

GEORGANISEERDE AUTODIEFSTAL

Bouwsteen voor het
Nationaal dreigingsbeeld 2012



Georganiseerde autodiefstal

Een onderzoek naar het in georganiseerd verband stelen en verhandelen van personenauto's of onderdelen daarvan.

Bouwsteen voor het Nationaal dreigingsbeeld 2012

Hervy de Miranda
Joyce van der Mark

Uitgave

Uitgave
Dienst IPOL
Postbus 3016
2700 KX Zoetermeer

De dienst IPOL is een onderdeel van het Korps landelijke politiediensten

Colofon

Tekst Joyce van der Mark en Hervy de Miranda
Eindredactie Iet Voorhoeve

Zoetermeer, april 2012
Copyright © 2012 KLPD-IPOL Zoetermeer
IPOLnummer 5/2012

Copyright

Behoudens de door de wet gestelde uitzonderingen, alsmede behoudens voorzover in deze uitgave nadrukkelijk anders is aangegeven, mag niets uit deze uitgave worden veeelvoudigd 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

| | | |
|---|---|----|
| | Samenvatting | 5 |
| 1 | Inleiding | 10 |
| | 1.1 Doelstelling en onderzoeksvragen | 11 |
| | 1.2 Methode van onderzoek | 12 |
| | 1.3 Leeswijzer | 12 |
| 2 | De aard van autodiefstal | 13 |
| | 2.1 Vormen van autodiefstal | 14 |
| | 2.1.1 Autodiefstal na woninginbraak | 14 |
| | 2.1.2 Homejacking | 15 |
| | 2.1.3 Carjacking | 17 |
| | 2.1.4 Autodiefstal in de openbare ruimte | 18 |
| | 2.1.5 Autodiefstal van privéterreinen | 21 |
| | 2.1.6 Diefstal van voertuigonderdelen | 22 |
| | 2.2 Verwerking van gestolen auto's en onderdelen | 23 |
| | 2.2.1 Klonen | 24 |
| | 2.3 Bemiddeling en afzet | 26 |
| 3 | De omvang van autodiefstal | 28 |
| | 3.1 Inleiding | 28 |
| | 3.2 Geregistreerde voertuigdiefstal | 29 |
| | 3.3 Geregistreerde autodiefstal | 30 |
| | 3.4 Geografische spreiding van autodiefstallen | 32 |
| | 3.4.1 Spreiding autodiefstallen naar politieregio | 33 |
| 4 | Criminele samenwerkingsverbanden | 36 |
| | 4.1 Inleiding | 36 |
| | 4.2 Autodiefstal als hoofdactiviteit | 36 |
| | 4.3 Autodiefstal als nevenactiviteit | 39 |
| | 4.4 Vergelijking 2008 en 2012 | 39 |

| | | |
|-----|--|----|
| 5 | Gevolgen voor de samenleving | 41 |
| 6 | De aanpak van autodiefstal | 46 |
| 6.1 | Inleiding | 46 |
| 6.2 | Publiek-private samenwerking | 46 |
| 6.3 | Methoden van aanpak | 48 |
| 6.4 | Integrale aanpak en het barrièremodel | 50 |
| 7 | Criminaliteitsrelevante factoren | 54 |
| 7.1 | Criminaliteitsbevorderende factoren | 54 |
| 7.2 | Criminaliteitsremmende factoren | 58 |
| 8 | Conclusies en verwachtingen | 61 |
| 9 | Literatuur en bronnen | 63 |
| | Bijlage 1 | 66 |
| | Ontwikkeling in carjackings over de periode 2007 - 2011 | |
| | Bijlage 2 | 67 |
| | Geraadpleegde personen | |
| | Bijlage 3 | 68 |
| | Wilde achtervolging op gestolen Audi eindigt in de sloot | |
| | Bijlage 4 | 69 |
| | Betrokken instanties | |

Samenvatting

Dit deelproject georganiseerde autodiefstal tracht inzicht te verschaffen in de ontwikkeling van aard en omvang van autodiefstal, de personen die er bij betrokken zijn, de maatschappelijke gevolgen en de verwachtingen voor de komende vier jaar. Dit alles ter ondersteuning van de aanpak van deze vorm van criminaliteit door publieke en private partijen en als bouwsteen voor het opstellen van het Nationaal dreigingsbeeld 2012.

In 2008 was al een ontwikkeling te zien van het sterk beveiligen van auto's, waardoor de autodieven ofwel mee ontwikkelden in hun apparatuur, ofwel zich gingen richten op de autosleutel voordat zij de auto meenamen. Deze ontwikkeling zet in 2012 door. Er is een stijging te zien in het aantal diefstallen, waarbij eerst de sleutel wordt ontvreemd om vervolgens hiermee de auto te ontvreemden. Met name wanneer de gestolen auto gebruikt wordt voor andere delicten, komt de variant *carjacking* in beeld. Maar ook andere vormen, zoals diefstal tijdens verhuur of proefrit, diefstal na woninginbraak en *homejacking*, nemen toe. Tijdens de diefstal is dus meer sprake van confrontaties met slachtoffers en andere personen in het publieke domein. In het voortraject van het lokaliseren van de buit besteden de daders echter minder tijd dan voorheen in het publieke domein. De auto's worden veelal via internet opgespoord, met behulp van advertentiesites als Marktplaats.nl of via het programma *Street View* van Google.

Uit de gegevens van de RDW blijkt dat het aantal gestolen auto's sinds 2007 is gedaald. Nadere analyse wijst uit dat het aantal gestolen auto's afneemt tot 2009, waarna het langzaam toeneemt, maar nog wel onder het niveau van 2007 blijft. Ondanks deze daling is sinds 2010 wel een stijgende lijn zichtbaar. Daarbij neemt het aandeel van gestolen auto's dat teruggevonden wordt, af in de loop der jaren. Waar in 2007 56 procent van de personenauto's werd teruggevonden, is dit in 2011 gedaald naar 50 procent. Deze resultaten doen vermoeden dat het aantal gelegheidsdieven en joyriders afneemt, en daarmee een groter aandeel van de auto's gestolen wordt in georganiseerd verband.

Als we terugkijken op het rapport van 2008, dan kan het volgende gesteld worden. De rollen die in 2008 te onderscheiden waren binnen de samenwerkingsverbanden zijn in 2012 gelijk gebleven, evenals het feit dat de georganiseerde autodiefstal voornamelijk gericht is op nieuwe auto's uit het duurdere segment. De apparatuur die gebruikt wordt om de auto's te

bemachtigen is verder ontwikkeld, waardoor nu veelal kleinere en snellere apparatuur gebruikt wordt. De werking van de apparatuur is echter niet wezenlijk veranderd. Wat wel nieuw is ten opzichte van 2008, is het gebruik van *Google Street View* voor het lokaliseren van de te stelen auto's. Deze ontwikkeling kan de kans op ontdekking door de politie verkleinen, omdat vanuit huis, via legale wegen, de auto's al uitgezocht kunnen worden. Hierdoor brengt het samenwerkingsverband minder tijd door in het publieke domein, waar de kans op ontdekking door de politie groter is. Voorts zien we een afname van het aandeel West-Afrikaanse criminele netwerken in de georganiseerde autodiefstal. Bij deze groepen is een verschuiving van delicten waargenomen. De Oost-Europese dadergroepen lijken echter een grotere rol te gaan spelen in de georganiseerde autodiefstal in Nederland. De lage welvaart en hoge werkloosheid zijn redenen voor hen om het criminele pad op te gaan. De reden dat zij naar Nederland (en andere delen van West-Europa) komen, is gelegen in de welvarendheid van ons land.

