gegevens over criminaliteit of criminele groeperingen;
- analogieredenering of generalisatie.

Bovenstaande uitwerking van de onderzoeksvragen is richtinggevend geweest voor het onderzoek. Door allerlei beperkingen die ons opgelegd zijn door de bronnen (met name gebrekkige of ontbrekende registratie), kunnen niet alle vragen voor alle onderwerpen beantwoord worden. Soms ontbreekt simpelweg de informatie om gedetailleerd op een vraag in te gaan.

1.4 Methode van onderzoek

In dit onderzoek is gebruikgemaakt van open bronnen, interviews, politie-registraties en dossieronderzoek. Het onderzoek is verricht in de periode april 2007–november 2007, in november en december 2007 heeft de verslaglegging plaatsgevonden. Hieronder wordt het gebruik van de bronnen toegelicht.

Open bronnen

Voor het verrichten van literatuuronderzoek is gebruikgemaakt van de bibliotheken van de Nederlandse Politieacademie, het Instituut voor Criminaliteitsbeheersing en Recherchekunde en de DNRI. Verder bestond het literatuuronderzoek uit het raadplegen van informatie op het internet en in het programma TIPBase³ van de DNRI. TIPBase is een verzameling databanken met

³ TIPBase wordt gemaakt in samenwerking met de Vrije Universiteit en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland.

krantenartikelen en beschrijvingen van tijdschriftartikelen, tijdschriften, boeken, rapporten, dvd's, cd's en videobanden op het gebied van criminaliteit en verwante onderwerpen. Daarnaast werden door de geïnterviewde personen informatierapporten aangeleverd.

Ook is gebruikgemaakt van de internetsite www.recht.nl. Deze site biedt toegang tot de jurisprudentiedatabase waarin vonnissen worden gepubliceerd. De vonnissen zijn geanonimiseerd, maar vertellen in detail alles over dader en handelwijze.

Interviews

De selectie van de geïnterviewde personen is grotendeels tot stand gekomen in overleg met het stafbureau van het Bovenregionaal Recherche Overleg (BRO). Dit stafbureau heeft inzicht in de opsporingsonderzoeken die voor dit deelproject relevant zijn en heeft deze ook aan ons voorgelegd. Daarnaast zijn die personen geïnterviewd van wie verwacht werd dat zij een toegevoegde waarde zouden hebben voor dit deelproject. Tussen juni 2007 en september 2007 zijn 22 interviews⁴ afgenomen. De interviews hadden vooral betrekking op de zes algemene onderzoeksvragen of sommige deelvragen daarvan.

Vermeld dient te worden dat de bereidwilligheid en betrokkenheid bij het NDB2008 onder de respondenten groot was.

Politieregistraties

De geraadpleegde politieregistraties zijn Bromis, LORS en de CSV-manager.

Bromis is een managementinformatiesysteem waarin de lopende en afgesloten bovenregionale rechercheonderzoeken zijn geregistreerd. De registratie bevat onder andere informatie over het criminaliteitsgebied, de herkomst van de groepering, het aantal kernverdachten, modus operandi en een korte algemene beschrijving.

LORS is het Landelijk Overvallen en Ramkrakensysteem. Het bevat informatie over de in Nederland gepleegde overvallen en sinds 2004 ook over ramkraken.

Ook is informatie gebruikt afkomstig uit de *CSV-manager*. De *CSV-manager* is een invoerprogramma waarmee gegevens worden verzameld over csv's die zich bezighouden met criminaliteit met een georganiseerd karakter in Nederland.

⁴ Een compleet overzicht van de geïnterviewden is opgenomen in bijlage 3.

Dossieronderzoek

Om meer inzicht te krijgen in de aard van de criminaliteitsvorm en de aard van het csv hebben wij dossieronderzoek verricht. Nadat de interviews waren gehouden, is gekozen voor het bestuderen van elf opsporingsdossiers. De dossiers bevatten voornamelijk het proces-verbaal en persoonsdossiers van de (kern)verdachten.

1.5 Leeswijzer

In de volgende zes hoofdstukken zullen, per delictsoort, de antwoorden op de eerste drie onderzoeksvragen beschreven worden. De opbouw van de hoofdstukken is steeds hetzelfde. Gestart wordt met een inleiding over het delict, waarna de eerste drie onderzoeksvragen aan de orde komen: aard, omvang en de kenmerken van daders en csv's die de delicten plegen. In een apart hoofdstuk zullen vervolgens enkele criminele werkwijzen besproken worden waarvan het vermoeden bestaat dat ze een bredere toepassing kennen. In de daaropvolgende drie hoofdstukken zullen de vragen naar de gevolgen van de delicten, de betrokken criminaliteitsrelevante factoren en de verwachtingen voor de komende vier jaar behandeld worden. Zoals eerder opgemerkt wordt in een apart hoofdstuk aandacht besteed aan heling. Het laatste hoofdstuk bevat een nabeschuiving die erop gericht is verbanden tussen de delicten, overeenkomsten, verschillen en verdere opvallende zaken naar voren te halen.

2

Woning- en bedrijfsinbraak

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de eerste drie onderzoeksvragen zoals die in hoofdstuk 1 geformuleerd zijn voor de onderwerpen woning- en bedrijfsinbraak behandeld. Hoewel de beide delictsoorten onderling vele verschillen kennen, wordt er hier vanwege de overeenkomsten voor gekozen om ze gezamenlijk aan de orde te stellen. Aparte behandeling zou veel dubbelingen met zich meebrengen die de leesbaarheid niet ten goede zouden komen. Het gaat hier om georganiseerde woning- en bedrijfsinbraken die gepleegd worden door criminele samenwerkingsverbanden (csv's) die bovenregionaal actief zijn. Daarbij richten we ons niet alleen op het traditionele mobiele banditisme dat vooral uit Oost-Europa afkomstig is (zie bijvoorbeeld Van der Laan & Weenink, 2005 en Van Mantgem & Van der Leest, 2007), maar ook op csv's die hun wortels in Nederland hebben. Het gemeenschappelijke kenmerk is dat de csv's in georganiseerd verband, in meerdere politieregio's, series woning- en/of bedrijfsinbraken plegen. Hun herkomst is in dat verband minder belangrijk.

Een probleem is dat dergelijke misdrijven vaak niet als zodanig –dat wil zeggen als georganiseerd én als bovenregionaal– herkenbaar zijn in de registratiesystemen die bij de politie of elders gangbaar zijn. Politieregistraties zijn doorgaans zo ingericht dat de informatie *per delict* wordt vastgelegd. Vragen die betrekking hebben op de *samenhang tussen de delicten* kunnen niet eenvoudigweg worden beantwoord met dergelijke registraties. Met name de vragen naar de omvang van het verschijnsel en de schade ervan voor de Nederlandse samenleving kunnen daarom slechts in beperkte mate en met veel slagen om de arm beantwoord worden. Niettemin zal een beredeneerde poging ondernomen worden om in ieder geval een benadering van de omvang te geven.

Woninginbraken waarvan het doel is autosleutels en –papieren te bemachtigen om vervolgens de auto te kunnen stelen, worden behandeld in het hoofdstuk dat betrekking heeft op autodiefstal.

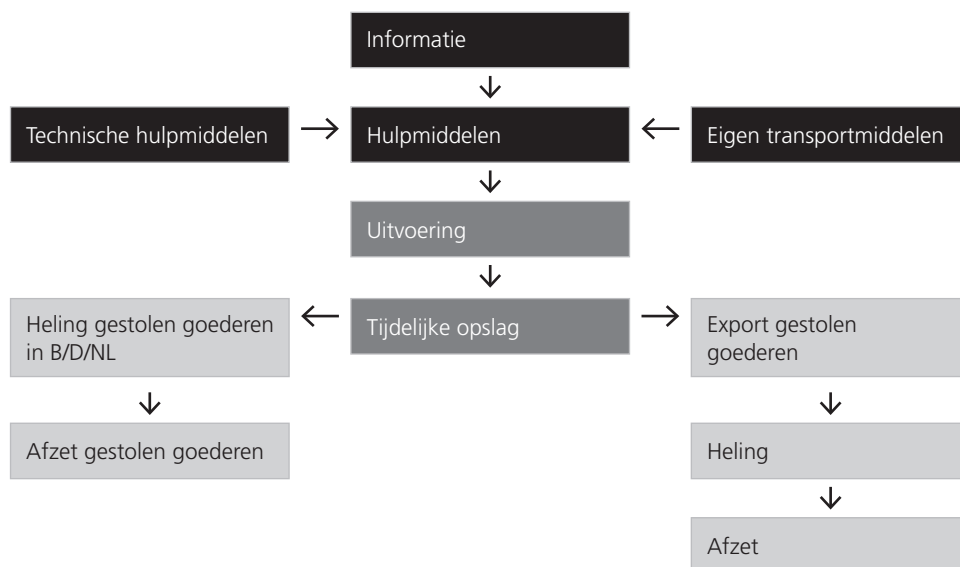
De belangrijkste bronnen waarop we ons baseren, zijn de opsporingsonderzoeken naar woning- en bedrijfsinbraken die in een drietal opeenvolgende jaren (2004, 2005 en 2006) zijn uitgevoerd door de Bovenregionale Recherche-teams (BRT's). Daarnaast wordt gebruikgemaakt van de bestanden van de jaarlijkse inventarisatie van criminele samenwerkingsverbanden, de CSV-manager, afgenomen interviews en beschikbare literatuur op dit gebied.

2.2 De aard en uitvoering van het delict

In vergelijking met veel andere vormen van georganiseerde criminaliteit zijn woning- en bedrijfsinbraken relatief eenvoudig uit te voeren delicten. Ze vragen over het algemeen weinig voorbereiding, de gelegenheden zijn legio, ze kunnen snel met simpele hulpmiddelen uitgevoerd worden en de buit bestaat meestal uit zodanig gangbare goederen dat afzet gegarandeerd is. Het inkopen, vervoeren, invoeren en distribueren van een grote partij hasj uit Afghanistan vergt evident een complexere logistiek dan het forceren van een achterdeur en het meenemen van de vaak voor het grijpen liggende waardevolle goederen in een gereedstaande auto. Bedrijfsinbraak vergt over het algemeen weliswaar meer inspanning en voorbereiding dan woninginbraak (vooral door de grotere kans op inbraakalarm en andere inbraakwerende maatregelen die door bedrijven genomen worden), maar in de basis verschillen de beide vormen van inbraak niet veel van elkaar. Spapens en Fijnaut (2005) beschrijven de logistiek van georganiseerde woning- en bedrijfsinbraak in een viertal stappen:⁵

Figuur 1

Logistiek van georganiseerde woning- en bedrijfsinbraak in vier stappen⁶



⁵ Omdat het hier georganiseerde woninginbraak betreft en niet gelegenheids- of impulsieve daders, gaat aan stap 1 nog iets vooraf, namelijk de rekrutering en samenstelling van de dadergroep die de inbraken uitvoert. Verderop in dit hoofdstuk zal dit element aan de orde komen.

⁶ Naar Spapens & Fijnaut, 2005. Deze auteurs behandelen de twee vormen van inbraak separaat, maar de gebruikte schema's zijn identiek.

1 De informatievergaring omtrent het doelwit

De informatievergaring omtrent het doelwit (ook wel 'afleggen' genoemd) kan diverse vormen aannemen, variërend van rudimentair tot zeer grondig. Zo hadden de leden van een csv de gewoonte ontwikkeld om de krantenadvertenties en huis aan huis verspreide reclamefolders van de Aldi, de Lidl en het Kruidvat na te lezen op waardevolle aanbiedingen zoals laptops, ander elektronisch gerief en duurdere parfums. Als er iets van hun gading bij was, werd diezelfde nacht nog ingebroken. Uit de manier waarop dat gebeurde, bleek dat de inbrekers goed op de hoogte waren van de beveiliging van de winkel en de plaats waar de beoogde buit opgeslagen was. Met name Aldi en Lidl staan bekend om hun winkelconcept waarin eenvoud de boventoon voert. Het was deze groep door vergelijking van verschillende winkels duidelijk geworden dat dit concept ook op de inbraakbeveiliging werd toegepast.⁷ Een andere criminele groepering die bedrijfsinbraken pleegde, had het voorzien op scholen, kleine bedrijfjes, administratiekantoren e.d. Deze groep keek simpelweg door de ramen om te zien of er computerapparatuur vlak bij het raam stond. Soms liepen zij bij toeval tegen een gelegenheid aan, soms gingen zij welbewust op pad om doelwitten te selecteren.

In andere gevallen volstonden de inbrekers met het simpel nagaan of bewoners thuis waren. Met name Oost-Europese mobiele bendes hebben de gewoonte om in één straat in één nacht bij meerdere huizen in te breken. Sommige csv's hebben van het afleggen van woningen een aparte taak gemaakt, los van de groep die de feitelijke inbraken pleegt.

Het 'afleggen' beperkt zich niet tot objecten van baksteen en beton, zo leert een opsporingsdossier van het BRT Noord- en Oost-Nederland.⁸ Het gaat hier om een groep van in totaal ongeveer tien personen, van wie de meeste Nederland als vaste woonplaats hebben en afkomstig zijn uit het voormalig Joegoslavië. Zij behoren voor het overgrote deel tot de Roma, een zigeunervolk dat van de Balkan stamt. Dit csv opereerde in de Gelderse regio's, Flevoland en Utrecht. De leden maakten zich schuldig aan woninginbraak en insluiping bij alleenstaanden. Hun (excusez le mot) geperverteerde modus operandi (MO) bestond uit het observeren van bezoekers van grote winkelcentra. Zij volgden het potentiële slachtoffer naar huis. Het ging in alle gevallen om hoogbejaarden met een handicap die zichtbaar is door het gebruik van een rollator of invalidenwagen. Vervolgens wordt aangebeld door meestal een drietal daders, zij proberen, soms

⁷ Nadat de twee winkelketens geconfronteerd werden met series van inbraken, is men overgegaan tot degelijker vormen van inbraakpreventie.

⁸ De passages die in dit rapport in een grijs kader staan, zijn ontleend aan opsporingsdossiers en interviews. Vaak gaat het niet om een letterlijke maar om een geparafraseerde weergave.

door intimidatie, soms met een smoes, binnen te komen. Als dat eenmaal gelukt is, doorzoeken twee daders het huis en houdt de derde het slachtoffer bezig of in bedwang. Vooral sieraden, contant geld en pinpassen worden op deze manier buitgemaakt. De groep heeft tientallen van deze en dergelijke delicten op het proces-verbaal verzameld. De financiële schade bedraagt telkens enkele duizenden euro's, waarvan een niet onbelangrijk deel na de insluiping wordt gepind met de gestolen bankpassen. Een factor die het deze en dergelijke daders vergemakkelijkt, is de vergeetachtigheid van de slachtoffers: om de pincode te kunnen blijven gebruiken, bewaren ze hem vaak bij de pinpas.

2 De beschikbaarheid van hulpmiddelen

Het is evident dat inbrekers diverse hulpmiddelen nodig hebben. Over het algemeen zijn eenvoudige gereedschappen voldoende. Een stevige schroevendraaier is vaak al genoeg en bij eventuele controle ook minder verdacht dan bijvoorbeeld een breekijzer. Dat het ook met nog minder kan, bewees een csv uit Rotterdam waarvan de leden simpelweg een stoeptegel of klinker uit het trottoir wrikten en die door het raam smeten om zich toegang te verschaffen. Deze groepering viel voorts op doordat telkens voorafgaand aan de inbraken eenzelfde type auto gestolen werd. Dit werd zo consequent gedaan dat het rechercheteam zelfs een lokauto van dit type heeft ingezet – zonder resultaat overigens. Hoewel gebruik van een gestolen auto gemeengoed is onder de criminele groeperingen, is er minstens één groep bekend die 'gewoon' gebruikmaakte van de eigen auto's. Uit verhoren bleek dat de verdachten het niet nodig vonden extra risico te lopen door het stelen van een auto, omdat zij de inbraken buiten de eigen regio pleegden. De kans dat zij via het kenteken opgespoord zouden worden, werd klein geacht – een misvatting die tot arrestatie heeft geleid.

Een niet onbelangrijke logistieke voorziening betreft het onderdak gedurende het verblijf in Nederland, dat wil zeggen voor de csv's die tot de traditionele mobiele bendes behoren. Hiervoor wordt van verschillende mogelijkheden gebruikgemaakt. Soms wordt gelogeerd bij hier verblijvende familie of vrienden, soms wordt een zomerhuisje gehuurd op een vakantiepark, soms wordt in de auto overnacht. De gelegenheden zijn legio en vormen over het algemeen geen groot probleem.

3 De uitvoering van de inbraak

Zoals al eerder werd opgemerkt, is inbreken een relatief simpel delict. De manier waarop de inbraak wordt uitgevoerd, kent vele varianten. Snelheid is wat deze varianten gemeenschappelijk hebben. Een van de meest primitieve werd het handelsmerk van de groepering uit Rotterdam die hierboven al even aan de orde kwam. De groep had er een gewoonte van gemaakt om een stoeptegel door de ruit te smijten bij bedrijven waarvan geconstateerd was dat computer- en randapparatuur voor het grijpen stonden. Vliegensvlug werden kabels

losgetrokken of doorgeknipt en de apparatuur werd in de klaarstaande auto geladen. Niet zelden kwamen de leden van dit csv een aantal weken later terug om de inmiddels aangeschafte vervangende apparatuur te stelen. Op deze manier werden verschillende bedrijven en bedrijfjes meermalen slachtoffer van de bende. Behalve de materiële schade die hierdoor werd toegebracht, was er soms ook ernstige economische schade, doordat klantenbestanden en andere vitale bedrijfsinformatie verloren gingen. Voor enkele bedrijven was de herhaalde schade dermate groot dat zij failliet verklaard moesten worden.

Zonder een poging te doen volledig te zijn, laten we hieronder een aantal in het oog springende modi operandi de revue passeren.

De 'Bulgaarse methode' bestaat uit het gaatjes boren in de beschermplaat van een cilinderslot, waarna dit weggenomen kan worden en de cilinder kan worden geforceerd. Ook wordt sporadisch melding gemaakt van het gaatjes boren in kozijnen van slaapkamers teneinde een verdovend gas naar binnen te spuiten. Hieraan ligt meestal de bedoeling ten grondslag autosleutels en –papieren te ontvreemden. Het gaat dus niet zozeer om waardevolle goederen uit de woning zelf, maar om de vaak kostbare auto die op de oprit of in de garage staat. Bij een serie inbraken in benzinestations, waar de inbrekers het voorzien hadden op de voorraad sigaretten, viel op dat het dak van het station werd gekozen om binnen te komen. Uit de verdere gang van zaken kon opgemaakt worden dat de inbrekers zich grondig hadden voorbereid. Zo werd duidelijk dat het gebouw van tevoren was verkend: het dak werd precies daar geforceerd waar de sigarettenvoorraad zich bevond.

De inbrekers hebben een voorkeur voor locaties waar op het moment van de inbraak of diefstal geen mensen aanwezig zijn. Over het algemeen wordt confrontatie met bewoners of andere belanghebbenden uit de weg gegaan. Zo zijn voorbeelden bekend van Oost-Europese bendes die in één wijk of straat stelselmatig de huizen controleren op aanwezigheid van de bewoners. Bij afwezigheid wordt ingebroken. Op deze manier werden in één nacht meerdere inbraken gepleegd in dezelfde wijk of straat.

Anders ligt het bij groepen die (ook) insluiting en oplichting op hun repertoire hebben staan. Bij deze vormen is er vrijwel per definitie sprake van contact en soms confrontatie met de bewoner(s). Eerder in deze paragraaf werd al melding gemaakt van een groepering die haar slachtoffers nauwkeurig op hulpbehoevendheid selecteerde in de verwachting dat zij zich niet of nauwelijks teweer zouden kunnen stellen tegen de binnenkomst van de daders. Hoewel veel criminele groepen een voorkeur voor de ene of andere vorm van vermogenscriminaliteit aan de dag leggen, valt op dat woninginbraak en insluiting vaak samengaan. De variatie in smoezen om binnen te komen is groot, de brutaliteit waarmee ze te werk gaan, is verbazingwekkend.

- Een oudere mevrouw is in haar tuin aan het werk als zij een vreemde vrouw in haar keuken ziet staan. Als deze aangesproken wordt, zegt ze dat er zulke prachtige bloemen in haar tuin staan, dat ze graag een bosje wil plukken. De bewoonster gaat trots akkoord. Ondertussen worden de kamers en kasten doorzocht door twee andere insluipers.
- Een drietal net uitzierende personen belt aan bij een huis en vertelt dat zij een huis verderop in de straat willen kopen. Of zij de kamerindeling even mogen zien, want de makelaar is niet komen opdagen.
- Een jonge vrouw met een paar kinderen bij zich vraagt een pen en papier te leen om een briefje achter te laten bij haar moeder die een eindje verderop woont en niet thuis is. Ondertussen stelen de kinderen spullen, zodat zij in Duitsland de naam 'Klaukids' gekregen hebben (Spapens & Fijnaut, 2005).
- "Komt er bij u ook bruin water uit de kraan?"
- De oma van een nette man woont verderop. Zij heeft last van een verstopte gootsteenafvoer, of hij even mag kijken hoe de afvoer precies loopt.
- En een van de meest doorzichtige: "Ik heb autopech, mag ik even bellen?".

4 De verwerking van de buit

Nadat de diefstallen voltooid zijn, staat de criminele groepering voor de volgende stap in het logistieke proces dat gepaard gaat met inbraak en diefstal, namelijk het verwerken van de buit. Over de diverse helingkanalen en -vormen komen we in een later stadium in dit rapport meer in detail te spreken. Hier zullen we kort de logistieke aspecten van de verwerking behandelen.

We kunnen daarbij langs twee dimensies onderscheid maken. In de eerste plaats is van belang wat *het volume* van de buit is. Het maakt in logistiek opzicht nogal wat uit of het om computers, tv's en partijen sigaretten gaat of om sieraden, pinpassen en contant geld. In het eerste geval worden meer eisen aan de (voorlopige) opslag gesteld dan in het tweede geval. Zo werd een woning in *S.* ter beschikking gesteld door een perifeer lid van een csv om gestolen computerapparatuur in op te slaan. Bij huiszoeking werden tientallen computers, beeldschermen, printers en andere randapparatuur aangetroffen. Het was de buurtbewoners opgevallen dat er wel erg veel met dergelijke apparaten in en uit werd gesjouwd. In dit opzicht had een ander csv het handiger aangepakt door via een anonieme loods op een industrieterrein te huren, die voor diverse (illegale) doeleinden werd gebruikt. De kosten werden gezien als investering in het 'bedrijf'.

Ten tweede zijn de logistieke vereisten anders wanneer de buit naar het *thuisland* moet worden vervoerd dan wanneer deze in Nederland te gelde wordt gemaakt.

Een Bosnisch csv dat zich gespecialiseerd had in woninginbraak, maakte gebruik van de diverse (voormalig Joegoslavische) busmaatschappijtjes die diensten tussen Nederland en de Balkan onderhouden. De chauffeurs werden benaderd om tegen beloning gestolen goederen, geld en soms drugs mee te nemen naar Bosnië–Herzegovina. Uit onderzoek bleek dat de goederen aldaar afgeleverd werden bij familieleden die ze op de lokale markt aan de man probeerden te brengen.

Spapens en Fijnaut (2005) maken melding van een Roemeense groep die gestolen luxegoederen onder het mom van humanitaire hulp per container naar Roemenië vervoerde.

Het blijkt voor stelersgroepen buitengewoon belangrijk om over een netwerk te beschikken dat aangesproken kan worden voor opslag, vervoer en heling van de gestolen goederen.

In de afgelopen jaren is deze elementaire criminaliteitsvorm betrekkelijk weinig geëvolueerd, de basiskenmerken zijn hetzelfde gebleven, maar bij bestudering van opsporingsdossiers vallen soms bepaalde details op waarin de csv's van elkaar verschillen. Dit geldt dan vooral de modus operandi (MO). Hierboven is al een aantal van die modi operandi beschreven. Vaak hebben inbrekers een voorkeur voor een bepaalde MO; door de overeenkomsten in MO kunnen verschillende inbraken met elkaar in verband worden gebracht. Overige sporen geven dan definitief uitsluitsel over de vraag of er sprake is van dezelfde dadergroep. Zo kon het BRT Haaglanden een onderzoek beginnen omdat oorsporen op de ramen en deuren tot de conclusie leidden dat er één en dezelfde dadergroep actief was in diverse regio's. Deze oorsporen waren zo overdadig aanwezig, doordat de MO er onder andere uit bestond dat aan de ramen en deuren geluisterd werd of de bewoners aanwezig waren.

2.3 De omvang van woning- en bedrijfsinbraak

2.3.1 Inleiding

In 2005 stelde de Gentse hoogleraar De Ruyver dat België een oase van rust en vrede zou zijn, wanneer de delicten van rondtrekkende bendes (*itinerant groups*) uit de statistieken zouden verdwijnen (De Ruyver, 2005). Meer specifiek merkte hij op dat de Belgische integrale aanpak van de mobiele bendes in de periode 2002–2004 heeft geleid tot een daling van 30 procent in het aantal woninginbraken. Recentelijk lijkt er echter, na een 3-jarige periode van dalende cijfers, een periode aangebroken waarin er weer een stijging plaatsvindt. Met

name het toenemende geweld daarbij baart zorgen. De Ruyver beperkt zich tot rondtrekkende groepen uit het voormalige Oostblok; de sedentaire (permanent in België gevestigde) groepen zijn door hem niet meegeteld.

In België is de vermogenscriminaliteit die begaan wordt door rondtrekkende bendes eerder dan in Nederland onderkend als serieus probleem. Zo werd al in 2003 beleid ontwikkeld dat specifiek toegesneden was op rondtrekkende bendes die vermogenscriminaliteit plegen. In 2007 werd dit beleid geactualiseerd (FOD, 2007). Een belangrijke wijziging betreft het uitbreiden van de definitie met de sedentaire groepen: groepen die ofwel permanent in België verblijven, ofwel dat voor langere periodes doen. Als gevolg van deze aandacht zijn de statistieken in België met betrekking tot deze criminaliteitsvorm meer gedetailleerd dan in Nederland. Van Mantgem en Van der Leest (2007) merken voor de Nederlandse situatie op dat geen betrouwbare schatting van de omvang is te maken, "omdat mobiel banditisme als onderdeel van vermogenscriminaliteit niet rechtstreeks uit registraties is af te leiden". Daar kunnen we nog aan toevoegen dat voor ons onderwerp ook van belang is dat de groepen bovenregionaal actief behoren te zijn. Dat legt beperkingen op aan het aantal bronnen dat gebruikt kan worden. We zullen daarom in paragraaf 2.3.2 bezien in hoeverre de ervaringen van onze Belgische burens behulpzaam kunnen zijn bij de schatting van een ondergrens van het aandeel dat mobiel banditisme heeft in het totaalcijfer van woning- en bedrijfsinbraken.

2.3.2 De omvang van woning- en bedrijfsinbraak gepleegd door mobiele bendes

Bij de schatting van de omvang gaan we ervan uit dat er geen belangrijke redenen zijn om aan te nemen dat rondtrekkende criminele groeperingen België aantrekkelijker vinden dan Nederland. Eerder kan gezegd worden dat België onaantrekkelijker is dan Nederland, juist vanwege de geïntegreerde aanpak aldaar die in 2003 geïmplementeerd werd. De Ruyver (2005) schatte dat 20 à 25 procent van alle woning- en bedrijfsinbraken gepleegd wordt door mobiele bendes. Spapens en Fijnaut (2005) noemen het voorbeeld van een onderzoek dat door het BRT-Zuid is gedaan naar een bovenregionaal actieve inbrekersbende. Nadat het onderzoek succesvol was afgerond met de arrestatie van de belangrijkste leden, daalde het aantal woninginbraken in Zuid-Nederland met 40 procent. Er zijn diverse andere aanwijzingen voor de omvang van het aandeel van mobiele bendes in dit delict. Om er nog één te noemen: in 2003 werden in het Luikse arrondissement aanzienlijke inspanningen gepleegd om de Albanese criminaliteit in te dammen. Zo werden bars gesloten en de infrastructuur ontmanteld van de woningen waar de Albanese groeperingen gebruik van maakten. De druk op deze groeperingen

werd aanzienlijk en systematisch opgevoerd. In het jaar volgend op deze inspanningen bleek het aantal woninginbraken met 28 procent te zijn gedaald (Spapens & Fijnaut, 2005).

De schattingen van het aandeel dat mobiele bendes hebben in dit soort delicten, variëren dus nogal. In het vervolg van deze paragraaf zullen we uitgaan van het laagst bekende percentage (20). Dit percentage wordt toegepast op het totale aantal aangiften van woning- en bedrijfsinbraak. Zoals altijd dienen we hierbij rekening te houden met een bepaald *dark number*⁹, zodat het werkelijke aantal inbraken (beduidend) hoger zal liggen. Het nettoresultaat van de schatting voor Nederland betreft dus een *ondergrens* van de omvang. Omdat we alleen een benadering hebben van het aandeel van mobiele bendes over 2005, kan hier geen uitspraak gedaan worden over de ontwikkelingen over de jaren heen. We zullen ons daarom wat mobiele bendes betreft, beperken tot het jaar 2005. Wel kan geconstateerd worden dat het aantal aangiften van woning- en bedrijfsinbraken al sinds 2003 een gestage daling laat zien en dat die daling de laatste twee jaar wat afvlakt. In hoeverre dit ook geldt voor de inbraken die door mobiele bendes gepleegd worden, is strikt genomen onbekend. Enigszins speculatief zou beredeneerd kunnen worden dat de factoren die hebben geleid tot de gestage daling van het aantal aangiften eveneens van kracht zijn voor de mobiele bendes. Dit zou dan betekenen dat de daling zich ook voordoet in het aantal dat door mobiele bendes gepleegd wordt.

In figuur 2 kunnen we zien dat het aantal (geregistreerde) bedrijfsinbraken (10.000) dat door mobiele bendes gepleegd wordt, ongeveer de helft bedraagt van het aantal (geregistreerde) woninginbraken (19.000). Ook in het totale aantal aangiften stijgt de woninginbraak ver uit boven bedrijfsinbraak, dus dit verschil is in dat opzicht niet opmerkelijk. Er zijn (minimaal) twee mogelijke verklaringen voor dit verschil. In de eerste plaats zijn er natuurlijk heel veel meer woningen dan bedrijven in Nederland, zodat de gelegenheid tot woninginbraak veel groter is dan die tot bedrijfsinbraak. Ten tweede is het niet uitgesloten dat bedrijfsinbraak, vanwege beveiligingsmaatregelen bijvoorbeeld, een moeilijker delict is en dat daarom vaker gekozen wordt voor een relatief simpel delict als woninginbraak. Hoe deze twee mogelijke verklaringen zich tot elkaar verhouden, is onbekend.

⁹ Het verschil tussen aantal aangiften en het werkelijke aantal gepleegde delicten.

Figuur 2

Ondergrens van het aantal woning- en bedrijfsinbraken gepleegd door mobiele bendes in 2005



2.3.3 Het aantal actieve groepen

In 2005 werd het landelijke aantal actieve mobiele bendes uit Polen en Litouwen geschat op 27, waarvan acht in de negen noordoostelijke politieregio's (Van der Laan & Weenink, 2005). Deze aantallen hebben niet uitsluitend betrekking op de groepen die zich met woning- en/of bedrijfsinbraken bezighouden, maar betreffen het gehele scala aan vermogensdelicten. Als we op basis van de verslagen van de BRT's een nieuwe schatting maken, dan moeten we uitgaan van de 'gedraaide' opsporingsonderzoeken in de afgelopen jaren. Dat betekent wederom dat er sprake zal zijn van een onderschatting van het werkelijke aantal actieve groepen. Dit komt vooral doordat niet alle criminele groepen onderwerp zullen zijn van een opsporingsonderzoek. Soms worden er voorstellen gedaan om naar een bepaalde groepering onderzoek te doen, maar worden die voorstellen afgewezen. Aan deze afwijzing kunnen veel redenen ten grondslag liggen,¹⁰ maar feit is dat de wél gedraaide onderzoeken geen getrouwe afspiegeling vormen van de werkelijkheid. Daarnaast is het eerder regel dan uitzondering dat bij een onderzoek meer dan één criminele groepering betrokken is. Deze subgroepen kennen elkaar of sommige mensen van de andere groepen, maar ze werken niet samen. Eerder lijkt er sprake te zijn van groepen die in wisselende samenstelling hun delicten plegen.

¹⁰ Zie hiervoor bijvoorbeeld de jaarverslagen van het Bovenregionaal Recherche Overleg (BRO).

Tabel 1

Aantal door BRT's uitgevoerde opsporingsonderzoeken, gearresteerde verdachten en opgehelderde aangiften in 2004, 2005 en 2006									
	2004			2005			2006		
	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering
Woninginbraak	7	121	553	6	33	151	7	37	252
Bedrijfsinbraak	8	58	200	13	91	370	5	33	122
Totaal	15	179	753	19	124	521	12	70	374

2.4 Criminele samenwerkingsverbanden

Zoals eerder opgemerkt, zijn de onderhavige delicten weinig geëvolueerd in termen van de uitvoering van het delict. Wel zien we bij vergelijking met vroegere publicaties over dit onderwerp dat zich enkele ontwikkelingen hebben voorgedaan wat betreft de csv's die zich schuldig maken aan georganiseerde vermogenscriminaliteit. Een nieuwe loot aan de stam is het bovenregionaal opererende buitenlandse csv (met name afkomstig uit Oost-Europa) waarvan een goed deel van de leden – al dan niet legaal – permanent in Nederland verblijft. Hoewel dit soort Oost-Europese csv's traditioneel geassocieerd wordt met grensoverschrijdende mobiliteit, beperkt de mobiliteit van deze groepen zich vooral tot Nederland. Het belangrijkste kenmerk van csv's waarop oorspronkelijk de term mobiele bende van toepassing was, is de gewoonte om vanuit het thuisland de reis naar Nederland te ondernemen, in enkele dagen hun slagen te slaan om vervolgens met de buit terug te keren naar hun moederland. Gedurende hun verblijf in Nederland logeren zij bij landgenoten, huren ze een zomerhuisje of verblijven ze op een camping. In aanvulling daarop zien we nu dus met enige regelmaat Oost-Europese csv's waarvan het grootste deel van de leden in Nederland woont. Ook deze csv's exporteren grote delen van de buit naar hun moederland.

Dit fenomeen blijft overigens niet beperkt tot Nederland. In een vorig jaar op de Belgische televisie uitgezonden documentaire bleek in de Poolse stad Krakau een nieuwbouwwijk te verrijzen die van de bewoners de bijnaam "Belgische wijk" had gekregen. De nieuwbouw zou vrijwel volledig gefinancierd zijn door illegale Polen die in en om Brussel hun vermogensdelicten pleegden. Een deskundige vertelde tijdens een interview dat zich iets soortgelijks aan de rand van Sofia voltrekt. Op één locatie worden in hoog tempo, voor Bulgaarse begrippen, luxe woningen gebouwd die (in ieder geval deels) gefinancierd zijn met crimineel geld afkomstig uit heel West-Europa.

We kunnen dus een drietal soorten ‘mobiele bendes’ onderscheiden.¹¹ In de eerste plaats zijn dat *Nederlandse csv’s*: csv’s waarvan de leden overwegend de Nederlandse nationaliteit hebben, permanent in Nederland wonen en hun activiteiten bovenregionaal ontplooiën. Ten tweede zijn er de ‘*traditionele mobiele bendes*’, die vanuit het buitenland komen, hier in een paar dagen door het hele land heen vele vermogensdelicten plegen en weer terugkeren naar hun eigen land. Ze worden ook wel *hit-and-run* groepen genoemd (De Ruyver, 2005). Ten derde zijn er de csv’s waarvan de leden over het algemeen een gedeelte buitenlandse nationaliteit hebben, in Nederland ingeschreven staan, hier vermogensdelicten plegen en de buit grotendeels exporteren naar hun thuisland. Soms verblijven zij een deel van het jaar in hun moederland. Zij zouden *semisedentaire groepen* genoemd kunnen worden. Van deze laatste soort csv’s vinden we een goed voorbeeld in een opsporingsonderzoek dat door het BRT Rotterdam–Rijnmond in 2006 werd afgesloten met de arrestatie van negen verdachten die gezamenlijk zo’n driehonderd woninginbraken hadden gepleegd in de regio’s Rotterdam–Rijnmond, Zeeland, Midden en West Brabant en Zuid–Holland–Zuid (Bovenregionaal Recherche Overleg, 2006).

Het gaat om een csv waarvan de leden voornamelijk uit Bosnië–Herzegovina afkomstig zijn. In feite zijn het twee stelersgroepen die via één of twee leden met elkaar verbonden zijn. Een deel van de groep heeft een legale verblijfsstatus in Nederland, een ander (kleiner) deel is een aantal maanden per jaar illegaal in Nederland. De delicten worden over het algemeen in de ‘donkere’ maanden van september tot maart gepleegd. In het voorjaar vertrekt een substantieel deel van de groep naar het thuisland en brengt daar de zomer door. In de loop van september vindt er intensief telefoonverkeer plaats tussen de in Nederland achtergebleven leden en het thuisland. Uit telefoontaps blijkt dat dan aangekondigd wordt dat “het seizoen weer is begonnen”. De overige leden keren terug naar Nederland en de seriematige delicten nemen weer een aanvang.

De csv’s die in de afgelopen jaren onderwerp van politieonderzoek zijn geweest, vallen op door hun etnische homogeniteit. Dat wil zeggen dat de groepen qua nationaliteit en/of etniciteit niet divers samengesteld zijn. Eerder en elders werd aandacht gevraagd voor toenemende heterogeniteit van csv’s (Kleemans e.a., 2002; Grapendaal e.a., 2004) en de toenemende criminele mogelijkheden die dat met zich meebracht. Hier en nu moeten we constateren dat dit niet opgaat voor csv’s die zich met vermogenscriminaliteit bezighouden. We treffen Polen

¹¹ Deze driedeling geldt overigens niet exclusief voor woninginbraken, maar is ook van toepassing op andere vormen van vermogenscriminaliteit, al was het alleen maar omdat veel van de betrokken csv’s combinaties van vermogensdelicten plegen.

aan, Litouwers, Roemenen, Roma, Bosniërs, Bulgaren, Kaapverdianen, oorspronkelijke Marokkanen, Nederlanders, kortom een rijkgeschakeerd palet nationaliteiten en etniciteiten. Slechts zelden zijn de groepen gemengd van samenstelling. Alleen wanneer een beroep moet worden gedaan op een bepaalde deskundigheid of voorziening die de groepering niet zelf heeft, zien we dat er relatieve buitenstaanders bij het csv betrokken worden. Zo vervulde een autoverhuurbedrijf in Rotterdam de functie van heler en leverancier van auto's waarmee de delicten uitgevoerd werden en werd het huis van een Nederlandse kennis gebruikt als opslag voor gestolen goederen.

De groepen die zich met de vermogenscriminaliteit bezighouden die in dit hoofdstuk beschreven is, maken zich slechts bij uitzondering schuldig aan andere delicten dan woninginbraak, insluiping en bedrijfsinbraak, waarbij opvalt dat woninginbraak en insluiping wel samengaan, maar woninginbraak weer niet met bedrijfsinbraak. Kennelijk hebben de groepen zich gespecialiseerd in de ene of de andere vorm. Wel zien we dat sommige leden van de in Nederland gesitueerde groepen ook geweldsmisdrijven als antecedenten hebben. Deze misdrijven houden echter geen verband met hun bezigheden als lid van een csv.

Over de manier waarop de criminele groepen tot stand komen, is weinig bekend. Van een Bosnische groep bleek uit verhoren dat sommige leden gerekruteerd werden in disco's in Bosnië. Hoe dat precies in zijn werk gaat, bleef onduidelijk. Verder valt op dat de leden van Oost-Europese groepen veelal uit dezelfde streek of stad afkomstig zijn en dat het met enige regelmaat voorkomt dat binnen de groepen verwantschaps- of echtelijke relaties bestaan. Dit maakt het aannemelijk dat de groepen samengesteld zijn uit mensen die elkaar goed kennen en uit eenzelfde sociaal netwerk afkomstig zijn. Deze gemeenschappelijke achtergrond zorgt ervoor dat het onderlinge vertrouwen groot is. Dit vertrouwen is een onmisbaar element (zie ook Van de Bunt & Kleemans, 2007). Dit geldt zeker voor de Romagroepen die diverse malen zijn aangetroffen, vaak bestaat een dergelijk csv uitsluitend uit leden van één en dezelfde familie. Waar het Nederlandse groepen betreft, lijkt er niet veel verschil te bestaan (Fisher, 2008). Vaak zijn het vriendengroepen die in wisselende samenstelling op pad gaan. Deze vriendengroepen komen uit dezelfde wijk of zijn naar dezelfde school gegaan.

Er werd slechts zelden een hoge organisatiegraad aangetroffen. Dat wil zeggen dat er geen duidelijke leiders zijn, nauwelijks hiërarchische verhoudingen, weinig opgelegde taakverdeling. Een uitzondering op dit laatste vormt het csv dat het 'afleggen' van doelwitten gescheiden hield van de uitvoering van de inbraak. Maar ook hier geldt dat dit geen strikte taakverdeling is: alle leden van het csv konden nu eens voor de ene, dan weer voor de andere taak in aanmerking komen.

2.5 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

De directe schade van mobiel banditisme is voornamelijk financieel van aard. Daarnaast kunnen slachtoffers van deze delicten psychische schade oplopen. Dit doet zich vooral voor wanneer er sprake is van geweld. De omvang van deze psychische schade laat zich moeilijk uitdrukken in een waarde. Datzelfde geldt voor allerlei andere indirecte schade zoals toenemende onveiligheidsgevoelens. We zullen ons daarom beperken tot de financiële schade, niet in de laatste plaats omdat ons daarvoor sinds kort een bruikbaar instrument ten dienste staat.

In 2007 is een rapport verschenen waarin de kosten van diverse criminaliteitsvormen berekend worden (Groot e.a., 2007) Zonder al te veel op de methode en haar haken en ogen in te gaan, constateren we dat voor vermogenscriminaliteit een reeks van posten in rekening wordt gebracht die gezamenlijk de totale kosten van deze criminaliteitsvorm bepalen. Eronder vallen bijvoorbeeld:

- preventie, zowel van potentieel slachtoffer als van politie en justitie;
- administratieve lasten verzekeringen;
- financiële schade van het delict zelf;
- opsporing, vervolging en tenuitvoerlegging straf;
- productieverlies dader.

Hoewel er talloze opmerkingen te maken zijn bij de gevolgde methode en de weging van de diverse posten,¹² komen de onderzoekers voor vermogenscriminaliteit tot 1400 euro schade *per vermogensdelict*. Zij plaatsen bij hun eigen resultaat nog de kanttekening dat dit gemiddelde bedrag over alle vermogenscategorieën waarschijnlijk gedrukt wordt door de dempende werking die van fietsendiefstallen uitgaat. Dit is in aantal verreweg de grootste categorie, maar deze legt qua kosten minder gewicht in de schaal. De schade per delict zou waarschijnlijk hoger uitpakken wanneer fietsendiefstallen buiten beschouwing zouden worden gelaten. Ter vergelijking zij opgemerkt dat bijvoorbeeld de kosten van mishandeling per delict 5500 euro bedragen, van moord en doodslag zo'n 3 miljoen en van zedendelicten 2600 euro.