De directe financiële schade van gestolen auto's die voorgoed wegblijven, is gemiddeld 86,9 miljoen euro per jaar. De indirecte financiële schade is met name voor bedrijven een hoge last. Denk hierbij aan imagoschade, de annulering van een koop en andere derving van inkomsten. Maar ook de kosten die een bedrijf dient te maken van de verzekeringsmaatschappij om de risico's te beperken (zoals alarminstallaties, hekwerken etc.).

Naast de toename van de financiële directe en indirecte schade zijn er neven-effecten. Bij burgers groeit het onveiligheidsgevoel, de confronterende vormen van autodiefstal zorgen voor psychische of lichamelijke schade bij de slachtoffers en de slachtoffers van 'duplo-auto's' kunnen het vertrouwen in de medemens verliezen en andere emotionele schade oplopen, naast de financiële schade van de auto die zij kwijt zijn en niet vergoed krijgen.

Een overzicht van criminaliteitsbevorderende factoren:

- *De economische crisis*: deze kan leiden tot een dip in de (legale) automarkt en meer werkloosheid. De consumenten kunnen vervolgens op zoek gaan naar een zo goedkoop mogelijke auto, waardoor zij eerder in contact kunnen komen met malafide handelaren. Tevens zullen mensen zonder legaal werk eerder overgaan tot vermogensdiefstal.
- *Vershil in welvaart*: de toetreding van landen als Litouwen, Polen en Bulgarije tot de EU zorgt voor een groter verschil in welvaart binnen de EU. Criminelen uit de genoemde landen zien hun kans om mee te profiteren van de welvaart in West-Europa.

- *Wegvallen van (fysieke en digitale) grenzen*: door het wegvallen van de fysieke grenzen groeit het mobiel banditisme en wordt een grotere afzetmarkt gecreëerd. Het grenzeloze internet vormt een (anonieme) afzetmarkt en biedt de mogelijkheid om op afstand auto's te selecteren voor diefstal en illegale handel.
- *Gebrekkige controle in- en export (schade)auto's*: door de lage mate van controle wordt met name de BPM- en BTW-fraude vergemakkelijkt.
- *Prioritering politie*: momenteel heeft autodiefstal geen prioriteit bij de politie, waardoor er niet voldoende tijd, middelen en kennis paraat is om zaken op te lossen.
- *Verharding*: criminelen uit Midden- en Oost-Europa hebben een andere moraal, en ook de moraal van criminelen uit Nederland neemt af. Een combinatie van betere beveiliging en deze dalende moraal zorgt voor meer geweld bij het stelen van auto's. Criminelen nemen grotere risico's en gebruiken meer geweld tegen de politie tijdens achtervolgingen.

Een overzicht van criminaliteitsremmende factoren:

- *Samenwerking ketenpartners*: door samenwerking tussen ketenpartners in zowel de publieke als de private sector kan een integrale aanpak gerealiseerd worden tegen autodieven. Een dergelijke aanpak is effectiever doordat er een eenheid ontstaat in optreden. Hier is echter wel een verbetering in de informatie-uitwisseling voor nodig. Deze ontwikkeling zal daarom pas op langere termijn effect sorteren.
- *Internationale aanpak*: omdat georganiseerde autodiefstal een internationaal probleem is, is ook een internationale aanpak nodig. Wanneer ieder land op zich een integrale aanpak heeft, is dat al een goed begin. Maar de meest effectieve aanpak is er een op internationaal niveau. Ook deze aanpak is nog in ontwikkeling, waardoor het pas op langere termijn zijn vruchten zal afwerpen.
- *Hervorming politie*: de vorming van de Nationale Politie zal meer eenheid en een uniforme werkwijze met zich meebrengen. De autodiefstal zal hiermee effectiever opgespoord en aangepakt kunnen worden. Echter, deze hervorming zal de komende jaren vorm moeten krijgen, waardoor de nieuwe werkwijze pas daarna effectief in werking zal treden.
- *Ontwikkeling beveiliging*: de betere beveiliging van auto's maakt het voor criminelen moeilijker om auto's te stelen. Deels zal dit ervoor zorgen dat er minder auto's gestolen worden, maar voor een ander deel zorgt dit voor een verschuiving naar diefstal gericht op de autosleutel waar meer geweld mee gepaard gaat.

De verwachting ten aanzien van de georganiseerde autodiefstal is een toename op korte termijn. De dalende lijn van de afgelopen jaren is in 2010 al omgeslagen in een stijgende lijn. Deze stijging wordt door verschillende omstandigheden aangemoedigd. De factoren die een remmende werking kunnen hebben op de georganiseerde autodiefstal vallen momenteel weg tegen de bevorderende factoren. Bovendien zullen de remmende factoren pas op langere termijn effect sorteren. Daarnaast heeft de invoering van microdots, die in 2008 als remmende factor op autodiefstal aangedragen werd, geen doorgang gevonden. De redenen hiervoor waren van politieke en financiële aard. Het is niet te zeggen of een dergelijke ontwikkeling in de komende periode wel doorgevoerd zal worden.

Omdat beveiligingsmaatregelen worden achterhaald door criminelen met geavanceerde apparatuur of door criminelen die zich op diefstal van de autosleutel richten, lijkt het onaantrekkelijk maken van de diefstal een betere remedie. Er zijn verschillende manieren om autodiefstal onaantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld het gebruik van *track-and-tracesystemen*, waarmee de auto opgespoord kan worden, het gebruik van *remote control*, waarmee het voertuig op afstand gestopt kan worden, het inzetten van de *VIN cube*¹, die alle elektronische chassisnummers uitleest teneinde te kijken of een auto gestolen is, of het investeren in de aanpak van heling. De snelle ICT-ontwikkelingen met toepassingen voor voertuig en voertuigonderdelen bieden volgens de Stichting AVC op afzienbare termijn voor helingbestrijding een prima perspectief.

Daarnaast kan preventief ingezet worden op de volgende vier punten:

1. Certificering van veilige/beveiligde parkeerplaatsen en -garages,
2. Beveiliging van bedrijfsterreinen,
3. Garagebedrijf/autodealer dient de autosleutels in een kluis op te bergen,
4. De automobilist bewust maken van de risico's.

Repressief is maatwerk geboden. Het is van belang de uiteenlopende dadergroepen te onderscheiden, dadergerichte aanpak is daarbij het trefwoord. Mobiel banditisme behoort als probleem exclusief tot de verantwoordelijkheid van politie en justitie en behoeft een integrale aanpak op internationaal niveau. Voor een dergelijke aanpak is intensieve, gedegen informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen noodzakelijk. Een voorbeeld van een succesvolle integrale aanpak is het Utrechtse model, dat wellicht op nationaal niveau uitgezet kan worden.

¹ Met de *VIN cube* zijn voertuigen en voertuigonderdelen snel en efficiënt te identificeren.

Meer dan de helft van de samenwerkingsverbanden die autodiefstal als doel op zich heeft, is internationaal actief. De auto's worden over het algemeen in Nederland gestolen en vervolgens geëxporteerd voor de verkoop. Voor dieven afkomstig uit Nederland geldt veelal dat dit op bestelling gebeurt. Het is niet bekend of de Nederlandse autodieven ook in het buitenland auto's stelen en zo ja, in welke mate dat eventueel gebeurt. Indien dit het geval is, bestaat het vermoeden dat de diefstallen voornamelijk in de ons omliggende landen België, Duitsland en Frankrijk geschiedt. Deze landen zijn welvarend genoeg voor potentiële doelwitten en liggen relatief dichtbij.

1

Inleiding

Elke vier jaar wordt door de Dienst IPOL van het Korps landelijke politiediensten (KLPD) in samenwerking met de Dienst Nationale Recherche van hetzelfde korps, het Nationaal dreigingsbeeld (NDB) georganiseerde criminaliteit vervaardigd. Het eerste verscheen in 2004. In opdracht van het College van procureurs-generaal wordt telkens een zo breed mogelijk overzicht gepresenteerd van de stand van zaken rond de georganiseerde criminaliteit in Nederland. Centraal staan daarbij de criminele hoofdactiviteiten. Dat wil zeggen dat vooral de daarop betrekking hebbende strafrechtelijke delictcategorieën onderwerp van onderzoek zijn. Het gaat niet alleen om de meer traditionele vormen van georganiseerde criminaliteit zoals drugshandel, witwassen, mensenhandel en –smokkel, maar ook om minder bekende vormen van georganiseerde criminaliteit zoals wapenhandel, *skimming*, kinderpornografie, vals geld en allerlei vormen van cybercrime en vermogenscriminaliteit.

Deze vormen van georganiseerde criminaliteit worden –aan de hand van uniforme onderzoeksvragen- in afzonderlijke projecten onderzocht. In het eindrapport NDB worden de resultaten van deze projecten samengevat en voorzien van wat wij “een kwalificatie van dreiging” noemen. Hiermee wordt aangegeven of de betrokken vorm van georganiseerde criminaliteit voor de komende vier jaar als een bedreiging van de Nederlandse samenleving moet worden gezien. Mede op grond van deze kwalificaties worden de landelijke beleidsprioriteiten voor de middellange termijn vastgesteld.

Dit rapport over georganiseerde autodiefstal is een van de deelrapporten die de bouwstenen voor het Nationaal dreigingsbeeld 2012 (NDB2012) vormen. Behalve als bouwsteen hebben deze rapportages natuurlijk ook zelfstandige betekenis. Zij worden daarom ook separaat gepubliceerd.

Hieronder zal verder ingegaan worden op de afbakening van het onderwerp, de doelstelling van het onderzoek, de onderzoeksvragen en de gebezigde methode van onderzoek. Tot slot volgt een leeswijzer.

1.1 Doelstelling en onderzoeksvragen

Autodiefstal bestaat niet alleen uit de diefstal van personenauto's in zijn geheel, maar ook uit de diefstal uit en vanaf auto's. Dit betreft zowel losse spullen (kleding, laptops etc.) als vaste onderdelen (airbags, ingebouwde navigatiesystemen etc.). De auto kan doel zijn van het delict, maar kan ook gebruikt worden om een ander misdrijf te plegen (bijvoorbeeld een ramkraak).

Het doel van het deelproject georganiseerde autodiefstal is het verkrijgen van inzicht in:

- De ontwikkeling van aard en omvang van georganiseerde autodiefstal;
- De (samenwerkingsverbanden van) personen die zich met georganiseerde autodiefstal bezighouden of daarbij op een andere manier betrokken zijn;
- De maatschappelijke gevolgen, en
- De toekomstige ontwikkelingen van de aard, omvang en gevolgen.

Dit inzicht dient ter ondersteuning van de aanpak van deze vorm van criminaliteit door publieke en private partijen en als bouwsteen voor het opstellen van het Nationaal dreigingsbeeld 2012.

Bovengenoemde doelstelling zal worden bereikt door antwoord te geven op de volgende onderzoeksvragen:

- 1) Hoe heeft de aard van georganiseerde autodiefstal zich ontwikkeld voor wat betreft de wijze waarop die wordt gepleegd?
- 2) Hoe heeft de omvang van georganiseerde autodiefstal zich ontwikkeld?
- 3) Hoe heeft de aard van georganiseerde autodiefstal 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 schadelijke gevolgen van georganiseerde autodiefstal voor de Nederlandse samenleving?
- 5) Welke criminaliteitsrelevante factoren zijn, in welke mate en op wat voor wijze, van invloed op georganiseerde autodiefstal?
- 6) Wat zijn voor de komende jaren de verwachtingen over georganiseerde autodiefstal voor wat betreft omvang, werkwijzen, betrokkenen en maatschappelijke gevolgen?
- 7) Welke aanknopingspunten voor beleid dat gericht is op het tegenhouden of terugdringen van georganiseerde autodiefstal komen uit het onderzoek naar voren?
- 8) In hoeverre en op welke manier zijn Nederlanders in het buitenland actief bij het uitvoeren of faciliteren van de georganiseerde autodiefstal?

1.2 Methode van onderzoek

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn verschillende bronnen gebruikt. Allereerst is literatuuronderzoek verricht. De literatuurstudie is tweeledig geweest en bestond uit het bestuderen van wetenschappelijke publicaties, als ook van verschillende rechercheonderzoeken en van de verslagen van het Bruisoverleg. 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). Hierin worden de ontwikkelingen in voertuigcriminaliteit en de stand van zaken van rechercheonderzoeken besproken.

Voorts zijn er interviews gehouden met mensen uit het opsporingsveld en expertmeetings georganiseerd met (externe) partners, zoals verzekeringsmaatschappijen, het LIV, de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV).

1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk begint met een beschrijving van de aard van autodiefstal en het proces dat hierop volgt. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de omvang van autodiefstal in Nederland. Vervolgens worden de criminele samenwerkingsverbanden beschreven (hoofdstuk 4), waarna de gevolgen voor de samenleving onder de loep worden genomen (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 volgen de aanknopingspunten voor de aanpak van autodiefstal. De criminaliteitsrelevante factoren worden beschreven in hoofdstuk 7. In het laatste hoofdstuk worden de conclusies van het onderzoek beknopt weergegeven en op basis van al deze informatie worden de verwachtingen voor de periode 2012 tot 2016 bepaald (hoofdstuk 8).

2

De aard van autodiefstal

Autodiefstal kan op verschillende manieren geschieden. De vormen van diefstal waar dit onderzoek zich op richt zijn: voertuigdiefstal na woninginbraak, showroom- en garagediefstallen, *carjacking*, *homejacking*, huurautodiefstallen, autodiefstallen uit of bij openbare gelegenheden, verduistering na proefrit en diefstal van auto-onderdelen. 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 meer gericht op het bemachtigen van de autosleutel. Dat gebeurt door inbraak in de woning van de eigenaar of in de showroom van de dealer. Verder wordt de politie geconfronteerd met gewelddadige vormen van autodiefstal, zoals *carjacking* en *homejacking*. Ook diefstal door middel van verduistering van een huurauto of een auto voor proefritten komt voor. Criminelen gebruiken steeds vaker speciale apparatuur om de auto te openen en te starten. Hierdoor zijn ze in staat de auto gewoon op straat te stelen. De laatste vorm van diefstal heeft niet de auto als doel, maar onderdelen ervan. In dit hoofdstuk zullen deze vormen van autodiefstal verder toegelicht worden.