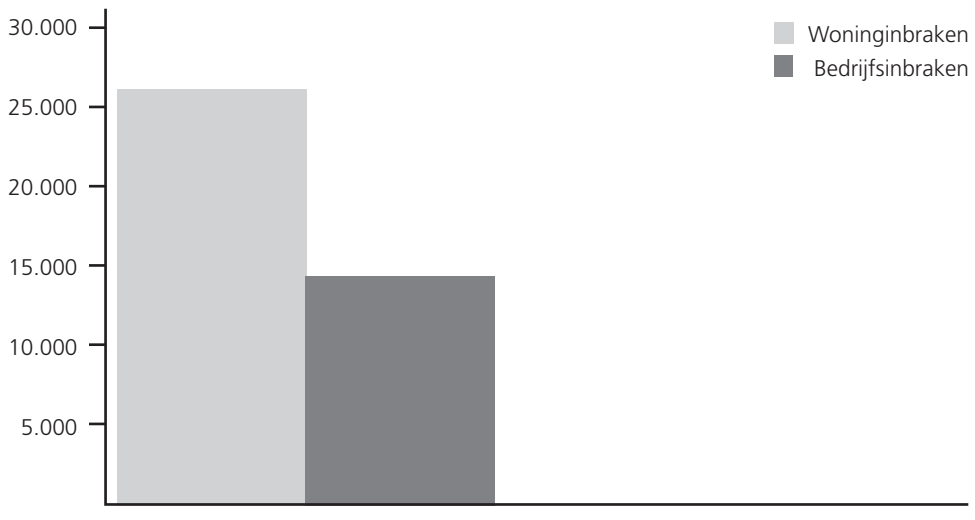
Als we de resultaten van de paragraaf over de omvang combineren met de uitkomsten van de bovenvermelde berekening, leidt dat tot figuur 3. We kunnen vaststellen dat de ondergrens van de financiële schade voor woninginbraak

¹² Je kunt je bijvoorbeeld afvragen in hoeverre de post 'productieverlies dader' een virtuele post is, omdat de productie in andere omstandigheden in ieder geval deels niet ten goede van de samenleving zou komen.

ongeveer 25 miljoen euro is en voor bedrijfsinbraak een kleine 15 miljoen euro. Een aantal factoren¹³ waaruit de schatting is opgebouwd, maken het aannemelijk dat het werkelijke schadebedrag beduidend hoger ligt.

Figuur 3

Ondergrens van de totale schade door woning- en bedrijfsinbraken gepleegd door mobiele bendes in 2005



2.6 Beknopte conclusies

- Woning- en bedrijfsinbraak zijn relatief eenvoudige delicten, waarvan de uitvoering de laatste jaren nauwelijks geëvolueerd is.
- De logistiek is eenvoudig en bestaat uit een viertal stappen: informatievergaring, verwerving van hulpmiddelen, uitvoering en verwerking van de buit.
- De delicten worden gepleegd door homogeen samengestelde samenwerkingsverbanden, waarvan de leden vaak uit één streek of stad afkomstig zijn en niet zelden verwantschapsrelaties hebben.
- Er worden drie soorten csv's onderscheiden:
 - 1 in Nederland gevestigde csv's (sedentaire samenwerkingsverbanden)
 - 2 in het buitenland gevestigde csv's (de traditionele mobiele bendes) en

¹³ Waaronder het zogenoemde *dark number*, de (lage) schatting van 1400 euro kosten per vermogensdelict en gebruikmaking van het laagste percentage aandeel van mobiele bendes.

3 csv's die in Nederland een permanent 'bruggenhoofd' hebben (semisedentaire csv's).

- De csv's zijn gespecialiseerd; zij plegen maar één soort vermogensdelicten.
- Er is al enige jaren een dalende trend in het aantal woning- en bedrijfsinbraken waarneembaar.
- Ongeveer 20 procent van alle woning- en bedrijfsinbraken wordt gepleegd door mobiele bendes: respectievelijk 19.000 geregistreerde woninginbraken en 10.000 geregistreerde bedrijfsinbraken.
- De financiële schade bedroeg in 2005 in totaal 40 miljoen euro.

3

Winkeldiefstal

3.1 Inleiding

Ook in dit hoofdstuk geldt de domeinafbakening zoals die in het eerste hoofdstuk omschreven is: het gaat om georganiseerde winkeldiefstal die bovenregionaal gepleegd wordt. De delicten kunnen zowel gepleegd worden door Nederlandse csv's als door buitenlandse. In het vorige hoofdstuk hebben we nog een derde type ontdekt, namelijk de semisedentaire groepen. Dit zijn groepen waarvan een groot deel van de leden semipermanent – al dan niet legaal – in Nederland wonen. Dat betekent dat zij voor een deel van het jaar teruggaan naar hun moederland en na enige tijd weer terugkeren. We zullen achtereenvolgens weer de diverse onderzoeksvragen behandelen.

3.2 De aard en uitvoering van het delict

Winkeldiefstal is, zoals zo veel vermogenscriminaliteit, een relatief eenvoudig te plegen misdrijf. Er zijn weinig middelen voor nodig. Het kan overdag, gedurende de openingstijden van de winkels, plaatsvinden en door de gebruikte methoden is het vaak niet onmiddellijk duidelijk dat er een omvangrijke winkeldiefstal heeft plaatsgevonden. Dat neemt niet weg dat de schade vaak groot is. Uit de branche komen geluiden van ettelijke duizenden euro's schade per geval. Vooral de laatste jaren verschijnen met enige regelmaat berichten over winkelketens die het slachtoffer zijn geworden van grootschalige diefstal. Het gaat dan vooral om de winkels van landelijke drogisterijketens, maar ook de grotere bouwmarkten zijn het slachtoffer. De dieven hebben het gemunt op parfums en andere duurere artikelen zoals elektrische apparaten. Soms slagen ze erin om het privé-gedeelte van het winkelpand te betreden en ook daar goederen en geld weg te nemen. Zo is er een geval bekend waarin men er zelfs in slaagde de kluis in zijn geheel mee te nemen.

De werkwijze is vrijwel overal hetzelfde: er komen meerdere leden van het csv (in veel gevallen betreft het leden van één familie) tegelijkertijd de winkel binnen. Uit een opsporingsdossier komt het volgende voorbeeld, dat typerend is voor deze vorm van criminaliteit.

De taakverdeling is duidelijk. Sommigen houden het personeel bezig, benemen ze het uitzicht of blokkeren de doorgang met behulp van buggy's, terwijl anderen de artikelen verzamelen in geprepareerde tassen en/of de zogenoemde dievenrok, ook wel Posuki genaamd. Van deze groep is bekend geworden dat de leden gedurende hun verblijf in de winkel met elkaar contact hielden door middel van gebaren. Van tevoren is nagegaan op welke plaats in de winkel de artikelen liggen waarop zij het gemunt hebben. De afleiders vragen informatie over artikelen die aan de andere kant van de winkel liggen. De stelers slaan hun slag en verlaten de winkel terwijl de afleiders een paar kleine artikelen afrekenen. Deze groep is niet alleen door heel Nederland heen actief, de leden hebben zich ook diverse malen naar Duitsland en Frankrijk begeven om aldaar winkeldiefstallen te plegen. Daarbij waren zij niet kieskeurig en werd een grote diversiteit aan winkels slachtoffer. De goederen waarop zij het voorzien hadden, waren niet alleen de duurdere artikelen, maar waren ook bedoeld om in het dagelijks levensonderhoud te voorzien: weggooiluiers, koffie, tandpasta, babyvoeding, brood, vlees en groenten. Er werd slechts zelden op de traditionele manier boodschappen gedaan.

Spapens en Fijnaut maken melding van een Algerijnse groep die zich voor enige tijd op een camping ophield om van daaruit vele winkeldiefstallen te plegen in Nederland, België en Duitsland. Een deel van de opbrengst werd vermoedelijk doorgesluist naar Algerije ter financiering van een islamistische terreurgroep (Spapens & Fijnaut, 2005).

Een andere bekend geworden groep had zich gespecialiseerd in kledingwinkels. Het gaat om een overwegend Montenegrijnse groep, waarvan de leden deels permanent, deels tijdelijk in Nederland verblijven. Bij de diefstallen gebruikten zij speciaal gereedschap om magneet- en andersoortige alarmlabels van de kleding te verwijderen. Deze labels werden herbevestigd aan de kleding die in de rekken bleef hangen. De hoofdverdachte had zich mede schuldig gemaakt aan heling van sieraden en horloges.

3.3 De omvang van winkeldiefstal

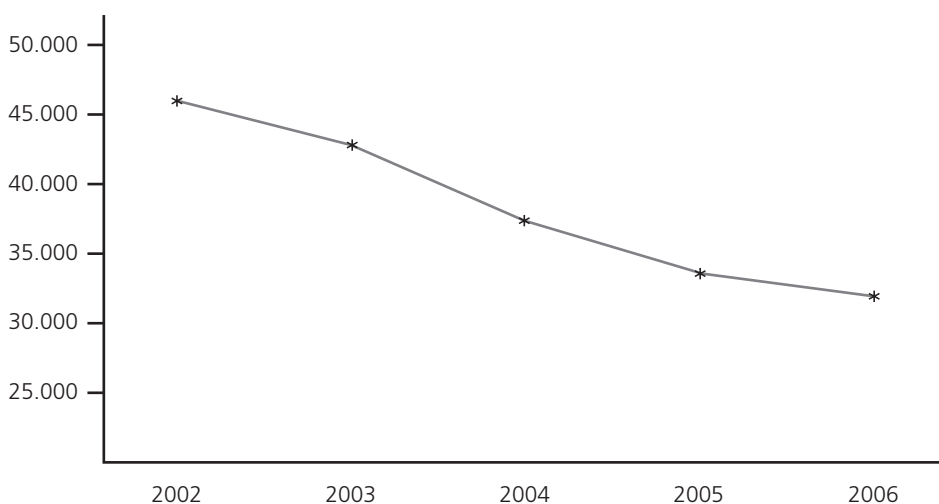
In een onderzoek van het Platform Detailhandel (2006) wordt geconcludeerd dat in 2005 zo'n 35 procent van alle winkeldiefstallen door georganiseerde, rondtrekkende bendes werd gepleegd. Dit percentage werd berekend door de *security managers* van diverse grote winkelketens te bevragen over hun registraties van winkeldiefstal. Het percentage over één jaar wordt toegepast op

aangiftecijfers van meerdere jaren. Bij de interpretatie van de uitkomsten moet hiermee rekening worden gehouden.

In de jaren 2002 tot en met 2006 werden volgens opgave van het CBS respectievelijk 45.865, 43.306, 38.002, 34.195 en 32.538 aangiften van winkeldiefstal gedaan. We zien deze reeks van aangiften in figuur 4. Tussen 2002 en 2007 heeft zich dus een daling van een kleine 30 procent voorgedaan in het aantal geregistreerde winkeldiefstallen. De grootste afname vond plaats in de eerste drie jaar, daarna vlakt de daling wat af. Zoals genoegzaam bekend mag worden verondersteld, speelt bij aangiften altijd het probleem van het dark number. Dat wil zeggen dat van minder winkeldiefstallen aangifte wordt gedaan dan er worden gepleegd.¹⁴

Figuur 4

Aantal geregistreerde winkeldiefstallen 2002–2006

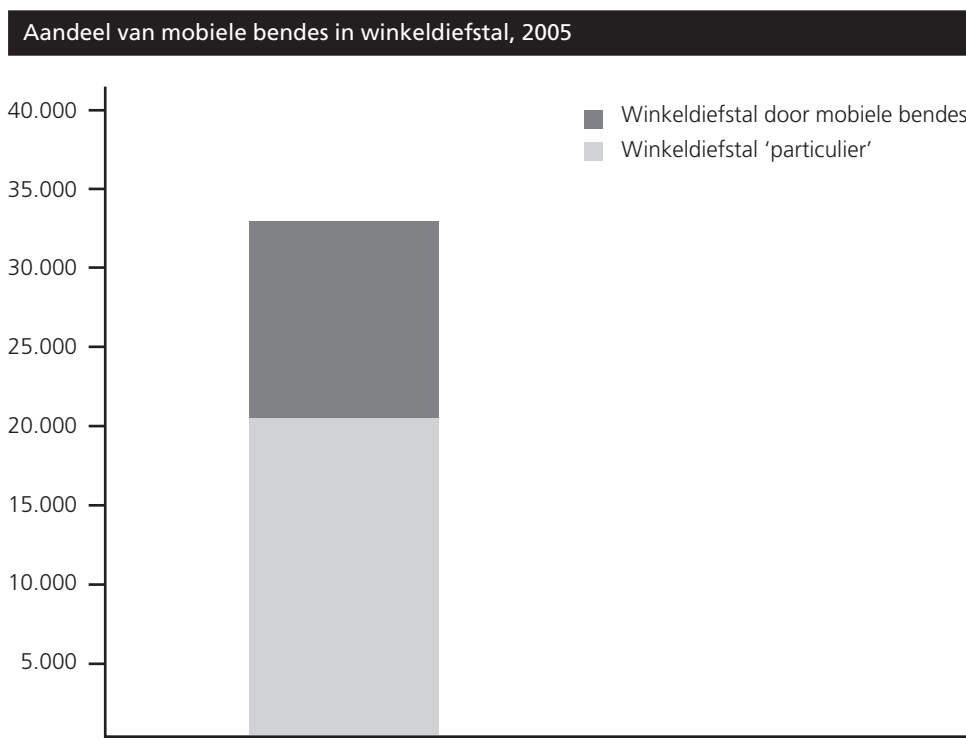


Daar zijn diverse redenen voor aan te geven, maar het voert te ver om ze in deze context allemaal te bespreken. Om er toch een paar te noemen: de geringe omvang van de schade, de afwezigheid van bewijs en gebrek aan tijd (Van der Heide e.a., 2007).

¹⁴ Volgens Criminaliteit en Rechtshandhaving 2006 (WODC/CBS, 2007) ligt de algemene aangiftebereidheid binnen de detailhandel tussen de 20 en 25 procent.

Met deze slagen om de arm wordt in figuur 5 weergegeven hoeveel geregistreerde winkeldiefstallen voor rekening van mobiele bendes komen. Omdat we slechts over 2005 het aandeel kennen dat mobiele bendes hebben, kennen, moeten we ons hier beperken tot dat ene jaar. Maar evenals we in het vorige hoofdstuk betoogden met betrekking tot inbraak: het is verdedigbaar dat de factoren die geleid hebben tot de jarenlange daling in het totale aantal winkeldiefstallen, ook van invloed zijn op het aantal dat gepleegd wordt door mobiele bendes. In dat geval zou de daling ook gelden voor de winkeldiefstallen die door mobiele bendes worden gepleegd.

Figuur 5



Een andere indicator voor de omvang van het fenomeen is het aantal opsporingsonderzoeken dat door de BRT's gedaan is in de afgelopen jaren. In tabel 2 zien we dat aantal voor de jaren 2004, 2005 en 2006, alsmede het aantal opgehelderde zaken en het aantal aanhoudingen in die jaren.

Tabel 2

Aantal door BRT's uitgevoerde opsporingsonderzoeken, gearresteerde verdachten en opgehelderde aangiften in 2004, 2005 en 2006									
	2004			2005			2006		
	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering
Winkeldiefstal	2	25	0	6	29	145	6	34	66

Waar in het vorige hoofdstuk nog enige parallellen tussen het aantal geregistreerde aangiften en het aantal bovenregionale opsporingsonderzoeken te zien waren, zijn die hier afwezig. De algemene ontwikkeling in het aantal winkeldiefstallen is over een range van vijf jaar dalend. In tabel 2 zien we die ontwikkeling niet terug. Het is onduidelijk wat de verklaring hiervoor is. Een mogelijke oorzaak is de prioriteit die aan deze delicten wordt toegekend, anderzijds is het niet onmogelijk dat juist dit delict zich minder goed leent voor opsporing. Met name de omstandigheid dat bewijsmateriaal vaak slechts beperkt aanwezig is, de vraag of het om series bovenregionale misdrijven gaat en het ontbreken van andere aanwijzingen omtrent de daders zouden hier debet aan kunnen zijn.

Al met al kan de vraag naar de omvang van bovenregionale, georganiseerde winkeldiefstal slechts met veel voorbehoud beantwoord worden.

3.4 Criminele samenwerkingsverbanden

Uit de brancheorganisatie Platform Detailhandel komen geluiden dat de mobiele bendes die zich schuldig maken aan winkeldiefstal, vooral afkomstig zijn uit voormalig Joegoslavië, Bulgarije en Roemenië. Dat wordt voor een deel bevestigd door de beschikbare opsporingsdossiers, zij het dat die klein in aantal zijn. Vrijwel alle groepen die in de opsporingsdossiers beschreven worden, zijn afkomstig uit Oost-Europa. De omvangrijke Romafamilie die eind vorige eeuw uit de VS naar Nederland emigreerde, is hierop een variant. Oorspronkelijk afkomstig uit Bulgarije, zijn de leden van deze familie eerst vertrokken naar de VS en na daar enkele jaren verbleven te hebben, zijn zij naar Nederland gegaan: de grond werd hun te heet onder de voeten.

De Nederlandse politie werd opmerkelijk gemaakt op deze familie door de Amerikaanse autoriteiten die een uitleveringsverzoek deden. Later werd het verzoek om onduidelijke redenen ingetrokken, maar werd de familie onderwerp van onderzoek wegens grootschalige winkeldiefstal. De familie bestaat uit een kleine twintig volwassen leden en vele kinderen, waarvan het oudste 11 jaar was. Bij binnenkomst in Nederland werd voor 800.000 euro een grote villa in het zuiden des lands gekocht, die contant werd betaald. Daarna vonden voor enkele tonnen verbouwingswerkzaamheden plaats: de tuin werd verfraaid en omheind, er werden enkele garages bijgebouwd om het omvangrijke wagenpark te stallen en de villa werd uitgebreid met een nieuwbouwvleugel die bedoeld was voor de jongere echtparen in de familie, waarvan de vrouw meestal een dochter was. Het spreekt vanzelf dat alles contant werd afgerekend.

Aan het onbetwiste hoofd staat de vader, die de gewoonte heeft zijn gezinsleden vanaf een verhoging toe te spreken. Hij organiseert, hij bepaalt waar en wanneer 'gewerkt' gaat worden, hij verdeelt de taken en staat bij voortdurend in contact met de groepen die 'op pad' zijn. Iedereen komt aan de beurt om deel te nemen aan de tochten, die langs vele winkels voeren. Vanwege het grote aantal kleine kinderen behoort ook een crèche tot de organisatie, die wisselend bemenst wordt door de vrouwen die deze keer niet deelnemen aan de rooftochten; wanneer de doelwitten buiten Nederland liggen, duren de tochten soms meer dan een week.

Om geen argwaan te wekken, worden autobelasting, energie- en waterrekeningen en de huur van een paar eengezinswoningen braaf betaald uit één centrale bankrekening, die door de vader beheerd wordt. Alle opbrengsten worden ingeleverd bij de 'koning', die de familieleden een salaris uitbetaalt. Dat hij er de wind duchtig onder heeft, blijkt uit een afgeluisterd telefoongesprek waarin een van de dochters bekent bang te zijn "van kant gemaakt te worden" omdat zij te kennen heeft gegeven liever niet meer mee te gaan op "Gav"¹⁵. De familie is grondig en gedetailleerd georganiseerd, niet alleen wat het dagelijkse leven betreft, ook de illegale handel en wandel is nauwgezet uitgestippeld.

Wellicht is de manier waarop de familie M. actief was, niet exemplarisch voor alle organisaties die winkeldiefstallen plegen, maar de casus laat wel goed zien hoe deze familie van het plegen van winkeldiefstal een beroep heeft gemaakt waaraan elk familielid zijn steentje moet bijdragen, ofwel faciliterend en verzorgend, ofwel in uitvoerende dienst. Daarbij is ook waar te nemen hoe de cultuur binnen de familie overgedragen wordt op de kinderen.

¹⁵ "Gav" betekent in het Sinti oorspronkelijk 'naar het dorp of de stad gaan om te werken'. Binnen de familie heeft het de betekenis gekregen van 'op pad gaan om te stelen'. "Gav" heeft betrekking op één dag en "Gava" op tochten van meerdere dagen achtereen.

Op een in beslag genomen videoband is te zien hoe de familie de verjaardag viert van het oudste kleinkind. Hij wordt behangen met sieraden en krijgt andere dure cadeaus. Rechercheurs berekenen dat het bij elkaar om een kleine 3000 euro moet gaan. Terwijl de familie rondjes om hem heen draait en bankbiljetten naar hem gooit, is op de achtergrond de hit 'Money, money, money' van Abba te horen.

De andere criminele groeperingen die zich met dit delict bezighouden, laten zich goed vergelijken met de groeperingen die in het vorige hoofdstuk zijn behandeld. Het enige verschil is de specialisatie van de csv's. Centrale kenmerken zijn ook hier:

- homogene samenstelling naar etniciteit en nationaliteit;
- specialisatie naar delict;
- herkomst uit dezelfde stad of streek;
- vaak onderlinge verwantschaps- of huwelijksrelaties.

3.5 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

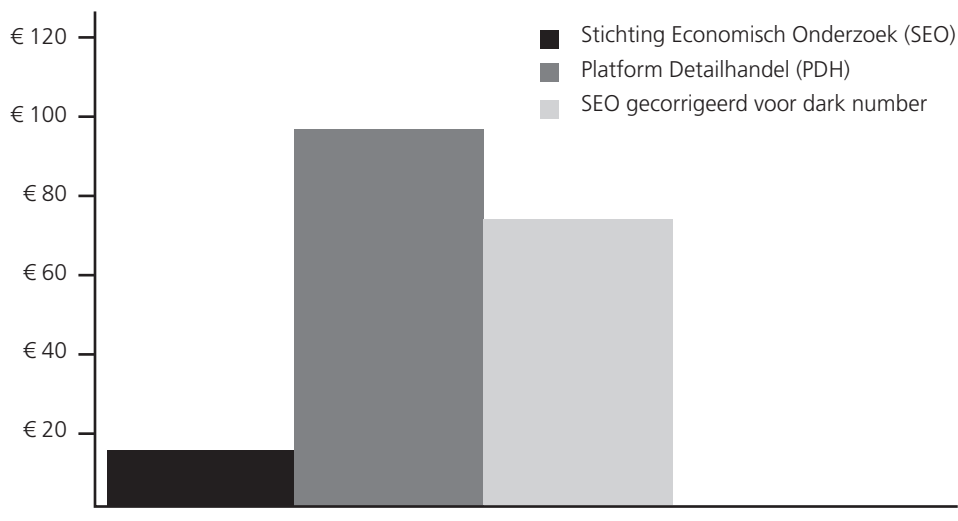
De gevolgen van georganiseerde winkeldiefstal zijn voornamelijk financieel van aard. Er is directe schade ten gevolge van het wegnemen van artikelen, daarnaast worden kosten gemaakt voor beveiliging, opsporing, vervolging en executie van opgelegde straffen. In het vorige hoofdstuk is het onderzoek behandeld van de SEO (Groot e.a., 2007). Hierin is voor een aantal geselecteerde misdrijfcategorieën een berekening gemaakt die resulteert in de totaalschade per delict uit die categorieën. Met betrekking tot vermogenscriminaliteit werd geconcludeerd dat de maatschappelijke schade per vermogensmisdrijf 1400 euro bedraagt.¹⁶

In figuur 6 zien we enige berekeningen die resulteren uit de combinatie van bovenstaand schadebedrag en de schatting van het aantal winkeldiefstallen dat in 2005 voor rekening kwam van mobiele bendes.

¹⁶ Volgens de onderzoekers is dit bedrag voor veel vermogenscriminaliteit een onderschatting, doordat ook fietsendiefstal in de vermogensdelicten is begrepen. Vanwege de geringere schade ervan heeft dit een dempende werking op het gemiddelde schadebedrag.

Figuur 6

Schattingen van financiële schade die berokkend werd door mobiele bendes in 2005
(x 1 miljoen)



De berekeningen lopen nogal uiteen. Op basis van de SEO-aannamen komen we tot een schadebedrag in 2005 van een kleine 20 miljoen euro. De cijfers van het Platform Detailhandel leiden tot een schadeschatting van ongeveer 100 miljoen euro. Als we de SEO-kolom corrigeren voor het dark number op grond van de aangiftebereidheid zoals die in Criminaliteit en Rechtshandhaving 2006 (van der Heide & Eggen, 2006) genoemd wordt (gemiddeld 23 procent), resulteert een schadebedrag van 73 miljoen euro. Er is een aantal oorzaken waardoor deze bedragen zozeer uiteenlopen. De belangrijkste is wel dat de SEO-reeks het resultaat is van twee schattingen: 1) de berekening van de SEO dat de kosten per vermogensdelict 1400 euro bedragen, 2) de schatting van het Platform Detailhandel dat 35 procent van alle winkeldiefstallen door mobiele bendes gepleegd wordt en 3) het aantal aangiften van winkeldiefstallen. De PDH-reeks combineert twee gegevens die afkomstig zijn uit eigen onderzoek: 1) dezelfde 35 procent die hierboven genoemd wordt en 2) de schatting van het totale schadebedrag van winkeldiefstal afkomstig uit hetzelfde onderzoek. Het grote verschil bestaat uit het gebruik van geregistreerde winkeldiefstal in het SEO-geval en de vaststelling van het (veronderstelde) totale schadebedrag los van het aantal aangiften in het andere geval (PDH). Als we tegelijkertijd de voetnoot van de SEO-auteurs in de redenering betrekken (namelijk dat het

schadebedrag van 1400 euro per vermogensdelict een onderschatting is), zou het wel eens kunnen dat de twee schattingen elkaar uiteindelijk niet zo veel ontlopen. Dat zou betekenen dat het schadebedrag in 2005 dicht tegen de 100 miljoen euro aan zit.

3.6 Beknopte conclusies

- Winkeldiefstal is een eenvoudig uit te voeren delict dat weinig voorbereiding vraagt.
- De delicten worden gepleegd door homogeen samengestelde samenwerkingsverbanden, waarvan de leden vaak uit één streek of stad afkomstig zijn en niet zelden verwantschapsrelaties hebben.
- De csv's zijn gespecialiseerd; zij plegen maar één soort vermogensdelicten.
- Sinds 2002 neemt het aantal geregistreerde winkeldiefstallen af.
- Zo'n 35 procent van de winkeldiefstallen wordt door mobiele bendes gepleegd.
- Het directe schadebedrag was in 2005 ongeveer 73 miljoen euro.

4

Ladingdiefstal

4.1 Inleiding

In het Nationaal dreigingsbeeld van 2004 is uitgebreid aandacht besteed aan diefstal die gerelateerd is aan logistiek en transport. Hierbij ging het enerzijds om diefstal van goederen en postladingen tijdens de opslag bij luchthavens en anderzijds om diefstal van ladingen van vrachtwagens en het gebruik van geweld daarbij. Over de omvang van ladingdiefstal wordt het volgende opgemerkt: "Naar verluidt zouden tot voor kort de meeste ladingdiefstallen binnen Europa zijn gepleegd in Italië. Inmiddels zou Nederland die toppositie hebben overgenomen. Uit rechercheonderzoeken in het Zuiden van het land is gebleken dat goed georganiseerde autochtone groepen zich met dergelijke diefstallen bezighouden. Brancheorganisaties verwachten dat met de uitbreiding van de EU het wegtransport van en naar Oost-Europa zal toenemen en daarmee het fysieke geweld tegen chauffeurs. Zij menen nu al de invloed van Oost-Europese bendes te ondervinden en vermoeden dat transporten in toenemende mate naar de kant worden gedwongen waarbij de chauffeur wordt bedwelmend of met een vuurwapen bedreigd." Verder wordt opgemerkt dat de Europese Verladers Organisatie (EVO) een toenemende betrokkenheid signaleert van personen uit de eigen branche. Ten slotte wordt gesteld: "Ook in de komende jaren zal de wegtransportbranche met ladingdiefstal geconfronteerd blijven. Op welke schaal dit zal zijn, is mede afhankelijk van de eventuele invoering van succesvolle technologische innovaties en van effectieve screening van personeel." (DNRI, 2004) Vier jaar later wordt in het kader van het Nationaal dreigingsbeeld 2008 gezien wat de stand van zaken is op deze terreinen.

Ten behoeve van dit onderzoek is allereerst een literatuurstudie verricht. Er zijn de afgelopen jaren een paar zeer interessante onderzoeken uitgevoerd waarvan dankbaar gebruik is gemaakt. Het eerste is het onderzoek van Kuppens e.a. (2006). Zij hebben onderzoek gedaan naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector. Hiertoe hielden ze interviews met medewerkers uit onder meer de transportsector, het verzekeringswezen en de expertisebranche en met functionarissen van de politie. Bovendien hebben ze dossiers bestudeerd van opsporingsonderzoeken naar diefstal in de wegtransportsector. Een ander onderzoek is het onderzoek van Rovers en De Vries Robbé (2005) naar interne criminaliteit in de logistieke sector. Onder interne criminaliteit verstaan zij "opzettelijk normovertredend gedrag van werknemers (eventueel in samenwerking met anderen) dat is gericht tegen het bedrijf waar of waarvoor

men werkzaamheden verricht (of verrichtte) en waarbij voor het bedrijf een schade optreedt of kan optreden die als problematisch wordt ervaren.” Ladingdiefstal komt hierin uitgebreid aan de orde. Rovers en De Vries Robbé hebben veel interviews afgenomen bij logistieke dienstverleners en daarnaast hebben ze gesproken met experts van brancheorganisaties, risicoconsultants en deskundigen uit het opsporingsveld. Tevens hebben ze gegevens over aangiften opgevraagd bij de regiokorpsen en gegevens over de vervolging van verdachten bij het Centraal Justitieel Documentatiesysteem. Het laatste onderzoek dat hier wordt genoemd, is het onderzoek van Van den Engel en Prummel (2007), die zich hebben gebogen over georganiseerde diefstal van wegtransportmiddelen en hun lading in de Europese Unie. Die studie is gefinancierd door het Europees Parlement en heeft als doel inzicht te verschaffen in de aard en omvang van deze vorm van criminaliteit op Europese schaal.

In het kader van het onderhavige onderzoek zijn ook diverse interviews afgenomen bij medewerkers van verschillende instanties, onder meer bij Transport en Logistiek Nederland (TLN), een ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer en de logistieke dienstverlening. Het is de grootste belangenbehartiger in de wegvervoerssector en deze organisatie is onder meer actief op het terrein van criminaliteitspreventie. Verder is gesproken met medewerkers van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), een publiek–privaat samenwerkingsverband, gericht op de aanpak van allerlei vormen van voertuigcriminaliteit, waaronder diefstal van vrachtwagens. Tevens is een bezoek gebracht aan het Landelijk Transport Team (LTT), dat een onderdeel is van de Unit Informatie Coördinatie van de Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie (DOC) van het Korps landelijke politiediensten (KLPD). Het LTT is een landelijk registratiepunt voor aangiften van ladingdiefstal die worden doorgegeven door de korpsen.

Andere onderdelen van de politie die zijn bezocht, zijn de Bovenregionale Recherche Zuid–Nederland (BRZN) en het Projectteam Ladingdiefstal. BRZN richt zich op de aanpak en bestrijding van bovenregionale criminaliteit in de provincies Zeeland, Limburg en Brabant. Zes zuidelijke politieregio’s werken hierin samen. BRZN voert opsporingsonderzoeken uit naar bovenregionale, in georganiseerd verband gepleegde diefstal van lading, maar houdt zich ook bezig met andere vormen van bovenregionale criminaliteit. Het Projectteam Ladingdiefstal is een onderdeel van BRZN en richt zich uitsluitend op georganiseerde diefstallen van lading. Dit team is gehuisvest in het Zuiden, omdat daar het aantal ladingdiefstallen in 2005 vier of vijf keer zo groot was als in de rest van Nederland. Inmiddels is het aantal wat afgenomen. Ten slotte is nog gesproken met het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar

Ministerie (BVOM), dat sinds enige tijd beschikt over het Loket Transport-criminaliteit, een digitaal meldpunt ter bestrijding van alle vormen van transportgerelateerde criminaliteit. Dit meldpunt moet volgens het BVOM functioneren als haarlemmerolie tussen partijen die op de een of andere manier te maken hebben met transportcriminaliteit.

Naast de interviews en de literatuurstudie zijn ten behoeve van dit onderzoek dossiers bestudeerd van opsporingsonderzoeken naar ladingdiefstal en rechterlijke uitspraken. En er zijn systemen geraadpleegd zoals de CSV-manager. In dit systeem zijn tussen 2003 en 2006 veertien csv's geregistreerd die zich in meer of mindere mate bezighouden met ladingdiefstal. In de komende paragrafen wordt ingegaan op de vraag wat het onderzoek aan informatie heeft opgeleverd.

4.2 De aard en uitvoering van het delict

De definitie van ladingdiefstal die in dit onderzoek gehanteerd wordt, is die van het Landelijk Team Transportcriminaliteit (LTT). Ladingdiefstal is volgens het LTT: *diefstal van goederen die zich bevinden binnen de logistieke keten van verplaatsing van de ene locatie naar de andere*. Locaties voor opslag, overslag en distributie liggen ook binnen de logistieke keten. Diefstal van transportmiddelen valt voor deze gelegenheid eveneens onder ladingdiefstal. In iets meer dan de helft van de gevallen gaat het bij diefstal van transportmiddelen om de lading. In de overige gevallen gaat het om het voertuig zelf, zo blijkt uit cijfers van het LTT. Mogelijk wordt het voertuig dan weer gebruikt om lading te vervoeren die ergens anders is gestolen. Dat moet haast wel, want het komt regelmatig voor dat lading zonder het voertuig wordt gestolen. Die lading moet toch weer worden vervoerd. Lading wordt in dat geval bijvoorbeeld overgeladen of de lading is afkomstig uit een opslagruimte of loods. Dit laatste komt echter minder vaak voor dan diefstal van lading uit een vrachtwagen. Uit het onderzoek van Kuppens e.a. (2006) komt naar voren dat diefstal van zogenoemde handelsgoederen zich verplaatst. Loodsen zijn steeds moeilijker toegankelijk en daardoor vinden tegenwoordig meer diefstallen tijdens het transport plaats. De fase van transport is een zwakke schakel in de productieketen.

Ladingdiefstal kan op veel verschillende manieren worden gepleegd. Partijen kunnen 'zoekraken' bij ondertransporteurs die namens de transporteur de lading verwerken, maar het komt ook voor dat professionele organisaties met kennis van binnenuit op ingenieuze wijze kostbare lading weten te ontvreemden. Ladingdieven zouden vaak precies weten waar en wanneer ze moeten toeslaan. Dit moet volgens experts haast wel betekenen dat ze informatie van binnenuit

krijgen. Volgens de door Rovers en De Vries Robbé (2005) geraadpleegde ervaringsdeskundigen wordt bij grootschalige diefstal van handelsgoederen in de meeste gevallen gebruikgemaakt van kennis van binnenuit. Dat het regelmatig voorkomt dat (ex-)personeel betrokken is bij ladingdiefstal, wordt al langer onderkend. In 2003 speelde een aantal zaken in het zuiden van het land waarbij dit is vastgesteld. Volgens TLN is de verhouding tussen diefstallen met betrokkenheid van binnenuit en andere diefstallen ongeveer 80–20.

Ook in het onderzoek van Kuppens e.a. (2006) komt naar voren dat er bij ladingdiefstal sprake kan zijn van interne betrokkenheid. De onderzoekers besteden uitgebreid aandacht aan de werkwijze van daders. Ze onderscheiden drie logistieke fasen, die elkaar soms overlappen. Je hebt de fase van de voorbereiding van de diefstal, de fase van de uitvoering en die van de verwerking van de goederen. Hoe die fasen eruit zien of hoe ze verlopen, hangt af van de vraag hoe georganiseerd de dadergroep is. Wat de fase van *de voorbereiding* betreft: afhankelijk van de mate van organisatie start die fase vaak met een 'bestelling' van een opdrachtgever buiten de groep. Deze opdrachtgever bestelt dan specifieke goederen. Of de dieven krijgen een opdracht van de leider van de groep om specifieke goederen te stelen of om op zoek te gaan naar lucratieve goederen. Als het om specifieke goederen gaat, kan het zijn dat ze opereren op basis van een tip van binnenuit of dat er werknemers zijn omgekocht. Het is ook mogelijk dat daders zelf het bedrijf observeren of infiltreren. Tevens worden er zogenaamde 'inkijkoperaties' gehouden. Daders verkennen dan bijvoorbeeld bedrijfsterreinen, op zoek naar interessante spullen. In de opsporingsonderzoeken die Kuppens e.a. hebben bestudeerd, begint de voorbereiding in de meeste gevallen met de opdracht van de leider van de groep om bij bedrijventerreinen op zoek te gaan naar aantrekkelijke lading. Een enkele keer was er sprake van een tip, maar doorgaans gaat het om inkijkoperaties. De daders snijden dan een gat in de zeilen van de huif of forceren laaddeuren.

Naast het uitzoeken van een geschikt doelwit moeten er nog meer voorbereidingen worden getroffen. Er moet eventueel een loods worden geregeld om de buit in op te slaan. Mogelijk moeten er vluchtroutes worden gepland en het zal nodig zijn om taken te verdelen.

Hierna volgt *de uitvoeringsfase*. Er zijn meerdere manieren om de lading weg te nemen. Het kan door middel van een inbraak in een voertuig, een loods of op een bedrijventerrein, maar ook door afpersing of gijzeling, dat wil zeggen door een overval op bijvoorbeeld de chauffeur. In het kader van de uitvoeringsfase besteden Kuppens e.a. (2006) aandacht aan geweld. Volgens de experts die ze hebben geïnterviewd, komt het gebruik van fysiek geweld tegen chauffeurs of andere betrokkenen weinig voor. Een enkele keer wordt een chauffeur ontvoerd,

maar in bijna alle gevallen is dit in scène gezet. Wat ook nog wel eens gebeurt, is dat slapende vrachtwagenchauffeurs met gas worden bedwelmd, waarna de dieven de cabine leegroven en de lading meenemen. Een woordvoerder van Transport en Logistiek Nederland (TLN) signaleert dat dit een trend kan worden. Er is echter nog weinig over bekend. Kuppens e.a. zijn in hun onderzoek niet op overvallen gestuit. Mogelijk kan dit worden verklaard doordat een overval relatief veel organisatie vereist en grotere risico's met zich meebrengt, zoals een hogere strafmaat. Al met al lijkt de rol van geweld betrekkelijk klein. Experts zijn ook van mening dat dadergroepen er geen belang bij hebben om geweld toe te passen. Het misdrijf heeft dan waarschijnlijk meer prioriteit voor de politie en genereert ongewenste aandacht voor de dadergroep.

Overvallen komen dus tot nu toe niet vaak voor, inbraken wel. Te denken valt dan zoals gezegd aan inbraken in loods en op bedrijfsterreinen. Om binnen te komen kan er gebruik worden gemaakt van hulp van binnenuit of de daders forceren de toegang. Als ze een voertuig willen meenemen, moeten ze de beveiliging van het voertuig kraken en het voertuig startklaar maken. Experts verbazen zich erover hoe gemakkelijk dit vaak lijkt te gaan. Daders moeten natuurlijk wel weten wat ze doen, want zo eenvoudig is het niet altijd. Als ze alleen de lading willen meenemen, moeten ze die overladen. Kuppens e.a. gaan ervan uit dat daders die inbreken in een loods of een afgesloten bedrijfsterrein weten waarvoor ze komen, want bij een inbraak komt nogal wat kijken. In ieder geval is er meer dan één persoon voor nodig, dus gaat het in dergelijke gevallen vrijwel altijd om georganiseerde diefstal. Daders die langs de snelweg opereren en uit zijn op deelladingen, zouden relatief minder georganiseerd zijn. In de opsporingsonderzoeken die Kuppens e.a. hebben bestudeerd, is 20 procent van de lading weggenomen vanaf parkeerplaatsen langs de snelweg. Daarnaast vond er een enkele diefstal plaats vanuit een loods en één vanuit een container-terminal. De rest van de diefstallen speelden zich af op verlaten industrieterreinen in Nederland en een enkele keer in België of Duitsland.

Op vrijdagavond werd door het forceren van een slot van een hekwerk toegang verkregen tot een industrieterrein te Chaam. Op het terrein werd een ruit vernield van een gebouw. Uit dit gebouw werden een schop, een ladder en twee kruiwagens gestolen. Aan de achterzijde van het bedrijfsterrein werd een hekwerk vernield en kon men door het oversteken van een sloot en ondergraven van een hekwerk het bedrijfsterrein van een transportbedrijf bereiken. Tussen zaterdagavond en zondagmiddag werd van 38 opleggers het dekzeil ingesneden. Deze opleggers stonden op het afgesloten bedrijfsterrein van het transportbedrijf. Bij meerdere opleggers was de lading (dozen) geopend en was kennelijk de inhoud bekeken. Bij een oplegger werd het dekzeil over een lengte

van 1½ à 2 meter opengesneden en over nagenoeg de volledige hoogte. Uit deze oplegger werd een hoeveelheid strijkijzers ontvreemd. Uit een andere oplegger werden 6 sandwichmakers en 4 lichtmetalen velgen ontvreemd. Dit csv bestaat uit vijf verdachten die overwegend ladingdiefstallen plegen, maar ook inbreken in in aanbouw zijnde woningen en dan centraleverwarmingsetels en andere apparatuur stelen. In het proces-verbaal worden 163 feiten opgesomd. De pleegplaatsen variëren van Chaam tot Bodegraven en van Hoogeveen tot Deventer. De periode waarin deze misdrijven werden gepleegd, bestrijkt enkele maanden.

Twee dadergroepen van Kuppens e.a. zijn gericht op de vrachtwagen zelf. Hoewel de lading misschien een leuke bijvangst is, is het niet het doel. De vrachtwagens worden 'omgekat' en verkocht. Omkatten wil zeggen dat de vrachtwagens worden voorzien van een ander chassisnummer. Dit nummer is bijvoorbeeld uit een wrak gesloopt. Soms is er een voorkeur voor vrachtwagens van bepaalde merken of voor koeltrailers. De meeste dadergroepen richten zich echter op de vracht en nemen de vrachtwagen of de oplegger mee om de buit te vervoeren. Meestal worden de wagens weer teruggevonden op een plaats die niet ver is van de plek waar ze gestolen zijn. Ook komt het wel eens voor dat ze vlak over de grens in België of Duitsland worden aangetroffen. Eventueel hebben de daders de voertuigen in brand gestoken om sporen uit te wissen.

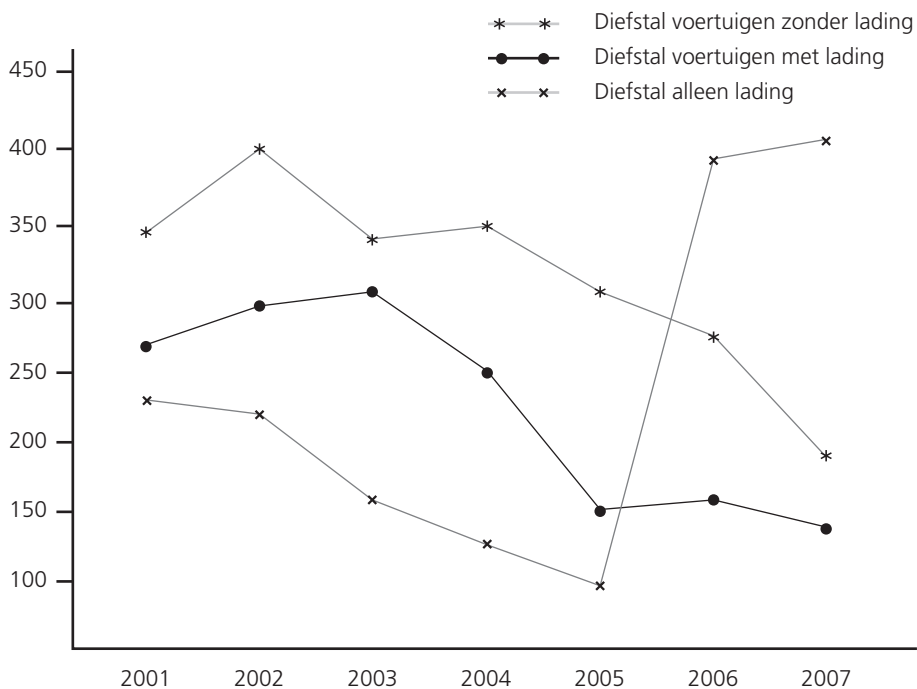
Na de uitvoeringsfase volgt *de verwerkingsfase*. De stellers in de opsporingsonderzoeken van Kuppens e.a. bleken loodsden te bezitten of in ieder geval goed te weten waar ze de goederen tijdelijk 'koud kunnen zetten'. Wel proberen ze de gestolen waar zo gauw mogelijk te slijten. Dit proces zou in een razend tempo verlopen. Veelal worden een of meer vaste helers ingeschakeld. De vraag of er sprake is van georganiseerde groepen is deels te beantwoorden door naar de aard van de gestolen goederen te kijken en de wijze waarop ze worden afgezet. Diefstallen van hoogwaardige goederen worden in de regel gedegen voorbereid en dat geldt ook voor de afzet. Het is goed mogelijk dat het bij dergelijke diefstallen om bestellingen gaat of dat er een internationale dimensie bij komt kijken. Bij reguliere handelswaar gaat het om goederen die eenvoudig te slijten zijn. Dit kan van alles zijn, van scheermesjes tot pampers. Dergelijke goederen worden waarschijnlijk zo snel mogelijk afgezet op de Nederlandse markt, vaak letterlijk op de markt. Uit de opsporingsonderzoeken van Kuppens e.a. kwam naar voren dat de meeste goederen inderdaad op de Nederlandse markt terecht kwamen en dat de gestolen vrachtwagens naar Oost-Europa verdwijnen, nadat ze zijn omgekat. Strippen van vrachtwagens voor de onderdelen komt in de dossiers niet voor.