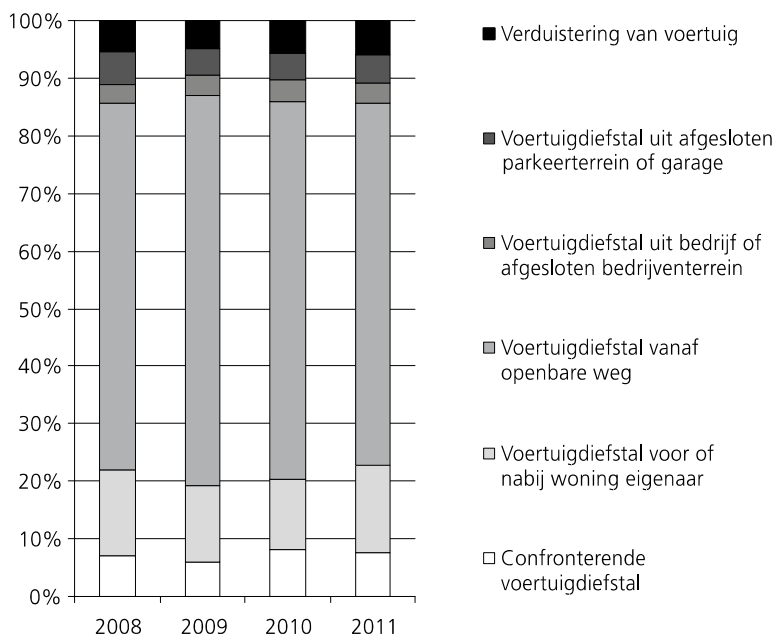
In grafiek 1 wordt eerst een overzicht getoond van de vormen van voertuigdiefstal in de jaren 2008 tot en met 2011 *op grond van MO-code*.² De MO-code² is een omschrijving van de modus operandi, die ingevuld kan worden in de politiesystemen. Invulling van deze code stelt ons in staat een overzicht te genereren van de verschillende vormen van autodiefstal en de mate waarin zij voorkomen. Omdat de invoering van deze code in het nieuwe systeem van de politie niet verplicht is, wordt dit niet altijd ingevoerd. Gevolg daarvan is dat

² De reden voor de vermelding van de MO-code had vooral een operationeel doel, te weten: het veiligheidsaspect voor politiemensen bij het aantreffen van een gestolen voertuig met verdachten. Indien dit voertuig door middel van *homejacking* of *carjacking* is gestolen, kan dat iets zeggen over de daders. De MO-codering kan in zulke gevallen de meldkamers van politie direct inzicht geven of de komst van noodhulp of technische recherche gewenst is om te voorkomen dat agenten gewond raken en sporen worden vernietigd. Verder was er ook een strategisch doel zoals het waarnemen van trends, het waarnemen van probleemgebieden met betrekking tot bepaalde delicten. In de praktijk blijkt dat de politiekorpsen zeer divers met het gebruik van de MO-code omgaan. Sommige regio's doen het heel goed, terwijl andere regio's er helemaal niets aan doen. Volgens de RDW is de MO-code in 2011 maar in 35 procent van de gevallen gebruikt. Een oorzaak die genoemd wordt is de automatisering. In de huidige opzet laat BVH het gebruik van de codering niet toe.

deze grafiek niet representatief is voor de algehele (geregistreerde) omvang en ontwikkeling van (de vormen van) autodiefstal. Het dient slechts ter indicatie.

Grafiek 1

Vormen van voertuigdiefstal in de jaren 2008 tot en met 2011 op grond van de door het LIV ontwikkelde MO-code



2.1 Vormen van autodiefstal

In deze paragraaf worden allereerst de drie confronterende vormen van autodiefstal beschreven, namelijk diefstal na woninginbraak (2.1.1), *homejacking* (2.1.2) en *carjacking* (2.1.3), waarbij met geweld het voertuig afhandig wordt gemaakt.

2.1.1 Autodiefstal na woninginbraak

Voordat de auto zelf weggenomen wordt, wordt ingebroken in de woning van de eigenaar om de sleutel te bemachtigen. Er is geen persoonlijk contact met de

eigenaar of bewoner, maar een confrontatie is niet uitgesloten. Ruim 7 procent van de gestolen voertuigen wordt ontvreemd na inbraak in de woning van de eigenaar. De inbraak in de woning is een enorme inbreuk op de privacy en heeft vaak veel meer impact dan een diefstal die bij een bedrijf plaatsvindt. Men komt immers op en in privédomein.

Bovemij Verzekeringen (verzekeringsmaatschappij van de BOVAG) waarschuwde in 2011 voor een nieuwe vorm van autodiefstal vanaf een privéadres. Bedrijven beveiligen zich steeds beter en worden door politie, verzekeraars en belangenorganisaties geïnformeerd over diefstaltrends en preventieve maatregelen. In de praktijk blijkt nu dat parallel hieraan, auto's uit de handelsvoorraad of demonstratieauto's die gebruikt worden door een medewerker en bij huis worden geparkeerd, vaker worden ontvreemd na inbraak in de woning. De dader weet dus van het bestaan van een dergelijke auto en weet waar het voertuig zich bevindt. Na verkenning wordt in de woning ingebroken en gaan de dieven op zoek naar de contactsleutels en kentekenbewijzen om vervolgens de auto op 'normale' wijze te starten en mee te nemen. Volgens Bovemij is in 2009 in vergelijking met voorgaande twee jaren, sprake van een stijging van diefstal van een auto bij de medewerker thuis met meer dan 80 procent.

Van alle diefstallen van auto's in de portefeuille van Bovemij is een toename waarneembaar van diefstal waarbij de dader kon beschikken over de originele autosleutels. In 2008 was het aandeel nog 43 procent, maar in 2009 steeg het aandeel naar 64 procent. De correlatie met de diefstal van het voertuig thuis is hiermee onlosmakelijk verbonden.

2.1.2 Homejacking

We spreken over *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. Bij *homejacking* wordt de bewoner fysiek bij het delict betrokken door de directe confrontatie met de autodief. Het is moeilijk een goed inzicht te krijgen in de daadwerkelijke omvang van *homejacking*. Volgens de registratie van de RDW is bij het jaarlijks aantal gepleegde autodiefstallen gemiddeld maar in 0,2 procent van de gevallen sprake van *homejacking*. Dit percentage zal waarschijnlijk een ondergrens zijn van het werkelijk aantal incidenten. Bij dergelijke incidenten is het niet altijd duidelijk of de auto het doel was van de overvallers. In de praktijk blijkt ook dat dit delict nogal eens wordt verward met autodiefstal in samenhang met woninginbraak – waarbij de autosleutel het doel van de inbraak is.

In het Landelijk Overvallen en Ramkrakensysteem (LORS) wordt bij overvallen op een woning of bedrijfspand de aanduiding *homejacking* geplaatst als een auto is meegenomen. Aan LORS is gevraagd te zoeken naar gevallen van overval in een woning of bedrijf waarbij een voertuig is meegenomen. In de periode 2007 tot en met 2011 zijn er in het LORS-bestand 86 gevallen van overvallen op een woning of bedrijf geregistreerd waarbij een voertuig is meegenomen. Deze gevallen zijn geregistreerd als *homejacking*. In alle gevallen was sprake van geweld of bedreiging met geweld tegen de bewoners. Bewoners werden vaak in hun slaap overvallen. In de meeste gevallen ging het om diefstal van voertuigen uit de duurdere prijsklasse.