4.3 De omvang van ladingdiefstal

Hoewel de registratie van ladingdiefstal de afgelopen jaren sterk is verbeterd, blijft het lastig om een compleet beeld van het misdrijf te krijgen. Officiële registraties laten waarschijnlijk slechts het topje van de ijsberg zien. Dit hoge *dark number* heeft met meerdere dingen te maken. Transporteurs doen lang niet altijd aangifte, onder meer vanwege angst voor reputatieschade en het idee dat de politie er toch niets aan doet. Bovendien ontbreekt de noodzaak soms, omdat men niet verzekerd is of men vindt dat het te veel tijd kost. Bij het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) hamert men erop dat het heel belangrijk is dat ondernemers aangifte doen, want alleen dan kan gerichte actie worden ondernomen. In 2006 ontving het Loket Transportcriminaliteit 96 meldingen en in 2007 zijn er tot eind november 168 meldingen gedaan. Bij deze meldingen gaat het om allerlei misdrijven, niet alleen om ladingdiefstal. Volgens het BVOM kan dit nooit het hele verhaal zijn. Waarschijnlijk is dit slechts een fractie van wat er allemaal gebeurt. Een ander punt is dat niet alle regiokorpsen ladingdiefstal op dezelfde wijze registreren. Met de komst van het LTT is dit probleem voor een deel ondervangen. Voor een deel, want niet alle regio's geven alle aangiften door aan het LTT. Het LTT verzamelt aangiftecijfers van diefstal in de wegtransportsector van vrachtwagens die meer dan 3500 kilo wegen en hun lading. In figuur 7 zijn de cijfers van het LTT weergegeven.

Figuur 7

Overzicht aangiften van diefstal in de wegtransportsector 2001–2007



Bron: LTT

Uit die cijfers blijkt dat het aantal gevallen van diefstal van voertuigen zonder lading vanaf 2002 afneemt, van 400 naar 275 in 2006. Deze daling zou volgens experts het gevolg zijn van het feit dat er in 2006 een bende is opgerold die zich in vrachtwagendiefstal gespecialiseerd had. De aangiftecijfers van diefstal van voertuigen met lading dalen vanaf 2003. In 2003 zijn 300 gevallen geteld en in 2005 en 2006 rond de 150. De dalende trends lijken in 2007 door te zetten. Vanaf 2001 daalde ook het aantal aangiften van diefstal van lading zonder het voertuig erbij. Dat jaar is 225 keer aangifte van ladingdiefstal gedaan en in 2005 ging het om nog geen 100 aangiften, maar in 2006 was sprake van een sterke stijging naar bijna 400. De vraag is overigens of het echt een stijging is of dat het gaat om een registratie-effect. Deze stijging zit hem namelijk in ladingdiefstal door middel van zeilsnijden en dit wordt pas vanaf 2005 door het LTT geregistreerd. Bij ladingdiefstal door zeilsnijden (het woord zegt het al) snijdt de dief het zeil van de opbouw van de vrachtwagen door om zo bij de lading te

komen of om te kijken of er iets van zijn gading bij is. Die trend zet in 2007 door. Vergeleken met de periode januari tot oktober 2006 zijn er in 2007 wel iets minder gevallen: 228 tegenover 192. Ook het aantal ladingdiefstallen zonder zeilsnijden neemt net als in de voorgaande periode af, van 42 naar 19. Het is goed mogelijk dat voor een deel sprake is van verplaatsing in werkwijze naar zeilsnijden en dat daarmee een deel van de stijging is verklaard.

Wanneer wordt gekeken naar het soort voertuig dat in trek is, valt op dat opleggers het meest worden gestolen, maar ook het meest worden teruggevonden. Dit betekent dat het vooral gaat om het vervoer van de lading en niet om de opleggers zelf. Van alle gestolen voertuigen is in 2006 de helft teruggevonden. Er zijn dadergroepen die een voorliefde hebben voor bepaalde merken vrachtwagens. Ook stelen sommige dadergroepen vooral oudere vrachtwagens, omdat deze waarschijnlijk geen gps-systemen aan boord hebben. Koeltrailers zijn ook populair, omdat je daarmee goederen luchtdicht kunt vervoeren. Handig voor de hennep-teelt. Wat de voorkeuren voor goederen betreft: het LTT heeft een zogenaamde top 5-lijst van *hot items* samengesteld. Boven aan de lijst staan (edel)metalen, daarna komen voedings- en genotmiddelen, huishoudelijke artikelen of apparaten, geluids- en beeldapparatuur en bouwinstallatiemateriaal. Werkmaterieel wordt eveneens regelmatig gestolen en het LTT houdt dit apart bij. Shovels en tractoren zijn het meest in trek, gevolgd door graafmachines, heftrucks en aggregaten. Werkmaterieel wordt zowel als onderdeel van een lading gestolen als los.

In de periode januari tot oktober 2007 zijn in Limburg-Noord de meeste aangiften gedaan van diefstal in de wegtransportsector. Die regio heeft te maken met een verdubbeling ten opzichte van dezelfde periode in het voorgaande jaar. Limburg-Noord wordt op de voet gevolgd door Brabant-Zuid-Oost, voormalig koploper. Daarna volgt Midden- en West-Brabant. Op de vierde en vijfde plaats staan Rotterdam-Rijnmond en Gelderland-Zuid. De zeilsnijmethode wordt vooral gebruikt in het zuiden, zuidoosten en oosten van Nederland, met name op parkeerplaatsen op of vlak naast de snelwegen. De A67 was in 2006 nog de belangrijkste hotspot van zeilsnijden, maar is nu nagenoeg uit beeld verdwenen. De indruk bestaat dat de problematiek zich naar het Oosten verplaatst door de toegenomen aandacht van de politie in het Zuiden. In Rotterdam vinden veel diefstallen van voertuigen plaats. Ook wat de diefstal van containers betreft, loopt Rotterdam op kop. Een verklaring hiervoor is de aanwezigheid van containeroverslagbedrijven. Diefstal van werkmaterieel vindt vooral plaats in Roermond en Haarlem. *Hot times* zijn vooral de donkere maanden van het jaar, niet alleen vanwege de duisternis maar ook omdat rond de feestdagen het meeste wordt vervoerd. Transportmiddelen worden vooral gestolen op donderdag, vrijdag en zaterdag.

Naast het BVOM en het LTT is er nog een bron die kan worden geraadpleegd: de Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven 2006 (MCB) van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van het Ministerie van Justitie. Uit de MCB komt naar voren dat 5 procent van de bedrijven in de transportsector in 2006 geconfronteerd is met diefstal uit bedrijfswagens en 3 procent te maken heeft gehad met diefstal van vervoermiddelen. In totaal hebben 7500 bedrijven te maken gehad met een van beide misdrijven, of met allebei. Onder deze categorieën valt ook diefstal van een pakketje uit een koerierswagen of diefstal van een bestelbusje, dus niet alleen ladingdiefstal. Rovers en De Vries Robbé (2005) komen op hogere aantallen uit. Hun onderzoek laat zien dat 77 procent van de bedrijven in de logistieke sector te maken heeft met inbraken; van die inbraak is meer dan de helft, mogelijk zelfs driekwart, gerelateerd aan transport.

Van den Engel en Prummel (2007) liepen in hun onderzoek naar georganiseerde diefstal van vrachtwagens en hun lading in de EU tegen het feit aan dat het ook in andere Europese landen lastig is om goede cijfers boven water te halen. De cijfers zijn vaak vervuild met bijvoorbeeld diefstal van of uit auto's. Hoewel je dus eigenlijk geen goede conclusies kunt trekken uit de verzamelde cijfers, lijkt het er wel op dat de cijfers in de EU de afgelopen vijf jaar hoger liggen dan begin jaren negentig, maar gezien de toename van het vrachtverkeer is het twijfelachtig of de stijging disproportioneel is.

Hoe verhoudt Nederland zich tot andere landen in de EU? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. Bij internationale vergelijkingen begeeft men zich al gauw op glad ijs, iets waar Van den Engel en Prummel (2007) ook last van hadden. Om een goed beeld te kunnen geven moet je rekening houden met veel variabelen, en registratiepraktijken kunnen erg verschillend zijn. Kuppens e.a. (2006) stellen wel dat het aannemelijk is dat Nederland niet tot de top behoort als het gaat om voertuigcriminaliteit binnen de EU. In de landen om ons heen komen vrachtwagendiefstallen bijvoorbeeld vaker voor, terwijl wij relatief gezien veel goederenstromen door ons land hebben.

In deze paragraaf is getracht een beeld van de omvang van ladingdiefstal te schetsen, maar dat zegt nog niets over de vraag of het daarbij ook gaat om georganiseerde vermogensmisdrijven gepleegd door mobiele bendes. Als je afgaat op experts, is een groot deel van de ladingdiefstallen het werk van mobiele bendes die bovenregionaal of mogelijk internationaal opereren. Gelegenheidsladingdiefstallen komen ook voor, alleen gaat het dan vaak om kleinschaligere diefstallen uit bijvoorbeeld distributiewagens. Om vast te stellen of het inderdaad gaat om mobiel banditisme wordt in de komende paragraaf aandacht besteed aan de daders.

4.4 Criminele samenwerkingsverbanden

In het vorige NDB is de vrees geuit dat Nederland door de uitbreiding van de EU last zou krijgen van Oost-Europese bendes die hier allerlei misdrijven zouden komen plegen. Zo bleek uit de Criminaliteitsbeeldsanalyse Oost-Europa over 2002–2003 (Weenink, e.a., 2004) dat Litouwers in een aantal gevallen betrokken zouden zijn bij ladingdiefstal. Spapens en Fijnaut (2005) spreken eveneens over Litouwers en Polen. Tot nu toe zijn er echter verder weinig aanwijzingen om te veronderstellen dat Oost-Europese bendes in Nederland actief zijn op het gebied van ladingdiefstal. Je treft Oost-Europeanen wel aan bij ramkraken, overvallen, autodiefstal en inbraken in auto's. Hun vermoedelijke afwezigheid bij ladingdiefstal is mogelijk te verklaren door het feit dat dit misdrijf een zekere mate van voorbereiding vereist. In ieder geval is het belangrijk de gestolen spullen snel te kunnen afzetten. Het is niet handig om de lading mee te nemen naar Oost-Europa.

Kuppens e.a. (2006) troffen in slechts twee van de bestudeerde zaken Litouwers aan. Daarbij viel het hun op dat dit zaken waren die betrekking hadden op het omkatten van vrachtwagens. Bij homogene autochtone groepen zijn ze omkatten niet tegengekomen. Net als Spapens en Fijnaut (2005) kwamen ze weinig allochtone verdachten tegen. Voornamelijk gaat het om autochtone dadergroepen. Overigens gaat het bij de verdachten vrijwel uitsluitend om mannen. Als er al vrouwen bij betrokken zijn, zijn ze of katvanger of helen ze stukgoederen, het kleinschalige werk. Dit beeld wordt door allerlei bronnen bevestigd, ook door de CSV-manager. Wel zou er, onder andere volgens Kuppens e.a., in veel zaken een band zijn met de woonwagenwereld. Dit is goed verklaarbaar, omdat gestolen goederen van oudsher worden afgezet in die wereld. Helers zijn daar gemakkelijk te vinden. Vooral in Brabant zouden veel helers wonen en dat wordt wel aangevoerd als een van de redenen voor het hoge aantal ladingdiefstallen in die regio's.

Wat verder opvalt aan de kenmerken van daders, is dat er in bijna alle opsporingsonderzoeken wel een verdachte naar voren kwam die bekend is met de transportwereld. Meestal was het een chauffeur. Dat bevestigt het idee dat een ladingdiefstal een misdrijf is waar enige kennis van zaken voor nodig is, al is het alleen maar om de vrachtwagens naar de gewenste plek te krijgen. Nagenoeg alle verdachten van Kuppens e.a. hebben antecedenten. Naast antecedenten voor diefstal en heling heeft meer dan de helft eveneens antecedenten voor geweldsmisdrijven en verkeersdelicten. Vooral de stelers hebben geweldsantecedenten. De onderzoekers vinden dat opmerkelijk, omdat er bij ladingdiefstallen nauwelijks geweld aan te pas komt. Ze concluderen hieruit dat er vanuit de

dadergroepen kennelijk op wordt aangedrongen geweld te vermijden. Het kan natuurlijk ook zijn dat geweld gewoon niet nodig is, omdat het slachtoffer niet altijd aanwezig is bij het delict of bijvoorbeeld in de cabine ligt te slapen. De geweldsantecedenten onder de stellers zullen dan waarschijnlijk in ander verband dan via ladingdiefstal zijn opgedaan.

De CSV–manager laat eveneens zien dat de leden van de groepen vaak een indrukwekkende antecedentelijst hebben. Veelvoorkomend zijn allerlei vormen van diefstal, heling, opiumdelicten, vuurwapendelicten, geweldsmisdrijven, oplichting en een scala aan verkeersmisdrijven. Uit de CSV–manager blijkt verder dat de groepen zich niet alleen met ladingdiefstal bezighouden, maar ook met grootscheepse drugshandel, hennepsteelt, autodiefstal, heling, bedrijfsinbraken en overvallen. Dergelijke activiteiten worden niet altijd in dezelfde samenstellingen gepleegd en soms hebben groepsleden ‘bijbanen’. Ze plegen dan wel eens andere misdrijven met personen buiten de groep. Er zijn een paar groepen bij die slechts incidenteel ladingdiefstal plegen, maar er zijn er ook bij waarvoor ladingdiefstal de hoofdactiviteit is. Dit laatste geldt eveneens voor de groepen die Kuppens e.a. hebben bestudeerd en de groepen waar het Projectteam Ladingdiefstal zich op richt. Sommige groepen uit de CSV–manager doen aan witwassen en gebruiken legale bedrijven als dekmantel voor illegale activiteiten. In een enkel geval zou er sprake zijn van contacten met de politie en worden er intern sancties toegepast. Deze groepen lijken bijzonder professioneel georganiseerd te zijn.

Om de mate van organisatie van hun dadergroepen vast te stellen hebben Kuppens e.a. ook gekeken naar kenmerken van de dadergroepen. De bindende factor in een aantal groepen is hun gezamenlijke woonwagenaachtergrond. In sommige gevallen gaat het om een familieband en in twee gevallen ging het om een gemeenschappelijk land van herkomst. Soms wordt gebruikgemaakt van dreiging met geweld om de groep bij elkaar te houden. Verder zouden meerdere groepen de stellers slecht betalen om ze in een afhankelijke positie te houden. Hiërarchische verhoudingen binnen de groepen variëren. Slechts bij een paar groepen maakten de helers deel uit van de dadergroep. De meeste groepen hebben, zoals Kuppens e.a. ze noemen, één of soms meerdere ‘hoofdmannen’. In maar een groep is sprake van een maffia–achtige structuur. Wat wel vaker voorkwam is dat de hoofdmannen de taken verdelen en alleen bij grote diefstallen mee op pad gingen. Bij dergelijke groepen is volgens Kuppens e.a. sprake van een soort bedrijfsstructuur bestaande uit stellers, helers, vervoerders, afleggers, facilitators en katvangers. Afleggers zijn degenen die criminele mogelijkheden onderzoeken en facilitators zijn personen die zaken regelen. Zij zorgen bijvoorbeeld voor een loods of huren vervoermiddelen. Er worden

'dubbelfuncties' vervuld. Zo kan een steler ook fungeren als facilitator. Er zijn ook verbanden te ontdekken tussen verschillende dadergroepen. Ze gebruiken soms dezelfde helers en het komt ook voor dat een verdachte in meerdere groepen een rol speelt.

Andere indicaties van 'georganiseerdheid' zijn het gebruik van afschermingsmethoden (dat wil zeggen methoden om ontdekking te voorkomen) en de wijze waarop wordt gereageerd op opsporingsactiviteiten. De voorzorgsmaatregelen die worden genomen, zijn onder meer: wisselen van loodsen, niet met elkaar over de telefoon spreken, verhullende termen gebruiken in telefoongesprekken en het snel dumpen van prepaidtelefoons.

Een van de experts die geïnterviewd zijn in het kader van dit onderzoek, merkt op:

De mate van organisatie van de dadergroepen verschilt. Onder de zeilensnijders zie je wel wat 'hapsnapwerk' maar toch ook veel heel goed georganiseerde groepen. Dit wordt bijvoorbeeld zichtbaar als er één lid wordt aangehouden. Het werk gaat dan gewoon door. De leden van de samenwerkingsverbanden zijn dus makkelijk vervangbaar. Verder zie je dat ze goede voorzorgsmaatregelen treffen bij het gebruik van telefoons. Ze gebruiken bijvoorbeeld allemaal soortgelijke telefoons waar geen nummers in staan opgeslagen en die telefoons gooien ze regelmatig weg. Diefstallen van complete vrachtwagens zijn ook vaak goed voorbereid. Ze weten precies wat ze moeten hebben. Hetzelfde geldt voor ladingdiefstal vanaf bedrijfsterreinen.

Verder proberen de groeperingen te voorkomen dat ze worden gevolgd. Een groep gebruikte een techniek om gps-systemen onbruikbaar te maken. Om bewijsmateriaal te vernietigen steken ze de achtergelaten vrachtwagens nog wel eens in de brand. Wat een enkele keer voorkwam, is dat de daders de politie in de gaten hielden. Een andere dadergroep heeft mogelijk inzage in politiedossiers gekregen en in twee gevallen zijn er verdenkingen van contacten bij overheidsinstanties die niet helemaal zuiver op de graat zouden zijn. Wat de wijze van reageren op opsporingsacties betreft, valt op te merken dat ook daar verschil in bestaat. Niet alle groepen zijn zich de aandacht van de politie bewust, terwijl andere dit goed aanvoelen en zich een tijdje gedeisd houden. Een punt dat nog niet aan de orde is geweest, is de vraag hoe groot het werkterrein van de groepen is. Dadergroepen die alleen uit zijn op de lading, zijn nationaal georiënteerd, terwijl dadergroepen die geïnteresseerd zijn in het transportmiddel, ook een link met het buitenland hebben.

Kuppens e.a. (2006) merken op dat het beeld dat zij van dadergroepen kunnen schetsen, bepaald niet compleet is. Ze hebben zich voornamelijk gericht op diefstal van bedrijfswagens op verlaten bedrijfsterreinen in zaken die opgelost zijn. Het zijn wel misdrijven die relatief veel voorkomen. Wat ze niet of nauwelijks tegenkwamen, zijn diefstallen van of uit distributiewagens. Ook hebben ze geen zicht op de wat minder vaak voorkomende grote inbraken op bedrijfsterreinen. Die vergen in de regel veel voorbereiding en zijn wat minder gemakkelijk op te lossen. De conclusie van Kuppens e.a. is dat je bij de dadergroepen die zij hebben bestudeerd, nauwelijks kunt spreken van criminele organisaties. Er is over het algemeen weinig kennis en voorbereiding vereist, want het is betrekkelijk eenvoudig om grootschalige ladingdiefstal te plegen.

De politiefunctionarissen die voor dit onderzoek zijn geïnterviewd, geven een soortgelijk beeld als Kuppens e.a. schetsen – met dit verschil dat zij de georganiseerdheid hoger inschatten. Bij de ladingdiefstallen door middel van zeilsnijden in de zuidelijke provincies is volgens de politie duidelijk sprake van criminele samenwerkingsverbanden. Sommige groepen zijn echte ‘veelplegers’. Rondom Eindhoven zijn zeven groepen actief die verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de ladingdiefstallen in die contreien. Het Projectteam Ladingdiefstal is opgericht om dit soort groepen in beeld te brengen. Er zijn de afgelopen tijd een paar bendes opgerold. In april 2006 stuitte de politie bijvoorbeeld op een professionele organisatie en verrichtte ze tientallen aanhoudingen. Deze bende handelde op basis van voorinformatie. Vaak werden de geplunderde vrachtwagens uitgebrand teruggevonden. Rond die tijd werd in samenwerking met de Belgische politie ook een andere bende opgerold. De bende bestond uit vier hoofdverdachten en tientallen zogenaemde ‘meelopers’. Ze zouden meer dan honderd ladingdiefstallen hebben gepleegd en gingen zeer professioneel te werk. Zo gebruikten ze snelle auto’s waarmee ze de vrachtauto’s begeleidden en afschermden. Ladingen sloegen ze op in loods en van daaruit werden deze verder verhandeld.

In oktober 2006 zijn in een andere zaak diverse aanhoudingen verricht en daarbij zijn spullen in beslag genomen die erop duiden dat de daders zich niet alleen bezighielden met ladingdiefstal. Onder meer heeft de politie een productielocatie voor synthetische drugs ontmanteld. Ook worden ze in verband gebracht met mensenhandel. Er moet behoorlijk wat geld worden verdiend met ladingdiefstal, maar de politie heeft niet de indruk dat veel daders hun buit investeren in onroerend goed of andere zaken. Een enkeling doet dat, maar de rest geeft het uit aan een feestleven: vrouwen, drank en drugs, dure kleding en vakanties. Volgens de politie gaat het wel vaak om bovenregionaal opererende dadergroepen die ook wel in het buitenland actief zijn en dan met name in onze

buurlanden. Uit de CSV-manager komt ook naar voren dat sommige groepen een vrij grote actieradius hebben, vooral België wordt genoemd.

Op Europees niveau hebben Van den Engel en Prummel (2007) gekeken naar de mate van organisatie van ladingdiefstal. Zij menen dat de omstandigheden waaronder in ieder geval sommige 'big hits' hebben plaatsgevonden, de indruk wekken dat georganiseerde ladingdiefstal het werk is van professionele criminele organisaties. Verder stellen ze dat het erop lijkt dat een substantieel deel van de diefstallen op bestelling wordt gepleegd. Volgens hen is georganiseerde ladingdiefstal een probleem met duidelijk internationale aspecten. Het lijkt erop dat je kunt concluderen dat het bij ladingdiefstal veelal gaat om mobiel banditisme.

4.5 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

De gevolgen van ladingdiefstal voor de Nederlandse samenleving zijn zeer divers. Niet alleen de directe financiële schade van de diefstal moet hierin begrepen worden, ook indirecte gevolgschade zoals ziekteverzuim, het mislopen van orders, schade aan de voertuigen en imagoschade speelt een rol. Sommige van deze gevolgen kunnen vertaald worden in een bedrag, van andere mogelijke gevolgen is dat een stuk moeilijker.

Als bedacht wordt over hoeveel schijven het goederenvervoer loopt van de fabriek tot aan de uiteindelijke klant, is het niet moeilijk voor te stellen hoeveel bedrijven schade kunnen lijden door ladingdiefstal. Bij diefstal van een lading dure microchips is niet alleen de vervoerder gedupeerd maar, ook de afnemer van de microchips, want hij kan de computers niet maken waarvoor hij de microchips nodig had en hij kan ze dus niet leveren aan de groothandelaar. De groothandelaar schiet weer tekort in zijn leveringsverplichting aan de detailhandelaar en ga zo maar door. Degene die veelal voor schade aansprakelijk wordt gesteld, is de vervoerder. Transportondernemers hebben vaak een hoog eigen risico. Uitkeringen van de verzekeringsmaatschappijen kennen vaak een maximum, maar de ondernemers zijn doorgaans zelf vaak wel ongelimiteerd aansprakelijk. Als blijkt dat transporteurs nalatig zijn geweest, kunnen ze aansprakelijk worden gesteld voor de gehele schade. Dit kan ertoe leiden dat ondernemers failliet gaan. Naast de schade als gevolg van de verdwenen lading is er vaak eveneens schade aan de voertuigen of de opleggers, als ze al niet mee zijn genomen door de dieven. Of ze worden vernield of in brand gestoken. De transportsector betaalt ook de prijs als het gaat om immateriële schade. Chauffeurs die met ladingdiefstal zijn geconfronteerd, worden aangetast in hun veiligheidsgevoel. In sommige gevallen lopen ze psychisch en lichamelijk

letsel op als het tot een confrontatie met de daders komt. Dit leidt tot ziekteverzuim en uitval.

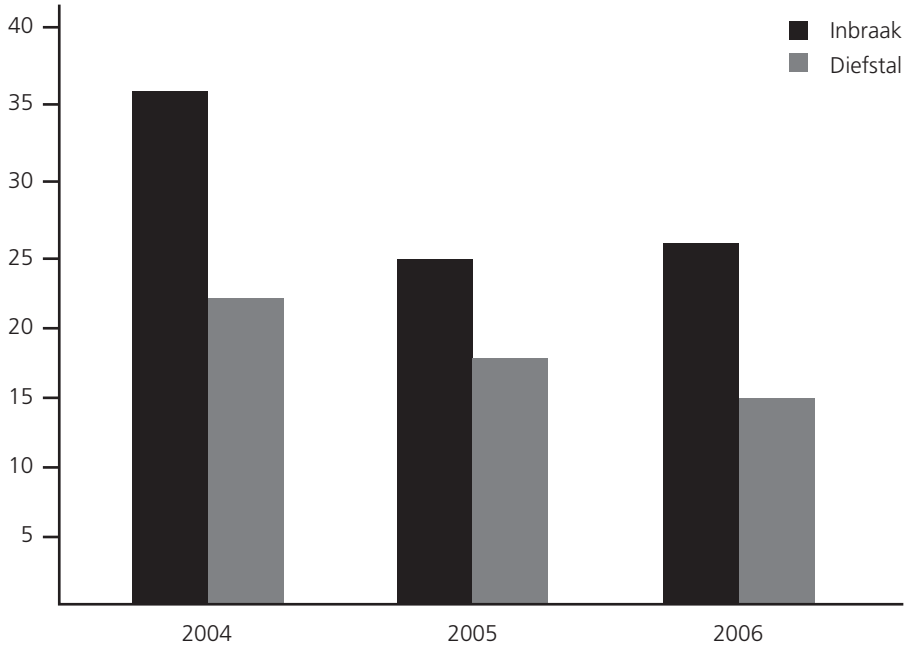
Ook buiten de transportketen wordt schade geleden. Het reguliere verkoopcircuit heeft te lijden onder ladingdiefstal, doordat er regelmatig grote partijen gestolen goederen zoals merkkleding tegen dumprijzen op de markt worden gebracht. Een heel ander punt is dat de vervoersector in Nederland imagoschade lijdt, waardoor Nederland minder aantrekkelijk kan worden voor buitenlandse bedrijven. Een mogelijk effect daarvan is dat transportondernemingen Nederland gaan mijden als transitland.

Er worden zeer verschillende bedragen genoemd als het gaat om de schade die wordt geleden door ladingdiefstal. Transport en Logistiek Nederland schat de schade van truck- en ladingdiefstal op minimaal 150 miljoen euro per jaar. De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit houdt het op 360 miljoen. Rovers en De Vries Robbé (2005) hebben het over honderden miljoenen euro's per jaar. Verzekeringsmaatschappij TVM komt uit op 400 tot 600 miljoen euro. De buit per diefstal bedraagt al gauw enkele tonnen, maar miljoenen zijn ook geen uitzondering.

In de Monitor criminaliteit bedrijfsleven van TNS/NIPO (2005) wordt de schade van diefstal en inbraak voor de transportsector in 2005 geschat op 43 miljoen euro. In figuur 8 staan de schadebedragen voor enkele jaren. Het gaat hierbij om de directe schade; indirecte schade in de vorm van vervolgschade, aansprakelijkheid, preventieve maatregelen etc. is in deze bedragen niet opgenomen. Daarom is hier, evenals bij andere vermogensdelicten, sprake van een ondergrens van de schade.

Figuur 8

Schadebedragen in de transportsector 2004–2006



Het is moeilijk om aan te geven welk bedrag het meest waarschijnlijk is. Zoals al aan de orde kwam, wordt er lang niet altijd aangifte gedaan. Ook wordt om belastingtechnische redenen niet altijd de hele lading vermeld. Belangrijk is ook de wijze waarop de cijfers tot stand zijn gekomen. Een enquête bij bedrijven is niet de meest geschikte methode om cijfers te vergaren, omdat je dan mogelijk de grote schadeposten mist. Ieder jaar worden er flinke klappers gemaakt met enkele miljoenen schade, maar dat zijn er waarschijnlijk maar enkele tientallen en de kans dat die niet in beeld komen bij een enquête is groot. Van den Engel en Prummel (2007) hebben de schade voor Nederland berekend voor de periode 2003–2006 en komen uit op een gemiddelde schade van 330 miljoen per jaar. Dit is de directe schade van de gestolen lading en/of het voertuig. Allerlei economische vervolgschade is in dit bedrag niet opgenomen.

4.6 Beknopte conclusies

- Ladingdiefstal kan op vele verschillende manieren gepleegd worden.
- Bij 80 procent van de ladingdiefstallen is er betrokkenheid van (ex-) werknemers van transportbedrijven.
- De ladingdiefstallen worden gepleegd door overwegend autochtone groepen.
- De organisatiegraad is verschillend: bij het zeilsnijden zijn de samenwerkingsverbanden rudimentair georganiseerd, wanneer complete vrachtwagencombinaties worden gestolen is de organisatie geavanceerder. Dit komt vooral doordat het verwerken van de buit bij deze laatste vorm complexer is.
- De betrokken csv's beperken zich tot ladingdiefstallen.
- Ladingdiefstal neemt vanaf 2005 toe, de diefstal van voertuigen (al dan niet met lading) neemt af.
- (Edel)metalen hebben de voorkeur, daarna komen voedings- en genotsmiddelen, huishoudelijke artikelen en elektronica.
- De geschatte schadebedragen lopen sterk uiteen. De hoogste schatting bedraagt 600 miljoen euro, de laagste 43 miljoen euro. Het verschil wordt vooral veroorzaakt door het al dan niet samennemen van directe en indirecte kosten.

5

Georganiseerde autodiefstal

5.1 Inleiding

Het onderwerp van dit hoofdstuk is de diefstal van personenauto's, de diefstal van vrachtwagens is in hoofdstuk 4 over ladingdiefstal behandeld. De nadruk ligt op het beschrijven van het algemene criminaliteitsbeeld van de georganiseerde autodiefstal: vormen van autodiefstal, de omvang, de criminele samenwerkingsverbanden. Bij de analyse is ook gelet op knelpunten in de opsporing.

Voor het uitvoeren van het onderzoek zijn verschillende bronnen gebruikt. Allereerst is literatuuronderzoek verricht. Hierbij is gebruikgemaakt van rechercheonderzoeken en wetenschappelijke publicaties. Verder zijn de verslagen van het Bruisoverleg (2005 t/m 2007) bestudeerd. Dit is een operationeel overleg tussen vertegenwoordigers van de regiokorpsen die zich bezighouden met onderzoek naar voertuigcriminaliteit. Het overleg bestaat sinds februari 2001 en staat onder voorzitterschap van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV)¹⁷. Er worden ontwikkelingen besproken en de stand van zaken van rechercheonderzoeken.

Daarnaast zijn interviews gehouden met personen uit het opsporingsveld. Er zijn twee teamleiders van bovenregionale researcheteams geïnterviewd evenals de informatiecoördinator van het LIV.

5.2 De aard en omvang van autodiefstal

5.2.1 Vormen van autodiefstal

Er zijn verschillende vormen van autodiefstal. Door de toepassing van systemen om autodiefstal tegen te gaan zijn de meeste jonge en dure auto's nauwelijks te stelen zonder de originele sleutel. De aandacht van criminelen is daarom in de eerste plaats gericht op het bemachtigen van de autosleutel. Dat gebeurt door inbraak in de woning van de eigenaar of in de showroom van de dealer. Ook diefstal door middel van verduistering van een huurauto of via een proefrit komt regelmatig voor. Showroom- en garagediefstallen komen ook voor, evenals

¹⁷ Het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) is een samenwerkingsverband tussen de RDW, het Korps landelijke politiediensten (KLPD) en de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV).

diefstallen uit of bij openbare gelegenheden. Verder wordt de politie geconfronteerd met gewelddadige vormen van autodiefstal zoals carjacking en homejacking. Een andere vorm van diefstal heeft niet de auto als doel maar onderdelen en componenten.¹⁸

Autodiefstal na woninginbraak

Vooraf jonge voertuigen uit de dure prijsklasse worden na woninginbraak gestolen en vormen een belangrijk exportartikel voor de criminele autohandel in Europa. Twee vaak gebruikte inbraakmethoden zijn het gaatjes boren en het breken van het cilinderslot, de zogenoemde 'Bulgaarse methode'. Bij de eerste methode boren de inbrekers gaatjes in het raamkozijn vlak onder de handgreep waarmee het raam wordt bediend. Vervolgens draaien zij de pin weg waarmee het raam vastzit in het kozijn. In verschillende lidstaten van de EU vormen inbraakdiefstallen een groot probleem. Op het seminar Combating Organized Vehicle Crime dat in juni 2007 in Polen werd georganiseerd door het European Police College (CEPOL) werd op deze ontwikkeling gewezen. In de EU zijn verschillende criminele samenwerkingsverbanden actief op het terrein van inbraakdiefstallen. De dieven en inbrekers wisselen wekelijks van gsm en schoenen, om de politie het sporenonderzoek te bemoeilijken.¹⁹

Homejacking

We spreken van homejacking wanneer in een woning, kantoor of ander gebouw de eigenaar of bewoner met geweld of onder bedreiging met geweld gedwongen wordt tot het afgeven van de voertuigsleutels of van het voertuig. Op grond van de informatie die het LIV heeft over gevallen van homejacking kunnen geen conclusies worden getrokken over de mate van betrokkenheid van criminele samenwerkingsverbanden. Een bovenregionaal rechteam deed in 2004 onderzoek naar een csv dat zich schuldig maakte aan autodiefstal in samenhang met woninginbraak waarbij in sommige gevallen geweld tegen de bewoners werd gebruikt. Deze groep, waarvan de leden uit de woonwagenwereld komen, hield zich ook bezig met de diefstal van graafmachines.

Showroom- en garagediefstal

Showroom- en garagediefstallen zijn vormen van autodiefstal waarbij nieuwe auto's uit garages en showrooms worden gestolen. Soms wordt ingebroken, soms wordt de pui geramd om de auto(s) naar buiten te rijden. Showroomkraak was vooral eind jaren negentig een veelvoorkomende vorm van autodiefstal, daarna trad een daling in.

¹⁸ Mededeling tijdens een interview met het LIV.

¹⁹ Mededeling tijdens een interview met het LIV.

Carjacking

Carjacking is een vorm van voertuigdiefstal waarbij met geweld of onder bedreiging de bezitter van de auto in het openbaar de autosleutels en het voertuig afhandig worden gemaakt. Door het korps Amsterdam–Amstelland is een onderzoek ingesteld naar carjacking. De bevindingen waren dat het bij de gevallen van carjacking die zich in het Amsterdamse voordeden, vooral ging om de oplossing van een vervoersprobleem. De daders hadden even een auto nodig.²⁰ Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor betrokkenheid van csv's.

Huurautodiefstal

Volgens het LIV zouden vooral criminelen uit het voormalige Joegoslavië zich met diefstallen van huurauto's bezighouden. Deze criminelen huren een auto voor een dag of drie en brengen in die tijd het voertuig naar het buitenland. Verduisterde huurauto's stellen de autoriteiten voor een aparte problematiek. Bij aantreffen is er vaak nog geen sprake van vermissing of van aangifte van verduistering.

Diefstal uit of bij openbare gelegenheden

Diefstal van auto's uit of bij openbare gelegenheden is een methode die volgens het LIV vermoedelijk veel voorkomt. Door de gebrekkige registratie van autodiefstal is het niet mogelijk om een schatting van de landelijke omvang te geven. In juni 2007 werden op deze wijze in een paar dagen 35 auto's gestolen in de regio Utrecht. Het inzicht in deze vorm van autodiefstal is nog niet groot, maar het vermoeden is dat deze vorm minder georganiseerd is dan bijvoorbeeld inbraakdiefstal.

Proefritdiefstal

Proefritdiefstallen worden vooral gepleegd door individuele daders. Landelijk zijn verschillende daders actief die stelselmatig op deze wijze dure en luxe auto's weten te bemachtigen. In een keurig pak gestoken en met een rappe tong slagen deze criminelen erin een auto mee te nemen. Ze maken daarbij gebruik van valse rijbewijzen en paspoorten.

Diefstal van onderdelen en componenten

In het Bruisoverleg wordt de aandacht gevestigd op een vorm van diefstal waarbij het niet gaat om de auto in zijn geheel, maar om onderdelen en componenten. Bij deze vorm zouden mobiele bendes uit het buitenland een rol spelen. Dit soort diefstallen komt thans veel voor. Zo worden op grote schaal airbags gestolen, vooral bij autobedrijven, maar ook bij particulieren. Verder zijn

²⁰ Carjacking wordt verder behandeld in de paragraaf Geweld bij autodiefstal in het deelrapport Actualisering van dreigingen.

autobanden in trek. Er worden complete voorraden uit loodsen gestolen, in het winterseizoen vooral winterbanden. Vooral in Noord-Brabant zijn er veel meldingen van dit soort diefstallen. Het gaat hier vooral om de regio's Brabant-Noord en Brabant-Zuid-Oost. In het voorjaar van 2007 is een rechteercheteam begonnen met een onderzoek naar seriematige diefstal van auto-onderdelen en componenten in het hele land. Er werd ingebroken in autobedrijven en in particuliere auto's. Het vermoeden was dat hier een crimineel samenwerkingsverband bezig was. In juni 2007 stuitte het team op een groep mannen uit Polen op een camping in de provincie Groningen. Bij deze groep werden 53 airbags aangetroffen. Twee verdachten zijn in oktober 2007 veroordeeld voor heling van deze partij airbags. Het LIV merkt op dat het voor de politie belangrijk is patronen bij deze diefstallen te onderkennen. De stelersgroepen stelen gedurende een korte tijd een bepaald artikel: nu airbags, dan weer katalysatoren, vervolgens autobanden, etc. Wellicht laten ze zich leiden door de vraag van de afnemers, maar het kan ook zijn dat ze het risico dat de politie ze op het spoor komt, willen verkleinen. De politie moet daarom rekening houden met wisselingen in het diefstalpatroon van stelersgroepen.²¹

5.2.2 Omvang

Gestolen auto's worden geregistreerd in de landelijke database van de RDW²², op basis waarvan de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) jaarlijkse overzichten publiceert van de aantallen gestolen voertuigen. In tabel 3 is de ontwikkeling weergegeven van het aantal geregistreerde autodiefstallen in Nederland in de periode 1997 tot en met 2007. In het overzicht is een onderscheid gemaakt tussen gestolen auto's in de leeftijdscategorie tot en met 3 jaar en de leeftijdscategorie 4 jaar en ouder. Bij de georganiseerde autodiefstal gaat het vooral om de diefstal van auto's in de jongeleefijdscategorie.

Het jaarlijkse aantal autodiefstallen vertoont een sterke daling: een halvering in de afgelopen tien jaar. Hierbij moet er rekening mee worden gehouden dat het totale aantal auto's dat in Nederland rondrijdt, behoorlijk is gestegen. Volgens CBS-cijfers telde Nederland in 1997 5,87 miljoen auto's, in 2006 was dit aantal gestegen tot 7,15 miljoen – een toename van 22 procent. Hoewel de gelegenheid tot diefstal dus toeneemt door het gestegen aantal auto's, blijft het absolute aantal gestolen auto's afnemen. Hierdoor is de daling van het aantal gestolen auto's nog imposanter.

²¹ Mededeling tijdens een interview met het LIV.

²² Voorheen Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Tabel 3

Ontwikkeling geregistreeerde autodiefstal van 1997 t/m 2007: Totaalaantal autodiefstallen en aantal per leeftijdscategorie											
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0 t/m 3 jaar	3.882	3.265	3.661	4.257	4.092	4.429	3.486	2.960	2.721	2.871	2.676
>3 jaar	20.136	20.340	20.477	20.930	18.998	18.950	15.482	13.567	11.123	9.950	9.215
Totaal	24.018	23.605	24.138	25.187	23.090	23.379	18.968	16.527	13.844	12.821	11.891
Verhouding leeftijdscategorieën gestolen auto's in procenten											
0 t/m 3 jaar	16,2	13,8	15,2	16,9	17,7	18,9	18,4	17,9	19,7	22,4	22,5
>3 jaar	83,8	86,2	84,8	83,1	82,3	81,1	81,6	82,1	80,3	77,6	77,5
index (1997 = 100)											
0 t/m 3 jaar	100	84,1	94,3	109,7	105,4	114,1	89,8	76,2	70,1	74,0	68,9
>3 jaar	100	101,0	101,7	103,9	94,3	94,1	76,9	67,4	55,2	49,4	45,8
Totaal	100	98,3	100,5	104,9	96,1	97,3	79,0	68,8	57,6	53,4	49,5

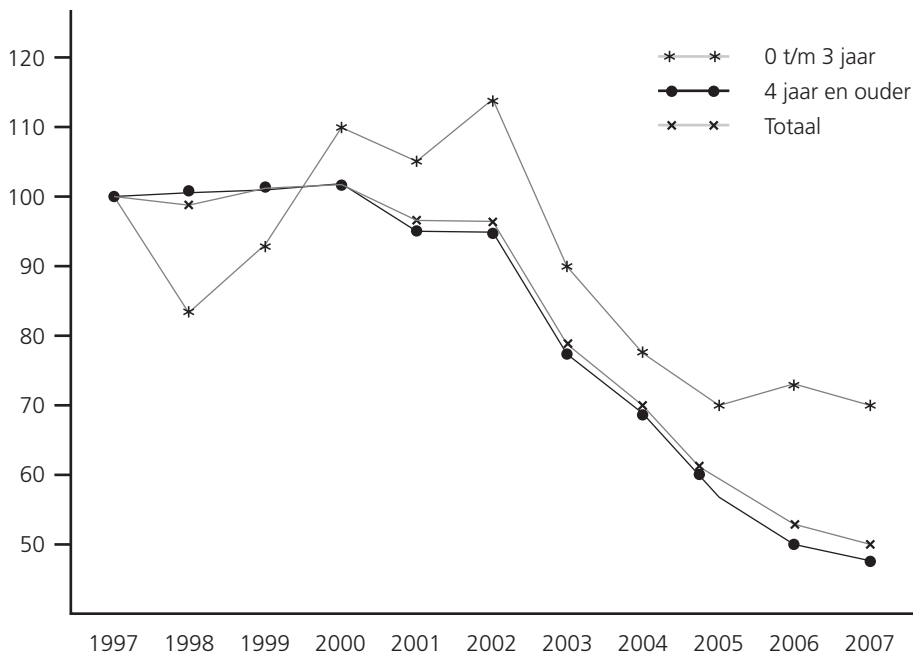
Bron: AVC: Jaarcijfers 2007, Voertuigdiefstal

Deze daling wordt vooral veroorzaakt door de afname van het aantal diefstallen van auto's in de categorie oudere auto's. Sinds 2000 zien we een constante daling in het aantal jaarlijks gestolen auto's van meer dan 3 jaar oud (54 procent). Het aantal diefstallen van auto's in de jongeleefijdscategorie is in de afgelopen tien jaar met 31 procent gedaald. De daling verliep in een op- en neergaande beweging. In 2000, 2002 en 2006 steeg het aantal diefstallen met respectievelijk 16, 8 en 6 procent. In het laatste jaar is het aantal diefstallen van auto's in de jongeleefijdscategorie met ruim 7 procent gedaald.