Op grond van de incidentbeschrijving kunnen 30 zaken als onmiskenbare *homejacking* worden gekwalificeerd, omdat het duidelijk was dat de overvallers alleen de auto wilden hebben. Het gaat hierbij om zaken waarbij alleen de auto en de autosleutels zijn meegenomen of waarbij de overvallers heel specifiek naar een bepaalde auto vroegen.

In alle gevallen ging het om twee of meer daders en zijn auto's uit de dure prijsklasse ontvreemd. In enkele gevallen zijn meerdere voertuigen meegenomen.

In negentien van de dertig zaken betrof het een overval in een privéwoning, waarbij in totaal achttien auto's, twee motorfietsen en één aanhanger door de overvallers zijn buitgemaakt. In alle gevallen ging het om meerdere overvallers. In de zaakbeschrijvingen is gekeken naar het geweld dat door de daders is gebruikt: 21 keer is met vuurwapens gedreigd, in alle gevallen was er sprake van bedreiging van de aanwezigen met een wapen. In vijf zaken hebben de bewoners geen wapen gezien, maar was de fysieke overmacht zo groot dat de slachtoffers geen tegenstand konden bieden. In twee zaken werd duidelijk dat de betrokken bewoner kort voor de overval de auto via Marktplaats.nl te koop had aangeboden.

In elf zaken was er sprake van *homejacking* in een bedrijfspand: acht keer in een garagebedrijf en drie keer in een ander bedrijf. Vier keer zijn bij een garagebedrijf meerdere luxe auto's tegelijk meegenomen. In tien gevallen werden de aanwezigen met een pistool bedreigd, in drie gevallen werden de aanwezigen door de overvallers gekneveld. Opvallend was dat de dieven ook de sleutels van andere geparkeerde auto's meenamen, vermoedelijk om deze auto's later alsnog te stelen. Een geval van *homejacking* vond plaats in een loods dat als parkeergarage, een zogenoemde travelparking in de omgeving van Schiphol, werd gebruikt. De overvallers gingen er vandoor met twee auto's en namen de sleutels van de overige negentien geparkeerde auto's mee.

2.1.3 Carjacking

Carjacking is een vorm van voertuigdiefstal waarbij met geweld of bedreiging tegen de bezitter van het voertuig in het openbaar de autosleutels en het voertuig afhandig worden gemaakt. Deze vorm van diefstal wordt mogelijk in de hand gewerkt door het feit dat de auto's steeds beter beveiligd worden, waardoor autodieven zich direct op de eigenaar richten. Aanvankelijk was er een ontwikkeling in de richting van steeds meer diefstallen van een voertuig na woninginbraak, maar daarna leek het erop dat autodieven meer aandacht kregen voor de methode van *carjacking*. De criminelen hadden geen zin om eerst in het huis van de eigenaar in te breken, maar ze wilden wel die bepaalde auto hebben omdat er vraag naar is.

In ons land worden relatief weinig incidenten van *carjacking* gemeld (gemiddeld een half procent van het jaarlijks aantal autodiefstallen). In België ligt dit aantal ongeveer zeven keer zo hoog, maar neemt het aantal incidenten wel af. *Carjacking* is een vast onderwerp in het Bruisoverleg. In de verslagen van het Bruisoverleg van 2007 tot en met 2011 is er 112 keer melding gemaakt van *carjacking* waarbij met geweld het voertuig afhandig is gemaakt (zie bijlage 1). Ook hier is sprake van een ondergrens van het werkelijk aantal incidenten, omdat niet alle politieregio's aan het Bruisoverleg deelnemen. In de meeste gevallen van *carjacking* ging het om auto's uit de duurdere prijsklasse.

In het overgrote deel van de besproken gevallen zijn de voertuigen later teruggevonden. De experts hebben het vermoeden dat deze auto's zijn gestolen om andere delicten te plegen. Indien de diefstal het doel op zich zou zijn, zouden de auto's naar alle waarschijnlijkheid in veel kleinere aantallen teruggevonden zijn.

Carjacking is een groepsactiviteit, in de meeste gevallen werd het slachtoffer door meerdere daders overmeesterd en gedwongen tot afgifte van autosleutel en auto. Dat gebeurt vaak nadat het slachtoffer de auto had geparkeerd of op het punt stond deze te starten. De locatie was meestal een parkeerplaats, bijvoorbeeld bij bouwmarkten of benzinstations, maar er komen ook incidenten naar voren waarbij de bestuurder wordt klemgereden of tot stoppen wordt gemaand in verband met een vermeende aanrijding. De slachtoffers zijn machteloos omdat de overvallers tegelijk aan de bestuurders- en passagierszijde toeslaan. In enkele gevallen liepen de overvallers achter het slachtoffer aan om deze te overmeesteren. Daders gaan zelfs zo ver dat zij zich voordoen als politiemann om toegang tot het voertuig te krijgen. Het geweld dat gebruikt wordt bij *carjacking* varieert: 49 keer was er sprake van bedreiging met een vuurwapen, 16 keer met een mes. 65 keer was er sprake van fysiek geweld, zoals klappen en

vuistslagen in het gezicht, schoppen of met kracht uit de auto duwen. In vier gevallen werd behalve fysiek geweld ook traangas gebruikt om het slachtoffer te overmeesteren. Twee keer werd een stroomstootwapen gebruikt.

Volgens het LIV is een goed inzicht in de aard en omvang van *carjacking* en *homejacking* moeilijk te geven, omdat de registratie van deze delicten te kort schiet. In de praktijk blijkt dat deze delicten vaak worden geregistreerd als een overval waarbij een voertuig is meegenomen. Vanwege het geweldsaspect bij deze vormen van voertuigdiefstal zou een goede registratie zeer wenselijk zijn.

2.1.4 Autodiefstal in de openbare ruimte

Jaarlijks worden de meeste voertuigen op de openbare weg (65%) of voor het huis van de eigenaar (15%) gestolen³. In deze categorie van autodiefstal vallen vaak de gevallen van 'schone' autodiefstallen.

Enkele jaren geleden bestond de verwachting dat de ingebouwde beveiliging het stelen van een auto steeds moeilijker zou maken en dat autodieven zich meer zouden gaan richten op het vooraf stelen van de autosleutel. Tegenwoordig blijkt dat er allerlei technische hulpmiddelen in omloop zijn, die het mogelijk maken de diefstalbeveiliging in auto's te omzeilen. Hierdoor zijn volgens experts professionele autodieven in staat zonder al te veel problemen een op straat geparkeerde auto te stelen. De autodieven weten precies op welke plek in het portier de bedieningsonderdelen voor het sluiten van de auto zitten. Ze kunnen dan volstaan met het boren van een gat in het portier waardoor ze de vergrendeling kunnen manipuleren. Een veel gebruikt apparaat is de Poolse sleutel. De dief maakt hiermee het slot kapot waardoor hij het portier kan openen. Vervolgens moet hij de startonderbreker overwinnen om het voertuig te starten. Dat is een groter probleem, maar ook daarvoor kunnen technische hulpmiddelen worden ingezet. Er is apparatuur in de handel waarmee de autodief ter plekke een nieuwe sleutel kan maken. Met behulp van speciale hardware en software is het mogelijk om de transponder van de auto aan te passen aan de chip in de nieuwe sleutel. Voor het gebruik van de apparatuur is geen specialistische kennis vereist, zegt een expert. Belangrijk is dat het criminele samenwerkingsverband precies weet welke apparatuur nodig is, zodat ze die vervolgens kunnen aanschaffen. De criminele groepering hoeft daarna alleen

³ Hieronder vallen ook de diefstallen van voertuigen die geparkeerd waren op het terrein van de eigenaar.

een autodief in te huren en hem de apparatuur mee te geven om de gewenste auto's te stelen. Dit is een voorbeeld van stelen op bestelling.