Sinds 1998 is de startonderbreker verplicht in nieuw geproduceerde auto's. Daardoor wordt het steeds moeilijker om een auto te stelen. Dit blijkt vooral van invloed op de 'gewone' opportunistische autodief, die het vooral voorzien heeft op de oudere auto. De professionele autodieven hebben meer middelen tot hun beschikking om antidiefstalmaatregelen te omzeilen en zijn ook bereid om daarin ver te gaan (inbraak bijvoorbeeld). Zij hebben het vooral gemunt op de jongere auto's, omdat die het meeste opbrengen. Hoewel dus antidiefstalmaatregelen zoals de startonderbreker en de inbouw van een gps-baken tot gevolg hebben gehad dat autodiefstal indrukwekkend is afgenomen, geldt dit sterker voor oudere dan voor jongere auto's.

Figuur 9

Ontwikkeling autodiefstal naar leeftijdscategorie; 1997–2007. Index: 1997=100



Bron: AVc

Kijken we naar de onderlinge verhouding van beide leeftijdscategorieën, dan zien we dat het aandeel van het aantal autodiefstallen in de jongeleefstijds-categorie op het jaarlijkse totaal van autodiefstallen sinds 2004 stijgt. Tegelijker-tijd is bij deze categorie de kans dat een gestolen auto wordt teruggevonden kleiner dan bij de categorie van 4 jaar en ouder. Het terugvindpercentage van gestolen auto's uit de jongeleefstijds-categorie schommelt rond de 35, voor oudere auto's is dat percentage gemiddeld 75 (AVc, januari 2008).

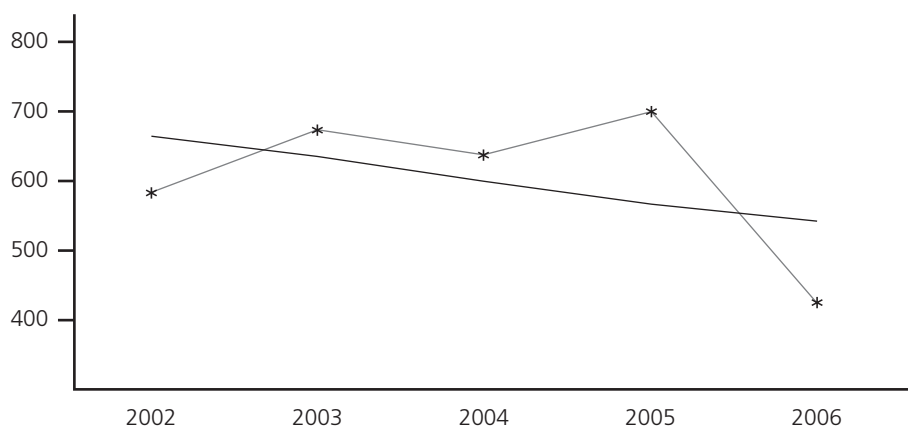
Van de categorie jonge auto's blijft gemiddeld 65 procent definitief weg, doordat de auto gedemonteerd is om in onderdelen te worden verhandeld of naar het buitenland is geëxporteerd. Het is aannemelijk dat deze vorm van autodiefstal voornamelijk door criminele samenwerkingverbanden wordt gepleegd. Behalve voor de handel kan de auto ook gebruikt worden bij het plegen van andere misdrijven. Een deel van deze auto's wordt speciaal gestolen voor het plegen van ramkraken. Door toepassing van elektronische voor-zieningen om diefstal te voorkomen zijn deze auto's moeilijk te stelen. De enige

mogelijkheid is het bemachtigen van de autosleutel door inbraak of de beschikking over apparatuur om de startbeveiliging te omzeilen.

Bij de registratie van autodiefstal worden gegevens over de aard en omstandigheden van diefstal niet vermeld. Het is daardoor niet mogelijk precieze cijfers te presenteren over de omvang van de genoemde autodiefstalmethoden en de bedoelingen van autodieven.²³ Wel kunnen we, om een idee te krijgen, gebruikmaken van deelregistraties. Zo houdt het LIV zelf een registratie bij van gevallen van *autodiefstal na woninginbraak* (zie figuur 10): in 2002 waren er 586 gekwalificeerde gevallen van diefstal van de auto na woninginbraak, in 2003: 665, in 2004: 632, in 2005: 694, in 2006: 424 en in de eerste helft van 2007: 360. We zien een aantal jaren achtereen een stabilisatie van het aantal diefstallen na woninginbraak. In 2005 treedt er echter een sterke daling in. Dit resulteert in een trendlijn die over de jaren heen dalend is. Het is nog te vroeg om van een trendbreuk te spreken, daarvoor moeten we de cijfers over de volgende jaren afwachten.

Figuur 10

Ontwikkeling autodiefstal na inbraak, 2002–2006, met trendlijn



Bron: AVc

De cijfers met betrekking tot *showroomkraak* vertonen de laatste jaren weer een stijging. Volgens het LIV betreft het geen grote aantallen, maar de toename is duidelijk waarneembaar. Volgens cijfers van de verzekeringsbranche deden zich

²³ Mededeling tijdens het interview met het LIV.

in 1998 nog 900 gevallen voor. In de jaren daarna hebben beveiligingsmaatregelen geleid tot een sterke daling van het aantal showroomkraken. In 2005 waren er minder dan 100 gevallen. Vanaf 2006 is er volgens de verzekeringsbranche weer sprake van een toename (100 gevallen in het derde kwartaal). De criminelen zouden gebruikmaken van zwakke plekken in de samenhang van preventiemaatregelen. Kluizen en alarmsystemen die niet voldoen aan de norm en het niet naleven van procedures ten aanzien van het opbergen van sleutels, zouden de dieven de mogelijkheid bieden de diefstal te plegen (Bovemij verzekeringen, 2006).

In 2006 is door het Landelijk Overvallen en Ramkrakensysteem een overzicht verstrekt van meldingen van *overvallen op woningen* waarbij de auto van de bewoners is meegenomen. Dat leverde 60 gevallen op gepleegd in de periode 29 juli 2001 tot en met 27 januari 2006 waarbij de auto van de eigenaar werd meegenomen, een paar keer meerdere auto's. In alle gevallen was er sprake van bedreiging van de bewoners. In de meeste gevallen zijn de bewoners in hun slaap door de daders overmeesterd en in enkele gevallen ook gekneveld. Vier keer werden de bewoners al bij de deur door de daders overlopen. In één geval werd de bewoner op straat overmeesterd en naar zijn huis gebracht. In de zaakbeschrijvingen is gekeken naar het soort geweld dat is gebruikt: 24 maal is met een vuurwapen bedreigd, 13 maal met een mes, 1 keer is met pepperspray gespoten. In 8 gevallen liepen de bewoners verwondingen op. In 2 gevallen is er geschoten, waarbij 1 keer de bewoner gewond raakte. Bij 1 overval werd de bewoner doodgeschoten. Het ging meestal om twee of meer daders.

5.2.3 Export van gestolen auto's

De export van gestolen auto's vormt een logistiek onderdeel van de georganiseerde autodiefstal. In het NDB2004 is export van gestolen auto's via de Rotterdamse haven als een witte vlek aangeduid. In het vervolgonderzoek NDB2006 werd vastgesteld dat het hier gaat om een concreet crimineel verschijnsel en dat de export zich niet beperkt tot de Rotterdamse haven. De gestolen voertuigen zijn bestemd voor afnemers in het buitenland en afhankelijk van de bestemming vindt de uitvoer uit de daarvoor in aanmerking komende zeehaven plaats. Bij de informatieverzameling dienden zich geen actuele rechercheonderzoeken aan naar de export van gestolen auto's via Nederlandse havens. Volgens het LIV is de situatie sinds 2006 niet veranderd en worden nog steeds gestolen auto's via Nederlandse havens naar elders verscheept. Doordat deze voertuigen in gesloten containers worden aangeboden, heeft de politie geen idee van de omvang van deze illegale uitvoer. Alleen als de vrachtbrieven vragen oproepen, kan de douane een container nader controleren en zo nodig openmaken.

De meest recente onderzoeken zijn verricht door het BRT Amsterdam–Amstelland en Gooi– en Vechtstreek samen met de Dienst Waterpolitie van het KLPD, in 2003 en 2005–2006. In deze onderzoeken ging het om de export van gestolen auto's naar West–Afrikaanse havens door criminelen uit Ghana en Nigeria. De auto's, meestal dure en nieuwe modellen van de grote Europese merken, werden veelal via woninginbraak gestolen door groepen autodieven uit voormalig Joegoslavië. Daarnaast bleek dat de Afrikaanse daders ook handelden met auto's die in Duitsland met valse en ongedekte cheques waren gekocht. De auto's werden door de Ghanese opdrachtgevers en tussenpersonen in ontvangst genomen en via de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen in containers verscheept naar Ghana. Voor het transport van de gestolen auto's maakten de criminelen gebruik van de diensten van bedrijven die de verscheeping verzorgden, maar ook alles wat daarmee samenhangt, zoals het huren van containers en het beschikbaar stellen van terreinen waar de containers gestald en geladen konden worden. Het rechteam wist meerdere containers met gestolen auto's die op het haventerrein in Amsterdam en Rotterdam gereedstonden te onderscheppen. De dadergroep veranderde van tactiek en bracht de auto's voor verscheeping naar Antwerpen. In oktober 2003 zijn verschillende verdachten aangehouden en werden verschillende gestolen auto's in de Amsterdamse haven in beslag genomen.

In de loop van 2005 werd een begin gemaakt met een volgend onderzoek. In dit onderzoek komen behalve Ghana de volgende landen naar voren: België (doorvoer via haven Antwerpen), Zweden (doorvoer van gestolen voertuigen via Denemarken naar Amsterdam door ex–Joegoslaven), Duitsland (diefstallen van auto's) en Nederland (diefstallen van auto's en doorvoer van gestolen auto's). In het eerste onderzoek was er sprake van 'stelen op bestelling', uit het volgend onderzoek bleek dat de stelersgroepen ook het aanbod van gestolen auto's bepaalden: 'uit voorraad leverbaar'. Begin 2006 werden 25 verdachten aangehouden (19 Afrikanen en 6 Nederlanders). Onder hen bevonden zich ook verdachten die in een sleutelpositie bezig waren met het kopen en verkopen van gestolen auto's. Een van deze verdachten onderhield de contacten met criminelen in Duitsland. Een andere verdachte had zich speciaal voor deze rol vanuit Ghana in Nederland gevestigd. In Nederland stond hij in contact met een handlanger die hem de auto's leverde. Laatstgenoemde persoon had de beschikking over een laadterrein in het midden van het land waar de auto's veilig in zeecontainers werden verpakt. Verdachten maakten gebruik van verschillende laadplaatsen voor zeecontainers in Utrecht, Zaandam, Amsterdam, Rotterdam en Schiedam. In het samenwerkingsverband waren ook Nederlandse verdachten actief. Een van deze personen onderhield contacten met stelersgroepen en had een rol bij de verkoop

van auto's. Hij gebruikte een privégarage in Amsterdam om de gestolen auto's 'koud te zetten'.²⁴

Een aantal EU-lidstaten (België, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Zweden, Spanje, Portugal, Italië en Nederland) werkt met Europol, onder de paraplu Seaports Information System (SIC) samen bij de aanpak van criminaliteit in de havens. De samenwerking bestaat uit de uitwisseling van informatie en het houden van periodieke controles in de verschillende havens. In 2006 werden 19 auto's onderschept (10 in Amsterdam, 8 in Rotterdam en 1 in de Eemshaven). Het ging om auto's uit de dure prijsklasse, waarvan er 6 in Nederland waren gestolen en de rest in andere Europese landen. Vier auto's waren bestemd voor Sint-Maarten, 3 voor Georgië en de rest voor havens in West-Afrika. Volgens schriftelijke informatie van een rechercheur die bij de SIC-acties betrokken is, zijn de Nederlandse havens een belangrijke schakel bij de export van gestolen voertuigen. De Afrikaanse landen Ghana, Nigeria, Kaapverdië en Angola zijn belangrijke bestemmingen voor dure gestolen auto's. Andere bestemmingen zijn de Antillen, Suriname en Georgië. Verder verdwijnen volgens de rechercheur veel gestolen auto's via de weg naar landen in de Balkan en Oost-Europa.

Dat Nederland een transitland is voor gestolen voertuigen, staat volgens de experts vast. Nederland heeft immers een goede haveninfrastructuur en door de massale goederenstroom in de havens is een goede controle onmogelijk. Belangrijke havens zijn Amsterdam, Vlissingen en Moerdijk, naast Antwerpen. Vanwege de strategische ligging kiezen de criminelen voor deze havens, waar ook de relevante scheepvaartlijnen bij elkaar komen. Deze havens liggen redelijk dicht bij elkaar, binnen een uur rijd je van de ene naar de andere haven. Als er iets mis is in de ene haven, kan men snel naar een andere uitwijken. Lukt het niet in Rotterdam, dan geschiedt het transport via Antwerpen. De keuze voor Rotterdam of Antwerpen ligt in logistiek opzicht voor de hand, omdat deze havens een centrale rol hebben bij de verscheping van auto's naar bestemmingen over de hele wereld. Jaarlijks doen meer dan 35.000 schepen Rotterdam aan met 320 miljoen ton aan lading, waarvan 100 miljoen ton in containers wordt verscheept. Er varen jaarlijks zeker 350 schepen met auto's vanuit Rotterdam naar Irak, Libië en andere landen in het Midden-Oosten.

²⁴ Interview teamleider en dossierstudie.

5.3 Criminele samenwerkingsverbanden

Als we het over daders hebben, moeten we volgens de experts eerst stilstaan bij het feit dat het hier gaat om georganiseerde autodiefstal. Het gaat om auto-dieven die het gemunt hebben op auto's met een hoge verkoopwaarde, die ook moeilijk te stelen zijn. De dief moet de autosleutel hebben of over apparatuur beschikken om de beveiliging te omzeilen. De afnemers zitten veelal in het buitenland, de auto's moeten worden getransporteerd. De georganiseerde autodiefstal manifesteert zich in de vorm van lokaal en internationaal opererende netwerken, waarbinnen autodieven en andere personen die bij de export van gestolen voertuigen betrokken zijn, een rol spelen.

5.3.1 Functies en functiegroepen

Door de DNRI is onderzoek gedaan naar de criminele samenwerking bij de georganiseerde autodiefstal (De Miranda & Degen, 2001, 2004). In de analyses kwamen criminele samenwerkingsverbanden naar voren die bovenregionaal en internationaal actief waren en een zekere mate van hiërarchie kenden met een of twee personen in een sturende rol. Zij zorgden ervoor dat de bestellingen voor auto's bij de stelersgroep terecht kwamen. Ook bij de stelersgroepen was sprake van een hiërarchie. Bevindingen uit rechercheonderzoeken geven aanleiding tot de veronderstelling van een infrastructuur waarin de volgende functiegroepen een rol vervullen:

- *opdrachtgevers (helters)*. Zij zitten veelal dicht tegen de leiding van het criminele samenwerkingsverband, of vormen zelf de leiding van de groepering.
- *inbrekers en autodieven*. Er zijn gespecialiseerde stelersgroepen actief in het veld van de georganiseerde autodiefstal. Deze groepen opereren volgens informatie van het LIV min of meer autonoom op hun eigen terrein (inbraakdiefstal of showroomkraak) en stellen hun diensten beschikbaar aan de verschillende criminele samenwerkingsverbanden. De stelersgroepen worden vooral gevormd door jonge mannen van 16 tot 20 jaar. Onderzoeken verwijzen veelal naar verbanden van personen van diverse etnische afkomst. Door de toepassing van elektronische beveiligingssystemen in auto's nemen de stelersgroepen steeds meer hun toevlucht tot speciale hard- en software om het motormanagement te manipuleren. Het LIV kwam een apparaat op het spoor waarmee de autodieven de informatie van het motormanagement van een auto kunnen inlezen. Hierdoor kan de startbeveiliging onklaar worden gemaakt. Bekend is dat in landen van het voormalige Oostblok apparaten te koop zijn om de beveiliging van de VW Golf te omzeilen.
- *koeriers*. Zij zijn vooral betrokken bij het transport van auto's naar afnemers en de overdracht van gelden.

- *omkatters*. Deze personen spelen een belangrijke rol bij het voorzien van de gestolen auto van een andere identiteit. Vaak zijn omkatters betrokken bij bestaande garagebedrijven.
- *documentvervalsers*. Zij zijn onder andere betrokken bij het vervaardigen van valse documenten zoals kentekenbewijzen en vrachtbrieven. Volgens informatie uit het Bruisoverleg wordt de identiteitswissel vaak toegepast: een gestolen auto wordt voorzien van de identiteit van een soortgelijke auto. Hierbij spelen omkatters en documentvervalsers een belangrijke rol.
- *intermediairs*. De rol van intermediair kan essentieel zijn bij de verkoop van de gestolen auto. Deze persoon staat in contact met de klant en geeft de wensen ten aanzien van de auto door aan de autodieven. Een opvallende rol is die van spin in het web, bijvoorbeeld bij het leggen van contacten tussen diverse gespecialiseerde groeperingen. In opeenvolgende recherche-onderzoeken komen telkens dezelfde personen in deze rol naar voren.
- *facilitators*. De facilitator speelt vooral een rol op het gebied van de logistiek: hij verzorgt bijvoorbeeld cargadoorsdiensten (verschepping van in containers verborgen auto's) of verricht financiële transacties.

Bij de export van gestolen voertuigen is de facilitator belangrijk op het vlak van de logistiek. We kunnen te maken hebben met een rederij die toevallig de scheepvaartlijn verzorgt naar de bestemmingslanden van de gestolen auto's. Een faciliterende rol kan ook vervuld worden door een verhuurder van zeecontainers die ook gelegenheid biedt voor het laden van de containers, bijvoorbeeld op een opslagterrein. De facilitator hoeft niet actief betrokken te zijn bij de criminele groep, maar er zijn gevallen bekend waarin criminelen zelf een belang hebben genomen in een garagebedrijf om dit te gebruiken voor bijvoorbeeld het omkatten van gestolen voertuigen. In verschillende onderzoeken komt men steeds weer dezelfde personen in de rol van intermediair of facilitator tegen. Het bestaan van deze rollen werd bevestigd in een expertsessie, in verband met het vervolgonderzoek NDB2006. In een WODC-onderzoek naar georganiseerde autodiefstal werd ook verwezen naar het bestaan van een relatie tussen de onderwereld en de bovenwereld. Over de export van gestolen voertuigen zeggen de onderzoekers: "... maken de criminele groepen gebruik van de faciliteiten van bedrijven zonder dat deze zich daarvan bewust zijn. Zo worden transport- en verscheppingsbedrijven buiten hun weten van illegale bedrijvigheid om, ingeschakeld voor de export van auto's." (Ferwerda e.a., 2005). In dit verband valt op dat de scheidslijn tussen bonafide en malafide bedrijven vaak dun is bij bedrijven die betrokken zijn bij autodiefstal en de afzet van gestolen auto's. In het onderzoek komen de volgende bedrijven naar voren: een verhuurbedrijf van loodsen (om auto's 'koud te zetten'), een verscheppingsbedrijf voor de export van auto's en een bandenhandel, waar men zorgt voor het inpakken

(stashen) van auto's in containers (Ferwerda e.a. 2005). Het vermoeden is dat de autodieven in de garagewereld infiltreren. Zo komt het voor dat auto's worden gestolen kort nadat ze voor onderhoud bij een garage zijn geweest. Wellicht zijn toen de sleutels gekopieerd. Werkgevers zijn vaak niet in staat de eventuele antecedenten van medewerkers na te trekken. Binnen de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit staat het onderwerp interne criminaliteit in de garagewereld op de agenda. Screening van personeel schiet tekort. In 2006 is in opdracht van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) een begin gemaakt met een onderzoek naar malafide autobedrijven. Het LIV brengt dubieuze autobedrijven in kaart die zich mogelijk bezighouden met criminele praktijken. Na analyse van de beschikbare gegevens heeft het LIV proces-verbaal opgemaakt tegen twaalf bedrijven. De verwachting was dat ruim honderd bedrijven in 2007 zouden worden aangepakt (LIV, jaarverslag 2006).

5.3.2 Daders: kenmerken en achtergronden

In het WODC-onderzoek naar georganiseerde autodiefstal (Ferwerda e.a., 2005) is gewezen op het onderscheid tussen nationaal georiënteerde groepen (groepen die nationaal-regionaal opereren), internationaal georiënteerde groepen en groepen die zowel nationaal als internationaal georiënteerd zijn. De actieradius van een groep heeft consequenties voor de (achtergrond)kenmerken van de groep en de wijze waarop deze georganiseerd is.

In algemene zin blijkt dat nationaal georiënteerde groepen in vergelijking met internationaal georiënteerde groepen anders georganiseerd zijn en ook andere kenmerken hebben. Dit blijkt samen te hangen met de herkomst van groepsleden, de onderlinge sociale relaties en de wijze waarop functies georganiseerd zijn. Ferwerda e.a. (2005) komen tot de volgende onderscheidende kenmerken:

1 Nationaal georiënteerde groepen:

- In omvang zijn deze groepen relatief klein (3–5 personen).
- De leden uit deze groepen zijn bijna altijd autochtone Nederlanders (met relatief vaak een woonwagenaachtergrond).
- Vrouwen spelen in deze groepen geen rol.
- De leden uit deze groepen kennen elkaar vaak al jaren (familie, buurtgenoten of vrienden).
- Binnen deze groepen worden door dezelfde personen meerdere functies vervuld (stelen, transporteren, omkatten, verkopen).
- Deze groepen zijn vaker gericht op de diefstal van auto's voor onderdelen en daarmee zijn voor hen bepaalde typen auto's aantrekkelijk (courante auto's van enkele jaren oud).

- De leden van deze groepen houden zich vaak niet alleen met autocriminaliteit bezig, maar zijn ook actief met andere vormen van (vermogens)criminaliteit (heling, diefstal, wietplantages, etc.).
- Nationaal georiënteerde groepen zijn overigens wel in staat om – indien noodzakelijk – contact te leggen met internationaal georiënteerde groepen.

2 Internationaal georiënteerde groepen:

- In omvang zijn deze groepen middelgroot tot groot (5–25 personen).
- Binnen deze groepen zijn veel nadrukkelijker groepjes personen zichtbaar die verantwoordelijk zijn voor een bepaald aspect van de georganiseerde autodiefstal. Er is dus vaker sprake van diverse functies die al dan niet onder regie van één of enkele personen samenwerken.
- In deze groepen wordt door personen met diverse etnische achtergronden samengewerkt, waarbij het opvalt dat bepaalde functies bijna etniciteitspecifiek lijken te zijn. Zo bestaan groepen stellers vaak uit personen uit voormalig Joegoslavië.
- Er is vaak sprake van hechte relaties binnen de afzonderlijke functiegroepen, veelal gebaseerd op familie- of vriendschapsrelaties.
- Vrouwen kunnen in deze groepen een rol spelen (te denken valt aan koeriers) maar hun rol is niet van grote betekenis.
- Deze groepen zijn meestal gericht op de diefstal van auto's voor de auto's zelf.
- Het is deze groepen te doen om zeer dure auto's.
- De gestolen auto's verdwijnen over de weg of via de havens naar het buitenland.
- Primaire bezigheid van deze groepen is georganiseerde autodiefstal, waarbij er ook sprake kan zijn van andere (georganiseerde) vormen van criminaliteit (wapens, drugs).

5.3.3 Noord- en West-Afrikanen

In het WODC-onderzoek (Ferberda e.a., 2005) komt naar voren dat twee derde van de 25 onderzochte criminele groepen kan worden aangeduid als internationaal georiënteerd, waarbij landen in Noord- en West-Afrika het meest voorkomen als de afzetgebieden. In de analyses van de DNRI naar georganiseerde autodiefstal (De Miranda & Degen, 2001; 2004) spelen de buitenlands georiënteerde samenwerkingsverbanden ook een prominente rol. De aard van de georganiseerde autodiefstal is hierbij bepalend: diefstal van auto's uit de dure prijsklasse bestemd voor afnemers in het buitenland. Deze criminelen opereren in criminele netwerken waarin West-Afrikanen (Ghanezen en Nigerianen) een grote rol spelen. De gestolen voertuigen worden via de Nederlandse havens en ook Antwerpen naar Afrika vervoerd. De West-Afrikanen zijn de intermediairs

tussen vraag (opdrachtgevers en helers) en aanbod (stelers: ex-Joegoslaven). Uit hun thuisland komt de vraag naar een auto vandaan. De intermediairs weten de mensen te benaderen om de auto's te stelen. Er zijn ook onderzoeken waarbij Noord-Afrika de bestemming van de gestolen auto's was, hierbij had de politie te maken met Marokkaanse daders en dadergroepen. In een onderzoek van de regio Zeeland kwam een crimineel samenwerkingsverband naar voren dat handelde in exclusieve auto's die in Italië door middel van fraude waren verkregen. Het transport ging over de weg naar Nederland, waar de auto's in containers werden geladen om via Vlissingen of Rotterdam te worden verscheept naar Marokko. In dit onderzoek kwamen al de in paragraaf 5.3.1 genoemde functies naar voren.

5.3.4 Oost-Europeanen

In 1999 constateerde het toenmalige Kernteam Noord-Oost-Nederland dat twee soorten Oost-Europese dadergroepen betrokken waren bij autodiefstal in Nederland (Weenink e.a., 2004). Het eerste type sloot aan bij de reguliere handel en betrof dadergroepen die gevestigd waren in het aandachtsgebied, maar over steunpunten in Nederland beschikten (contactpersonen en groepjes dieven). Verkoop liep mede via reguliere tweedehandsautoverkoopplaatsen, zoals de Utrechtse automarkt. Bij het tweede type ging het om personen die betrokken waren bij de uitvoer via de haven van Rotterdam van ook in Duitsland gestolen luxe terreinwagens die waren voorzien van valse chassissnummers. Hierbij was sprake van betrokkenheid van Russen en speelden Nederlanders een faciliterende rol.

In het algemeen is het volgens onderzoekers onmogelijk om bij autodiefstal vast te stellen welke eventuele buitenlandse daders of dadergroepen bij welk delict betrokken zijn. Op basis van casuïstiek is de betrokkenheid van Centraal- en Oost-Europeanen bij een deel van de voertuigdiefstallen wel vast te stellen. In de geraadpleegde zaken is sprake van groepen autodieven die wagens in hun geheel of in onderdelen uitvoeren naar Oost-Europa. In verschillende gevallen werden de auto's niet in Nederland gestolen, maar wel gestript en doorgevoerd. Uit de casuïstiek blijkt dat in het bijzonder Litouwers betrokken zijn bij autodiefstallen. Begin 2004 bleek dat Litouwers ook betrokken waren bij diefstal van vrachtwagencombinaties, waarbij trekker en oplegger werden ontvreemd. Volgens informatie van het LIV zijn autocriminelen uit het voormalige Oostblok (Estlanders, Litouwers, Polen maar ook ex-Joegoslaven) vooral actief bij het strippen: de auto's worden gestolen vanwege de onderdelen. Bij autodiefstal in samenhang met woninginbraak worden vaak methodieken gebruikt, zoals gaatjes boren en de 'Bulgaarse methode', die duiden op inbrekers uit Oost-Europa en

voormalig Joegoslavië. Bij de andere diefstalvormen komen daders van verschillende nationaliteiten naar voren.

Bij het feitelijke stelen van de auto's maken de dieven uit Oost-Europa gebruik van speciale gereedschappen. In verschillende onderzoeken en ook in de media werd de Polensleutel genoemd, maar er is ook vergelijkbaar gereedschap om auto's van verschillende merken zonder schade open te breken. Verder hebben Poolse autodieven de beschikking over apparaten om de startonderbreker te omzeilen (Weenink e.a., 2004). In de onderzoeken van het BRT Amsterdam-Amstelland naar de georganiseerde autodiefstal en de export naar West-Afrika was ook sprake van het gebruik van dergelijke apparatuur (De Miranda & Degen, 2004).

Volgens onderzoek van de Bovenregionale Recherche Noord-Oost-Nederland zijn ook Nederlanders betrokken bij autodiefstallen waarvan de voertuigen naar Oost-Europa verdwijnen. Deze auto's worden eerst in Nederland, België of Duitsland omgekat en vaak ook gestript. Daarvoor heeft men werkplaatsen nodig en monteurs. Deze bendes zijn niet mobiel in de zin dat ze in enkele dagen op-en-neer reizen, uit stelen gaan en er vervolgens met de buit vandoor gaan (Weenink e.a., 2004).

In onderzoek van de DNRI (De Miranda & Degen, 2004) kwam naar voren dat criminelen uit Oost-Europa en de Balkan bij inbraakdiefstal betrokken zijn. Deze daders zouden deel uitmaken van de stellersgroepen, de inbraak in de woning van de eigenaar en de diefstal van de auto, maar ook bij heling van gestolen auto's en de export naar andere landen.

5.3.5 Kampers

Volgens autodiefstalexperits moet de betrokkenheid van Nederlandse criminelen bij de georganiseerde autodiefstal niet worden onderschat. Een aantal van deze groepen zou zich vooral bezighouden met het strippen van auto's en het omkatten. Een expert verwees naar een Nederlandse groep die eind 2005 werd opgerold. Deze daders waren in staat een auto in een tijd van 1½ uur compleet te strippen. Zij opereerden als een goed georganiseerd familiebedrijf. In deze zaak ging het om ongeveer 350 nieuwe voertuigen; de schadelast was enorm (Deelrapport Vervolgstudie NDB, 2006). Volgens informatie van het LIV zijn het vooral groepen uit het kampersmilieu in de grensregio tussen Nederland en Duitsland die op deze wijze bezig zijn. Het vervoer van de auto's gaat over land, ze kunnen zo over de grens wippen. Van criminele woonwagenbewoners zijn de activiteiten op het gebied van omkatten van gestolen auto's bekend, maar zij

houden zich volgens de experts ook bezig met de export zelf. Dit duidt op een ontwikkeling dat oorspronkelijk meer nationaal georiënteerde dadergroepen zich op het internationale vlak gaan oriënteren. Als voorbeelden van autochtone groepen die betrokken zijn bij de export van gestolen voertuigen kunnen de volgende zaken worden aangehaald. Een expert van de regio Rotterdam–Rijnmond noemde een onderzoek dat werd ingesteld toen een dure auto in de Rotterdamse haven werd aangetroffen bestemd voor Ghana. De eerste gedachte ging uit naar een Ghanese groepering, maar al gauw stuitte de politie op een Utrechtse bende, een kampersfamilie waarvan de vader zich in Ghana ophield en zich in Afrika bezighield met de handel in gestolen auto's. Een ander voorbeeld is een onderzoek van de regio Limburg–Zuid naar een crimineel samenwerkingsverband uit het Zuid–Limburgse woonwagenvoertuigmilieu dat zich bezighield met grootschalige hennepcultuur en export van dure gestolen auto's via Rotterdam en Antwerpen naar Dubai. De auto's werden geleverd door stelersgroepen uit Nederland en Engeland. Uit het onderzoek, dat in november 2005 werd afgerond, bleek dat de groepering sedert 1998 bezig was met de criminele autohandel en er goed aan had verdiend. De winst van de export van gestolen voertuigen werd op grond van financieel onderzoek geschat op 1,5 miljoen euro. Het geld werd geïnvesteerd in onroerend goed maar ook uitgegeven aan een luxe levensstijl.

5.4 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

5.4.1 Financiële schade

Een juiste omvang van de schade die met autodiefstallen is gemoeid, is moeilijk te geven doordat deze gegevens niet in de landelijke politiebestedingen worden bijgehouden. Een LIV-analyse van de aard en omvang van inbraakdiefstallen in 2002 gaf enige duidelijkheid over de financiële schade. Het gemiddelde schadebedrag van een auto die in samenhang met woninginbraak was ontvreemd en die nooit werd teruggevonden, was volgens het LIV 34.752 euro. Op grond van dit onderzoek raamde het LIV de totale schade voor 2002 op ruim 25 miljoen euro. Het gaat hierbij om de directe schade aan het gestolen voertuig. De schade aan gebouwen en overige goederen en het eigen risico van de eigenaar werden buiten beschouwing gelaten. Een opsporingsonderzoek van de regiopolitie Utrecht in 2002 geeft ook een indicatie van de schade. In deze zaak zijn 70 woninginbraken onderzocht waarbij 76 personenauto's waren ontvreemd. De totale waarde van de weggenomen voertuigen, berekend aan de hand van de geldende dagwaarden, werd geschat op ruim 2,5 miljoen euro (gemiddeld 32.895 euro per auto).

Wij hebben getracht de schade te herleiden aan de hand van de door de verzekering uitgekeerde schadebedragen. Het Verzekeringsbureau Voertuig-criminaliteit (VbV) verschafte een overzicht van de schadebedragen die in de periode 2000 tot en met 2007 werden uitgekeerd door een grote verzekeraar op de particuliere markt. Nadat wij Bovemij Verzekeringen, een grote verzekeraar in de autobranche, om soortgelijke informatie verzocht hadden, verkregen wij een overzicht van de schadelast inzake autodiefstal bij autobedrijven in de periode 2000 tot en 2006.

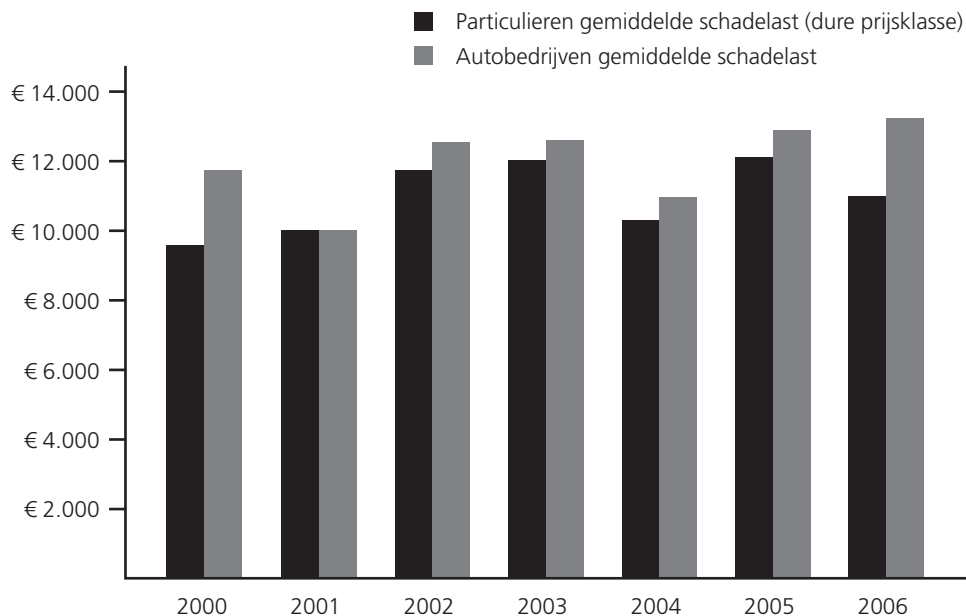
De vraag is in hoeverre deze cijfers iets zeggen over de schadelast als gevolg van georganiseerde autodiefstal.

Volgens Bovemij Verzekeringen worden de autodiefstallen bij autobedrijven veelal door professionele autodieven gepleegd. De bedrijfsvoorraad van de verzekerde bedrijven bestaat vooral uit nieuwe auto's en anders jonge gebruikte in de leeftijdscategorie van 0 tot en met 3 jaar. In de zakelijke portefeuille van Bovemij is het percentage teruggevonden voertuigen gemiddeld 22, wat aanzienlijk lager is dan het landelijk terugvindpercentage van 56 (AVc 2008). Uit de opsporingspraktijk blijkt dat professionele autodieven het gemunt hebben op dure en jonge auto's die voor goed geld worden verkocht. Als ondergrens van de categorie dure auto's kan een gemiddelde waarde van 30.000 euro worden aangehouden. Uit een vergelijking van beide overzichten blijkt dat de schadecijfers van de autobranche nauw overeenkomen met de schadecijfers van particulieren voor auto's van meer dan 30.000 euro.

In figuur 11 wordt een overzicht gepresenteerd van het gemiddelde schadebedrag dat voor een gestolen auto is uitgekeerd in de periode van 2000 tot en met 2006. De gemiddelde schadelast voor de particulieren is weergegeven voor gestolen auto's in de dure prijs categorie.

Figuur 11

Gemiddelde schadebedrag per gestolen auto bij particulieren en autobedrijven



Bron: Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit en Bovemij Verzekeringen

De gemiddelde schadevergoeding per gestolen auto bedroeg in 2006 voor een autobedrijf ruim 12.000 euro en voor een particulier 11.000 euro. In 2007 was het aantal gestolen auto's in de leeftijdscategorie van 0 tot en met 3 jaar, 2676 (Stichting AVc, februari 2008). Als we dit aantal vermenigvuldigen met de gemiddelde schadelast van 12.000 euro, komen we tot een totale schadelast van ruim 32 miljoen euro.

Dit schadebedrag is exclusief autodiefstallen uit showrooms, omdat auto's in een showroom veelal nog niet zijn voorzien van een kenteken. In 2007 zijn 142 auto's gestolen uit showrooms. Hiermee is minimaal 2,5 miljoen euro gemoeid. Ten slotte is er nog de financiële schade van diefstal van auto-onderdelen en -componenten. Bij een grote verzekeringsmaatschappij steeg het aantal claims in 2007 naar 54 zaken met een totale schadelast van 744.000 euro. Al met al komt daarmee de totale financiële schade van georganiseerde autodiefstal op minimaal 35 miljoen euro per jaar.

Bovemij Verzekeringen bespeurt in haar portefeuille een stijging in het aantal diefstallen bij autobedrijven waarbij componenten van voertuigen zoals airbags, velgen en commandosystemen worden gestolen (Bovemij Verzekeringen, 2006). Vanaf 2006 zou er volgens de verzekeraar sprake zijn van een verergering van deze criminaliteit. In de afgelopen twee jaar is er voor ruim 1,4 miljoen euro uitgekeerd. In 2006 betrof het 34 zaken waarvoor in totaal 660.000 euro werd uitgekeerd. In 2007 steeg het aantal claims naar 54 zaken met een totale schadelast van 744.000 euro.

5.4.2 Schadelijke effecten

Al eerder werd geconstateerd dat het totale aantal autodiefstallen daalt. Hoewel ook het aantal gestolen auto's die bij uitstek het doelwit zijn van csv's, de jonge en dure auto's, daalt, neemt hun aandeel in het totaal toe. Dit wijst erop dat de csv's weliswaar gehinderd worden door beveiligingsmaatregelen, maar dat deze niet afdoende zijn. Deze voertuigen zijn zonder de sleutel niet te stelen. De schadelijke effecten zitten ook niet zozeer in het aantal gestolen voertuigen, als wel in de aard van deze autodiefstallen. "Het aantal daalt maar de aard vererbert", zei een vertegenwoordiger van de Raad van Hoofddcommissarissen in een vraaggesprek. De auto's worden gestolen om in het buitenland verhandeld te worden. De autodieven verschaffen zich daarom toegang tot het huis van de eigenaar om de sleutel te bemachtigen. Een directe confrontatie tussen inbreker en autobezitter is niet uitgesloten, met alle gevolgen van dien. In opdracht van de Raad wordt een project voorbereid voor de aanpak van de diefstal van jonge auto's. Behalve aan de opsporing zal ook aandacht worden besteed aan de preventie. In de praktijk is gebleken dat de startbeveiliging risico's oplevert voor de autobezitter. Er zal een verschuiving moeten plaatsvinden van antidiefstalmaatregelen naar preventie die erop gericht is de heling van de gestolen auto's moeilijker te maken.

5.5 Beknopte conclusies

- Autodiefstal doet zich in vele gedaanten voor: voertuigdiefstal na woning-inbraak, showroom- en garagediefstal, carjacking, homejacking, huurauto-diefstal, autodiefstal uit of bij openbare gelegenheden, verduistering na proefrit en diefstal van auto-onderdelen en -componenten.
- Autodiefstal in samenhang met woninginbraak is de meest voorkomende vorm van georganiseerde autodiefstal.
- Sinds 1997 is het aantal gestolen auto's met meer dan de helft afgenomen, terwijl het aantal in Nederland geregistreerde personenauto's tussen 1997 en 2007 met 22 procent is gestegen.

- De daling onder de auto's van >3 jaar is groter en constanter dan die onder de jonge auto's (<4 jaar).
- De csv's die zich bezighouden met georganiseerde autodiefstal zijn vaak gemêleerd.
- De organisatiegraad is hoog. Dit wordt vooral veroorzaakt door de complexiteit van het delict: alle logistieke schakels moeten beheerst worden.
- De csv's die zich met autodiefstal bezighouden, zijn de meest 'complete' csv's: zij beheersen het gehele scala aan criminele werkwijzen en passen ze ook toe.
- Er is sprake van betrokkenheid van legale ondernemingen.
- De schade van autodiefstal door middel van inbraak bedroeg in 2002 25 miljoen euro. Recenter schadebedragen zijn niet beschikbaar

5.6 Casus

Het gaat hier om een onderzoek naar een crimineel samenwerkingsverband dat zich bezighield met de handel in gestolen auto's. Elf verdachten van overwegend Noord-Afrikaanse herkomst kwamen in het onderzoek naar voren: drie leidinggevendenden, één persoon verzorgde de financiering en de afhandeling van transporten, er was een omkatter bij, werkzaam bij een garagebedrijf (mogelijk zelf eigenaar van het bedrijf), drie autostelers van wie een werkzaam bij een autoverhuurbedrijf en drie chauffeurs. De handel betrof auto's uit het zeer dure segment, die in opdracht werden gestolen en voor een bedrag van circa 5000 euro werden ingekocht. Uit het onderzoek van Haaglanden bleek dat de groepering alleen betrokken was bij heling en omkatten van de gestolen auto's. Met het daadwerkelijk stelen van auto's waren de leden (voor zover bekend) niet actief. De meeste auto's waren in Duitsland, Luxemburg en België gestolen. Ze werden aangeleverd door een Limburgse dadergroep, een groep autodieven die in dit rechercheonderzoek niet nader is onderzocht. Wel is gebleken dat er ook auto's werden betrokken van stelers die zich ook bezighielden met carjacking en homejacking: de eigenaren moesten onder dwang de autosleutel afgeven. Deze stelersgroepen waren actief in België en Luxemburg. Bij sommige merken kan de eigenaar door middel van de telefoon de blokkering van de auto in werking stellen. In die gevallen werd de eigenaar gedwongen ook zijn mobiele telefoon af te geven. In België waren er op jaarbasis 1300 gevallen van carjacking of homejacking met een link naar de Nederlandse groepering. Door de toegenomen opsporingsactiviteiten van de Belgische politie was er een duidelijke verschuiving van het werkterrein van de autodieven waar te nemen in de richting van Luxemburg. Tijdens het onderzoek stuitten de rechercheurs op een aparte methode om auto's te verwerven. Mensen met een dure auto verkochten

hun auto aan het samenwerkingsverband. Daarna werd de auto als gestolen gemeld en werden de verzekeringspenningen geïnd. Om ervoor te zorgen dat de betreffende auto zonder problemen kon worden uitgevoerd, werd pas later, na een week, aangifte gedaan. De gestolen auto's werden in Amsterdam afgeleverd en dezelfde dag naar Almere gereden om te worden omgekat. De auto's kregen een nieuwe identiteit: de daders gingen op zoek naar een soortgelijke auto, waarvan het kenteken werd gekopieerd (defensieve contrastrategie). De auto's werden door het crimineel samenwerkingsverband omgekat en verkocht aan afnemers in Irak, Tunesië, Egypte, Zweden en Engeland. Het transport geschied op de volgende manieren: over de weg (bevestigd), verschepping in container (bevestigd) en per vliegtuig (bevestigd).

Werkgebied: Duidelijk was dat er ten behoeve van de afzet van de gestolen voertuigen werd samengewerkt met csv's in andere landen, zoals Zweden, Engeland, Turkije, Irak en Egypte.

Criminele samenwerking: Drie dadergroepen werden onderscheiden:

- 1 de stelersgroep o.l.v. M. Br.: Limburgse dadergroep (deze groep is nog niet onderzocht);
- 2 de omkatgroep, met verbindingen in de bovenwereld;
- 3 de transportgroep die zorgt voor het vervoer van de gestolen auto's naar de afnemers.

Bestendigheid: Toen het onderzoek werd opgestart, was al duidelijk dat het samenwerkingsverband al langer dan drie jaar bezig was met de handel in gestolen auto's. Gedurende het onderzoek werd een stijging van het aantal gestolen auto's geconstateerd. Er was ook sprake van een toename van de handelsactiviteiten, vooral op het gebied van onderdelen. Naast Engeland kwam in Europa ook Zweden erbij als afzetgebied. Er was sprake van een ruime afzetmarkt.

Corrumperende contacten: Vastgesteld is het gebruik van (deskundige) personen of van legale organisaties voor het ontplooiën van criminele activiteiten.

Voorbeeld: omkopen van overheidsfunctionarissen in andere landen. In Turkije geldt bijvoorbeeld een verplichte registratie bij de invoer van een auto. Uit het onderzoek is gebleken dat Turkse douanebeambten werden omgekocht. Voor een bedrag van 200 euro werd de registratie van een auto achterwege gelaten. Voor politiemensen gold een bedrag van 100 euro voor medewerking bij het een of ander. Dezelfde werkwijze is geconstateerd ten aanzien van functionarissen in Irak. Men deed zaken met de overheid. Uit het onderzoek bleek ook dat zestien dure auto's aan overheidsfunctionarissen in Tunesië werden geleverd. In

Nederland werd voor de afhandeling van de gestolen auto's gebruikgemaakt van legale garagebedrijven in Almere en in Amsterdam.

Witwassen: Activiteiten ten aanzien van het witwassen van geld worden niet uitgesloten, omdat uit het onderzoek is gebleken dat er onder de leden veel contant geld circuleert. Er zijn contacten vastgesteld tussen het samenwerkingsverband en administratiekantoren. Of deze door de groepering zelf zijn opgezet, is niet duidelijk. Wel is geconstateerd dat via deze kantoren grote geldbedragen naar het buitenland zijn doorgesluisd, vooral naar landen in het Midden-Oosten en Noord-Afrika. Hoewel de stellersgroep niet nader is onderzocht, wordt de omzet (gemiddeld 5000 euro per auto) geschat op een bedrag tussen 225.000 en 450.000 euro (gemiddeld 70 auto's per jaar).

Contrastrategieën: versluisend taalgebruik, wisselen van gsm, gebruik van buitenlandse telefoons, veelvuldig wisselen van voertuig, regelmatige verkenningen bij opslagloods.

Sancties: Uit onderzoek is gebleken dat een van de leidinggevenden stevig is aangepakt door de csv-leider, toen betrokkene zijn eigen gang wilde gaan. Deze escapade is volledig gecorrigeerd. Er is geen sprake van onderlinge harmonie: men rooft en steelt van elkaar (geld en auto's). Het een en ander leidt tot vergelding en wraakacties (gijzeling en opsluiting).

6

Overvallen en ramkraken

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gesproken over overvallen en ramkraken, twee vormen van gewelddadige roofovervalen waarvan vooral bedrijven het slachtoffer zijn. Overvallen kunnen worden omschreven als het met geweld of onder bedreiging met geweld wegnemen of afpersen van enig goed, gepleegd tegen personen die zich in een afgeschermd ruimte bevinden of op een gepland/georganiseerd (waarde) transport, of de poging daartoe. Onder een overval wordt mede begrepen: het roven van de (dag)opbrengst van een bedrijf tijdens het transport van bedrijf naar huis of een bankkluis of een beroving bij een geldautomaat in een afgesloten ruimte (Politie Kennisnet).

Ramkraken zijn diefstallen door middel van braak op een gevel of een toegangsdeur van een bedrijf of winkel. De wijze waarop een ramkraak wordt gepleegd, verschilt van geval tot geval. Het gebruik van een voertuig (veelal een zware auto) komt het meest voor, maar er zijn ook gevallen bekend waarbij een shovel is gebruikt of waarbij de criminelen zich met springstof toegang tot de buit hebben verschaft (plofkraak).

6.2 De aard van overvallen en ramkraken

In de literatuur is ramkraak in de Nederlandse praktijk vooral in verband gebracht met het mobiel banditisme uit Polen en Litouwen. Criminelen uit deze landen zouden kiezen voor steeds gewelddadiger methodes om juweliers-, opticiens- en fotozaken te plunderen. Vooral het gewelddadige optreden van ramkrakers werd in de pers breed uitgemeten. In twee onderzoeken van de Nationale Recherche is uitgebreid aandacht besteed aan de activiteiten van criminele bendes uit Oost-Europa (Dienst Nationale Recherche, 2004, 2005). De onderzoekers waarschuwden voor gewelddadiger optreden van ramkrakers, die per delict gemiddeld een buit van ongeveer 20.000 euro maken. Om te voorkomen dat zij slachtoffer worden hebben veel potentiële doelwitten, zoals juweliers, zich fors beveiligd. Het gevolg was dat de criminelen nu simpelweg tussen ijzeren of betonnen palen door ramkraken uitvoeren met een vuilcontainer of etalages vernielen met zware putdeksels en hamers. Een gevaarlijke ontwikkeling zou kunnen zijn dat sommige groepen ramkrakers zouden overstappen op gewapende overvallen. Hierbij werd door de onderzoekers verwezen naar de situatie in Duitsland: overvallen op klaarlichte dag op momenten dat er

veel publiek op straat is. Ook in Nederland zouden zich dergelijke gevallen hebben aangediend. Om een confrontatie met de politie te vermijden, saboteren Poolse en Litouwse ramkrakers soms vooraf surveillancewagens of blokkeren ze hekken van politiebureaus. Ook worden van tevoren kraaienpoten of spijkerplanken op de weg gelegd of moet een gestolen wagen als wegblokkade achtervolging door de politie voorkomen. Volgens de onderzoekers opereren de bendes bij hun strooptochten geregeld in georganiseerd verband, waarbij diverse groepen van dezelfde voertuigen en hulpmiddelen gebruikmaken. Daders zijn vaak mannelijke werklozen van rond de twintig die in hun thuisland worden geronseld in disco's. De ene keer krijgen ze een auto in het vooruitzicht gesteld. De andere keer moeten ze meedoen om de schuld van de schade bij een in scène gezette aanrijding af te lossen. De buit van de ramkraken en gewapende overvallen wordt eerst een tijdje verstoppt, om daarna met de opbrengst van andere delicten in een speciaal geprepareerde auto naar Polen te worden gesmokkeld. De onderzoekers denken dat Polen door de armoede die daar heerst een ideale voedingsbodem is voor een zwarte markt in goedkope, gestolen spullen.

Uit andere bronnen blijkt dat ook in Nederland gevestigde criminele samenwerkingverbanden zich aan deze misdrijven schuldig maken. Het gaat om groepen die ramkraken en snelkraken plegen op winkels en bedrijven in het hele land. Deze samenwerkingsverbanden kenmerken zich door een zekere mate van bestendigheid. Ze maken gebruik van snelle auto's voor de ramkraak en het vervoer van de buit. In maart 2007 werden meerdere leden van een Amsterdams crimineel samenwerkingsverband aangehouden. De kern van de bende bestaat uit jongemannen van 20 tot 30 jaar van vooral Marokkaanse en Surinaamse afkomst. Zij zouden deel uitmaken van een groep hardekernjongeren uit Amsterdam-West. Tientallen bedrijven in heel Nederland waren het slachtoffer geworden van ramkraken die steeds op dezelfde manier werden gepleegd. De inbrekers vernielden de pui van het bedrijf met grof geweld, waarna dure goederen werden buitgemaakt. Ook werd een tak van de bende blootgelegd die voor tonnen aan audio- en videoapparatuur in de regio Haaglanden had gestolen. De Bovenregionale Recherche (BR) Haaglanden heeft dit deel van het onderzoek overgenomen en tien aanhoudingen verricht (Rombouts, 2007).

Volgens een zegsman van het Landelijk Overvallen en Ramkrakensysteem (LORS) zou in het bijzonder bij ramkraken sprake zijn van een betrokkenheid van criminele samenwerkingsverbanden met relaties in de woonwagenwereld. In een onderzoek van de BR Noord-Oost-Nederland wordt een samenwerkingsverband van vijftien tot twintig criminelen geïdentificeerd dat betrokken was bij ramkraken en inbraken bij winkels in dure kinderkleding. Uit het onderzoek bleek dat de leden grotendeels afkomstig zijn uit het woonwagenmilieu.

Het LORS verwees in een vraaggesprek ook naar een criminele groepering van Roemenen die actief is in de grensregio's. Een bericht van de Limburgse omroep L1 Radio-TV van 13 november 2007 vermeldt de aanhouding van twee mannen die deel zouden uitmaken van een Roemeense bende. Vanaf januari 2007 heeft deze groep een groot aantal ramkraken gepleegd op tankstations, supermarkten en cafés in de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland. Vier andere leden van deze bende werden eerder aangehouden op een camping. Bij de ramkraken met gestolen auto's had de bende het voorzien op rookwaren en drank. In de cafés werden de gokkasten en geldlades geplunderd. De buit bedroeg per inbraak tussen de 1000 en 7000 euro.

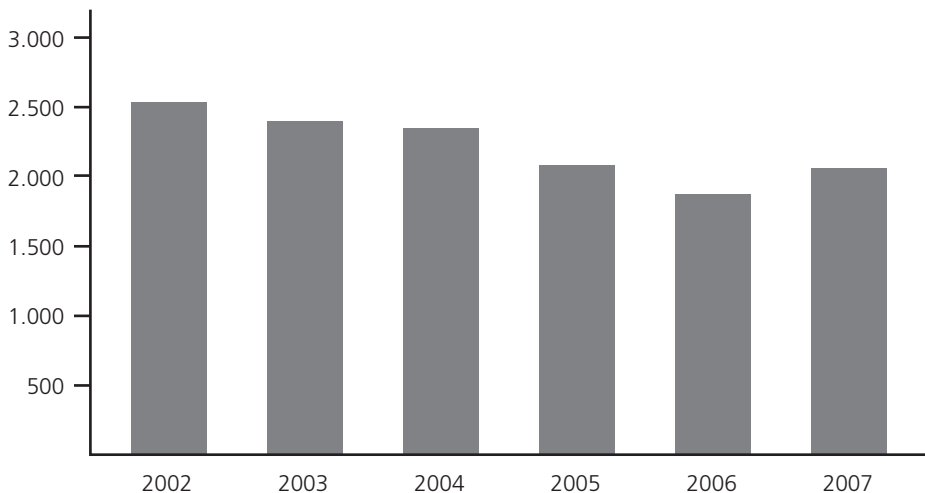
6.3 De omvang van overvallen en ramkraken

6.3.1 Ontwikkeling van het aantal geregistreerde overvallen

Gepleegde overvallen worden geregistreerd in de database van het LORS. In de volgende grafiek is de ontwikkeling van het aantal in het LORS geregistreerde overvallen in Nederland over de periode 2002 tot en met 2007 weergegeven. Volgens opgave van het LORS is het aantal overvallen in de afgelopen zes jaar met 17 procent gedaald. Tot en met 2006 is er sprake van een constante daling van het aantal overvallen (27 procent), maar in 2007 steeg het aantal met 12 procent. Het aantal overvallen in 2007 ligt net onder het aantal van 2005.

Figuur 12

Aantal overvallen per jaar van 2002 tot en met 2007

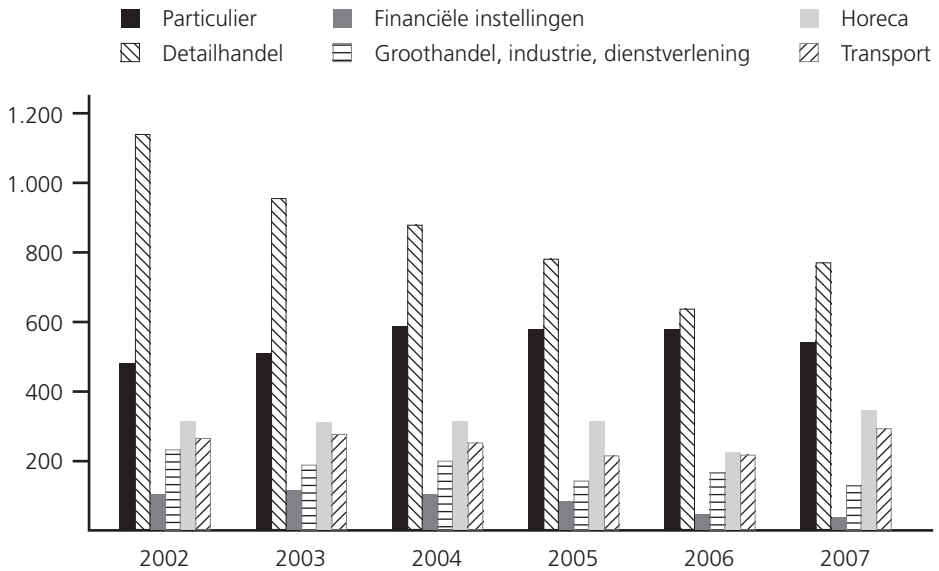


Bron: DNRI/LORS

In figuur 13 is de ontwikkeling van het jaarlijkse aantal overvallen per doelwit weergegeven. Hoewel overvallen meestal geassocieerd worden met banken en andere financiële instellingen, blijkt uit de figuur dat zij (ver) achterblijven bij de aantallen overvallen op bijvoorbeeld detailhandel en particulieren. Het lijkt geen twijfel dat de uitgebreide beveiligingsmaatregelen die banken hebben getroffen hieraan debet zijn. De grootste aantallen overvallen werden in de periode 2002 tot en met 2007 gepleegd op bedrijven in de bedrijfstak detailhandel, op particulieren, op ondernemingen in de horeca en op de transportsector. Kijken we naar de ontwikkeling over de afgelopen zes jaren, dan is een daling waarneembaar in het aantal overvallen bij de financiële instellingen, de sector groothandel, industrie en dienstverlening en bij de detailhandel. Alleen bij de horeca is er sprake van een toename ten opzichte van 2002. In 2007 is, ten opzichte van het jaar daarvoor, de grootste stijging van het aantal overvallen te zien bij de horeca (+52%), de detailhandel (+22%) en de transportbedrijven (+17%).

Figuur 13

Jaarlijkse aantal overvallen per doelwit; 2002–2007



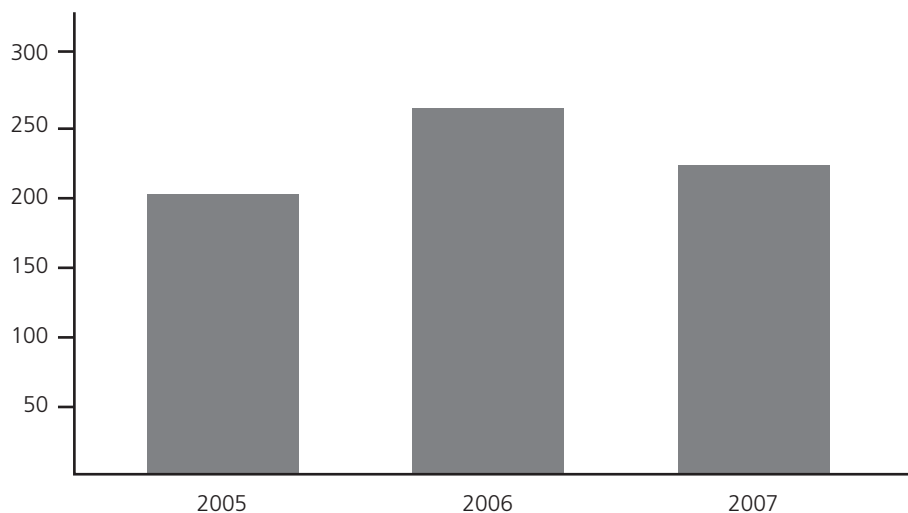
Bron: DNRI/LORS

6.3.2 Ontwikkeling van het aantal geregistreerde ramkraken

Tot 2005 bestond er geen landelijke registratie van gevallen van ramkraak. Door een aanpassing van de LORS-database is het sinds 1 januari 2005 mogelijk ramkraken te registreren. In figuur 14 is de ontwikkeling van het aantal geregistreerde ramkraken weergegeven.

Figuur 14

Aantal ramkraken per jaar; 2005–2007

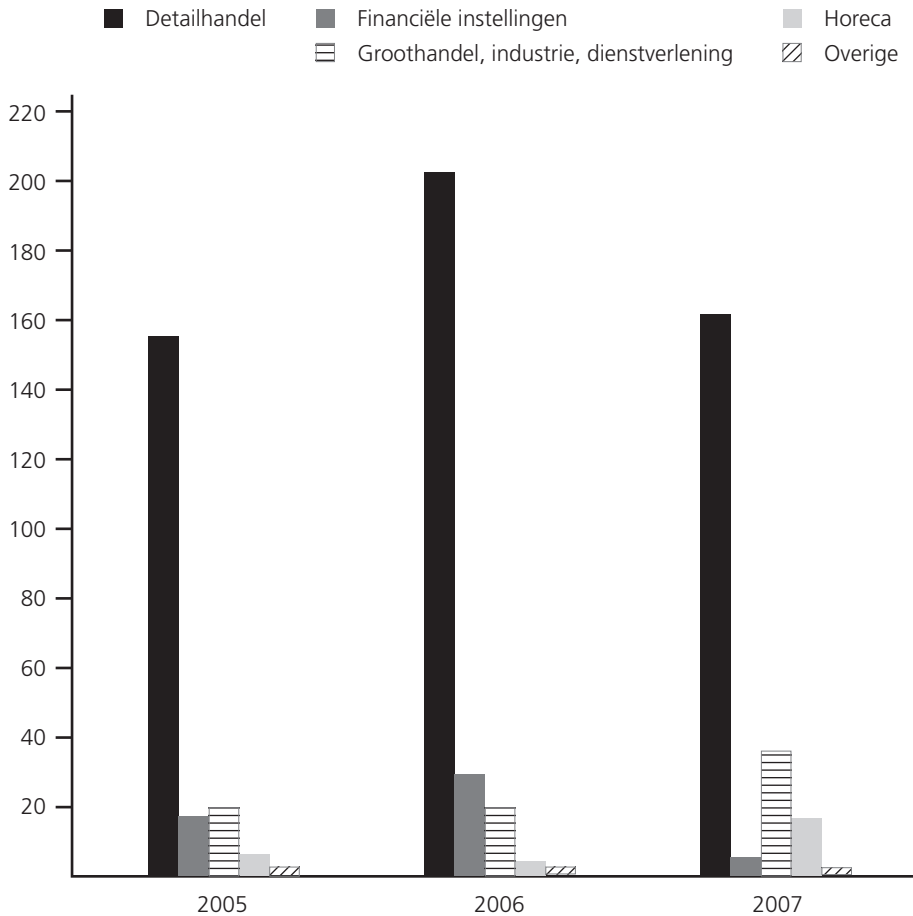


Bron: DNRI/LORS

In het overzicht komt 2006 tevoorschijn als een topjaar, het aantal geregistreerde ramkraken steeg in 2006 ten opzichte van 2005 met ruim 29 procent. Figuur 15 laat de slachtoffers zien van de ramkraken.

Figuur 15

Aantal ramkraken per doelwit van 2005 tot en met 2007



Bron: DNRI/LORS

Net als bij 'gewone' overvallen is de detailhandel het vaakst slachtoffer, in 2007 gevolgd door de groothandel, industrie en dienstverlening.

6.3.3 Betekenis

Wat betekenen deze cijfers nu voor het onderwerp van deze studie?

We zien dat na een aantal jaren van daling er het laatste jaar weer een toename is. Het is nog te vroeg om nu al van een trendbreuk te spreken. Verder is een opvallende conclusie dat vooral de detailhandel slachtoffer wordt van overvallen en ramkraken. Ruim 200 van de 260 ramkraken in 2006 werden bij de detailhandel gezet. Voor 'gewone' overvallen lagen deze cijfers in hetzelfde jaar op 600 en 1900. Het is niet uitgesloten dat we hier de consequenties zien van een dilemma waarvoor in het bijzonder de detailhandel zich gesteld ziet: prevaleren de toegankelijk- en klantvriendelijkheid of afdoende beveiliging? Uit de aard van zijn bezigheden kenmerkt de detailhandel zich door openheid en goede toegankelijkheid. Grondige, rigoureuze beveiliging staat hiermee op gespannen voet.

In deze paragraaf over de omvang is de *algemene* ontwikkeling in de geregistreerde overvallen en ramkraken beschreven. Deze studie richt zich op de georganiseerde, bovenregionale vermogenscriminaliteit. Probleem bij de overval- en ramkraakcriminaliteit is dat de beschikbare database van het LORS geen mogelijkheden biedt om dit onderscheid te maken. We kunnen dus niet vaststellen welk deel van de geregistreerde overvallen en ramkraken bovenregionaal én georganiseerd is. Een indicatie van de betrokkenheid van samenwerkingsverbanden geeft de registratie van het stafbureau Bovenregionale rechercheonderzoeken. In tabel 4 zijn de cijfers van die onderzoeken naast elkaar gezet. In drie jaar tijd hebben de BRT's 17 onderzoeken gedaan naar overvallen, daarbij zijn 113 aangiften opgehelderd en 103 verdachten aangehouden.

Tabel 4

Aantal door BRT's uitgevoerde opsporingsonderzoeken, gearresteerde verdachten en opgehelderde aangiften in 2004, 2005 en 2006									
	2004			2005			2006		
	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering	Onderzoeken	Verdachten	Opheldering
Overvallen	6	48	22	6	18	64	5	37	125
Ramkraken	1	15	0	2	6	17	0	0	0

Bron: Stafbureau BRO

De bovenregionale recherche heeft slechts naar een klein deel van de geregistreerde overvallen en ramkraken onderzoek gedaan. Dit betekent echter niet dat maar een klein deel van de overvalproblematiek bovenregionaal is, de aantallen zeggen eerder iets over de opsporingscapaciteit van de BRT's.

6.4 Criminele samenwerkingsverbanden

De vraag is of er bij de georganiseerde overvallen en ramkraken verschillen in typen daders of criminele samenwerkingsverbanden kunnen worden onderscheiden. Volgens het LORS was er in de jaren 1994 tot en met 2001 maar weinig sprake van fysiek geweld bij overvallen. Meestal was dat beperkt tot het knevelen van slachtoffers. Na 2001 zijn er meer meldingen van fysiek geweld bij overvallen. Er is volgens het LORS een bepaald type dader dat zich toelegt op vormen van bedrijfsinbraken waarbij geweld wordt gebruikt. Deze daders opereren in een netwerk. Er is sprake van specialisatie, maar de daders stappen vlot over naar een andere vorm van criminaliteit of een andere werkwijze. Bepalend is met wie ze samenwerken. Een crimineel die met overvallers omgaat, zal ook overvallen plegen. Door contact met een andere mededader verandert de modus operandi. Er wordt een andere vermomming gebruikt of inbrekers gaan een andere inbraakmethode gebruiken.

6.4.1 In Nederland gevestigde csv's

Het LORS noemt een categorie criminele samenwerkingsverbanden die een relatie met de woonwagenwereld hebben. Deze criminelen zouden zich vooral aan ramkraken en voertuigcriminaliteit schuldig maken. Een voorbeeld is volgens het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) de groep Q., die zich bezighoudt met ramkraak met als doel het stelen van rookwaren en de inhoud van kluizen. Door de regio Noord- en Oost-Gelderland is in de periode 2003–2004 onderzoek verricht naar deze groep. Er zijn toen aanhoudingen verricht, maar na een periode van rust is de groepering weer actief geworden. Uit daderanalyses van het LORS blijkt dat ruim 40 procent van de hier gevestigde daders buiten Nederland is geboren. Het gaat vooral om criminelen uit Suriname, de Nederlandse Antillen en Marokko. Een voorbeeld is een goed-georganiseerde groepering van Marokkanen van de tweede, derde en zelfs vierde generatie in Amsterdam en Utrecht. Zeker 20 procent van alle overvallen in Nederland komt voor rekening van deze bende.

In de documentatie van het LIV komen enkele criminele groepen naar voren in verband met georganiseerde autodiefstal. De auto's worden gestolen in samenhang met woninginbraak waarbij de sleutel wordt meegenomen. De daders zijn overwegend van allochtone afkomst (Marokkaans, Surinaams) en blijken jarenlang actief op het criminele pad. De gestolen auto's worden gebruikt voor ramkraken. Een korte omschrijving van enkele samenwerkingsverbanden die recentelijk door bovenregionale rechteerteams zijn onderzocht volgt hieronder.

De Utrechtse dadergroep is een crimineel samenwerkingsverband dat qua samenstelling Marokkaans, Turks en Nederlands is. Deze groepering is al jarenlang bezig met ramkraak en snelkraak op winkels en bedrijven in het gehele land. De daders hebben het gemunt op goed verhandelbare goederen zoals computers, beeldschermen, communicatieapparatuur, kleding (waaronder veel kinderkleding), foto- en filmapparatuur, sieraden, parfums, ruitersportartikelen en rookwaren. Ze maken gebruik van snelle stationwagens, die worden gestolen na inbraak in de woning van de eigenaar of direct bij de dealer.

R. (regio Hollands Midden) betreft een onderzoek naar een groepering van gewelddadige Marokkanen uit Utrecht die bezig zijn met het plegen van snelkraken op elektronicazaken door het hele land.

P. (BRT Amsterdam–Amstelland) is een Surinaams–Marokkaanse dadergroep die met veel geweld ramkraken en snelkraken pleegt op tankstations, bouwmarkten en andere winkels in het hele land, met gestolen auto's. De auto's worden voorzien van valse kentekenplaten van soortgelijke auto's. Bij achtervolgingen nemen de daders grote risico's, bij de vlucht met de volgeladen auto's zijn snelheden van 250 km per uur gemeten. Deze daders zijn voortdurend op zoek naar geschikte auto's. In januari 2007 werden twee hoofdverdachten aangehouden. De ramkraken en snelkraken gingen echter gewoon door.

Een overwegend Marokkaanse dadergroep is actief in het noorden en oosten van het land met het plegen van snelkraken en ramkraken op tankstations, bedrijven en winkels, waarbij veel geweld wordt gebruikt. De daders maken gebruik van auto's die via woninginbraak zijn gestolen. De buit bestaat vooral uit rookwaren, computers en beeldschermen. Er zijn relaties met een andere bij de politie bekende dadergroep.

6.4.2 Buitenlandse csv's

Er zijn in Nederland ook buitenlandse dadergroepen actief met overvallen en ramkraken. Het LORS verwijst naar een goedgeorganiseerde groepering Marokkaanse criminelen uit België die hier actief is en overvallen heeft gepleegd op geldtransporten. De meeste dadergroepen komen uit landen in Oost-Europa. Uit voormalig Joegoslavië komen groepen die overvallen op juweliërs plegen. Ook zouden criminelen uit Roemenië hier actief zijn met ramkraken en bedrijfsinbraken. Verder zijn er criminele groepen uit Zuid-Amerika die in Europa rondreizen. Als voorbeeld noemt het LORS een groep Colombiaanse criminelen die op weg naar Nederland in Spanje strandde en vervolgens daar overvallen is gaan plegen.

Al jaren bestaat er volgens het LORS een goedgeorganiseerde Joegoslavische groep van overvallers die het specifiek voorzien heeft op juweliërs. Deze groep wordt aangeduid als Pink Panthers (Interpol) of Mare Nostrum (Europol) en wordt verdacht van gewelddadige overvallen in Dubai, Düsseldorf, Vaduz en Tokio. Iedere keer is voor miljoenen euro's aan sieraden meegenomen. Ze zijn zeer gewelddadig en maken overal gebruik van safe houses. In sommige gevallen hebben gearresteerde bendeleden hulp gekregen om uit de gevangenis te ontsnappen. Door de internationale activiteiten van deze groep en het veelvuldig gebruik van verschillende identiteiten is de opsporing tot dusver niet gelukt. Er zijn aanwijzingen dat dit samenwerkingsverband ook in Nederland actief is.

Een ander voorbeeld van een uit het buitenland afkomstige bende komt naar voren in een onderzoek van de politie Amsterdam–Amstelland. De daders waren landelijk actief met overvallen op geldautomaten. Deze werden opgeblazen met gas (plofkraken), waarna de toegangsdeur naar de ruimte achter de automaat werd geramd of geforceerd. Er werd een relatie vermoed met de Utrechtse dadergroep en de groep Q. In de periode 2005 tot februari 2006 werden in het hele land plofkraken gepleegd op geldautomaten: in totaal zestien geslaagde plofkraken, maar ook talrijke pogingen en mislukte plofkraken. Door verschillende politieregio's zijn onderzoeken ingesteld. Van één plofkraak kreeg de politie videobeelden in handen waarop de daders duidelijk herkenbaar waren. Het onderzoek kwam goed op gang na een tip van iemand die enkele mannen had zien rommelen aan de kentekenplaten van een auto. Toen de politie ter plekke verscheen, werd de politieauto geramd door een andere auto. Deze auto had Nederlandse kentekenplaten, maar bleek in Italië gestolen bij een carjacking waarbij ook veel geld was buitgemaakt. Er is toen contact opgenomen met Interpol Rome, waarbij ook de videobeelden werden meegezonden. Alle vier getoonde daders sloegen aan bij de Italiaanse autoriteiten. De informatie uit Italië is heel stellig ten aanzien van hun betrokkenheid bij het plofkraken. Het ging om vier mannen uit Bologna, die van jongs af aan in dezelfde wijk wonen en elkaar al heel lang kennen. Bij de Italiaanse politie was het bekend dat ze al lange tijd met plofkraak bezig waren. Bij plofkraak is het de bedoeling in de ruimte achter de geldautomaat een explosie te veroorzaken waardoor de achterwand van het apparaat wordt weggeblazen. Hiervoor is een heel speciale methodiek vereist die deze vier daders hebben ontwikkeld. Ieder lid heeft daarbij een bepaalde rol in het geheel. Deze groep reisde door heel Europa om deze methode toe te passen. Het plofkraken vonden altijd rond het weekend plaats. Per vliegtuig reisden de daders naar een bepaalde stad, pleegden een plofkraak en gingen met de eerstvolgende vlucht weer terug naar Italië.

Deze daders gebruiken een vaste modus operandi. De klep van de gelduitgifte-lade aan de voorzijde van de geldautomaat wordt geforceerd, waarna een platte metalen buis naar binnen wordt geleid. Via deze buis wordt een gasmengsel van acetyleen en zuurstof in de geldautomaat gespoten. Vervolgens wordt een stroomdraad in de geldautomaat geleid, die verbonden is met een accu of een batterij. Door middel van een vonk, afkomstig van de stroomdraad, wordt het ingebrachte gasmengsel vervolgens tot ontploffing gebracht. Door de overdruk die door de explosie is ontstaan in de geldautomaat, wordt deze ontzet en springt de achterzijde open. Hierdoor krijgt men toegang tot het geld c.q. de geldcassettes waarin de bankbiljetten zijn geplaatst.

Naast de geldautomaat is veelal een deur geplaatst, die toegang geeft tot de beveiligde ruimte achter de geldautomaat. Deze deur wordt geforceerd met behulp van een breekijzer of wordt geramd met gebruikmaking van een gestolen personenauto. Op het moment dat men in deze ruimte is, kan het geld aan de achterzijde van de opgeblazen geldautomaat weg worden genomen. Bij het rammen c.q. forceren van de deur van de beveiligde ruimte van de geldautomaat wordt regelmatig gebruikgemaakt van een kleine personenauto.

Over de schade in geld uitgedrukt is er nog geen duidelijke informatie. Bij de plofkraak in Amsterdam was het totale schadebedrag 171.000 euro (buit en schade aan gebouw). Een andere plofkraak leverde een schade van 135.000 euro op (90.000 euro buit en 45.000 schade aan gebouw). In Haarlem was er een poging tot plofkraak; er is toen geen geld meegenomen maar de schade aan gebouw en apparaat was enorm. In Muiden werd door de daders ingereeden op een politieauto.

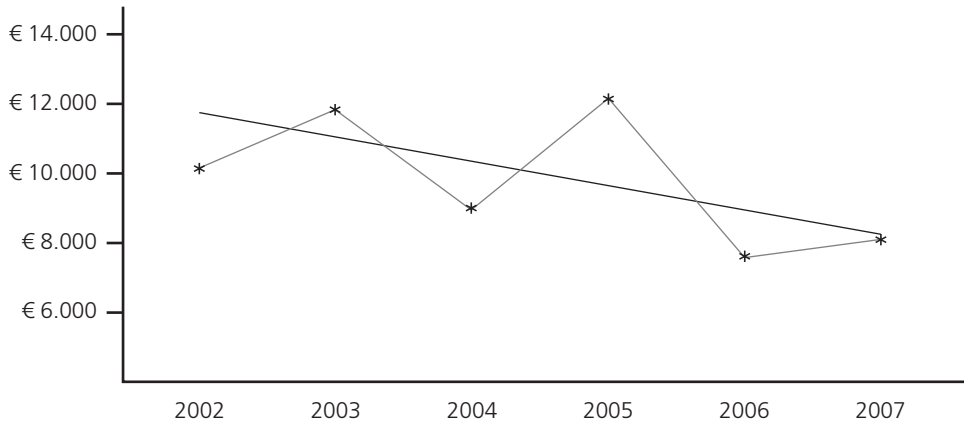
6.5 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

De gevolgen van overvallen en ramkraken laten zich in diverse categorieën beschrijven. De makkelijkst meetbare is vanzelfsprekend die van de financiële schade die geleden wordt. Die schade bestaat bij overvallen voor het overgrote deel uit de buit. Bij ramkraken komt daar vaak nog materiële schade aan gebouwen bij. Niet zelden worden omvangrijke vernielingen aangebracht aan de puien en etalages die geramd worden.

De overvallen leverden een totale buit op die in figuur 16 in euro's per jaar is weergegeven.

Figuur 16

Buit van overvallen; 2002–2007, met trendlijn (x 1000)



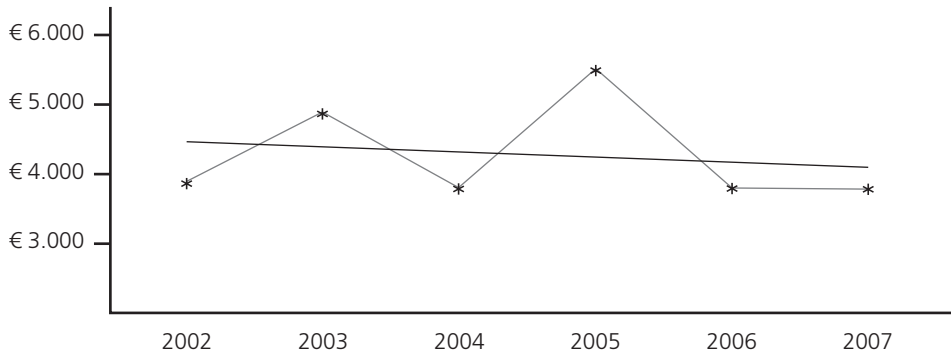
Bron:DNRI/LORS

We zien een op- en neergaande lijn, terwijl de trend dalend is. Dit hangt natuurlijk direct samen met het wisselende aantal overvallen. Daarom is in figuur 17 de gemiddelde buit per overval weergegeven.

De gemiddelde buit blijft over de jaren heen nagenoeg gelijk. De trendlijn geeft aan dat er een kleine trendmatige daling over de jaren is, maar bij een geringe stijging of daling in een volgend jaar kan dit gemakkelijk anders zijn. 2005 heeft een relatief hoog gemiddeld buitbedrag. Dit komt voor een groot gedeelte door een overval op Schiphol waarbij voor ruim 3 miljoen euro aan goederen werd buitgemaakt. De andere spraakmakende overval in 2005, namelijk die waarbij voor 75 miljoen aan diamanten werd meegenomen, is in dit overzicht buiten beschouwing gelaten, omdat dit een zeldzame gebeurtenis is, die bij opname in de reeks de cijfers op een niet-reële manier zou beïnvloeden.

Figuur 17

Gemiddelde buit per overval; 2002–2007, met trendlijn



Bron:DNRI/LORS

Behalve deze directe financiële schade ontstaat vaak ook psychische schade bij slachtoffers van overvallen. De bedreiging met fysiek geweld is een traumatische gebeurtenis, die haar sporen nalaat bij de slachtoffers. Dit resulteert in hoge ziektekosten en arbeidsuitval. Voor zover bekend zijn er geen schattingen gemaakt van deze kosten.²⁵

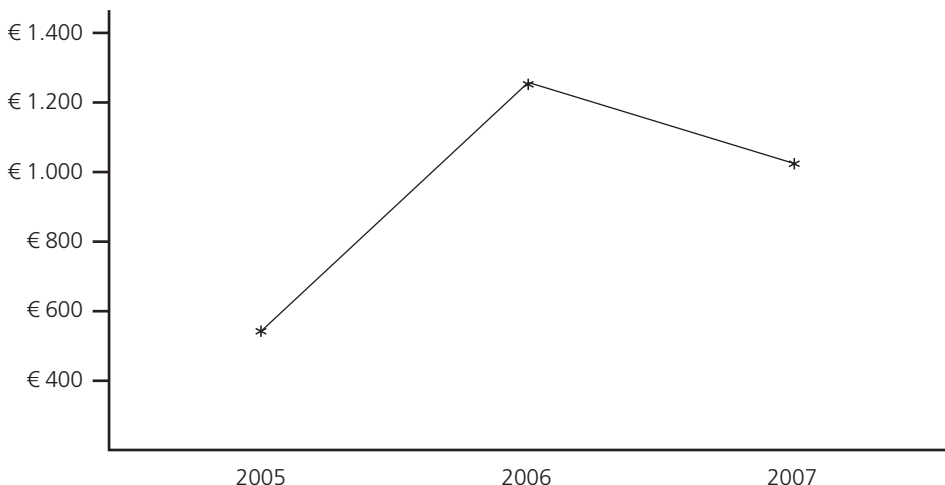
Een andere schadepost van onbekende grootte is dat door misdaad verkregen geld andere misdaad faciliteert of bevordert. Te denken valt hierbij aan het investeren van misdaadgeld in andere criminele projecten.

Voor ramkraken geldt grotendeels eenzelfde redenering. In figuur 18 zijn de buitbedragen te zien zoals die geregistreerd werden sinds 2005.

²⁵ Het onderzoek van De Groot e.a. (2007) waarin de financiële schade van diverse delicten wordt berekend, maakt geen melding van overvallen.

Figuur 18

Buitbedragen van ramkraken; 2005–2007 (x 1000)



Bron:DNRI/LORS

In vergelijking met overvallen gaat het om kleine aantallen en bijgevolg om relatief kleine totale buitbedragen. De trendlijn blijft hier achterwege, omdat we slechts de beschikking hebben over een reeks van drie jaar. Dat is te kort om een betrouwbare uitspraak te doen over een mogelijke trend. De gemiddelde buitbedragen zijn achtereenvolgens 2700, 4900 en 4800 euro.

Van de bijkomende materiële schade aan gebouwen e.d. wordt geen registratie bijgehouden. Daarom bestaat hierover slechts anekdotische kennis. Zo was de bijkomende schade bij één ramkraak 45.000 euro.

De immateriële, psychische schade zou bij ramkraken minder groot kunnen zijn, doordat de directe confrontatie met slachtoffers, en de daarmee gepaard gaande bedreiging met geweld, niet noodzakelijk is voor de uitvoering van een ramkraak. Daarom is het aannemelijk dat die confrontatie bij ramkraken minder vaak voorkomt dan bij overvallen.

6.6 Beknopte conclusies

- De bestaande registraties geven geen uitsluitsel over de omvang van de betrokkenheid van criminele samenwerkingsverbanden.
- De trend in het aantal overvallen is dalend. Omdat ramkraken nog slechts kort worden geregistreerd, worden geen uitspraken over de trend gedaan.
- Vooral de detailhandel en particulieren zijn slachtoffer van overvallen.
- Ramkrakers richten zich vooral op de detailhandel (juweliers, fotobedrijven, electronicabedrijven).
- De betrokken csv's vormen een breed palet. Zowel autochtone en allochtone als gemengde groepen plegen overvallen en ramkraken, sommige zijn al jaren achtereen actief.
- De totale buitbedragen variëren, evenals het aantal overvallen.
- De gemiddelde buit per overval is over de jaren heen stabiel.
- De totale buit van overvallen bedroeg in 2002 10 miljoen euro en in 2007 8,2 miljoen.
- Ramkraken leverden in 2005 een buit op van 500.000 euro en in 2007 van een miljoen.

7

Skimming

7.1 Inleiding

Skimming is een fraudevorm waar de Nederlandse burger en het Nederlandse bankwezen in 2002 voor het eerst serieus mee in aanraking kwamen. Eind jaren negentig waren er weliswaar de eerste aanvallen op geldautomaten, maar dit waren incidenten en het werk van eenlingen.

Skimming kan plaatsvinden wanneer er sprake is van elektronisch betalen. De gegevens die op de magneetstrip van een bankpas staan, worden gekopieerd en tijdelijk opgeslagen in een bestand. Deze gegevens vormen vervolgens de basis voor het dupliceren van de pas. Hiervoor worden de gekopieerde magneetstripgegevens geplaatst op een magneetstrip van een andere pas of op een *white plastic*²⁶. In combinatie met de (gestolen) pincode wordt op een andere locatie, meestal in het buitenland, geld van de rekening gehaald.

Nadat door de financiële instellingen in 2003 en 2004 veiligheidsmaatregelen waren genomen, liep de schade in 2004 terug, om in 2005 nagenoeg geheel te verdwijnen. In de strijd tegen skimming voorzagen Nederlandse banken hun GElduitgifteAutomaten (GEA's) van *antiskimmingdevices* zoals een plastic voorzetmond (pasmond) op de gleuf van de geldautomaat.

Na 2005 stijgt het aantal skimmingincidenten weer. Voorheen vond skimming voornamelijk plaats bij GEA's van banken, maar er is een verschuiving geconstateerd naar de BEtaalAutomaten (BEA's) in de winkels. Het is evident dat naast de consument en het bankwezen nu ook de ondernemingen last hebben van deze fraudevorm.

7.2 De aard van skimming

7.2.1 Inleiding

Het criminele verschijnsel skimming, ook wel pinpasfraude genoemd, maakte in 2002 zijn eerste slachtoffers. De skimmers richtten zich indertijd voornamelijk op

²⁶ We spreken van een *white plastic* wanneer een valse pas geen enkel uiterlijk kenmerk heeft van een bestaande waarde c.q. bankpas. Deze *white plastics* worden over het algemeen gebruikt in geldautomaten, omdat daar geen *face-to-face*-transacties plaatsvinden

gelduitgifteautomaten (GEA's) en daarnaast, in mindere mate, op de betaalautomaten (BEA's) in de winkels. Anno 2007 is er een duidelijke verschuiving geconstateerd van het skimmen van GEA's naar het skimmen van BEA's. Er is een duidelijk verschil in de modus operandi bij het skimmen van een GEA en het skimmen van een BEA.

7.2.2 Het skimmen van een gelduitgifteautomaat

Bij het skimmen van GEA's wordt de magneetstrip gekopieerd na het inbrengen van de bankpas in de pasmond van de automaat. Voor de gleuf wordt een voorzetmondje geplaatst, waarin apparatuur zit om de gegevens van de magneetstrip te kopiëren. Dit voorzetmondje wordt met dubbelzijdig plakband bevestigd.

Na een aantal dagen wordt de skimapparatuur, met daarin de klantgegevens, gedemonteerd en meegenomen. De gegevens worden vervolgens op de magneetstrip van een plastic kaartje gezet, waarna uiteindelijk in het buitenland gecashd gaat worden.

De bij de pas behorende pincode kan op verschillende manieren worden verkregen (Den Drijver & Spaans, 2004), namelijk met behulp van een *camera*, met een zogenoemde *lay-over* en met *shouldering*.

Met een miniatuurcamera

Aan de bovenkant van de geldautomaat wordt met dubbelzijdig plakband een aluminiumstrip bevestigd. In deze strip bevinden zich een miniatuurcamera en een zender. De camera heeft zicht op het toetsenbord. De beelden worden onder andere verzonden naar een videorecorder, die zich vaak verderop in een fietstas of in een auto bevindt.

Met een lay-over

Op het toetsenbord van de geldautomaat wordt een nep-toetsenbord geplaatst dat de toetsaanslagen registreert. De nep-toetsenborden kunnen bestaan uit plasticfolie, maar kunnen ook compleet nagemaakte toetsenborden van de geldautomaat zijn.