Met de moderne technische hulpmiddelen kunnen autodieven een auto stelen zonder herkenbare braaksporen na te laten⁴. Door deze 'schone' autodiefstallen kan een autobezitter in grote problemen komen als zijn gestolen auto wordt teruggevonden en het voertuig geen braakschade of sporen die duiden op een diefstal vertoont. Dat is de laatste tijd het geval met auto's van Volkswagen, Honda en BMW, die op grote schaal worden gestolen. Teruggevonden voertuigen vertonen geen zichtbare braakschade, maar diepgaander onderzoek kan aantonen dat bij de diefstal technische hulpmiddelen zijn gebruikt. Een dergelijk onderzoek kan een schade-expert zelf niet doen, want er is speciale apparatuur van de dealer of fabrikant voor nodig. Een dergelijk onderzoek kost geld en of dat wordt uitgevoerd hangt ook af van de welwillendheid van de verzekeraar⁵. Zonder onderzoek kan het slachtoffer in een lastig parket terechtkomen bij het claimen van de schade. Het enige bewijs dat hij heeft, is het proces-verbaal van aangifte.

⁴ Interview met onderzoeker expertisebureau

⁵ Interview met onderzoeker expertisebureau.

Casus 1 – Praktijkvoorbeeld schone autodiefstallen

Criminelen zijn goed in staat om allerlei toezichtmaatregelen te omzeilen. In een interview vertelde een expert over een vorm van schone autodiefstal die hij in zijn opsporingspraktijk tegenkomt. De criminelen stelen allereerst de voertuigdocumenten van de auto die zij willen hebben. Respondent refereert naar een recent geval in België.

De autodieven in België hadden een Audi op het oog. Daarvan werden de kentekenbewijzen gestolen. Vervolgens is iemand naar een registratiekantoor in Frankrijk gegaan met het verzoek om de auto in te voeren. Dat gebeurde op papier. De auto uit België kreeg een Franse identiteit en een Frans kenteken. De man die de auto in Frankrijk had ingevoerd, is daarna naar de dealer gegaan waar hij aan de hand van de voertuigdocumenten en het kenteken sleutels heeft bijbesteld. Na ontvangst van de sleutels hoefde hij alleen nog maar naar de plek te gaan waar de auto stond om deze mee te nemen. Over het algemeen zijn autofabrikanten heel zorgvuldig met de uitgifte van nieuwe autosleutels. Men moet zich bij de dealer legitimeren en de voertuigdocumenten overleggen voordat een sleutel bij de fabrikant kan worden bijbesteld. Door het overleggen van de officiële documenten kon men deze restrictie omzeilen. De pakkans bij een dergelijke diefstal is nihil want op het moment dat de auto wordt meegenomen zijn de nieuwe Franse kentekenplaten opgehangen. Bij een eventuele controle toont men de nieuwe Franse kentekenbewijzen, want het gaat om een Franse auto. Volgens respondent komt dit soort autodiefstallen vaker voor, maar de MO is moeilijk te herkennen. Het is niet te zeggen hoe vaak bij de invoer van een auto sprake is van deze werkwijze.

De laatste jaren komt het steeds vaker voor dat autodieven van tevoren in een auto inbreken en deze voor diefstal gereed maken. Het incident lijkt op het eerste gezicht op een simpele auto-inbraak, er is een kleinigheid meegenomen, soms de navigatie, terwijl in werkelijkheid voorbereidingshandelingen zijn verricht. Het motormanagement is gemanipuleerd of men heeft het cilinderslot weggenomen om een sleutel na te maken. Dat er iets aan de hand is, wordt niet opgemerkt omdat de aangifte van het incident vaak via internet verloopt en er geen onderzoek aan het voertuig plaatsvindt. Met behulp van het cilinderslot wordt een sleutel nagemaakt. Dit is een probleem dat door de politie niet wordt onderkend, zegt een respondent van een expertisebureau die in zijn praktijk bij zijn onderzoeken naar autodiefstal vaak geconfronteerd wordt met het verhaal dat kort voor de diefstal in de auto was ingebroken.

2.1.5 Autodiefstal van privéterreinen

Met de toenemende mate van preventie bij bedrijven en de preventie aan de voertuigen zelf, wordt het steeds ingewikkelder om voertuigen te stelen zonder in het bezit te zijn van een sleutel. Daarom wordt er door criminelen gezocht naar andere mogelijkheden om aan het gewenste voertuig te komen. Dat blijkt onder andere uit de autodiefstallen bij garagebedrijven. Hier ziet men een verschuiving van diefstallen buiten openingstijden, naar diefstallen tijdens openingstijden.

Garage- en autoverhuurbedrijven zien zich geconfronteerd met diefstallen tijdens een proefrit of verhuur. Het delict diefstal verschuift daarmee naar verduistering en oplichting. Criminelen gaan een gesprek aan met het autobedrijf om vertrouwen te winnen, vervolgens wordt (een afspraak voor) een proefrit gemaakt. Wanneer het voertuig voor de proefrit is meegegeven, wordt het niet meer teruggebracht of het wordt wel teruggebracht, maar vervolgens dezelfde dag of nacht alsnog ontvreemd. In dit laatste geval kan een van de originele sleutels tijdens de proefrit verwisseld zijn voor een dummy. Met de originele sleutel wordt het voertuig later ontvreemd. De criminelen identificeren zich meestal met een origineel en geldig rijbewijs, maar soms gebruiken ze vervalste identiteitsdocumenten. Wanneer een geldig document is gebruikt, blijkt veelal dat op de bewuste dag aangifte van vermissing van dat document is gedaan. Meestal betreft dat aangifte met terugwerkende kracht (enkele dagen voordat het voertuig werd ontvreemd) om zo de schijn te wekken dat de eigenaar van het document niets met de ontvreemding te maken heeft.

Casus 2 – Praktijkvoorbeeld schone diefstal bij een garagebedrijf

Bij een klein autobedrijf komen drie heren kijken naar een Volkswagen Golf GTI van 4 jaar oud. De heren zijn erg geïnteresseerd en bekijken de auto grondig. Ze zijn ook erg benieuwd naar de duur van de APK die nog op het voertuig zit. De verkoper loopt naar zijn kantoor om de datum op te zoeken. Na een verder prima gesprek, verlaten de heren het pand met de belofte er over na te denken en er nog op terug te komen. Die nacht wordt de poort van het hekwerk van het bedrijf geforceerd, wordt de showroomruit ingeslagen en wordt de Golf GTI gestart en meegenomen. De eigenaar van het bedrijf woont boven het bedrijf, maar dat was geen belemmering om deze diefstal te plegen. Na controle van de nog aanwezige sleutels, bleek dat beide sleutels een verschillende baard hadden en er dus één verwisseld moet zijn, waarschijnlijk op het moment dat de verkoper in zijn kantoor op zoek was naar de vervaldatum van de APK.