Afkijken (shouldering)

Bij *shouldering* wordt tijdens het intikken van de pincode over de schouder heen meegekeken.

7.2.3 Het skimmen van een betaalautomaat

De detailhandel maakt op grote schaal gebruik van betaalautomaten. Het skimmen ervan vereist een andere benadering dan het skimmen van een

gelduitgifteautomaat. De gelduitgifteautomaat staat over het algemeen in het openbare domein en is vrij toegankelijk. De betaalautomaten zijn alleen toegankelijk gedurende de openingstijden van de winkels. Om deze automaten te voorzien van skimmingapparatuur breken de daders in. De automaten worden tijdelijk meegenomen en voorzien van skimmingapparatuur. Daarna worden ze diezelfde nacht nog teruggeplaatst.

Er zijn twee manieren bekend om een winkel na sluitingstijd binnen te komen om vervolgens de BEA's mee te nemen: De daders kunnen zich laten insluiten na sluitingstijd en zij kunnen vakkundig inbreken in de winkel na een uitvoerige observatie. De professionaliteit van de inbraak wordt bevestigd doordat er geen of slechts zeer summiere inbraaksporen achtergelaten worden. Dit is ook van groot belang bij dit delict, omdat de medewerkers van de betrokken winkels geen argwaan mogen krijgen. Als de daders binnen zijn, worden de BEA's gedemonteerd en meegenomen. Vervolgens gaan technici in een werkplaats de BEA's prepareren voor skimming. De geprepareerde BEA's kunnen nu de magneetstrip van de klant kopiëren en de pincode gelijktijdig registreren. De gegevens worden opgeslagen op een printplaatje dat in de BEA gemonteerd zit. In dezelfde nacht worden de geprepareerde BEA's weer teruggeplaatst in de winkel. Ze kunnen nu zowel de gegevens van de magneetstrip kopiëren als de pincode van de klant achterhalen. De volgende dag gaan de daders weer terug naar de winkel om te observeren of alles goed gaat. Na een aantal dagen worden op identieke wijze de BEA's weer teruggehaald. Het printplaatje met de klantgegevens wordt door de computer uitgelezen en meestal via internet verzonden naar het buitenland. Daar worden de gegevens op een magneetstrip van een plastic kaartje gezet, waarna men kan gaan cashen. Zo kan het zijn dat er binnen een kwartier na het skimmen al gecashd kan worden in het buitenland. Het doorsturen van de skimgegevens kan ook gedaan worden via een sms van een mobiele telefoon.

Het komt sporadisch voor dat de in Nederland geskimde bankpassen ook hier gecashd worden. Wel is bekend dat er in Nederland gecashd wordt met bankpassen die in het buitenland geskimd zijn. Een bekend voorbeeld hiervan zijn de geskimde bankpassen uit Frankrijk. Omdat in Frankrijk de bankpassen voorzien zijn van een chip, is het niet mogelijk om ook in Frankrijk te cashen.

Het cashen wordt bij voorkeur gedaan in het weekend, dit om te voorkomen dat banken bij argwaan bepaalde rekeningen gaan blokkeren. Dat is er ook de reden van dat het cashen door diverse personen op gelijke tijdstippen in Europa plaatsvindt. In de tabellen 5 en 6 wordt een overzicht gepresenteerd van de landen waar gecashd is van geskimde BEA's en GEA's alsmede van de frequentie.

Tabel 5

Landen waar tussen januari en september 2007 gecasht is van in Nederland geskimde BEA's	
Land	Aantal
Italië	12
Frankrijk	9
België	5
Roemenië	4
Duitsland	3
Spanje	3
Nederland	3
Ierland	2
Polen	2
Oostenrijk	1
Totaal	44

Bron: Equens²⁷ 2007

²⁷ Dit is de organisatie die het elektronisch betalingsverkeer in Europa faciliteert.

Tabel 6

Landen waar tussen januari en september 2007 gecashd is van in Nederland geskimde GEA's	
Land	Aantal
Italië	55
Duitsland	24
Frankrijk	22
Spanje	18
Roemenië	14
Bulgarije	14
Nederland	13
België	12
Griekenland	5
Groot-Brittannië	3
Oostenrijk	1
Canada	1
VS	1
Costa Rica	1
Mauritanië	1
Zwitserland	1
Slovenië	1
Totaal	187

Bron: Equens 2007

Bovenstaande overzichten laten zien dat in Italië het meest gecashd wordt. Daarnaast laten ze ook zien dat de groeperingen internationaal actief zijn.

Doordat er zeer veel data van klanten binnen worden gehaald, is er niet altijd genoeg mankracht om te gaan cashen. Als oplossing hiervoor verkoopt men gehele laptops met daarin het databestand van een onderneming waarbij geskimd is. Zo'n laptop kan dan voor een zeer hoog bedrag verkocht worden aan geïnteresseerde personen die dan zelf kunnen gaan cashen. Het levert voor de groepering een lager bedrag op dan haalbaar was, maar op deze manier wordt er wel snel een hoog bedrag buitgemaakt.

Op het gebied van skimming is er bij de daders sprake van een voortdurende ontwikkeling van de techniek, waarbij ze voortdurend inspelen op de

maatregelen die genomen worden om de betaal- en geldautomaten te beveiligen en skimming te voorkomen. Als banken en andere branchepartijen maatregelen nemen om skimming tegen te gaan, vinden de daders telkens weer methoden om de beveiliging te omzeilen. Ze zijn in staat nieuwe methodieken te ontwikkelen, waarbij ze apparatuur stelen waarmee ze aan het experimenteren gaan.

7.3 De omvang van skimming

Het aantal criminele groeperingen dat in Nederland actief is met skimming, is moeilijk te achterhalen. Wel is bekend dat er een aansturing is vanuit Roemenië, waar mogelijkwerwijs twee separate organisaties de touwtjes in handen hebben.

Doordat skimming een steeds groter probleem werd, zijn er vanuit het bankwezen in 2003 en 2004 preventiemaatregelen genomen. Dit resulteerde in een afname, tot bijna een verdwijning, van het aantal skimmingincidenten. De oorzaak hiervan is waarschijnlijk een combinatie van een aantal feiten. Enerzijds werd er in 2004 door de Nederlandse politie flink geïnvesteerd in de bestrijding van deze vorm van criminaliteit, wat toentertijd heeft geleid tot vele aanhoudingen. Anderzijds is van de kant van de banken veel gedaan aan diverse vormen van detectie en preventie, zoals het signaleren van verdachte transacties en het blokkeren van de pas bij uitzonderlijke uitgaven. Daarnaast werden de Nederlandse GEA's in hoog tempo voorzien van *antiskimmingdevices* waardoor het skimmen bemoeilijkt zo niet onmogelijk werd gemaakt. Ook werd het brede publiek middels vele publicaties in de media en door het bankwezen zelf attent gemaakt op het fenomeen skimming.

Hoewel skimming in 2005 praktisch verdwenen was in Nederland, kwamen er in 2006 weer nieuwe meldingen binnen. Equens is de organisatie die als eerste skimmingincidenten registreert. Equens waarschuwt bij deze incidenten de banken. Over het algemeen heeft een waarschuwing betrekking op een skimmingaanval. De skimmers kunnen een bedrijf of winkelketen als doelwit gekozen hebben, maar ook gelduitgifteautomaten van banken. Het aantal particuliere slachtoffers varieert van enkele tientallen tot honderden. In 2005 gingen er 15 waarschuwingen uit, in 2006 waren dit er 70 en in de eerste drie kwartalen van 2007 was dit aantal gestegen tot 175. Veertig van deze 175 skimmingincidenten betroffen BEA's, 135 ervan betroffen GEA's.

Waren aanvankelijk alleen GEA's doelwit, het laatste jaar zien we een forse toename van het aantal BEA's. Fraudeurs die tot internationale bendes behoren,

hebben het voornamelijk voorzien op grote ondernemingen die voorzien zijn van verouderde betaalamtens van het type Hypercom HFT 201. Automaten van dit type, waarvan er circa 25.000²⁸ in gebruik zijn, oftewel 10 procent van het totale aantal betaalamtens, vormen een aantrekkelijk doelwit.

7.4 Criminele samenwerkingsverbanden

De internationale dadergroepen, ook wel cellen genoemd, opereren internationaal en dan voornamelijk binnen Europa. De daders zijn voornamelijk afkomstig uit Roemenië en in mindere mate uit Bulgarije. De cellen werken vanuit een hoofdoororganisatie²⁹ in Roemenië.

Binnen de organisatie heerst een strakke hiërarchie. Alles wat gebeurt, wordt direct gemeld aan de baas in Nederland, die vervolgens weer verantwoording aflegt aan de baas in Roemenië. Binnen de organisatie zijn er verschillende rollen en verantwoordelijkheden. Zo zijn er tussenpersonen, technici, voorverkenner, inbrekers, personen die de skimapparatuur plaatsen en andere die deze weer verwijderen en ten slotte de cashers, die in het buitenland pinnen met de gestolen codes.

Binnen de groepering, maar ook bij de uitvoering van de criminele activiteiten, wordt geen lichamelijk geweld gebruikt. Ook zijn er geen concrete aanwijzingen van andere criminele activiteiten. Wel is bekend dat personen die gelinkt kunnen worden aan skimming, ook voorkomen bij het verrichten van verdachte geldtransacties.

Zoals vermeld zijn de daders van skimming voornamelijk afkomstig uit Roemenië. Zo zijn er bij de afgelopen veertien skimmingzaken 30 personen aangehouden, van wie er 22 uit Roemenië komen, 3 uit Bulgarije en 2 uit Nederland. De overige 3 verdachten komen uit Marokko, Turkije en Rusland. Het verkrijgen van algemene informatie omtrent de verdachten zelf is zeer moeilijk, omdat tijdens verhoren weinig tot niets wordt verklaard.

7.5 Gevolgen voor de Nederlandse samenleving

Het is duidelijk dat de skimmingincidenten schadelijke effecten hebben veroorzaakt in de Nederlandse samenleving. Hoewel het merendeel van de Nederlandse consumenten en ondernemingen vooralsnog geen ervaring heeft

²⁸ Bron: Currence, exploitant van betalingsproducten.

²⁹ Waarschijnlijk zijn er in Roemenië minimaal twee grote organisaties verantwoordelijk voor het skimmen in Europa.

met skimming, wordt deze fraudevorm toch als hinderlijk ervaren. Hieronder besteden wij eerst aandacht aan de schadelijke effecten. Daarna beschrijven we de ernst van de gevolgen, waarbij we ook kijken naar preventie van skimming en de beheersbaarheid van het probleem.

Schadelijke effecten

De slachtoffers van skimming zullen na deze ervaring minder vertrouwen hebben in het elektronisch betalingsverkeer dan daarvoor. Een gevolg zou kunnen zijn dat zij betalen met chartaal geld zullen verkiezen boven het, doorgaans betrouwbare, elektronische betalen. Omdat skimming echter verhoudingsgewijs een zeldzaam voorkomend delict is, zal het schadelijke effect voor de Nederlandse samenleving zeer gering zijn.

Ondanks de skimmingincidenten blijft het opnemen van geld of het betalen van een artikel met een bankpas een goedkope, efficiënte en veilige methode.

Skimming zal voor de consument eerder een vervelend probleem zijn dan een bedreigend probleem. Uiteindelijk wordt het bedrag dat door skimming van een rekening wordt gehaald, volledig door de banken vergoed. De media-aandacht voor het skimmen heeft dan ook voornamelijk imagoschade voor de ondernemers tot gevolg. Een winkel waar skimming heeft plaatsgevonden, zal zeker in de eerste periode, na bekendmaking in de media, ontweken worden door potentiële klanten, die hun aankopen dan bij de concurrent gaan doen. Dit leidt tot inkomstendering voor de winkel waar skimming heeft plaatsgehad.

Voor het bankwezen leidt skimming niet tot een extreme financiële schadepost. Integendeel zelfs, volgens de Nederlandse Vereniging van Banken (NVB) gaat het om een fractie van het totale betalingsverkeer. In het Reformatorisch Dagblad van 15 augustus 2007 wordt de NVB als bron genoemd van het bericht dat skimmers in 2005 voor 3,7 miljoen euro buit wisten te maken. In dat jaar werden 1,79 miljard pintransacties verricht met een waarde van 111,8 miljard euro. Het fraudebedrag per transactie komt daarmee uit op 0,0021 euro (Reformatorisch Dagblad, 2007).

Equens (2007) geeft voor de jaren 2005, 2006 en 2007 de volgende schadebedragen: 1,8 miljoen, 4,9 miljoen en 12,1 miljoen euro.

Ernst van de gevolgen

Door technologische fraudepreventiemaatregelen wordt getracht het aantal skimmingincidenten te reduceren. In combinatie met vergoeding van de schade door de banken zorgt dit ervoor dat de ernst van de gevolgen gering zal zijn. Dit zal anders zijn voor de ondernemers als het bankwezen een beleid zou gaan

hanteren waarbij de onderneming voor de schade moet opdraaien. Je zou in dat geval kunnen spreken van een verschuiving van de aansprakelijkheid oftewel van een *liability shift*. Ondernemers kunnen zo'n *liability shift* voorkomen door een betaalterminal aan te schaffen die aan het overeengekomen beveiligingsniveau voldoet. Resumerend: op nationaal niveau zal de ernst van de gevolgen gering zijn.

7.6 Beknopte conclusies

- Skimmen is het kopiëren van pinpasgegevens op een blanco pas met als doel (in het buitenland) geld met de pas op te nemen.
- Het is een relatief weinig voorkomend delict, dat in heel Europa door Roemeense en Bulgaarse csv's wordt gepleegd.
- De groepen maken gebruik van hoogwaardige technologie en hebben een hoge organisatiegraad.
- In 2006 en 2007 zien we een stijging van het verschijnsel, nadat het in 2005 bijna niet meer voorkwam.
- De omvang is gering: in 2006 waren er 70 meldingen en in 2007 175.
- De schade bedroeg respectievelijk 4,9 en 12,1 miljoen euro.
- In 2005 werden 1,79 miljard pintransacties verricht met een waarde van 111,8 miljard euro. Het fraudebedrag per transactie komt daarmee uit op 0,0021 euro.

8

Criminele werkwijzen

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden enkele fenomenen besproken die in de context van het NDB 'criminele werkwijzen' genoemd zijn. Het gaat om bepaalde modi operandi die een brede toepassing kennen bij de uitvoering van (georganiseerde) criminaliteit. In dit verband is binnen het NDB extra aandacht gevraagd voor enkele werkwijzen waarvan het vermoeden bestaat dat ze een bredere toepassing kennen. Om vast te kunnen stellen of dit vermoeden juist is, worden in alle deelprojecten de volgende criminele werkwijzen aan de orde gesteld:

- gebruik van ICT-voorzieningen;
- gebruik van geweld;
- gebruik van falsificaten;
- gebruik van corrupte contacten.

8.2 Gebruik van ICT

Er kan op diverse manieren gebruikgemaakt worden van ICT-voorzieningen. Als we ICT ruim opvatten, valt hieronder ook toepassing van hard- en software om het 'motormanagement' van voertuigen te manipuleren. Deze toepassing vormt (samen met de skimmingtechnologie) het meest geavanceerde gebruik van moderne ICT. Verder zien we over het algemeen de rechttoe-rechtaan-toepassingen zoals internet, gsm's en autonavigatieapparatuur. Zo nu en dan wordt een navigatiesysteem in beslag genomen waarin de locaties van geselecteerde en 'afgelegde' objecten zijn opgeslagen, soms blijkt dat groepen afzien van gebruik van mobiele telefoons en overgaan op walkietalkies. Voor zover mobiele of andere telefoons worden gebruikt, is vaak wel sprake van versluisend taalgebruik of van een taal (het Sinti bijvoorbeeld) waarvan aangenomen wordt dat de mogelijke tapper die niet beheerst. Een algemeen voorkomend verschijnsel is het frequent wisselen van gsm-nummer. Prepaid-toestellen worden inmiddels beschouwd als 'weggootelefoons': ze worden na korte tijd vervangen door andere toestellen. Een communicatiemiddel dat slechts zelden wordt gebruikt, zijn de 'bakkies': de 27Mc-band wordt soms gebruikt om contact te onderhouden. Dit communicatiemiddel werd eigenlijk alleen aangetroffen bij een Romafamilie die met diverse groepjes ook in Duitsland en Frankrijk actief was. Zij gebruikten de 27Mc-frequentie om in het buitenland met elkaar in contact te blijven. Waarschijnlijk is dit een gewoonte die de familie

zich in de VS eigen heeft gemaakt: het gebruik van de *citizens band* is aldaar veel meer ingeburgerd dan hier.

Het internet wordt gebruikt om gestolen waar te koop aan te bieden op een van de tweedehandsmarkten online.

Met betrekking tot skimming wordt melding gemaakt van de toepassing van e-mail om de gekopieerde magneetstripinformatie naar het buitenland te versturen om die daar op een blanco kaart te zetten, zodat in het buitenland gecashd kan worden. Behalve via e-mail kan de stripinformatie ook door middel van een sms-bericht naar het buitenland worden verstuurd. Ook wordt bij skimming gebruikgemaakt van camera's bij de geldautomaten om pincodes te kunnen bemachtigen. Bij de csv's die zich met skimming bezighouden, zien we ICT-deskundigen telkens nieuwe technologie ontwikkelen om de beveiligings-systemen te kunnen omzeilen. Daartoe stelen de daders in voorkomende gevallen ook nieuwe apparatuur, om er in alle rust mee te kunnen experimenteren.

Diefstal van apparatuur komt ook voor bij voertuigdiefstal. Criminele samenwerkingsverbanden oriënteren zich op de nieuwste technologische ontwikkelingen in nieuwgeproduceerde auto's. Een expert noemde tijdens het vervolgonderzoek NDB2006 het verschijnsel, dat deze groeperingen bij het verschijnen van een nieuw model zelf een dergelijke auto kopen en die vervolgens helemaal slopen om alle technische zaken te achterhalen. Uit de praktijk blijkt dat de georganiseerde autodieven over apparatuur beschikken om de startbeveiliging of het motormanagement te kunnen manipuleren. Dergelijke apparatuur wordt te koop aangeboden of soms via diefstal bij dealers gestolen.

Het LIV noemt een voorval waarbij een Nederlandse politieliaison in Bosnië een apparaat had gevonden waarmee binnen twintig seconden een slotcode ontcijferd kan worden. Kosten op de zwarte markt: 20.000 euro. Volgens informatie uit het Bruisoverleg waren bij verschillende vestigingen van een groot Duits automerk in de eerste drie maanden van 2007 al 38 van deze units ontvreemd.

8.3 Gebruik van geweld

Voor veel van de criminele activiteiten die in dit rapport aan de orde zijn gekomen, is gebruik van geweld niet functioneel. De meeste inbrekers gaan de directe confrontatie met het slachtoffer uit de weg. Winkeldieven proberen ongezien hun slag te slaan en de werkwijze en taakverdeling van de groepen zijn er ook op gericht confrontatie met personeel te ontlopen. Bij insluiping zien

we met enige regelmaat dat bewoners niet zozeer geconfronteerd worden met geweld, maar wel geïntimideerd worden. Dit betekent dat er nauwelijks geweld wordt toegepast. Een enkele keer wordt er in de dossiers wel melding van gemaakt, maar dit is de uitzondering die de regel bevestigt. Dit geldt ook voor delicten als ladingdiefstal en skimming. Soms hebben verdachten wel antecedenten voor geweldsdelicten, maar die hebben een andere oorsprong dan de delicten die hier onderzocht zijn.

Eigenlijk komt instrumenteel geweld alleen voor bij voertuigdiefstal, overvallen en ramkraken. Om met het laatste te beginnen, het is evident dat ramkraken gepaard gaan met geweld. Meestal betreft het hier geweld tegen zaken. Dit kunnen puien van banken zijn wanneer de daders het doel hebben om de geldautomaat te forceren, maar ook etalages van juweliers zijn soms doelwit. In een enkel geval wordt de politie belaagd. Ook het plegen van overvallen brengt de mogelijkheid tot geweld met zich mee. Meestal blijft het bij een dreiging met geweld, maar de kans om slachtoffer te worden van geweld bij overvallen is de laatste tijd gegroeid. Volgens berichten van de brancheorganisaties is er bij de overvallen een toename van hardheid. Ook de politie stelt dat de overvallen met steeds meer geweld tegen personen gepaard gaan. Volgens het LORS was er in de jaren 1994 tot en met 2001 weinig fysiek geweld bij overvallen. De daaropvolgende jaren laten veel meer geweld zien. De kans om gewond te raken bij een overval steeg volgens het LORS van 17,9 procent in 2005 naar 18,9 procent in 2006 en liep in de eerste helft van 2007 verder op naar 20,4 procent. Er vielen vijf dodelijke slachtoffers in het eerste halfjaar van 2007, terwijl er in het hele jaar 2006 vier doden te betreuren waren (Landelijk Overvalcoördinator, 2007).

Een bevraging van het LORS leverde voor een periode van een jaar meerdere gevallen van homejacking op. In hoeverre deze gevallen kunnen worden herleid tot het werk van criminele samenwerkingsverbanden is echter niet duidelijk. Uit geraadpleegde jurisprudentie blijkt dat geweld bij autodiefstal waarbij een criminele organisatie betrokken is, inderdaad voorkomt. Een bevraging voor de jaren 2002 tot en met 2007 leverde 48 uitspraken op in rechtszaken tegen verdachten die betrokken waren bij een criminele organisatie en autodiefstal hebben gepleegd, veelal door in te breken in de woning van de eigenaar, en in een of meer gevallen de bewoners met geweld hebben gedwongen de autosleutel af te geven.³⁰

³⁰ Jurisprudentie geraadpleegd op <http://zoeken.rechtspraak.nl>.

8.4 Gebruik van falsificaten

Noch voor het voorbereiden en uitvoeren van inbraken en diefstallen noch voor skimmingoperaties³¹ wordt gebruikgemaakt van valse documenten. Voor overvallen zijn evenmin valse papieren noodzakelijk. De aard van de delicten brengt dat met zich mee. Wanneer auto's waarmee inbrekers of ramkrakers zich vervoeren, niet gestolen worden maar gehuurd, worden in voorkomende gevallen valse paspoorten en rijbewijzen overlegd, maar dit doen zeker niet alle betrokken csv's. Wel zien we bij leden van de semisedentaire groepen (dat wil zeggen de groepen die subculturele bases in Nederland hebben) dat de leden die permanent in Nederland verblijven, in het bezit zijn van valse documenten (paspoorten, verblijfsvergunningen e.d.). Dit laatste is echter niet instrumenteel voor de delicten die gepleegd worden.

De enige criminele activiteit waarbij structureel gebruik wordt gemaakt van valse documenten, is voertuigdiefstal. Valse kentekenbewijzen en –platen, valse ladingbrieven, valse identiteiten zijn hier schering en inslag. Sommige csv's hebben deskundigen in dienst om hen te voorzien van dergelijke falsificaten. Als deze deskundigen niet permanent deel uitmaken van de groepering, worden ze voor een klus of beperkte tijd ingehuurd.

8.5 Gebruik van corrupte contacten

Er zijn geen aanwijzingen voor gevonden dat corrupte contacten in de bovenwereld met betrekking tot de hier beschreven criminele activiteiten op grote schaal voorkomen. Woning- en bedrijfsinbraken, winkeldiefstallen, skimming, overvallen en ramkraken kunnen heel goed uitgevoerd worden zonder dat behoefte bestaat aan corrupte contacten. Uitzonderingen vormen georganiseerde auto- en ladingdiefstal.

Het WODC-onderzoek naar de georganiseerde autodiefstal (Ferwerda e.a., 2005) heeft uitgewezen dat de relatie met de bovenwereld in verschillende gedaanten voorkomt. Genoemd wordt de lijn naar legale autobedrijven. Via dergelijke bedrijven worden auto's weer op de markt gezet of worden gestolen onderdelen verkocht. Ook autosloperijen komen naar voren als partij in de bovenwereld waar auto's 'koud gezet' kunnen worden of waar onderdelen naartoe gaan. In een deel van de onderzochte gevallen waren het bedrijven van

³¹ Tenzij de blanco kaart waarop de gegevens zijn gekopieerd, als falsificaat wordt aangemerkt; in dat geval is het gebruik van falsificaten inherent aan het delict.

de verdachten zelf. Transport- en verscheepingsbedrijven worden ingeschakeld voor de export van auto's. Het is echter moeilijk vast te stellen in hoeverre sprake is van een bewuste betrokkenheid van de bedrijven. In elk geval staat bij georganiseerde autodiefstal vast, dat de criminele groepen minder goed functioneren wanneer zij geen beroep kunnen doen op de wettige omgeving. De scheidslijn tussen bonafide en malafide bedrijven die betrokken zijn bij autodiefstal en de afzet van gestolen auto's, is vaak dun. In zes zaken kwamen (relaties met) functionarissen naar voren van wie verwacht mag worden dat zij zich gezien hun functie niet bezighouden met dit type criminele groeperingen. Het betrof in Nederland een taxateur en drie keer een functionaris die vertrouwelijke informatie leverde. In Afrika was het twee keer een (corrupte) douanefunctionaris. In deze gevallen was er sprake van ambtelijke corruptie.

In sommige opsporingsonderzoeken zijn er wel vermoedens gerezen van corruptie bij de invoer van gestolen auto's in de West-Afrikaanse havens. Het bleek dat de auto's die tijdig door de politie konden worden onderschept, helemaal niet omgekat waren. De oorspronkelijke kentekenplaten zaten nog op de voertuigen gemonteerd.³²

In een onderzoek naar een crimineel samenwerkingsverband dat zich bezighield met autodiefstal en -export, is het gebruik van (deskundige) personen of van legale organisaties voor het ontplooiën van criminele activiteiten vastgesteld. In andere landen werden overheidsfunctionarissen omgekocht. In Turkije geldt bijvoorbeeld een verplichte registratie bij de invoer van een auto. Uit het onderzoek bleek dat Turkse douanebeambten werden omgekocht. Voor een bedrag van 200 euro werd de registratie van een auto achterwege gelaten. Voor politiemensen gold een bedrag van 100 euro voor medewerking bij het een of ander. Dezelfde werkwijze is geconstateerd ten aanzien van functionarissen in Irak. Men deed zaken met de overheid. Uit dit onderzoek bleek ook dat zestien dure auto's aan overheidsfunctionarissen in Tunesië werden geleverd.

Diverse zegslieden en opsporingsdossiers brengen het delict ladingdiefstal nadrukkelijk in verband met corrupte contacten in de bovenwereld. Het gaat dan niet zozeer om overheidsfunctionarissen, als wel om werknemers van transportbedrijven. Naar verluidt zou er bij 80 procent van de ladingdiefstallen op een of andere manier gebruikgemaakt worden van informatie 'van binnen-uit'. Deze kan variëren van tips over de inhoud van trailers tot verstrekking van rijschema's en soms sluit men deuren of hekken niet af. Niet zelden zijn de chauffeurs betrokken bij diefstal gedurende het transport.

³² Interview teamleider.

8.6 Beknopte conclusies

Al met al gebruiken vooral de csv's die zich toeleggen op autodiefstal, het hele scala aan criminele werkwijzen die hier de revue gepasseerd zijn. In zekere zin zou je deze csv's het meest 'compleet' kunnen noemen. Dat is niet zo verwonderlijk, omdat professionele autodiefstal tot de meer complexe delicten behoort. De gehele logistieke keten moet doorlopen en beheerst worden, van het kiezen van een doelwit en het zorgen voor opslag, tot het bijeenbrengen van vraag en aanbod en het exporteren naar het buitenland. Op een goede tweede plaats komen de csv's die zich met skimming bezighouden en op de derde plaats de csv's die zich bezighouden met ladingdiefstal. Bij de overige delicten is eigenlijk geen sprake van geavanceerde werkwijzen.

9

De financiële schade van de vermogensmisdrijven

9.1 Inleiding

In de hoofdstukken over de verschillende delictcategorieën die onderwerp zijn van deze studie, worden de gevolgen en de schade geschetst die met die delicten gepaard gaan. Waar voldoende cijfers beschikbaar waren, is die schade gekwantificeerd in euro's. We moeten ons daarbij wel realiseren dat het steeds om een benadering van de schade gaat. Vaak wordt de schade niet of niet goed geregistreerd en als dat wel het geval is, lopen de bedragen van bron tot bron nogal uiteen. In die gevallen is telkens gekozen voor de ondergrens van de schattingen. Sommige gevolgen van de beschreven criminaliteit laten zich moeilijk in euro's uitdrukken. Imagoschade, verlies van vertrouwen in het financiële stelsel, psychische en emotionele gevolgen van slachtofferschap, lichamelijk letsel, economische gevolgschade zoals faillissementen, aantasting van de volksgezondheid en meer van dergelijke aspecten zijn reëel en worden ook genoemd, maar zijn uiteraard niet te vergelijken met de geleden financiële schade. Daarmee wordt niet beweerd dat deze aspecten onbelangrijk zijn en terzijde worden geschoven, integendeel. Het gaat erom dat er geen gemeenschappelijke maat is waarin deze uiteenlopende vormen van schade uitgedrukt kunnen worden. In dit hoofdstuk richten we ons daarom uitsluitend op de gecalculerde financiële schade³³ en proberen we een ondergrens aan te geven van de totale financiële schade die de Nederlandse samenleving lijdt ten gevolge van georganiseerde, bovenregionale vermogenscriminaliteit.

9.2 Totale schade

In dit rapport worden acht soorten vermogenscriminaliteit besproken die gepleegd worden door georganiseerde, bovenregionaal actieve csv's. In de hoofdstukken die aan deze criminaliteitsvormen gewijd zijn, wordt meer of minder uitgebreid aandacht besteed aan de financiële schade die de Nederlandse samenleving lijdt ten gevolge van deze criminaliteit. In deze paragraaf worden de schadebedragen op een rijtje bij elkaar gezet, zodat ze met elkaar vergeleken

³³ Voor de gevolgde methode en de haken en ogen daaraan, verwijzen we naar de paragraaf Gevolgen voor de Nederlandse samenleving in de betreffende hoofdstukken.

kunnen worden. Tabel 7 biedt een overzicht van de bedragen die in de verschillende hoofdstukken genoemd zijn. Wellicht ten overvloede zij hier nogmaals meegedeeld dat het een ondergrens betreft. De werkelijke schade ligt door diverse oorzaken beduidend hoger.

De schatting van de schade wordt hier beperkt tot 2005. De reden is dat dit het enige jaar is waarvoor een dergelijke schatting gemaakt kan worden met betrekking tot alle acht hier besproken vormen van vermogenscriminaliteit.

Tabel 7

Ondergrens van de totale financiële schade voor acht delictcategorieën in 2005, in miljoenen euro's	
	2005
Woninginbraak	26
Bedrijfsinbraak	14
Winkeldiefstal	73
Autodiefstal	35
Ramkraken	0,5
Overvallen	12
Skimming	1,8
Ladingdiefstal	43
Totaal	205,3

Winkeldiefstal berokkent de meeste financiële schade. Per delict is de schade niet heel hoog in vergelijking met bijvoorbeeld ladingdiefstal. De hoogte van de schade wordt vooral bepaald door de frequentie waarmee winkeldiefstal gepleegd wordt. Het is evident dat dit in grote bedragen resulteert.

10

Criminaliteitsrelevante factoren

10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de factoren besproken die relevant zijn voor ofwel de mogelijke ontwikkelingen in de georganiseerde vermogenscriminaliteit, ofwel het bestaan van de criminele samenwerkingsverbanden die zich met dergelijke criminaliteit bezighouden. Wat dit laatste betreft, richten we ons vooral op de csv's die afkomstig zijn uit Oost-Europa; zij leveren immers een niet te onderschatten aandeel aan de georganiseerde vermogenscriminaliteit. We beginnen met de factoren die van invloed zijn op de komst van Oost-Europese csv's naar Nederland.

10.2 Algemeen geldende crf's

Een belangrijke reden voor buitenlandse en semisedentaire groepen³⁴ om in West-Europa criminaliteit te plegen is waarschijnlijk de 'welvaartskloof'. Deze welvaartskloof bestaat natuurlijk al veel langer. In combinatie echter met de algemeen toegenomen mobiliteit, die bovendien gestimuleerd wordt door het opheffen van de landsgrenzen binnen de EU, wordt dit een factor van belang. Het gaat hier om een economische *pullfactor*. In Belgisch onderzoek waarin daders geïnterviewd werden (De Cock, 2006), bleek bij 55 procent van de geïnterviewde daders deze factor een rol te spelen. Hoewel de levensstandaard van de Oost-Europese landen die lid zijn geworden van de EU, naar verwachting (op den duur) zal stijgen, mag betwijfeld worden of dat al het geval zal zijn binnen de termijn waarop dit NDB betrekking heeft. De uitgesproken verwachtingen over de ontwikkelingen in georganiseerde criminaliteit strekken zich uit tot het moment waarop het NDB2012 verschijnt. Met andere woorden: wanneer de welvaart in landen waaruit daders van georganiseerde vermogenscriminaliteit afkomstig zijn, niet binnen vier jaar aanmerkelijk zal stijgen, mag aangenomen worden dat de aantrekkingskracht van West-Europa op eenzelfde niveau zal blijven en er (dus) geen belangrijke wijzigingen zullen optreden in de stand van zaken zoals hier beschreven.

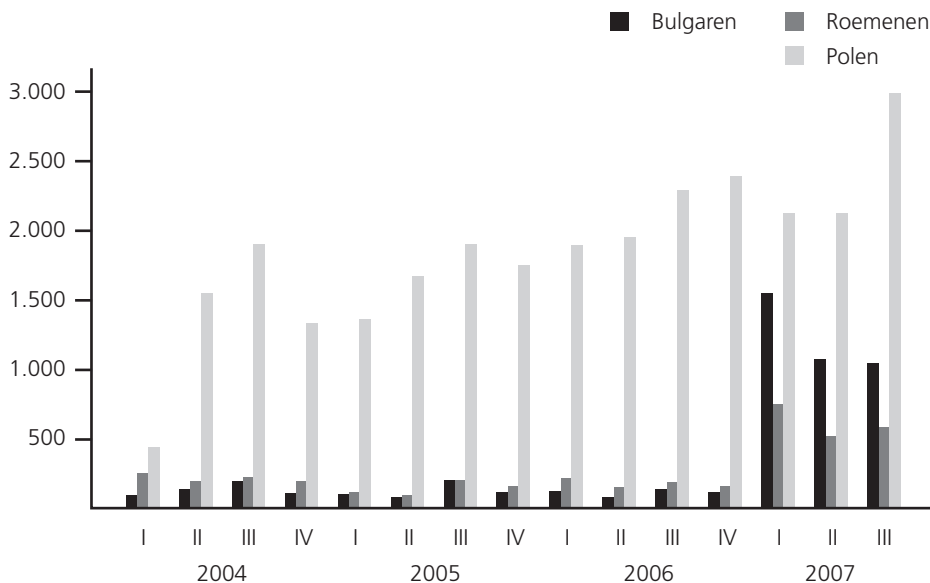
³⁴ In hoofdstuk 2 werden semisedentaire groepen omschreven als criminele samenwerkingsverbanden die niet permanent, maar wel voor een substantiële periode van enkele maanden in Nederland verblijven. Vaak hebben dergelijke groepen een subculturele basis in Nederland, waar zij bijvoorbeeld onderdak en andere faciliteiten vinden.

Van met name de semisedentaire groepen staat vast dat zij in Nederland een basis hebben van landgenoten die hier min of meer permanent verblijven. Deze subculturele basis verschaft hun niet alleen verblijfsmogelijkheden maar ook kennis van het gastland en vormt in dit opzicht een springplank voor hun illegale activiteiten. In de typologie van Von Lampe (2002) heten deze groepen *subculturally based networks* en ook Weenink e.a. (2004) treffen dergelijke groepen van Oost-Europese herkomst in Nederland aan. In ieder geval een deel van deze subculturele bases wordt gevormd door nationaliteiten en etniciteiten die hun oorsprong hebben in voormalige conflictgebieden op de Balkan. In zekere zin betekent dit dat het uitbreken van een nieuw conflict zal leiden tot nieuwe subculturele bases, die op hun beurt weer als bruggenhoofd kunnen fungeren voor csv's. Van Mantgem en Van der Leest (2007) merken in dit verband op dat gedurende de conflicten op de Balkan (1995–1996 en 1999–2000) in België hoge pieken werden gevonden in de delicten die bij uitstek aan mobiele bendes worden toegeschreven. In de woorden van De Cock (2006) betreft het hier een politieke *pushfactor*. In haar onderzoek wordt deze politieke drijfveer door 45 procent van de respondenten genoemd als reden van vertrek naar West-Europa.

De mobiliteit en migratie zullen blijven toenemen, zoals het CBS in november 2007 in zijn webmagazine met betrekking tot enkele nationaliteiten bevestigde (<http://www.cbs.nl>, zie figuur 19).

Figuur 19

Geregistreeerde immigratie van Bulgaren, Roemenen en Polen, 2004–2007



Bron: CBS

De EU heeft het voornemen het aantal lidstaten in de komende jaren uit te breiden,³⁵ zodat aangenomen mag worden dat uit die nieuwe lidstaten eveneens mobiliteit op gang zal komen. De laatste tijd zijn er een aantal politieke ontwikkelingen³⁶ gaande die de politieke stabiliteit van de Balkan niet bevorderen. In hoeverre dit zal resulteren in een daadwerkelijk conflict, is niet te voorspellen.

Een andere algemeen geldende factor die van invloed is op ontwikkelingen in vermogenscriminaliteit, betreft de conjuncturele economische cyclus en het daarmee samenhangende werkloosheidsniveau. Er bestaat een allerwegen geaccepteerde relatie tussen werkloosheidsniveau en vermogenscriminaliteit. Beide bewegen min of meer gelijktijdig mee met het economisch klimaat. Dit betekent dat economische teruggang niet alleen meer werkloosheid met zich meebrengt, maar ook toenemende vermogenscriminaliteit. Deze relatie lijkt

³⁵ Kroatië en Macedonië zouden nog voor 2012 lid worden, Turkije naar verwachting in 2015.

³⁶ Bijvoorbeeld het uitroepen van de onafhankelijkheid van Kosovo.

sterker te zijn onder kansarme groepen zoals laagopgeleiden en allochtonen. In hoeverre deze vermogenscriminaliteit dan in georganiseerd verband gepleegd wordt, lijkt vooral afhankelijk te zijn van de sociale verbanden waarin de daders functioneren. In een aantal dossiers van opsporingsonderzoeken hebben we gezien dat het onder andere gaat om een gemeenschappelijke achtergrond voor wat betreft de wijk waarin de daders opgroeien; van Oost-Europese groepen zien we buitengewoon vaak dat de deelnemers uit dezelfde streek of stad afkomstig zijn. Ook behoren de daders vaak tot dezelfde etnische groep. Een derde factor bestaat uit verwantschapsrelaties, die opvallend vaak voorkomen bij Oost-Europese mobiele bendes, maar ook bij csv's die hun wortels in Nederland hebben. Illustratief in dit verband is de prominente aanwezigheid van Kampers en Roma-families in de criminaliteit die in dit rapport beschreven wordt. Deze sociale verbanden creëren een gelegenheidsstructuur en deviante subcultuur waarbinnen criminaliteit eerder regel dan uitzondering is (zie ook Van de Bunt & Kleemans, 2007). Het gezamenlijk en in georganiseerd verband plegen van dergelijke criminaliteit bevordert de subculturele identiteit.

Hierboven werd al even de toegenomen mobiliteit aangestipt in relatie tot de uitbreiding van de EU en het wegvallen van binnengrenzen. Deze toegenomen mobiliteit beperkt zich niet tot (kandidaat-)leden van de EU, ook uit andere Oost-Europese en uit (West-)Afrikaanse landen zien we een toenemende migratie. De al dan niet permanente vestiging van groepen immigranten uit deze landen brengt evident het gevaar van geïmporteerde (georganiseerde) criminaliteit met zich mee. De vorming van subculturele bases als springplank voor dergelijke criminaliteit is al genoemd als relevante factor.

Technologische ontwikkelingen zullen ook de hier besproken vormen van vermogenscriminaliteit niet onberoerd laten. Met name zullen deze van invloed zijn op preventie- en beveiligingsmogelijkheden. Klerks en Kop (2007) noemen de opkomst van nanotechnologie, die vanaf 2010 praktische toepassingen zal krijgen op het gebied van beveiliging en preventie. Zo is het denkbaar dat de detailhandel de artikelen zal gaan beveiligen door middel van nanotechnologie. De meer gangbare manieren om beveiligingsmaatregelen te omzeilen, zullen dan niet meer bruikbaar zijn. Maar de geschiedenis leert dat criminelen eveneens vindingrijk zijn en altijd wel toepassingen vinden of weten te ontwikkelen die beveiligingsmaatregelen uitschakelen. Ook hier zal zich waarschijnlijk een wedloop gaan voordoen met als doel de ander voor te blijven. Dat dit niet denkbeeldig is, bewijst het recente verleden, waarin csv's die zich toeleggen op georganiseerde voertuigdiefstal en skimming, geavanceerde technieken gebruiken om toch hun slag te kunnen slaan. In wiens voordeel deze wedloop uiteindelijk zal uitpakken, kan niet voorspeld worden, maar het is aannemelijk

dat na aanvankelijke successen van nieuwe beveiligingstechnologie, de csv's hun tegenmaatregelen zullen nemen die dit succes in ieder geval deels teniet zullen doen.

10.3 Crf's met betrekking tot de verschillende vormen van vermogenscriminaliteit

10.3.1 Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal

Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal zijn delicten van alle tijden. De criminaliteitsrelevante factoren, crf's die van invloed zijn op de omvang van deze delicten zijn dan ook tamelijk prozaïsch en evident. Omdat de drie verschillende delictcategorieën vaak eenzelfde soort kennen, worden ze hier gezamenlijk behandeld.

Behalve de in de vorige paragraaf besproken algemeen geldende factoren speelt hier met name het niveau van beveiliging een rol. Er zijn de afgelopen tijd vele initiatieven geweest om eigenaren en andere belanghebbenden te wijzen op de noodzaak van beveiliging. Een goed voorbeeld daarvan is het keurmerk dat de politie kan verschaffen aan woningen die voldoen aan bepaalde minimumeisen. In nieuwbouwwijken worden deze vormen van inbraakbeveiliging zelfs standaard toegepast. Ook winkels en bedrijven voorzien hun goederen van beveiligings-systemen die diefstal en inbraak moeten bemoeilijken. Wellicht dat deze intensievere beveiligingsmaatregelen mede een verklaring zijn voor de dalende cijfers in de laatste jaren. Er is echter een logisch einde aan de effectiviteit van dergelijke fysieke beveiliging. Hierdoor kan de afname die we de laatste jaren hebben gezien, gaan afvlakken.

Met betrekking tot winkeldiefstal zijn er de laatste tijd een aantal initiatieven ontplooid die effect kunnen hebben op de omvang ervan. In het Convenant Aanpak Winkelcriminaliteit heeft het Platform Detailhandel Nederland afspraken gemaakt met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken om de winkelcriminaliteit in 2008 met 20 procent terug te dringen. Belangrijke ingrediënten zijn de aanstelling van een landelijk overvalcoördinator, een landelijk verbod op zogenoemde rooftassen³⁷ en het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO). Door middel van dit KVO wordt samenwerking tussen winkeliers, gemeente, politie en brandweer gestimuleerd bij de aanpak van overlast en criminaliteit. De uitvoering ervan is in handen van het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel dat inmiddels (in 2007) 77 winkelgebieden begeleidt.

³⁷ Tilburg, Nijmegen en Amstelveen kennen al een dergelijk verbod, dat door middel van een Algemene Politie Verordening wordt ingesteld.

Een andere factor is de invoering van de Europese Gedragscode Bronbeveiliging. De huidige labels aan artikelen die detectiepoortjes moeten doen laten afgaan, zijn nogal arbeidsintensief en zichtbaar. Momenteel worden minder zichtbare beveiligingselementen ontwikkeld die tijdens het productieproces, aan de bron, worden aangebracht. Er zijn dus vele initiatieven die tot doel hebben winkelcriminaliteit terug te dringen. Er zijn echter overeenkomsten op Europees niveau nodig om de bronbeveiliging te effectueren. De geschiedenis wijst uit dat het tot stand brengen van dergelijke overeenkomsten een tijdrovend proces is.

10.3.2 Ladingdiefstal

Op de aard en omvang van ladingdiefstal is de groei van het internationale wegtransport van invloed. Hoe meer er getransporteerd wordt, hoe meer mogelijkheden voor ladingdieven. Volgens Transport en Logistiek Nederland zal het internationale wegverkeer blijven toenemen. Naar verwachting zal de groei tot 2010 gemiddeld ongeveer twee procent per jaar bedragen. Gesignaleerd wordt dat goederenstromen groeien door onder meer de toegenomen diversiteit van producten en doordat de consument steeds hogere eisen stelt. Ook zijn de eisen aan de veiligheid van vervoer aangescherpt, waardoor bepaalde goederen gescheiden moeten worden vervoerd. Met de uitbreiding van de Europese Unie zijn er 'nieuwe' afzetgebieden bij gekomen. Daar komt bij dat het wegvallen van de grenzen niet alleen handig zal zijn voor legale maar ook voor illegale branches. De omvang van het fenomeen ladingdiefstal wordt verder beïnvloed door wat er wordt vervoerd. Dure goederen die eenvoudig te slijten zijn, zoals computers, mobiele telefoons en flatscreen-tv's, zijn uiteraard in trek. Die goederen worden veel vervoerd in Nederland. Het is niet te verwachten dat het vervoer van dergelijke goederen afneemt.

Uit het onderzoek van Rovers en De Vries Robbé (2005) komt naar voren dat de aanwezigheid van dergelijke hoogrisicovolle goederen een kenmerk is van bedrijven die slachtoffer worden van interne criminaliteit. Daarnaast is de omvang van het bedrijf van belang. Daarbij geldt: hoe groter, hoe meer criminaliteit. De transportsector wordt gedomineerd door een aantal heel grote bedrijven. Problemen met de werving van personeel vormen een ander kenmerk. Ook dit geldt voor de transportsector. Tegenwoordig is het erg moeilijk om aan goede chauffeurs te komen. Screening blijft mede daardoor vaak achterwege. Daar komt bij dat er soms sprake is van loyaliteitsproblemen. De sector staat niet bepaald bekend om zijn goede arbeidsvoorwaarden.

De transportsector is een kwetsbare sector. Kuppens e.a. (2006) gaan uitgebreid in op de kwetsbaarheden. De goederenketen is complex, waardoor zicht op

goederenstromen lastig is en het soms niet goed vast te stellen is of lading gestolen dan wel vermist is. Het komt voor dat betrokkenen dit probleem doorschuiven naar de volgende in de keten. Er is veel concurrentie, wat de samenwerking in de branche niet ten goede komt, terwijl samenwerking wel de veiligheid bevordert. Zoals in paragraaf 4.5 al aan de orde is geweest, is het 'echte slachtoffer' meestal de transporteur, waardoor andere partijen minder belang hebben bij het treffen van goede beveiligingsmaatregelen. Vrachtwagens staan vaak geladen en al 's nachts of in het weekend klaar op plekken waar gemakkelijk ingebroken kan worden. Laadruimten worden door chauffeurs niet goed afgesloten als deze stoppen om ergens te eten en het is ook vaak gemakkelijk om in te breken in de laadruimte. Ook bedrijfsterreinen zijn diefstalgevoelig en slecht verlicht. Kleine transporteurs hebben de middelen niet voor goede beveiliging. Wat betreft beveiliging is er nog een wereld te winnen op alle vlakken, zowel op organisatorisch als op bouwkundig en technologisch vlak.

10.3.3 Autodiefstal

Er is een toenemend verkeer van mensen, goederen en diensten tussen de continenten. Dat geldt ook voor het verkeer van mensen en goederen tussen Europa en Noord- en West-Afrika. In de rechercheonderzoeken komen personen naar voren die de rol vervullen van intermediair tussen vraag en aanbod. Uit hun thuisland komt de vraag naar een auto vandaan. Zij staan ook in contact met landgenoten in andere EU-landen. In andere onderzoeken naar gestolen auto's die bestemd waren voor Noord-Afrika zijn het Marokkaanse criminelen die het beeld bepalen. Er is sprake van een ontwikkeling waarbij oorspronkelijk meer nationaal georiënteerde groepen zich ook op het internationale vlak gaan bewegen. Het zijn vooral criminele samenwerkingsverbanden uit het woonwagenvoertuigmilieu die hun criminele activiteiten naar het buitenland uitbreiden.

Nederland vormt door zijn ligging en verkeersinfrastructuur de poort van Europa. Door de massale goederenstroom in de havens is een goede controle op containers haast onmogelijk. Daarbij staan economische en veiligheidsbelangen op gespannen voet. Zolang economische belangen prevaleren, behoort intensievere controle niet tot de mogelijkheden. Wellicht dat ook hier technologische ontwikkelingen op den duur soelaas kunnen bieden. Te denken valt aan de mogelijkheid om met gps de route en exacte locatie van containers vast te leggen en te monitoren. Gefingeerde routes en havens die onderweg zijn aangedaan, zouden gemakkelijker en efficiënter herkend kunnen worden. Volgens het Criminaliteitsbeeld Rotterdamse haven 2005 lopen er vanuit Nederland exportlijnen voor gestolen voertuigen naar Afrika (Nigeria, Ghana, Togo, Benin, Tunesië), het Midden-Oosten (Dubai, Verenigde Arabische Emiraten) en

Zuid–Amerika (Suriname, Curaçao). Met deze kennis kan de controle heel gericht ingezet worden en de economische schade beperkt worden tot een minimum.

Door de toepassing van geavanceerde beveiliging in nieuwgeproduceerde auto's zijn deze voertuigen voor de gewone dief niet meer te stelen. De stelersgroepen die zich richten op deze auto's, beschikken over de apparatuur om het motormanagement van de auto te manipuleren. Tijdens het vervolgonderzoek NDB2006 vertelde een expert dat de criminelen zich oriënteren op de nieuwste technologische ontwikkelingen in nieuwe auto's. Er wordt het nodige geïnvesteerd in het verwerven van de noodzakelijke kennis. Omdat voertuig-criminaliteit weinig prioriteit heeft, wordt er volgens de experts bij de opsporing te weinig geïnvesteerd in het bijhouden van de technologische ontwikkelingen die behulpzaam zijn bij de opsporing van gestolen auto's.

Een bepalende factor voor de verdere ontwikkeling van de georganiseerde autodiefstal kan zijn welke beveiligingsmaatregelen de fabrikanten gaan gebruiken. De methode van de startbeveiliging heeft de autodiefstal over het geheel doen afnemen, ook wat de diefstal van de categorie dure auto's betreft. Hier zijn stelersgroepen op het toneel verschenen die eerst op jacht gaan naar de autosleutel, met alle risico's voor de autobezitter. Beveiligingsmaatregelen die het moeilijk maken een gestolen auto te verhandelen, zouden de georganiseerde criminelen kunnen weerhouden. Een voorbeeld hiervan is het microdotten, een techniek waarbij door middel van een spray informatie over de auto op de auto wordt aangebracht. Deze informatie wordt pas zichtbaar onder uv-licht. Dit maakt het omkatten van gestolen auto's praktisch onmogelijk en hierdoor wordt het stelen ervan onaantrekkelijk.

Deze factor geldt natuurlijk evenzeer de auto's die gestolen worden met het oogmerk ze in te zetten bij ramkraken.

10.3.4 Overvallen en ramkraken

Vermogensmisdrijven worden geclassificeerd als middencriminaliteit en kennen een lage prioriteit bij de politie. Alleen woninginbraak staat op de lijst van onderwerpen waar de politie extra aandacht aan moet besteden. De aanpak van overvallen en ramkraken is alleen mogelijk door samenwerking tussen politie en de brancheorganisaties. De nadruk ligt daardoor op de preventie, het bevorderen van veiligheidsmaatregelen en de naleving van procedures. Volgens het LORS zal de dadergerichte opsporing moeten worden versterkt. Inmiddels is een landelijke overvalcoördinator aangesteld door het ministerie van Justitie. Deze heeft als taak te zorgen voor afstemming en informatie–uitwisseling tussen de regiokorpsen in Nederland en (via Europol of bilateraal) met andere operationele politiediensten in omliggende landen.

Bij de ramkraken maken de criminele samenwerkingsverbanden gebruik van speciale auto's om zich toegang tot het winkel- of bedrijfspand te verschaffen. De stelersgroepen die zich richten op deze auto's, beschikken over de apparatuur om het motormanagement van de auto te manipuleren. Tijdens het verdiepingsonderzoek NDB2006 vertelde een expert dat de criminelen zich oriënteren op de nieuwste technologische ontwikkelingen in nieuwe auto's.

10.3.5 Skimming

Zoals al eerder in dit hoofdstuk aan de orde werd gesteld, is de welvaarts kloof een belangrijke reden voor Oost-Europeanen om hun heil in West-Europa te zoeken. Skimmers zijn voornamelijk afkomstig uit Roemenië en daar leeft nog altijd een kwart van de bevolking onder de armoedegrens. Door deze kloof is de stap naar de criminaliteit voor velen verleidelijk. Dit komt duidelijk naar voren uit het hoge corruptiegehalte in het land. Een van de vijf ondernemers geeft toe verwickeld te zijn geweest in omkoopaffaires. Onderzoek van de Wereldbank, in 2000, toont aan dat een doorsneefamilie meer dan 10 procent van het gezinsinkomen aan omkoping besteedt (De Tijd, 2006).

Door de toetreding van Roemenië tot de EU is de visumplicht voor de Roemeense burger afgeschaft. Roemeense bendes kunnen zich eenvoudig binnen Europa verplaatsen. Een criminaliteitsremmende factor, in relatie tot Nederland, zou de geografische afstand kunnen zijn. Alvorens in Nederland te geraken komt men door dichterbij gelegen landen zoals Oostenrijk, Zwitserland, Duitsland en Italië. Het ligt voor de hand dat de georganiseerde misdaad daar eerst zijn geluk gaat zoeken. In het geval van skimming zal de belangrijkste remmende factor het beveiligingsniveau van het elektronisch betalingsverkeer in het desbetreffende land zijn. De geografische afstand is een factor die op de tweede plaats komt.

Zoals eerder beschreven, zijn de verouderde betaalautomaten het doelwit van de daders: deze manipuleren zij. Door het grote aantal verouderde automaten blijkt Nederland gevoeliger te zijn voor skimmen dan andere Europese landen. Currence³⁸ heeft de ondernemingen die nog gebruikmaken van de verouderde apparaten, benaderd met het verzoek deze te vervangen door de beter beveiligde BEA's. Vervanging biedt echter geen afdoende en blijvende oplossing voor dit fraudeprobleem, doordat de fraudeurs hierop zullen reageren met vernieuwde manipulatietechnieken.

³⁸ Exploitant van betalingsproducten; het bedrijf houdt zich ook bezig met de beveiliging van het betalingsverkeer in Nederland.

De banken nemen niet alleen preventieve maatregelen met betrekking tot bankpassen, ze zetten ook andere middelen in in de strijd tegen skimmers. Zo wordt er door de veiligheidssystemen van het betalingsverkeer een controleslag gehanteerd waarbij alle betalingen met elkaar worden vergeleken. Op basis van onder andere de tijd tussen de betalingstransacties, de betaalhistorie van de kaarthouder en geografische gegevens, herkennen deze systemen verdachte betalingen. Als bijvoorbeeld iemand om halftwaalf in Amsterdam met een bankpas betaalt en vervolgens wordt er met een vervalste betaalkaart met hetzelfde pasnummer een uur later in Madrid gepind, dan slaat zo'n systeem alarm.

In België is er al een verbeterde beveiligingsmaatregel in het betalingsverkeer ingevoerd: de zogenoemde EMV-chip³⁹ op een betaalkaart. De EMV-chip is veel moeilijker te kopiëren dan een magneetstrip (Apperloo, 2007). Maar 100 procent garantie dat een bankpas niet gekopieerd zal worden, is een utopie. De fraude zal niet helemaal tegen te houden zijn, maar de toename kan wel bestreden worden. Het streven is dat alle Europese landen binnen enkele jaren deze vorm van beveiliging gaan hanteren. De landen die hier niet aan meedoen, zullen 'cashlanden' worden: de skimmers zullen hun geld dan bewust cashen in die landen – een praktijk die overigens nu al gehanteerd wordt.

10.4 Beknopte conclusies

- De welvaarts kloof tussen Oost- en West-Europa is een belangrijke *pullfactor* voor Oost-Europese csv's om naar West-Europa te komen.
- Deze kloof zal naar verwachting in de komende vijf jaar nog niet gedicht worden.
- De conflicten op de Balkan zijn een *pushfactor* geweest voor mensen om naar West-Europa te vertrekken.
- In beide gevallen worden subculturele bases gevormd die een bruggenhoofd vormen voor criminele activiteiten.
- Mobiliteit van met name Polen, Roemenen, Bulgaren en West-Afrikanen zal de komende jaren toenemen.
- De economische omstandigheden zullen in de komende jaren minder florissant zijn, wat een toename van vermogenscriminaliteit tot gevolg zal hebben.
- Vanaf 2010 zal nanotechnologie meer alledaagse toepassingen krijgen. Met name de detailhandel, de auto-industrie en de financiële dienstverleners kunnen hiervan gebruikmaken om hun beveiliging te verbeteren.

³⁹ EMV genoemd naar de initiatiefnemers Europay, Mastercard en Visa.

- Het wegvervoer van goederen zal de komende jaren nog blijven stijgen.
- Het aandeel hoogwaardige en risicovolle lading zal daarin toenemen.
- De auto-industrie zal meer gebruik gaan maken van moeilijk te manipuleren manieren om diefstal te bemoeilijken.
- Dit kan tot gevolg hebben dat bezitters van auto's meer en meer een ingang gaan vormen bij autodiefstal.
- Er zijn bewegingen gaande om op Europees niveau de beveiliging van pinpassen te verbeteren.

11

Verwachtingen voor de komende vier jaar

11.1 Inleiding

In dit hoofdstuk bundelen wij de verwachtingen over de ontwikkeling in de verschillende categorieën vermogensmisdrijven die in dit rapport behandeld worden. Deze verwachtingen formuleren wij met behulp van de criminaliteits-relevante factoren die in het vorige hoofdstuk aan de orde kwamen en de geconstateerde ontwikkeling in de omvang van de verschillende delicten. In de volgende paragrafen komen deze delicten een voor een aan de orde. Hoewel winkeldiefstallen eerder apart werden behandeld, zullen ze hier gecombineerd met woning- en bedrijfsinbraken worden besproken. De voornaamste reden hiervoor is dat bij deze drie vormen van vermogenscriminaliteit grofweg dezelfde factoren een rol spelen.

11.2 Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal

In de hoofdstukken 2 en 3 hebben we geconstateerd dat er over een reeks van jaren een algemene daling valt waar te nemen met betrekking tot woning- en bedrijfsinbraken en winkeldiefstal; dat wil zeggen dat het aantal aangiften een dalende lijn te zien geeft. Het is mogelijk dat de factoren die de algemene daling veroorzaakt hebben, ook van invloed zijn op de georganiseerde inbraken en diefstallen, zij het dat de mate van die invloed niet is vast te stellen. Voor het uitspreken van verwachtingen tot 2012 is de vraag van belang of deze daling zich zal voortzetten. Om die vraag te kunnen beantwoorden zouden we de oorzaak van de daling moeten vaststellen. Daarover kunnen moeilijk met zekerheid uitspraken worden gedaan. Er zijn te veel factoren die hierin een rol spelen, factoren bovendien die elk in verschillende mate gewicht in de schaal leggen. We zullen een aantal factoren achtereenvolgens bespreken.

Het is in de eerste plaats aannemelijk dat de toenemende beveiligingsgraad van woningen, bedrijven en winkels het minder eenvoudig maakt om in te breken. De aandacht voor inbraakbestendig hang- en sluitwerk, camerabeveiliging en (stille) alarminstallaties heeft zijn uitwerking niet gemist. Er is echter een grens aan de mate van beveiliging; voor zover de daling in aangiften een gevolg is van de toenemende beveiligingsmaatregelen, zal de daling daarom op den duur afvlakken. We hebben geconstateerd dat dit inderdaad gebeurt. Hier is sprake van een variant op de wet van de verminderende meeropbrengst. Daar komt

nog bij dat de effecten van dit soort maatregelen elders gecompenseerd worden: het zogenoemde substitutie-effect. De verschillende vormen van vermogenscriminaliteit zijn communicerende vaten. Repressie en preventie van de ene vorm leidt daar weliswaar tot een waarneembare daling, maar andere vormen komen ervoor in de plaats of nemen toe. Het netto-effect van al deze maatregelen is dan geringer, dan op het eerste gezicht lijkt.

Een tweede mogelijke oorzaak voor de geconstateerde daling betreft de opsporingsinspanningen en het vervolgingsbeleid. Hierover is weinig bekend. In hoofdstuk 2 worden de aantallen opsporingsonderzoeken over een termijn van drie jaar vermeld. Die laten een ambigu beeld zien: ze zijn niet zo eenduidig als het aantal aangiften. Bovendien is hier altijd de vraag op zijn plaats wat nu oorzaak en wat gevolg is. Zijn er minder opsporingsonderzoeken omdat het delict minder vaak voorkomt, of komt het delict minder vaak voor omdat de opsporingsonderzoeken zo effectief zijn? Het lijkt er wel op dat in ieder geval sommige omvangrijke opsporingsonderzoeken tot gevolg hebben gehad dat vele verdachten van vele inbraken en diefstallen voorgeleid zijn en veroordeeld tot lange vrijheidsstraffen – met soms gedocumenteerde en spectaculaire dalingen in het aantal aangiften tot gevolg (zie Spapens & Fijnaut, 2005). Uit de opsporingspraktijk blijkt dat de processen-verbaal over het algemeen geen uitputtende lijst bevatten van alle delicten waarvan de daders verdacht worden. Vaak betreft het enerzijds de *bewijsbare* delicten en anderzijds *voldoende* delicten om iemand veroordeeld te krijgen. Per saldo zijn er dan meer delicten opgehelderd dan uit de processtukken blijkt. Daardoor zou de effectiviteit van de opsporingsonderzoeken wel eens groter kunnen zijn dan de processen-verbaal suggereren.

Een derde factor is de aangiftebereidheid. Hoewel er van politiezijde gerichte campagnes gevoerd worden om het doen van aangifte te bevorderen, staan daar berichten tegenover die doen vermoeden dat bereidheid juist met betrekking tot de onderhavige delicten niet, of niet sterk, stijgt. Met name kleine ondernemers zouden vaak geen tijd hebben om 'een halve dag op het politiebureau te zitten' en daarom afzien van aangifte. Als dit structureel plaatsvindt, zou het betekenen dat de daling in het aantal aangiften vooral wijst op een grotere kloof tussen registratie en werkelijkheid.

Als vierde mogelijke oorzaak moet gewezen worden op de economische conjunctuur (zie ook Klerks & Kop, 2007). Van oudsher wordt in de criminologie verband gelegd tussen vermogenscriminaliteit en de fase waarin de economie zich bevindt. Vooral werkloosheid hangt sterk samen met de mate van welvaart en economische groei. Grote werkloosheid heeft een sterke correlatie met

omvangrijke vermogenscriminaliteit. Wanneer de economie een neergaande lijn vertoont, neemt de omvang van vermogenscriminaliteit toe; omgekeerd, als de economie opveert, neemt de vermogenscriminaliteit af. We bevinden ons al een aantal jaren in een fase van economische groei, maar een van de economische wetmatigheden is dat die groei op enig moment zal afnemen en wellicht helemaal zal stoppen. Indien het verband tussen economische omstandigheden en vermogenscriminaliteit inderdaad zo sterk is als sommige stromingen binnen de criminologie aannemen, komt onvermijdelijk het moment waarop de vermogenscriminaliteit weer zal toenemen. Er zijn op het moment signalen die erop duiden dat de top van de hoogconjunctuur achter de rug is en dat we aan de vooravond van langzamer groei en wellicht een economische recessie staan. De kredietcrisis in de VS die zich in 2007 openbaarde, zal dit proces versnellen.

In hoofdstuk 10 zijn nog een aantal factoren genoemd die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van deze delicten in de komende vier jaar. Deze factoren hebben vooral een bevorderende invloed op de omvang van deze vermogenscriminaliteit. Het gaat dan om politieke instabiliteit op de Balkan, waardoor er mogelijk een conflict ontstaat. Dit zou een nieuwe stroom vluchtelingen op gang kunnen brengen, die een 'bruggenhoofd' zouden kunnen vormen voor csv's uit die landen. De voorlopig blijvende welvaarts kloof tussen West- en Oost-Europa betekent dat de mobiliteit en migratie vanuit Oost-Europa zullen blijven toenemen. Samen met de voorgenomen uitbreiding van de EU is dit een factor van belang.

Al met al lijken de factoren die duiden op een verdere daling van het aantal woning- en bedrijfsinbraken en winkeldiefstallen, minder zwaar te wegen dan de factoren die bevorderend werken. Vooral het verminderend rendement van beveiligingsmaatregelen, de verwachte economische teruggang, politieke instabiliteit op de Balkan, toenemende mobiliteit en migratie vanuit Oost-Europa en de uitbreiding van de EU moeten hier genoemd worden.

Op basis hiervan wordt verwacht dat de trendmatige daling van de afgelopen jaren aanvankelijk zal afvlakken.⁴⁰ In het beste geval stabiliseert daarna de omvang van het fenomeen, in een pessimistisch scenario verandert de trend in een stijging van het aantal woning- en bedrijfsinbraken en winkeldiefstallen.

⁴⁰ De mening dat die afvlakking al is ingezet, is verdedigbaar. Het is echter te vroeg om nu al van een trendbreuk te spreken.

11.3 Ladingdiefstal

Overzien we de criminaliteitsrelevante factoren, dan lijkt het alsof het niet anders kan dan dat ladingdiefstal de komende jaren in omvang zal toenemen. Vooral de geprognosticeerde toename van het wegvervoer speelt hierbij een bevorderende rol. Er zijn echter ook factoren die een remmende invloed uitoefenen.

Het delict krijgt veel meer prioriteit van politie en justitie dan voorheen. Niet alleen in Nederland, maar ook op EU-niveau begint men de ernst en de omvang van ladingdiefstal in te zien en wordt aangedrongen op het gezamenlijk aanpakken van het probleem, ook omdat ladingdiefstal een sterk internationaal karakter heeft. Recente ontwikkelingen zijn de inrichting van een centraal registratiepunt bij het KLPD en de oprichting van een nieuw rechercheteam in Venlo: het Projectteam Ladingdiefstal, een samenwerkingsverband tussen de zes zuidelijke regio's. Sinds kort heeft dit team een eigen officier van justitie. Een ander punt is dat er door verschillende particuliere en private partijen in het kader van het Actieplan Veilig Ondernemen een convenant Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector is getekend. Doel van het convenant is het reduceren van de criminaliteit in deze sector met een kwart in 2008. Daartoe zijn afspraken over allerlei activiteiten gemaakt, variërend van activiteiten op het gebied van opleiding, preventie en voorlichting tot het opstellen van een procedure voor werving en selectie van personeel en het reduceren van criminaliteit vanuit de ketenbenadering.

Lichtpunt is ook dat er steeds betere beveiligingsmiddelen op de markt komen en dat ondernemers er in toenemende mate van doordrongen raken dat het belangrijk is om maatregelen te nemen. Er komen steeds meer beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Zeilentrailers worden al minder gebruikt en er zijn met staaldraad versterkte zeilen op de markt gekomen. Transporteurs gaan ertoe over om kostbare goederen niet meer in hun geheel te vervoeren maar in onderdelen. Tracing- en trackingsystemen gaan ongetwijfeld veel meer gebruikt worden. Daar staat echter tegenover dat er ook alweer methoden zijn verzonden waarmee je deze systemen op kunt sporen en uit kunt schakelen.

Als we naar de kwantitatieve ontwikkeling kijken, zien we dat er al enige jaren achtereen een dalende trend is waar te nemen. Alleen de methode van het zeilsnijden vertoonde een piek in 2006. Hiervan wordt overigens aangenomen dat het om een registratie-effect gaat. Gegeven de voorgenomen maatregelen en het gevoel van urgentie dat met betrekking tot dit delict bestaat, is het heel goed mogelijk dat de dalende trend zich in de nabije toekomst zal doorzetten. Dit neemt overigens niet weg dat de totale schade die geleden wordt, buitengewoon omvangrijk zal blijven.

11.4 Autodiefstal

Al enige jaren achtereen daalt het aantal gestolen auto's. Dit geldt voor alle prijs- en leeftijdsklassen. In 2000 werden nog ruim 25.000 auto's gestolen, in 2007 waren dat er 11.800. In negen jaar tijd is autodiefstal met zo'n 53 procent afgenomen, terwijl het aantal auto's in Nederland de afgelopen tien jaar van 5,87 miljoen naar 7,15 miljoen is gestegen. De beveiligingsmaatregelen die de auto-industrie heeft toegepast, zoals de startonderbreker en het gpsbaken, hebben vruchten afgeworpen. Hoewel professionele autodieven zich inspanningen getroosten om die beveiligingsmaatregelen te omzeilen, lijkt het minder aantrekkelijk te worden om auto's te stelen. De opbrengst weegt steeds minder op tegen de inspanningen en het risico. Daar komt nog bij dat georganiseerde autodiefstal een gecompliceerde logistiek kent. De beveiligingsmogelijkheden zijn nog niet uitgeput. We staan aan de vooravond van de toepassing van nanotechnologie. Deze zal ongetwijfeld zijn invoering vinden in voertuigbeveiliging. Een voorbeeld hiervan is het *microdots*. *Microdots* zijn minuscule deeltjes waar informatie aan toegevoegd is. De *microdots* worden met een spray over de auto verspreid en bevatten een uniek nummer, dat onder uv-licht zichtbaar wordt. Het is bovendien praktisch onmogelijk de *microdots* te verwijderen. In ondermeer Australië, Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika is aangetoond dat het gebruik van *microdots* een belangrijk instrument is voor een effectieve aanpak van autodiefstal. Hierdoor zal het stelen van auto's nog minder aantrekkelijk worden. De verwachting is dan ook dat de daling verder zal doorzetten. Mogelijkerwijs zal het aandeel van dure en jonge auto's groter worden, met name omdat de opbrengst daarvan relatief hoog is. De toenemende beveiliging kent echter wel een schaduwzijde, namelijk een toename van het aantal confrontaties tussen dieven en eigenaars van auto's. Dat hierbij geweld kan worden gebruikt, heeft de geschiedenis uitgewezen.

11.5 Overvallen en ramkraken

De ontwikkeling van het aantal overvallen en ramkraken is minder eenduidig dan die van autodiefstallen. Nadat er een aantal jaren achtereen een daling is geweest, zien we in 2007 weer een opleving van het aantal overvallen, terwijl tegelijkertijd de kans op geweld is toegenomen. Sinds ramkraken geregistreerd worden, zien we pieken en dalen. Er is daardoor geen duidelijke oorzaak of aanleiding te geven. Voor een gefundeerde verwachting voor de komende vier jaar kunnen we dus niet afgaan op een doorzettende trend, als er al sprake is van een trend. We kunnen wel vaststellen dat het aantal overvallen jaarlijks niet spectaculair verandert. Wellicht wijst dit erop dat de huidige omvang ongeveer

het niveau is waarmee we de komende jaren rekening moeten houden, met een marge daaromheen van enkele honderden. Betere beveiliging van de detailhandel tegen overvallen kan de omvang sterk doen afnemen. Sommige zegslieden vrezen een toename van het aantal *tiger kidnappings*⁴¹. Waarop deze vrees is gebaseerd, is onduidelijk. Vast staat wel dat het fenomeen zich betrekkelijk weinig in Nederland voordoet. Enerzijds zou daaruit afgeleid kunnen worden dat er dus veel ruimte voor een toename is, anderzijds kan, naar analogie van car- en homejacking bijvoorbeeld, geredeneerd worden dat in Nederland traditioneel minder van dergelijke gewelddadige modi operandi gebruikt worden. Hoe dit ook zij, de verwachtingen voor de nabije toekomst ervan blijven momenteel in het ongewisse.

11.6 Skimming

Door de preventie- en veiligheidsmaatregelen ten aanzien van de bankpassen is de verwachting dat skimming de komende vier jaar geen grote vlucht zal nemen. Deze fraudevorm zal echter wel nooit helemaal verdwijnen. Csv's zullen ook in de toekomst proberen technieken te hanteren om bankpassen te skimmen. De feitelijke ontwikkeling in het aantal skimmingincidenten zal voor een groot deel afhangen van het tempo waarin verouderde terminals worden vervangen en de invoering van de beter beveiligde EMV-pinpassen. De verwachting is echter, mede op basis van de historische gegevens, dat de financiële schadeposten relatief laag zullen zijn.

11.7 Beknopte conclusies

- De beveiliging van woningen, bedrijven en winkels is effectief gebleken in het terugdringen van inbraak en diefstal.
- Er heeft zich de laatste jaren dan ook een daling voorgedaan op dit terrein.
- Dit effect raakt echter langzaam uitgewerkt.
- Deze en andere factoren, zoals (verschil in) welvaart, politieke instabiliteit en toenemende mobiliteit leiden tezamen tot stabilisering van deze criminaliteit en wellicht tot een toename
- Ladingdiefstal zal de komende jaren afnemen. Allerlei maatregelen op bestuurlijk en beveiligingsgebied dragen hieraan bij. Er is in heel Europa een groot gevoel van urgentie. Een factor die wellicht roet in het eten zal gooien, is de verwachte toename van het wegtransport: deze doet de gelegenheid tot diefstal toenemen.

⁴¹ Bij een *tiger kidnapping* wordt de eigenaar of beheerder van het te overvallen object ontvoerd.

- De geavanceerde beveiligingssystemen van (duurdere) auto's hebben ertoe geleid dat diefstal de afgelopen tien jaren met de helft is verminderd, terwijl het autobezit met 20 procent is gestegen.
- Door toepassing van nieuwe technologie (bijvoorbeeld *microdotten*) zal de afname van autodiefstal doorzetten.
- Wel bestaat het gevaar dat de bezitters van (dure en jonge) auto's meer geconfronteerd zullen worden met de dieven.
- Met name de detailhandel is slachtoffer van overvallen en ramkraken.
- Striktere beveiliging van deze branche is strijdig met de activiteiten ervan toegankelijkheid en klantvriendelijkheid vragen.
- Het niveau van overvallen dat we de afgelopen jaren hebben gezien, is daarom wellicht het niveau waarmee we de komende jaren moeten rekenen.
- Skimming zal de komende jaren geen hoge vlucht nemen, de schade zal evenmin groot zijn.

12

Heling

12.1 Inleiding

Zonder heling geen diefstal van goederen. Het stelen van goederen is lucratief, omdat er kennelijk een markt voor bestaat. De afnemers van de gestolen goederen faciliteren de diefstal bewust of onbewust. De surfer op de tweedehandsmarkten online loopt het risico gestolen waar aan te schaffen. Wie kent niet de berichten van gedupeerden die hun eigen fiets of computer tegenkwamen in de ‘te koop’-rubrieken? Dit komt inmiddels zelfs zo vaak voor dat de politie het advies geeft om behalve aangifte te doen, ook eens ‘op internet te kijken’. Ook de zogenoemde ‘zwarte markten’ zijn berucht om het grote aanbod van gestolen waar. Dit zijn de plekken waar de ‘huis-tuin-en-keukendief’ zijn ‘spullen’ slijt. Hoewel elke potentiële koper hiervan op de hoogte zou moeten zijn, vinden illegale en goedkope tweedehandsspullen nog steeds gretig aftrek. Het gaat dan om gebruiksvoorwerpen die variëren van video- en audio-apparatuur, fietsen, sieraden, computers en tv’s tot cosmetica en producten voor ‘de persoonlijke hygiëne’. Het zijn met andere woorden niet alleen de gangbare artikelen die afkomstig zijn van woningdiefstal, ook grotere partijen consumptiegoederen, zoals tandpasta, koffie en parfums, die buitgemaakt zijn door stelselmatige winkeldiefstal, verschijnen op de markt. De artikelen zijn eenvoudig te vervoeren, gering in volume en gemakkelijk te slijten. Anders is het wanneer de buit bestaat uit bulkgoederen die afkomstig zijn van ladingdiefstal of volumineuze auto’s. De afzet van deze goederen vereist een ingewikkelder logistiek, zoals we hebben kunnen lezen in de voorgaande hoofdstukken.

Uiteindelijk kunnen deze en dergelijke goederen gezien worden als ‘half-fabriekaat’, waarvan de verkoop moet leiden tot datgene waar het de dief/dieven om gaat: contanten.

Niet alle vermogenscriminaliteit leidt tot heling. De delicten waarbij geld wordt buitgemaakt, zoals skimming, overvallen en plofkraken, leveren zelf al datgene waar het om te doen is. Deze delicten worden in dit hoofdstuk dan ook niet behandeld. Wel zullen in dit hoofdstuk verschillende helingmechanismen beschreven worden die gepaard gaan met delicten zoals woning- en bedrijfsinbraak, winkel-, lading- en voertuigdiefstal. We zullen eerst echter een meer algemene context bieden.

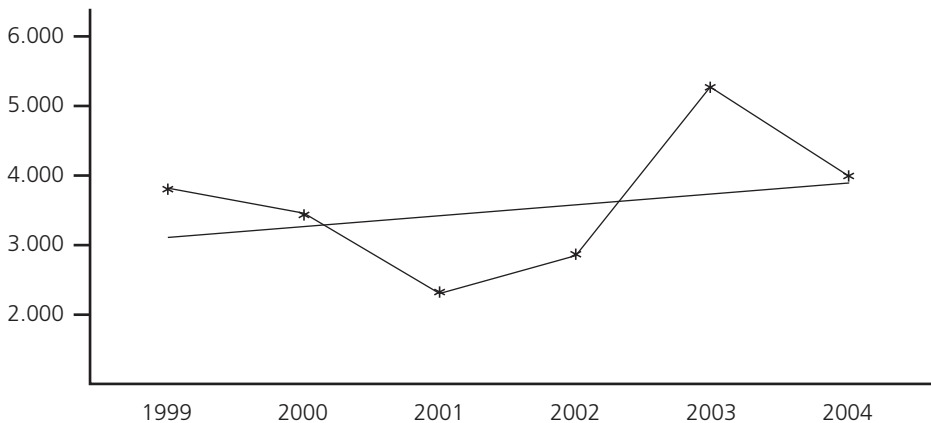
12.2 Heling algemeen

In 2006 verscheen voor het eerst in lange tijd weer een uitgebreid onderzoek naar helingpraktijken in Nederland (Van de Mheen & Gruter, 2006). Deze paragraaf steunt voor een belangrijk deel op de resultaten van dat onderzoek. In het algemeen worden drie soorten heling onderscheiden: schuldheling (art. 417 bis Sr.), opzetheling (art. 416 Sr.) en gewoonteheling (art. 417 Sr.). Van *schuldheling* is sprake wanneer iemand iets koopt waarvan hij redelijkerwijze had kunnen vermoeden dat het van diefstal afkomstig is. Veelal wordt een dergelijk vermoeden gevoed door de prijs, die (ver) onder de marktwaarde ligt. De maximumstraf voor schuldheling bedraagt één jaar. *Opzetheling* verschilt van schuldheling doordat de koper 'wist dat het een door een misdrijf verkregen goed betrof'. Hierop staat een straf van ten hoogste vier jaar. Een strafverzwarende omstandigheid geldt voor hem 'die van opzetheling een *gewoonte* maakt'. De strafbedreiging voor gewoonteheling is maximaal zes jaar. Met name uit deze twee laatste maximale straffen valt af te leiden dat de wetgever heling als een ernstig delict beschouwt.

Overigens gaat het bij heling niet uitsluitend om het kopen van gestolen goederen. Ook het 'voorhanden hebben of overdragen' van gestolen goederen of van geld dat verkregen is uit een misdrijf, valt onder de helingbepalingen.

Figuur 20

Aantal geregistreerde helingfeiten in het HKS; 1999–2004. Met lineaire trendlijn



Bron: Van de Mheen & Gruter, 2006

De trend over de jaren heen geeft een stijging te zien. Dit is vooral het gevolg van een grote toename van het aantal *geregistreerde* feiten tussen 2002 en 2003: bijna een verdubbeling. Het aantal beweegt zich grofweg tussen de 2000 en 5000. We moeten ons daarbij wel realiseren dat het om geregistreerde helingfeiten gaat. Als we de aantallen helingfeiten vergelijken met de aangiften van diefstal, staan die in schril contrast. Er worden ongeveer 800.000 diefstallen per jaar geregistreerd (CBS–Statline). Het is weliswaar aannemelijk dat lang niet alle goederen die daarbij gestolen worden in het helingcircuit terechtkomen (bijvoorbeeld omdat ze voor eigen gebruik aangewend worden), maar dat neemt niet weg dat de discrepantie buitengewoon groot is. We moeten concluderen dat helingfeiten relatief weinig ter kennis van de politie komen. Dat zien we terug in de registratie. Er bestaat dus een (buitengewoon) groot *dark number*.

In het Herkenningssysteem (HKS) wordt door middel van de k-code vastgelegd om welke goederen het gaat bij helingzaken. In totaal werden in de periode 1996–2004 ruim 24.000 helingzaken geregistreerd. In die zaken gaat het om 35.000 verschillende goederen. In tabel 8 is de rangorde van goederen te zien die we tegenkomen in het HKS.

Tabel 8

Goederencategorieën in geregistreerde helingzaken 1996–2004		
	Aantal	%
Voertuig, vaartuig	11.112	32
Hifi, computer, foto	7.642	22
Geld, waardepapieren	4.298	12
Kleding	3.511	10
Sieraden, kunst	1.693	5
Materialen, gereedschap	1.562	4
Identiteitspapieren	1.456	4
Genotmiddelen, voeding	1.094	3
Overig	2.768	8
Totaal	35.136	100

Bron: HKS/DNRI. Van de Mheen & Gruter, 2006

Vanwege het hierboven geconstateerde omvangrijke *dark number* zijn de absolute aantallen minder belangrijk. Bovendien zijn de aantallen over een reeks

van negen jaren op één hoop gegooid, zodat ontwikkelingen in de verschillende categorieën niet te zien zijn.⁴² Wat we wel kunnen concluderen, is dat voertuigen, elektronische consumentenartikelen, geld en kleding met afstand de top 4 vormen. Van voertuigen weten we dat met name de jonge en dure exemplaren gestolen worden door bovenregionale csv's, de elektronica is vaak afkomstig uit lading-, winkel- en/of woningdiefstal en de kleding van winkeldiefstal. De grote omvang van de categorie voertuigen is waarschijnlijk meer een afspiegeling van de opsporingspraktijk dan van het werkelijke aandeel in de helingcircuits.

In de volgende paragraaf zullen we aandacht besteden aan de voorkomende helingpraktijken met betrekking tot deze delicten. Hier staat de vraag centraal hoe de betrokken csv's hun goederen slijten.

12.3 De afzet van gestolen goederen

12.3.1 Woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal

De goederen die buitgemaakt worden bij woning- en bedrijfsinbraak en winkeldiefstal zijn over het algemeen goed te slijten. Soms zijn de goederen overigens voor eigen gebruik bestemd: er zijn gevallen bekend van csv's (die voornamelijk bestaan uit familieleden) die niet alleen uit stelen gaan om de buit te verkopen, maar ook om in hun dagelijkse behoeften te voorzien. Daar zullen we het verder niet over hebben.

Uit de dossiers en interviews komen diverse aanwijzingen over de weg die de gestolen waar aflegt. Zo zijn er de Oost-Europese csv's die een groot deel van hun buit (laten) vervoeren naar hun moederland. Aldaar worden de goederen door familieleden op lokale markten te koop aangeboden. Het gaat dan om parfums, toiletartikelen zoals tandpasta, deodorant, scheerschuim en -mesjes, pakken gemalen koffie, elektrisch gereedschap, sigaretten en wat dies meer zij. Dit zijn nieuwe artikelen die van winkeldiefstal afkomstig zijn. Naar verluidt zou de gangbare opbrengst ongeveer een derde zijn van de nieuwwaarde, maar de prijzen schommelen doordat zij afhankelijk zijn van de vraag en het aanbod. Het inkomen van de bevolking is in vergelijking met West-Europa laag te noemen, de klanten kunnen daarom niet de winkelwaarde betalen. Soms worden de gestolen goederen gebruikt om het huis in te richten: tv's, video- en dvd-recorders, audioapparatuur en gebruiksvoorwerpen zoals luxe messensets en espressoapparaten.

⁴² Zo weten we uit dit rapport dat de aantallen gestolen auto's al enkele jaren achtereen teruglopen. Van de Mheen en Gruter (2006) melden dat ook het aanbod van sieraden en kunst afneemt.

Voor het vervoer naar Oost-Europa bestaan verschillende mogelijkheden. Als het de traditionele mobiele bendes betreft waarvan de leden in hun moederland wonen, worden de goederen eenvoudig meegenomen achter in de auto waarmee de bendes gekomen zijn. Soms is de groep zo groot dat er met meerdere auto's gereden wordt. Dit heeft het voordeel dat er meer lading meegenomen kan worden. In sommige gevallen is er sprake van bestelbusjes waarin, tijdens het verblijf in Nederland, ook geslapen wordt. Andere csv's, die voornamelijk uit de Balkan afkomstig zijn, maken gebruik van de vele busmaatschappijtjes die tegen een schappelijke prijs toeristen en landgenoten vervoeren naar het voormalige Joegoslavië en het verdere achterland. Meestal is de chauffeur omgekocht of onder druk gezet om mee te werken. Op deze manier worden ook drugs vanuit Nederland naar de Balkan gesmokkeld. Vanuit twee bronnen (een interview en Spapens & Fijnaut, 2005) bereiken ons geluiden over het bestaan van 'huiskamersupermarkten'. Bij mensen thuis⁴³ worden op gezette tijden avonden of dagen georganiseerd waarop gestolen waar te koop wordt aangeboden. Het zouden voornamelijk nieuwe, van winkeldiefstal afkomstige, gebruiks- en consumptieartikelen zijn, die op lange tafels uitgesteld worden. Alleen op uitnodiging kan zo'n variant op de Tupperware-party bezocht worden. Het is niet helemaal duidelijk of de organisatoren ervan tot de stellers of de helers behoren. Vermoedelijk moeten we een dergelijke constructie vanuit de netwerkgedachte benaderen. Er zijn geen strikt afgebakende csv's; de helers en stellers opereren in een netwerk van mensen en medeplichtigen die ervoor zorgen dat de kanalen voor de afzet openstaan. Nu eens wordt het ene kanaal gebruikt, dan weer het andere. Welke mechanismen de keuze beïnvloeden, is onbekend. Waarschijnlijk draait het om het *commonsense*-idee van 'kennen en gekend worden'.

Dat neemt echter niet weg dat er csv's geïdentificeerd zijn die gespecialiseerd zijn in heling. Het zijn er niet veel, maar ze bestaan. Uit de dossierbeschrijvingen doemt het beeld op van risicomijdende 'criminele omnivoren'. Ze pakken alles aan waar geld aan te verdienen valt, maar ze gaan niet zelf op het dievenpad. Sommige leden ervan hielden zitting in cafés waar de stellers hun goederen konden aanbieden. Tot hun *waring* behoorden auto's, kleding, computers, elektronica, poststukken, waardepapieren, aggregaten, digitale camera's afkomstig van ladingdiefstal, waterscooters, sieraden, auto-onderdelen zoals boordcomputers, airbags en radio's – te veel om op te noemen, hoewel dit een aardig begin is.

Een Rotterdamse groepering die zich schuldig maakte aan bedrijfsinbraak, had het voorzien op pc's. De groep werd onderwerp van een opsporingsonderzoek,

⁴³ Er wordt gesproken over de Bijlmermeer, Amsterdam-West en niet met name genoemde Brabantse gemeenten.

omdat geprobeerd werd de pc's aan een legaal bedrijf te slijten. Na een eerste keer te zijn ingegaan op het aanbod om twintig pc's te kopen, kreeg de eigenaar van het bedrijf argwaan (of wroeging) en waarschuwde de politie. Ten slotte wordt hier nogmaals opgemerkt dat de tweedehandsmarkten online zeer gewild zijn onder de stelers, maar ook bij de helers, die hun spullen ook weer kwijt moeten.