Garage- en autoverhuurbedrijven zien zich genoodzaakt maatregelen te treffen om de ontvreemding van voertuigen bij uitgifte van voertuigen bij proefritten en verhuur te beperken. Daarom worden de auto's vaak voorzien van voertuigvolgsystemen en gebruiken de bedrijven steeds vaker apparatuur voor de controle van identiteitsdocumenten. In sommige gevallen worden deze maatregelen door verzekeraars verplicht gesteld, omdat de schadelast inmiddels toeneemt tot een onverzekerbaar risico.

Een andere modus operandi is het ontvreemden van een voertuig dat voor reparatie of onderhoud bij een autobedrijf is aangeboden. Wanneer het voertuig gereed is, wordt deze door de monteur van de werkplaats buiten geparkeerd. De crimineel meldt zich bij de receptie en geeft aan dat hij de auto van zijn collega komt ophalen. Vaak wordt hierbij de naam van de eigenaar genoemd. De crimineel betaalt de factuur of vraagt deze op te sturen naar het 'gebruikelijke adres'. Vervolgens neemt hij de auto met sleutel mee. Wanneer enkele tijd later de ware eigenaar de auto komt ophalen, wordt pas duidelijk dat men opgelicht is.

Garagebedrijven worden ook geconfronteerd met een werkwijze die als kluiskraakdiefstal wordt aangeduid. De gebeurtenissen verlopen meestal als volgt. Overdag wordt het alarmsysteem van het bedrijf gesaboteerd, bijvoorbeeld door het afplakken van melders, of het onklaar maken van de telefoonlijn waardoor de alarmmelding niet bij de alarmcentrale aankomt. 's Nachts komen de auto-dieven terug, breken in, maken de kluis met de autosleutels open en nemen de auto mee. Vaak worden meerdere voertuigen tegelijk meegenomen. Er zijn gevallen bekend dat een kluis die tegen een buitenmuur geplaatst was, van buiten af met een slijptol is opengebroken.

2.1.6 Diefstal van voertuigonderdelen

Autobedrijven worden de laatste jaren steeds vaker met diefstal van voertuigonderdelen geconfronteerd. Hierbij gaat het niet om de diefstal van de auto, maar om inbraak in de auto om de onderdelen te ontvreemden. Navigatiesystemen, airbags, velgen en autobanden zijn zeer in trek. Enkele merken vallen bijzonder op, te weten Hyundai (airbags), Volvo (velgen) en Volkswagen (navigatiesystemen). Ook koplampen worden gestolen. Vaak gaat dit volgens een vast patroon. In een bepaald gebied wordt met regelmaat ingebroken bij autobedrijven waarbij uit de nieuwe en ongekenmerkende auto's onderdelen worden gehaald. Het aantal getroffen auto's varieert van twee tot twintig per keer. Deze diefstallen vinden vooral plaats in de laatste maanden van het jaar als de voorraad auto's voor aflevering in het nieuwe jaar groot is. De schade gaat

vaak veel verder dan in eerste instantie gedacht. Niet alleen de airbag of het navigatiesysteem wordt gestolen, maar ook ontstaat er grote schade aan de voertuigen, doordat ramen, portieren, stuurwielen en bekabeling worden vernield en bekleding beschadigd raakt door glasscherven. Bij de diefstal van velgen worden ramen ingeslagen om krikken uit de auto te pakken, auto's worden op stoeptegels geplaatst met schade aan de dorpels tot gevolg. In sommige gevallen zijn de auto's op de remmen en bodemplaat achtergelaten. Sinds 2010 is er een ontwikkeling te zien waarbij overdag airbags uit de in de showroom aanwezige auto's worden gestolen, terwijl het bedrijf geopend is en medewerkers aanwezig zijn. Met sluwe trucs om verkopers aan de praat te houden, - waarbij ook vrouwen en kinderen ingezet worden - slaan de dieven hun slag en worden per keer twee tot drie airbags ontvreemd.

Volgens experts gebruiken autodieven internet advertentiesites zoals Marktplaats.nl om gestolen voertuigen en voertuigonderdelen aan te bieden. Door het openbare karakter van deze website, waar iedereen goederen kan aanbieden en vragen, is het niet altijd te controleren of de aangeboden goederen wel betrouwbaar zijn. Daarnaast wordt internet ook gebruikt om de te stelen objecten uit te zoeken. Na het lokaliseren van het te stelen object, bijvoorbeeld via aangeboden voertuigen op Marktplaats.nl of via foto's op *Street View* van Google Maps⁶, wordt dan een plan gemaakt om het voertuig te ontvreemden. Volgens de AVC is onderdelendiefstal vaak ook het werk van mobiele bendes uit Oost-Europa. Kenmerk van het mobiel banditisme is het invliegen van stelersgroepen, die gericht gaan plunderen en dan snel weer verdwijnen. Zij slaan vaak toe op bedrijfsterreinen en breken dan in een nacht meerdere auto's tegelijk open.

De schade van onderdelendiefstal is iets wat pas de laatste jaren enigszins in beeld komt. Door het toenemende aantal diefstallen van onderdelen, krijgt dit steeds meer aandacht. Er zijn maar weinig effectieve preventiemiddelen beschikbaar om dit probleem het hoofd te bieden.

2.2 Verwerking van gestolen auto's en onderdelen

De handel vormt een belangrijke drijfveer voor de georganiseerde voertuigdiefstal. Het is dus belangrijk het gestolen voertuig een andere identiteit

⁶ In één van de onderzochte zaken heeft het criminele samenwerkingsverband via *Street View* van de internetsite Google Maps gekeken in welke straten auto's stonden die zij wilden ontvreemden. Deze adressen werden op een lijst gezet, op basis waarvan de stelers te werk gingen.

te geven. De gestolen voertuigen kunnen bestemd zijn voor afnemers in zowel binnen- als buitenland en afhankelijk van de bestemming zal de uitvoer over land of over zee gaan. Deze paragraaf zal zich richten op het verschaffen van inzicht in de processtappen verwerking, bemiddeling en afname en hoe bedrijven en personen uit zowel de onder- als de bovenwereld daarin een (faciliterende) rol spelen.

2.2.1 Klonen

Bij deze ultieme vorm van omkatten krijgt een gestolen auto de identiteit van eenzelfde nog rondrijdende auto: zelfde merk en type en dezelfde kleur. Alle identiteitskenmerken van het originele voertuig worden in detail gekopieerd of vervalst en op het gestolen voertuig aangebracht. Van een origineel kentekenbewijs, dat wordt gekocht bij een sloperij of via internet, worden de gegevens vrij eenvoudig verwijderd en vervangen door de gegevens van de originele auto. Ook het Voertuig Identificatie Nummer (VIN) en het typeplaatje worden gekopieerd en aangepast aan de identiteit van het originele voertuig. Met behulp van gestolen drukpersen is men in staat zelfstandig valse kentekenplaten te maken die bijna niet te onderscheiden zijn van de originele kentekenplaten. De volledig gekloonde auto (ook wel duplo-auto genoemd) wordt vervolgens tegen een normale prijs verkocht aan een nietsvermoedende koper.