12.3.2 Autodiefstal

Het behoeft geen betoog dat stelers van personenauto's voor geheel andere logistieke problemen gesteld worden dan de dieven van bijvoorbeeld tandpasta.

Bij de georganiseerde autodiefstal gaat het om de diefstal van nieuwe auto's met een hoge verkoopwaarde die veelal voor de handel worden gestolen. Ze worden meestal naar het buitenland getransporteerd. Uit opsporingsonderzoeken blijkt dat in de hele criminaliteitsketen sprake is van heling waarbij zowel criminele samenwerkingsverbanden als individuele personen en reguliere bedrijven een rol spelen. De opdrachtgevers bestellen de gewenste auto's bij de stelersgroepen, omdat ze afnemers moeten bedienen. Deze afnemers bevinden zich meestal in Afrika, het Midden-Oosten of Zuid-Amerika en recent ook in Oost-Europa.

Na de diefstal wordt het voertuig afgeleverd bij een tussenpersoon die de auto veiligstelt. De auto krijgt in de meeste gevallen een nieuwe identiteit in de vorm van een nieuw chassisnummer en een nieuwe kentekenregistratie. Uit onderzoeken blijkt dat het omkatten vaak bij garagebedrijven plaatsvindt. Er zijn ook gevallen bekend dat dergelijke bedrijven eigendom zijn van de criminele samenwerkingsverbanden.

In enkele opsporingsonderzoeken was er sprake van heling door individuele personen, zij kunnen op basis van hun persoonlijk netwerk behulpzaam zijn bij de afzet van een auto. Een voorbeeld is een Nederlander die door samenwerkingsverbanden werd ingeschakeld, omdat er een gestolen auto moest worden afgezet in West-Afrika. Door zijn contacten in het buitenland kon hij de afname van een gestolen auto verzorgen. Uit afgeluisterde telefoongesprekken kreeg de politie inzicht in de onderhandelingen over de verkoop van een auto. Hij ontving betalingen uit de VS, Canada, Chili, Peru en Zuid-Afrika. De schaal van zijn betrokkenheid bij de handel in gestolen auto's blijkt uit het feit dat hij in verschillende bovenregionale rechercheonderzoeken naar de georganiseerde autodiefstal naar voren kwam. Voor de opslag van de gestolen auto's beschikte hij over loodsen in het hele land.

Bij de export van gestolen voertuigen zijn ook bedrijven betrokken die zich bezighouden met de reguliere export van goederen. Te denken valt aan bedrijven in de havens die goederen intercontinentaal vervoeren naar bijvoorbeeld Afrika, het Midden-Oosten en Zuid-Amerika. Deze bedrijven kunnen al dan niet actief bij de criminaliteit betrokken zijn.

De verscheping van de auto's vanuit Nederlandse havens wordt door cargadoorsbedrijven verzorgd. Bij deze bedrijven worden ook de containers gehuurd waarin de auto's worden verscheept. De containers worden door de verhuurders naar terreinen in het land vervoerd waar het inladen plaatsvindt. Het zijn vaak terreinen die voor dat doel door bedrijven worden verhuurd. De huurders (opdrachtgevers of andere tussenpersonen) zorgen zelf voor het laden van de containers en zijn zelf verantwoordelijk voor de inhoud. Uit onderzoeken blijkt dat er geen controle is bij het beladen van de containers. Op de *bill of lading* waarop de lading moet worden ingevuld, wordt een verzonden lading vermeld zoals huishoudelijke goederen of gebruikte autobanden. Deze lading zit ook in de container als afscherming van de auto. Soms wordt op de *bill of lading* vermeld dat het om een gebruikte auto gaat. De *bill of lading* wordt tegelijk met de autosleutels met een koerier naar het land van bestemming gestuurd tegen de tijd dat het schip met de container op de plaats van bestemming zal aankomen. Aldaar wordt de container ingeklaard door de ontvangende partij.

Een cargadoorsbedrijf bleek ook een rol te spelen bij betalingen vanuit Afrika. Het kantoor in het betreffende geval bood klanten de mogelijkheid om geldbedragen te storten voor uitbetaling aan derden in Nederland. Het bedrijf rekende hiervoor een provisie van twee procent. Op deze manier kon er geld aan de tussenpersonen worden overgemaakt voor het betalen van de gestolen auto's.

In het voorgaande komen we de drie vormen van heling tegen die door Van de Mheen e.a. worden onderscheiden (2006). Allereerst is daar heling door criminele samenwerkingsverbanden die opdracht geven voor het stelen van een auto om een afnemer te bedienen. In het voorbeeld zien we een crimineel samenwerkingsverband dat een afnemer zoekt voor een gestolen auto. Vervolgens wordt de hulp ingeroepen van een lokale crimineel die bemiddelt bij de verkoop van het voertuig. Vervolgens wordt een reguliere onderneming ingeschakeld voor de verscheping van de auto. Bovendien biedt dit bedrijf de mogelijkheid om via de handelskanalen betalingen te verrichten.

12.3.3 Ladingdiefstal

Over heling van door ladingdiefstal verkregen goederen is niet veel kennis beschikbaar. Kuppens e.a. (2006) merken op dat het voor de politie lastig lijkt te zijn om een goed beeld van helers te krijgen. Dit heeft deels te maken met het feit dat opsporingsonderzoeken vaak niet gericht zijn op de helers maar op de stelers. Dat geldt niet voor het Projectteam Ladingdiefstal. De leider van het team vertelt:

“Wij werken vanuit de helers en dan rechercheren we terug naar de stelers. We volgen het goederenspoor en komen zo via de goederen bij de stelers. Het onderzoek waar we nu mee bezig zijn, is gestart met een heler die aangehouden was. Die bleek in nauw contact te staan met ladingdieven. Als je constant hetzelfde patroon ziet: de heler heeft kort na de diefstallen al goederen die daarbij zijn weggenomen, dan weet je wel hoe laat het is. Wat we ook doen als we zien dat een bepaald persoon over bepaalde goederen beschikt, is nagaan of het kan dat zo iemand over die goederen beschikt. Als je weet dat een bedrijf alleen bepaalde afzetkanalen gebruikt, dan heb je weer een aanwijzing. Denk bijvoorbeeld aan DELL-computers. Die worden alleen zonder tussenhandelaar verkocht, dus als iemand dan een partij nieuwe DELL-computers heeft, is de kans groot dat er meer aan de hand is.”

Kuppens e.a. maken onderscheid tussen verschillende categorieën goederen, die op verschillende wijzen worden afgezet. Het gaat om transportmiddelen, hoogwaardige goederen op bestelling, allerlei soorten in waarde variërende handelsgoederen en metalen. Om te beginnen met transportmiddelen, een gedeelte van de transportmiddelen wordt teruggevonden. Dit betekent dat de diefstal waarschijnlijk niet gepleegd is met het oog op de vrachtwagen zelf. Terugvindpercentages verschillen per type voertuig, maar gemiddeld ligt het percentage lager dan dat van personenauto's. Er zijn Oost-Europese bendes die vrachtwagencombinaties strippen en doorverkopen. Ook komt het voor dat in Nederland gestolen vrachtwagens in het buitenland worden aangetroffen. Hoe vaak dit gebeurt, is niet bekend.

Diefstal van hoogwaardige goederen is volgens Rovers en De Vries Robbé (2005) doorgaans goed voorbereid en de goederen worden vermoedelijk vrij snel geleverd aan de opdrachtgever of heler. Eventueel gaan de spullen naar het buitenland. Het is te verwachten dat handelsgoederen in Nederland worden afgezet, bijvoorbeeld op markten of braderieën. Eveneens is het denkbaar dat dergelijke goederen in dumpwinkels aan de man worden gebracht. Daarnaast zijn er de tweedehandsmarkten online, waarvan bekend is dat een deel van de aangeboden waar van diefstal afkomstig is.

Ten slotte nog metalen. Die zijn op eenvoudige wijze te slijten aan oudijzerboeren of andere metaalhandelaren. Het handigste is het natuurlijk als je zelf op min of meer legale wijze handelt in het type goederen dat je heelt. Een van de leiders van een csv dat hierboven al even aan de orde kwam, heeft een oudijzer- en metalenhandel. Hij geeft opdrachten aan diverse stellers om bijvoorbeeld ladingen metalen, complete vrachtauto's en machines zoals bulldozers te stelen.

Over wie de helers zijn, is vrij weinig bekend. Bij sommige csv's uit de CSV-manager zie je dat de leiders eveneens optreden als helers. Een van de leiders van een csv hield zich vroeger vooral bezig met de illegale autobranche en tegenwoordig ook met hennepsteelt en heling van grote partijen goederen die waarschijnlijk afkomstig zijn van ladingdiefstal. Hij heeft een groothandel in auto's en binnentuin- en growshopartikelen. Hiermee kan hij zijn activiteiten redelijk afdekken.

12.4 Beknopte conclusies

- Er komen maar weinig helingfeiten ter kennis van de politie.
- Er worden jaarlijks zo'n 800.000 diefstallen gepleegd, terwijl het aantal helingfeiten dat ter kennis van de politie komt, zich tussen de 2000 en 5000 per jaar beweegt.
- Voertuigen, elektronica en kleding zijn de goederen die het vaakst voorkomen in de processen-verbaal met betrekking tot heling.
- Lang niet alle gestolen goederen komen op de helingmarkt, veel wordt voor eigen gebruik en/of consumptie gestolen.
- Een groot deel van de gestolen goederen vindt zijn weg naar Oost-Europa.
- Soms vervoeren de dieven deze goederen zelf, soms wordt gebruikgemaakt van de vele busmaatschappijtjes die een dienstregeling hebben op de Balkan en andere landen. Deze goederen worden op lokale markten tegen grofweg een derde van de nieuwwaarde te koop aangeboden.
- De tweedehandsmarkten online zijn een veelgebruikt medium om gestolen goederen in geld om te zetten.
- Een relatief nieuw verschijnsel zijn de 'thuissupermarkten'. Bij particulieren thuis worden kijkdagen georganiseerd waarop artikelen die afkomstig zijn van winkeldiefstal, te koop worden aangeboden (ze zijn alleen op uitnodiging te bezoeken).
- Goederen die afkomstig zijn van woning- en bedrijfsinbraak, winkeldiefstal e.d. zijn eenvoudig te slijten.
- Over de afzet van ladingen is weinig bekend, het is aannemelijk dat de diefstal op bestelling plaatsvindt, waardoor afzet gegarandeerd is.

- Gestolen auto's worden vaak in het buitenland afgezet, ook hier is sprake van diefstal op bestelling. De logistiek van de afzet is tamelijk complex, niet in de laatste plaats doordat gebruikgemaakt moet worden van falsificaten en corruptie. Daardoor bestaat weinig zicht op de feitelijke gang van zaken.

13

Nabeschuwing

In dit hoofdstuk wordt een poging ondernomen met enige distantie te kijken naar het materiaal dat in de voorgaande hoofdstukken is gepresenteerd en te zien welk algemeen beeld nu opdoemt. Het heeft tot doel de grote lijnen te beschrijven en enige orde in de chaos te scheppen: welke overeenkomsten zien we, zijn er verschillen, waaraan zijn overeenkomsten en verschillen toe te schrijven, kunnen wellicht centrale factoren onderscheiden worden die iets meer zeggen over de georganiseerde vermogenscriminaliteit? We zullen ons in dit hoofdstuk concentreren op deze en dergelijke vragen.

In de voorgaande hoofdstukken stonden de betrokken criminele samenwerkingsverbanden centraal. Het karakter van de samenwerking werd daarbij ruim opgevat: het ging om personen die gedurende langere tijd gezamenlijk en herhaald ('structureel' of 'bestendig') vermogenscriminaliteit plegen of gepleegd hebben. Dat de samenwerking in georganiseerd verband plaatsvond, werd min of meer als inherent gezien aan deze vorm van criminaliteit. Van belang voor dit onderzoek was dat de criminaliteit bovenregionaal plaatsvindt of plaatsvond. Daarmee werd voldaan aan de wens van de opdrachtgever dat de zogenoemde 'middencriminaliteit' in het NDB2008 zelfstandig aandacht moest krijgen.

Op het eerste gezicht is het beeld van de georganiseerde vermogenscriminaliteit fragmentarisch en weinig coherent. Er zijn vele vormen van dergelijke delicten en al deze vormen worden beoefend door vele uiteenlopende criminele samenwerkingsverbanden. Ze lopen niet alleen uiteen met betrekking tot hun specialiteit, maar ook op factoren als herkomst, samenstelling, omvang, werkwijze, organisatiegraad etc.

Zo kunnen we aan de ene kant van het spectrum een uit Rotterdam afkomstige groepering zien die zich heeft toegelegd op bedrijfsinbraken. Het betreft zo'n twintig adolescenten die in dezelfde wijk wonen en een gemeenschappelijke etnische achtergrond hebben. In wisselende samenstelling plegen ze opportunistische bedrijfsinbraken. Een taakverdeling, hiërarchie, enige sturing, coördinatie of leiderschap zijn niet te ontdekken binnen de groep. Hun werkwijze is even consistent als primitief: er wordt een straatklinker losgewrikt en door de ruit gesmeten. Alles van waarde dat voor het grijpen ligt, wordt in een klaarstaande gestolen auto geladen en binnen een kwartier zijn ze verdwenen. Er is eerder sprake van *gezamenlijk* opereren dan van een *organisatie*. Het organiseren houdt vaak niet meer in dan onderling afspreken waar en wanneer de inbraak plaats gaat vinden. De precieze samenstelling van de groep is toeval.

In termen van organisatiegraad vergelijkbare groeperingen treffen we ook aan bij andere relatief eenvoudige delicten als woninginbraak, winkeldiefstal en overvallen. Vooral de groepen die woninginbraken plegen, kennen slechts een rudimentaire organisatievorm.

In schril contrast hiermee staat de geoliede Roemeense organisatie die in heel Europa betaal- en geldautomaten skimt. Een team specialisten ontwikkelt hard- en software om deze in betaalautomaten in te bouwen en daarmee de informatie van magneetstrips van pinpassen te kopiëren en op te slaan. Een ander team breekt in bij een winkelbedrijf met veel kassa's. Eerst is door middel van een kleine aankoop bekeken of de pinautomaten van een eenvoudig te skimmen type zijn. Bij de inbraak gaan de daders zeer voorzichtig te werk, want zichtbare braaksporen leiden tot argwaan. De hardware wordt ingebouwd in de verschillende pinautomaten en na verloop van tijd weer verwijderd. Via e-mail of een sms-bericht wordt de informatie naar het buitenland (vaak Italië) gestuurd, waar weer een team klaarstaat om de gestolen gegevens op een blanco pas te zetten. Vaak diezelfde dag nog worden met de valse passen de eerste bedragen van de verschillende rekeningen gehaald. We zien een centraal geleide organisatie, met een duidelijke taakverdeling, de aanwezigheid van deskundigen op ICT-gebied en coördinatie bij het versturen en ontvangen van de gestolen informatie. Dergelijke goed georganiseerde csv's vinden we ook in de dossiers over autodiefstal en in mindere mate ladingdiefstal.

Vooral de csv's die zich bezighouden met autodiefstal, kenmerken zich door een hoge organisatiegraad, waarbij de gehele logistieke keten wordt beheerst. Het bijeenbrengen van vraag en aanbod, het selecteren van de voertuigen, de opdracht tot stelen, het stelen zelf, het toepassen van moderne technologie, het vervoer, de opslag, het omkatten, de vervalste papieren, de export en de aflevering, zijn schakels in een complex logistiek proces dat nog eens bemoeilijkt wordt door de illegaliteit ervan. Soms valt het gehele proces onder het eigen beheer van de organisaties, soms is er sprake van een keten van groeperingen die elk relatief zelfstandig een schakel in het proces uitvoeren. Deze organisaties of netwerken zijn het meest compleet en professioneel wat betreft aansturing, voorbereiding, werkwijzen, afscherming, coördinatie en de toepassing van moderne technologie. Er tekent zich een duidelijk verband af tussen de organisatiegraad van csv's enerzijds en de aard van het delict anderzijds. Naarmate het delict een complexere logistiek kent, hebben de betrokken csv's een hogere organisatiegraad. Er bestaat dan een glijdende schaal van eenvoudig naar complex waarop de csv's geplaatst kunnen worden die zich achtereenvolgens bezighouden met woninginbraak, insluiping, winkeldiefstal, bedrijfsinbraak, overvallen, ramkraak, ladingdiefstal, skimming en autodiefstal.

De Cock (2006) heeft op de dimensie van interne organisatie een typologie ontworpen van Oost-Europese groeperingen die zich in België bezighielden met vermogenscriminaliteit. Zij onderscheidt een viertal typen organisaties: sterk georganiseerd, medium-hoog georganiseerd, medium-laag georganiseerd en laag georganiseerd. De factoren waarop deze types zich van elkaar onderscheiden zijn: 1) hiërarchie, 2) leiderschap, 3) bestendigheid, 4) gebruik van geweld, 5) gebruik van commerciële (bovenwereld)structuren en 6) geografische spreiding van de activiteiten. Deze typologie is goed bruikbaar voor het toetsen van het hierboven veronderstelde verband tussen organisatiegraad en complexiteit van het delict.

Het ligt eigenlijk voor de hand dat de complexiteit van het delict ook gevolgen heeft voor de mate van specialisatie. Het zal de woninginbreker of winkeldief die gewend is aan de relatieve eenvoud van zijn delict, niet gemakkelijk vallen over te stappen op het skimmen van betaalautomaten of het stelen van een dure auto voor de export naar Ghana. Het ontbreekt hem aan de kennis, de vaardigheden en de contacten die hiervoor nodig zijn. Bovendien vergt deelname aan dergelijke hooggeorganiseerde criminaliteit een andere mentale instelling dan het plegen van opportunistische inbraken en diefstallen. We zien dan ook dat de csv's die de 'eenvoudiger' criminaliteit plegen, zich bij hun leest houden. Tegelijkertijd kunnen we constateren dat de leden van samenwerkingsverbanden die zich met auto- of ladingdiefstal bezighouden, nog wel eens aangetroffen worden in samenwerkingsverbanden die een andere vorm van vermogenscriminaliteit plegen (bijvoorbeeld bedrijfsinbraken). De bepalende factor hierbij is de sociale omgeving van de daders: kennen zij mensen die zich hiermee bezighouden en zijn zij bereid (incidenteel) deel te nemen? Het zijn dus niet zozeer de complete csv's die een heel scala aan verschillende vormen van vermogenscriminaliteit op het repertoire hebben staan, maar de individuele leden die incidenteel bij andere groepen aansluiten. De groepen die bij skimming worden aangetroffen, vormen een uitzondering op deze regel. Voor zover bekend beperken deze strak georganiseerde en homogeen samengestelde groeperingen zich tot skimming. Waarschijnlijk moet de oorzaak hiervoor gezocht worden in het gebruik van geavanceerde technologie. Dit vraagt om specialisten. Kortom, we zien dat geïdentificeerde csv's zich over het algemeen houden bij de eenmaal 'gekozen' vorm van vermogenscriminaliteit en dat individuele leden van de sterker georganiseerde groepen die complexere criminaliteit plegen, nog wel eens deelnemen aan andere samenwerkingsverbanden die een andere vorm van (georganiseerde vermogens)criminaliteit plegen.

Op veel terreinen zien we de afgelopen jaren een daling in de omvang van de criminaliteit optreden. Soms is dat een continue daling van jaar na jaar, soms

gaat het met pieken en dalen, maar is met een lineaire trendlijn zichtbaar te maken dat de daling een trendmatig karakter heeft. Waar sprake is van een ondubbelzinnige stijging, kan aannemelijk gemaakt worden dat registratie-effecten een rol spelen. Een thema dat in verband hiermee regelmatig weerkeert, is fysieke beveiliging in velerlei gedaanten.

Het lijkt geen twijfel dat toegenomen beveiliging terug te zien is in de criminaliteitscijfers. Woninginbraak, winkeldiefstal, autodiefstal, skimming en in mindere mate overvallen en ladingdiefstal, het neemt allemaal af nadat fysieke beveiligingsmaatregelen effectief zijn geworden. Een goed voorbeeld betreft autodiefstal. Sinds de startonderbreker verplicht werd gesteld en door autofabrikanten op grote schaal werd toegepast, is het aantal gestolen auto's met ruim de helft verminderd, terwijl het aantal geregistreerde auto's in Nederland in dezelfde periode met meer dan 20 procent is gestegen naar ruim 7,2 miljoen. Op die plekken waar we zien dat er sprake is van een kleine afname of onevenredig omvangrijk slachtofferschap, zoals de detailhandel in extremis slachtoffer is van overvallen en ramkraken, kan geconstateerd worden dat de kenmerken of zakelijke activiteiten van de branche strijdig zijn met zware en afdoende beveiliging. De detailhandel moet nu eenmaal klantvriendelijk en toegankelijk zijn; een buurtsupermarkt die de beveiliging optrekt tot het niveau dat banken hebben, prijst zich uit de markt om geheel andere redenen dan de kwaliteit van de producten. Dat neemt niet weg dat fysieke beveiligingsmaatregelen buitengewoon effectief zijn gebleken in het terugdringen van criminaliteit. De criminele samenwerkingsverbanden doen natuurlijk dezelfde observatie en de doorzetters onder hen reageren op dergelijke maatregelen door methoden en technieken te ontwikkelen die de maatregelen teniet kunnen doen. Ook daarvan zijn vele voorbeelden te geven. Met name autodieven en skimmers zijn daarin inventief. Je zou kunnen spreken van een wedloop. Als nieuwe techniek waarin zij hun tanden kunnen zetten, geldt de methode van microdots ter identificatie van voertuigen. En deze wedloop is nog lang niet achter de rug. We staan aan de vooravond van alledaagse toepassingen van nanotechnologie. Beveiliging is een van die toepassingsmogelijkheden. Op 29 januari 2008 schreef de Volkskrant dat in 2004 wereldwijd voor 25 miljard euro aan nanoprodukten is verkocht; de verwachting is dat dit bedrag in 2010 tot 450 miljard euro zal zijn gestegen. Mogelijk dat hiermee een definitieve technologische voorsprong kan worden genomen op csv's. Maar deze en dergelijke ontwikkelingen hebben ook een schaduwzijde. De belangrijkste in dit verband is de toenemende kwetsbaarheid van het individu. Het individu, of dit nu de auto-eigenaar is, de bedrijfsleider van een bank of de chauffeur van een vrachtwagen, heeft over het algemeen de sleutel van de beveiliging in handen – figuurlijk en/of letterlijk. Het is dus aannemelijk dat hij in toenemende mate het doelwit wordt. Het zou goed zijn wanneer bij de ontwikkeling van praktische toepassingen op

voorhand rekening wordt gehouden met dit onwenselijke bijeffect.

Soms maken beleidsmakers de fout maatregelen te nemen die weliswaar in hun eenvoud aantrekkelijk zijn, maar door oppervlakkigheid slechts op het eerste gezicht effectief. Dit mocht burgemeester Giuliani van New York ervaren toen hij een eind wilde maken aan het daklozenprobleem op Manhattan. Waar overdag de toeristen gebruikmaakten van de banken op Manhattan om uit te rusten, werden deze 's nachts in bezit genomen door de daklozen met hun supermarktkarren. Dit was de burgemeester een doorn in het oog. Hij dacht hieraan een einde te maken door de banken halverwege te voorzien van een armleuning. De theorie was dat de daklozen niet meer languit konden liggen om te slapen, en dat zij dus hun nachtelijk heil elders zouden zoeken. Hij hield echter geen rekening met de nood van de daklozen en hun inventiviteit. Het nettoresultaat was dat er na de ingreep twee daklozen op één bank lagen te slapen: de middenleuning had voor een verdubbeling van het aantal slaappleaatsen gezorgd.

De moraal van dit verhaal is dat grondige analyse van een probleem noodzakelijk is, wil men echt effectieve maatregelen kunnen nemen.

Hierboven is sprake van het kwetsbare individu met betrekking tot fysieke beveiliging. Deze kwetsbaarheid beperkt zich niet hiertoe maar strekt zich uit over diverse terreinen. In het NDB2004 werd in de nabeschouwing al aandacht gevraagd voor dit fenomeen:

“Eén van de eerste dingen die opvallen bij lezing van de criminele verschijnselen, is de centrale plaats die de *'menselijke factor'* inneemt. Daar wordt mee bedoeld dat bij veel criminele verschijnselen de individuele mens een cruciale rol speelt. Op vele plaatsen in het NDB hebben dergelijke individuen een plaats gekregen. Zij faciliteren het criminele proces. Er wordt gesproken over 'bruggenbouwers', over 'brokers', over 'dienstverleners' en 'experts' op velerlei terrein. De kwetsbaarheid van personen in diverse sectoren wordt bij herhaling geïllustreerd. Ook wanneer corruptie, afscherming en verweving aan de orde komen, spelen individuen een grote rol.

Deze meer overkoepelende conclusie wordt niet alleen gevoed door de waarneming dat individuen meer dan vroeger hun invloed doen gelden, maar ook door een aantal aanwijsbare (maatschappelijke) ontwikkelingen die het aannemelijk maken dat het belang van individuen voor de georganiseerde criminaliteit de komende jaren zal groeien.”

En

“Er zijn diverse gebeurtenissen en ontwikkelingen die ertoe geleid hebben dat de controle op allerlei terrein sterk is toegenomen. De aanslagen in New York en

Washington⁴⁴ zijn de meest tot de verbeelding sprekende oorzaken daarvan. Niet alleen terroristische groeperingen hebben er last van, maar als 'bijvangst' fungeren ook de producten en diensten van criminele groeperingen. Het gevaar is niet denkbeeldig dat criminele groeperingen hun werkwijze zullen gaan aanpassen aan deze toenemende controle. Dit kan tot gevolg hebben dat zij, meer dan voorheen, hun toevlucht zullen zoeken tot het corrumperen van allerlei werknemers en overheidsfunctionarissen. Criminele corruptie is –voor zover onze kennis reikt– in Nederland niet wijdverbreid. De meest gehoorde verklaring daarvoor is dat criminele groeperingen dit instrument niet of nauwelijks nodig hebben om hun illegale zaken te doen; er staan hun andere wegen open om het gewenste doel te bereiken. Als deze wegen geblokkeerd worden is het gevaar niet denkbeeldig dat de georganiseerde criminaliteit zich gaat richten op de zwakste schakel in het gehele proces: de mens. Een samenhangende ontwikkeling bestaat uit een toename van de mogelijkheden tot *technische* en *elektronische controle*. Zonder hierin uitputtend te willen zijn, wordt hiermee onder andere bedoeld de technische mogelijkheden ter identificatie van personen: iris- en bodyscan, het plaatsen van 'volgtags' op containers, de containerscan, detectiepoorten, camera's, gebruik van satellieten etc. etc. De mogelijkheden en toepassingen zijn vrijwel onbeperkt⁴⁵. Waar dergelijke technische en elektronische controle moeilijk te manipuleren en te omzeilen zijn, kunnen criminele groeperingen hun toevlucht zoeken tot '*human engineering*': het uitoefenen van druk op, of het manipuleren en omkopen van mensen, om criminele groeperingen ter wille te zijn. Ook deze ontwikkeling kan ertoe leiden dat meer dan voorheen de individuele mens het doelwit wordt van gerichte pogingen hem dienstbaar te maken aan het criminele proces."

Deze observaties uit het NDB2004 zijn in 2008 onverkort van toepassing.

Ten slotte: dit deelproject heeft betrekking op *bovenregionale* vermogens-criminaliteit. In feite bestaat die niet, er is alleen criminaliteit. Dat die criminaliteit in geografische termen wordt onderverdeeld, is een artefact dat het gevolg is van de manier waarop de Nederlandse politie georganiseerd is: zonder regio's geen bovenregionale criminaliteit. Dat lijkt een trivialiteit, maar is het niet. Het heeft gevolgen voor de effectiviteit en efficiëntie van de opsporing. Er gaat vaak kostbare tijd verloren voordat duidelijk wordt dat series misdrijven die in verschillende regio's plaatsvinden, met elkaar samenhangen en door dezelfde groep worden gepleegd. Daarna moet nog een preweegdocument en projectvoorstel geformuleerd worden, waarna het Bovenregionaal Recherche Overleg

⁴⁴ Daar kunnen we inmiddels Madrid en Londen aan toevoegen.

⁴⁵ De naderende toepassing van nanotechnologie mag hier inmiddels aan toegevoegd worden.

(BRO) beoordeelt of de schaarse capaciteit in de vorm van een Bovenregionaal Rechercheteam ingezet gaat worden.

Een goed voorbeeld van de mogelijke consequenties hiervan is eerder in dit rapport aan de orde geweest. Het betrof een Bosnisch csv dat in de wintermaanden vele delicten pleegde, om in het voorjaar naar het thuisland terug te keren. Tegen de tijd dat een onderzoek kon worden gestart, waren de vogels tijdelijk gevlogen, om in het najaar terug te keren. In dit ritme heeft het csv een aantal jaren gefunctioneerd voordat het opsporingsonderzoek vruchten af kon werpen. In dit soort gevallen loopt het BRO tegen de grenzen van de opdracht aan. Er is beperkte capaciteit en de doorlooptijden van de onderzoeken zijn in beginsel aan een maximum gebonden.

Literatuurlijst

Apperloo, J. (2007). *Fraude: Pas op uw pas*, in: Elsevier [Elektronische versie]. Amsterdam: Reed Business.

Bovemij Verzekeringen (2006). *Riskmanagement in automotive Nederland*. Nijmegen: Bovemij Verzekeringen.

Bovenregionaal Recherche Overleg. *Jaarverslag 2004*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten – Dienst Nationale Recherche Informatie.

Bovenregionaal Recherche Overleg. *Jaarverslag 2005*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten – Dienst Nationale Recherche Informatie.

Bovenregionaal Recherche Overleg. *Jaarverslag 2006*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten – Dienst Nationale Recherche Informatie.

Bunt, H.G. van de, & Kleemans, E.R. (2007). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Derde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. WODC, Onderzoek en Beleid. Meppel : Boom Juridische Uitgevers.

Cock, K. De, Charlier, R., Geurts, D., Juchtman, G., & Claeysens, S. (2006). De rondtrekkende daders aan het woord. In: Ruyver, B. De (Red.) (2006). *Rondtrekkende dadergroepen. Grensoverschrijdend beleid* (p. 45-51). Brussel: Stefaan Janssens.

Cock, K. De, Sabbe, H., Ottevaere, K., Claeysens, S., Juchtman, G., & Schotte, T. (2005). *Dader profiel analyse 'rondtrekkende daders' Deel 1: Kwantitatief Luik*.

Dienst Nationale Recherche (2004). *Misdaad zonder grenzen. Criminaliteitsbeeld Oost-Europa 2002–2003*. Zwolle: Korps landelijke politiediensten.

Dienst Nationale Recherche (2005). *Criminaliteitsbeeld Rotterdamse haven 2003–2004, trends en ontwikkelingen* (vertrouwelijk). Driebergen: Korps landelijke politiediensten.

Dienst Nationale Recherche (2005). *Eindrapportage van het project Polaris, mobiel banditisme uit Polen en Litouwen*. Zwolle: Korps landelijke politiediensten.

Dienst Nationale Recherche Informatie (2007). *Skimming*. Presentatie. September 2007. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten.

Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie (2007a). *Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector over de 1e helft van 2007*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten [alleen voor intern gebruik].

Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie (2007b). *Criminaliteitsanalyse van ladingdiefstallen in de wegtransportsector t.b.v. BVOM en StVbV*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten [alleen voor intern gebruik].

Dijk, J. van, Manchin, R., Kesteren, J. van, Nevala, S., & Hideg, G. (2005). *The Burden of Crime in the EU. Research Report: A Comparative Analysis of the European Survey of Crime and Safety*. Brussel: Gallup Europe.

DNRI (2004). *Nationaal dreigingsbeeld zware of georganiseerde criminaliteit: Een eerste proeve*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

DNRI (2006). *Vervolgstudie Nationaal dreigingsbeeld: Nadere beschouwing van potentiële dreigingen en witte vlekken uit het Nationaal dreigingsbeeld 2004*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

Drijver, M. den, & Spaans, S. (2004). *Paymentcard fraud*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

Engel, A.W. van den, & Prummel, E. (2007). *Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union*. Rijswijk: NEA.

Equens (2007). *Expertmeeting "Skimming" Utrecht, 17 September 2007*. Presentatie.

Federale Politie Brussel (2007). *Tiger Kidnapping: onze prioriteit*.

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

Fisher, B. (2008). *De laatste zet*. Reykjavik: Selfoss.

FOD (2007). *De aanpak van rondtrekkende dadergroeperingen: een actualisatie*. Brussel: Fernand Koekelberg, Commissaris-generaal van de federale politie.

Grapendaal, M., Leest, W. van der, Nieuwenhuis, F., & Soudijn M. (2004). *Criminele samenwerking. Verslag van een onderzoek voor het Nationaal dreigingsbeeld zware of georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

Groot, I., Hoop, T. de, Houkes, A., & Sikkel, D. (2007). *De kosten van criminaliteit*. Amsterdam: Stichting Economisch Onderzoek.

Heide, W. van der, Eggen, A.TH.J. (2007). *Criminaliteit en Rechtshandhaving 2006*. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.

Incze, S., Sijpkens, K., & Ridder, W. (2007). *Internationale vergelijking transportcriminaliteit*. Apeldoorn: Politieacademie.

Kleemans, E.R., Bunt, H.G. van de, & Brienen, M.E.I. (2002). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Tweede rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit*. WODC, Onderzoek en Beleid. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.

Klerks, P., & Kop, N. (2004). *Infrastructuren van grensoverschrijding. Verslag van een onderzoek ten behoeve van het Nationaal dreigingsbeeld zware of georganiseerde criminaliteit*. Apeldoorn: Politieacademie Onderzoeksgroep.

Klerks, P., & Kop, N. (2007). *Maatschappelijke trends en criminaliteitsrelevante factoren. Een overzicht ten behoeve van het Nationaal dreigingsbeeld criminaliteit met een georganiseerd karakter 2008–2012*. Apeldoorn: Politieacademie, Lectoraat Criminaliteitsbeheersing & Recherchekunde.

Koot, J., & Schrijver, J. (2007). Eén op de tien betaalautomaten is fraudegevoelig. Nederland loopt achter op rest van Europa met vernieuwing pinautomaten [Elektronische versie]. *Het Financieele Dagblad*, 13 augustus.

Kuppens, J., Vries Robbé, E. de, Leiden I. van, & Ferwerda, H. (2006). *Zware jongens op de weg. Een onderzoek naar georganiseerde diefstal in de wegtransportsector*. Arnhem: Advies- en Onderzoeksgroep Beke.

L1 Radio-TV (2007). Twee Roemenen opgepakt die ramkraken pleegden. http://www.l1.nl/popups/_rp_content_articleId/1_1835269/_pid/content

- Laan, F.J. van der, & Weenink, A.W. (2005). *Eindrapportage van het Project Polaris. Mobiel banditisme uit Polen en Litouwen*. Zwolle: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche.
- Lampe, K. von (2002). Assessing organized crime: The case of Germany, *ECPR Standing Group Newsletter Organised Crime*, nr. 3.
- Landelijk Overvalcoördinator (2007). *Voortgangsrapport no. 7. Eerste halfjaar 2007*. Raad van Hoofdcommissarissen, Landelijk Overvalcoördinator.
- Landman, R., Meloen, J., Harteveld, A., & Stoffers, E. (2007). *Opsporingsonderzoeken naar georganiseerde criminaliteit in Nederland 2006–2007*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.
- LIV Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (2007). *De L.I.V.–Code. Jaarverslag 2006*. Veendam: LIV.
- Mantgem, J. van, & Leest, W. van der (2007). *Mobiel banditisme door groeperingen uit de Balkan. Verslag van een onderzoek voor de Vervolgstudie NDB*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.
- Mantgem, J. van, Moerenhout, L., & Tilburg, W. van (2007). *Landelijke criminaliteitskaart 2006*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.
- Mheen, D. van de, & Gruter, P. (2006). *Helingpraktijken onder de loep: Impressies van helingcircuits in Nederland*. Rotterdam: IVO/Ateno.
- Miranda, H.A. de (2007). *Export van gestolen voertuigen via de Nederlandse havens. Verslag van een onderzoek voor de Vervolgstudie NDB*. [Politie intern] Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.
- Miranda, H.A. de, & Degen J. (2001). *Stelen op bestelling; een onderzoek naar autodiefstal door middel van woninginbraak en showroomkraak*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.
- Miranda, H.A. de, & Degen, J. (2004). *Stelen op bestelling 2003. Autodiefstal in georganiseerd verband*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche Informatie.

Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (2005). *Feiten en trends inzake aard en omvang van criminaliteit in het bedrijfsleven*. Amsterdam: TNS NIPO/WODC.

Monitor Criminaliteit Bedrijfsleven (2006). *Feiten en trends inzake aard en omvang van criminaliteit in het bedrijfsleven*. Amsterdam: TNS NIPO/WODC.

Moor, L.G., & Johannink, R. (Red.) (2006). *Tegenhouden van mobiel banditisme*. Dordrecht: Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie.

Platform Detailhandel Nederland (2005). *Nationaal onderzoek Winkelcriminaliteit 2005*. Leidschendam: Platform Detailhandel Nederland.

Platform Detailhandel Nederland (2006). *Nationaal onderzoek Winkelcriminaliteit 2006*. Leidschendam: Platform Detailhandel Nederland.

Reformatorisch Dagblad (15 augustus 2007). *Criminaliteit rond pinpas neemt toe*. [Elektronische versie].

Rombouts, R. (2007). Amsterdamse bende inbrekers opgepakt. *Het Parool*, 22 maart.

Rovers, G.B., & Vries Robbé, E. de (2005). *Interne criminaliteit in de logistieke sector. Onderzoek en beleid*. 's-Gravenhage: Boom Juridische Uitgevers.

Ruyver, B. De (2005). *Presentation itinerant groups*. Presentatie gehouden in Sofia, Bulgarije.

Ruyver, B. De (Red.) (2006). *Rondtrekkende dadergroepen. Grensoverschrijdend beleid*. Brussel: Stefaan Janssens.

Spapens, A.C., & Fijnaut, C.J.C.F. (2005). *Criminaliteit en rechtshandhaving in de Euregio Maas-Rijn. Deel 1: De problemen van transnationale (georganiseerde) criminaliteit en de grensoverschrijdende politie, justitiële en bestuurlijke samenwerking*. Antwerpen/Groningen: Intersentia.

Statistiek Voertuigdiefstal 2007. Stichting AVc, januari 2008.

Tijd, De (27 september 2006). *Roemenië pas in 2030 echt Europawaardig. EU-toetreding. Alleen nieuwe politieke generatie in Boekarest kan diepeworteld corruptieprobleem de baas*. [Elektronische versie].

Weenink, A.W., & Laan, F.J. van der (2005). *Eindrapportage van het Project Polaris. Mobiel banditisme uit Polen en Litouwen*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche.

Weenink, A.W., Huisman, S., & Laan, F.J. van der (2004). *Misdaad zonder grenzen. Criminaliteitsbeeldanalyse Oost-Europa 2002-2003*. Driebergen: Korps landelijke politiediensten, Dienst Nationale Recherche.

Bijlage 1

Het aantal overvallen in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak

Het aantal overvallen in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak			
	2005	2006	2007 (6 mnd)
Financiële instellingen			
Bank	59	25	16
Postagentschap	4	3	6
Postkantoor	15	10	4
Overige	7	14	4
Totaal	85	52	30
Transport			
Maaltijden	56	70	43
Prof. waardevervoer	13	8	5
Part. waardevervoer	124	101	69
Overige	29	46	22
Totaal	222	225	139
Horeca			
Café	56	37	25
Coffeeshop	8	14	8
Hotel	12	28	17
Restaurant	91	48	51
Snackbar	118	71	59
Overige	43	30	20
Totaal	328	228	180

	2005	2006	2007 (6 mnd)
Detailhandel			
Benzinestation	160	105	71
Drogisterij	41	24	17
Juwelier	25	41	25
Kledingzaak	25	33	13
Slijterij	19	19	20
Supermarkt	138	102	71
Tabakszaak	59	61	29
Telefoonwinkel	25	13	10
Videotheek	50	42	23
Overige	245	185	128
Totaal	787	625	407
Groothandel			
Taxi	95	82	52
Overige	50	74	33
Totaal	145	156	85
Woningen			
Particulier	471	467	253
Beroepsmatig	118	116	51
Totaal	589	583	304
Medische & Zorgsector			
Medische & Zorgsector	14	18	8
Totaal	14	18	8
Overheidsinstellingen			
Overheidsinstelling	5	0	1
Totaal	5	0	1
Totaal alle sectoren	2.175	1.887	1.154

Bron: LORS

Bijlage 2

Het aantal ramkraken in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak

Het aantal overvallen in 2005, 2006 en eerste halfjaar 2007, onderverdeeld naar bedrijfstak			
	2005	2006	2007 (6 mnd)
Financiële instellingen			
Bank	1	8	1
Postagentschap	1		
Postkantoor	1		
Overige	13	21	3
Totaal	16	29	4
Transport			
Maaltijden			
Prof. waardevervoer			
Part. waardevervoer			
Overige			
Totaal	0	0	0
Horeca			
Café	3		1
Coffeeshop			
Hotel			
Restaurant		1	2
Snackbar	2	1	
Overige	3	2	8
Totaal	8	4	11

	2005	2006	2007 (6 mnd)
Detailhandel			
Benzinestation	13	16	10
Drogisterij	14	19	7
Juwelier	7	4	
Kledingzaak	32	41	32
Slijterij	5		1
Supermarkt	19	26	18
Tabakszaak	6	12	1
Telefoonwinkel	1	2	1
Videotheek		1	
Overige	56	69	43
Totaal	153	190	113
Groothandel			
Taxi			
Overige	21	21	24
Totaal	21	21	24
Woningen			
Particulier			1
Beroepsmatig			
Totaal	0	0	1
Medische & Zorgsector			
Medische & Zorgsector			1
Totaal	0	0	1
Overheidsinstellingen			
Overheidsinstelling	4	3	0
Totaal	4	3	0
Totaal alle sectoren	202	247	154

Bron: LORS

Bijlage 3

Geïnterviewde personen

- Anne van der Werken, projectleider BR Rotterdam
- Bert Jan Kamstra, projectleider BR Noord- en Oost-Nederland
- Bert Visser, projectleider BR Rotterdam
- Bessel van den Hazel, divisiechef Centrale Recherche en Ondersteunende Diensten, Regiopolitie IJsselland
- Bob Schagen, projectleider Bureau Financieel Economische Recherche, Amsterdam
- Dina Siegel, universitair hoofddocent criminologie, Vrije Universiteit Amsterdam
- Erik Dalm, projectleider Team Koperdiefstal, Spoorwegpolitie (KLPD)
- Frans Lepelaar, Management Fraud Control, Equens Nederland B.V.
- Gerard Houben, projectleider BR Zuid-Nederland
- Han Eekhout, senior specialist analyse, DNRI, KLPD
- Henk Graafland, landelijk coördinator Raad van Hoofdcommissarissen en de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit
- Jan de Bes, senior specialist informatieverwerking, DNRI, KLPD
- Jan van de Ven, operationeel chef Projectteam Ladingdiefstal, BR Zuid-Nederland
- Jurien Nieland, informatiecoördinator Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit
- Karel van Engelenhoven, themarechercheur overvallen, regiopolitie Utrecht
- Klaas Hofman, Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie, KLPD
- Paul Reijenga, Landelijk overvalcoördinator
- Peter Winter, senior specialist expertise, DNRI, KLPD
- Piet de Poorter, projectleider Landelijk Overvallen en RamkrakenSysteem, KLPD
- René Oosterlaken, plaatsvervangend chef BR Noord- en Oost-Nederland
- Rob Kloek, projectleider BR Noord- en Oost-Nederland
- Rob Wichard, waarnemend chef BRT Amsterdam-Amstelland
- Sander van Golberdinge, secretaris Winkelcriminaliteit, Platform Detailhandel Nederland
- Stef Snieder, projectleider BR Amsterdam