Klonen is een zeer geraffineerde werkwijze, waarbij de kans op ontdekking bijna nihil is. Aangezien de gestolen auto identiek gemaakt is aan een zogenoemde donorauto, zal de zwendel bij de controle voor opname in het voertuigregister niet gemakkelijk worden ontdekt. De pakkans voor criminelen is gering, omdat pas na de registratie mogelijk ontdekt wordt dat het om een kloonauto gaat. De criminelen zijn dan al lang buiten beeld. De teller van teruggevonden kloonauto's staat per 18 december 2011 op ruim 1000 stuks.

Maatregelen tegen klonen

In 2009 heeft de Bovenregionale Recherche Noord- en Oost-Nederland (BRNON) samen met het LIV een onderzoek uitgevoerd naar een crimineel samenwerkingsverband dat zich bezighield met het klonen van voertuigen. Dit heeft geleid tot aanhouding van een aantal verdachten, maar niet tot een oplossing van de problematiek. De BRNON heeft daarom een bestuurlijke notitie gemaakt met daarin een aantal aanbevelingen, die verzonden is naar het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de RDW, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) en de Raad van Korpschefs⁷. De AVC heeft hierop een brede

⁷ Bruis 105, 8 september 2010

voorlichtingscampagne opgezet in diverse consumentenbladen en op internet-sites met adviezen en tips voor de betrokken partijen, zoals politie, RDW, BOVAG en verzekeringsmaatschappijen.

De RDW heeft per 1 januari 2012 de procedure voor tenaamstelling van voertuigen aangescherpt. Sinds 1991 staat op het kentekenbewijs een controleletter. Aanbieders van kloonauto's weten deze controleletter niet, omdat ze het echte kentekenbewijs niet in hun bezit hebben. Bij de nieuwe overschrijfprocedure moet deze controleletter worden ingevoerd. Klopt de letter niet, dan wordt de procedure afgebroken. Het enige nadeel: als de koper de kloonauto heeft betaald, is het kwaad al geschied en biedt deze maatregel geen voorkoming van de schade voor het slachtoffer.

Internationaal karakter

De kloonproblematiek beperkt zich volgens de AVc niet alleen tot Nederland. Steeds vaker worden Nederlandse kloonvoertuigen in het buitenland aangetroffen. Dat was bijvoorbeeld het geval in Denemarken in maart 2011 toen verschillende in Duitsland gestolen auto's met een vervalst Nederlands kentekenbewijs voor herregistratie werden aangeboden. Bij de in Nederland aangetroffen kloonauto's blijkt het steeds vaker te gaan om voertuigen van Duitse, Franse, Belgische en zelfs Roemeense herkomst.

Verkoop van kloonvoertuigen vindt steeds vaker plaats aan afnemers in landen waar een fysieke keuring voor jonge voertuigen niet verplicht is en waar administratief ingeschreven kan worden. Pas wanneer een geregistreerd voertuig wordt teruggemeld aan het land van herkomst komt het misdrijf aan het licht, omdat dan blijkt dat het originele voertuig nog rondrijdt en men bijna zeker weet dat het om een kloon gaat.

Een expert van de AVc verklaart deze internationale ontwikkeling door het feit, dat in de Nederlandse pers en media veel aandacht is besteed aan het fenomeen kloonauto, met het mogelijke gevolg dat de criminelen hun activiteiten over meerdere landen zijn gaan uitspreiden. Professionele en internationaal georiënteerde bendes stemmen hun kloonauto's af op de automarkt. Op basis daarvan wordt een verschuiving waargenomen in merken en modellen. Tot voor kort ging het hoofdzakelijk om Volkswagen Golf, Transporter T5 en Seat Leon, maar nu duiken ook de BMW 530 en Citroën Picasso op onder de aangetroffen kloonauto's (LIV, 2011).

2.3 Bemiddeling en afzet

De bovenwereld kan zowel bewust als onbewust betrokken zijn bij autodiefstal, waarmee een dunne lijn zichtbaar wordt tussen malafide en bonafide bedrijven, die betrokken zijn bij de illegale autohandel (Grapendaal et al, 2008). Het is niet altijd mogelijk om de gestolen auto's direct af te zetten bij kopers. De auto's dienen in dat geval tijdelijk 'koud gezet' te worden. Hiervoor wordt veelal gebruik gemaakt van loodsen of containers. Deze ruimtes kunnen op naam staan van iemand van het criminele samenwerkingsverband, maar ook in het bezit zijn van een zogenoemde facilitator. Bij het proces van omkatten komen garagebedrijven in beeld, bijvoorbeeld voor het gebruik van de werkplaats, maar ook om het voertuig zelf om te katten. Tevens kunnen garages, evenals demontagebedrijven, betrokken zijn bij het opkopen van voertuigonderdelen. In verschillende zaken houdt men zich bezig met het stelen van auto's, die vervolgens compleet gestript worden, om in onderdelen verhandeld te worden. Dit gebeurt niet alleen via garages en demontagebedrijven, maar ook via internet.

Auto's die voor de handel worden gestolen, zijn vaak bestemd voor afnemers in het buitenland. De export van gestolen voertuigen vormt een logistiek onderdeel van de georganiseerde autodiefstal. In het NDB 2004 is export van gestolen auto's via de Rotterdamse haven als een witte vlek aangeduid. In het vervolgonderzoek NDB 2006 werd vastgesteld dat het hier gaat om een concreet crimineel verschijnsel en dat de export zich niet beperkt tot de Rotterdamse haven. Ook vanuit Amsterdam, Vlissingen, Moerdijk en Antwerpen worden gestolen voertuigen verscheept. De keuze voor een bepaalde haven hangt af van de bestemming van de voertuigen. Rotterdam en Antwerpen liggen in logistiek opzicht voor de hand, omdat deze havens een centrale rol hebben bij de verscheping van auto's naar bestemmingen over de hele wereld⁸. 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 zicht op de omvang van deze illegale uitvoer. Alleen als de vrachtbrieven vragen oproepen, kan de douane een container nader controleren en zo nodig openmaken.

Een aantal EU-lidstaten (België, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Zweden, Spanje, Portugal, Italië en Nederland) werkt samen, aanvankelijk samen met Europol,

⁸ Jaarlijks doen meer dan 35.000 schepen Rotterdam aan met 320 miljoen ton aan lading, waarvan 100 miljoen ton in containers wordt verscheept.

onder de paraplu *Seaports Information Coördination* (SIC) bij de aanpak van criminaliteit in de havens. De samenwerking bestaat uit de uitwisseling van informatie en het houden van periodieke controles. Volgens informatie van een rechercheur die bij de SIC-acties betrokken was, is het SIC begin 2007 in het slop geraakt. Er worden nog steeds havencontroles uitgevoerd, zij het kleinschalig. Zo werden in 2009 in België verschillende in Nederland gestolen auto's aangetroffen, die voor verscheping naar Noord-Afrika gereed stonden. Nog steeds is Afrika (Ghana, Nigeria, Kaapverdië en Angola) de bestemming waar veel vanuit Nederland geëxporteerde voertuigen naartoe gaan. Verder is Georgië een interessante bestemming voor de export van gestolen voertuigen.

3

De omvang van autodiefstal

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getracht een beeld te schetsen van de huidige omvang van autodiefstal. Na een totaalbeeld van voertuigdiefstallen in paragraaf 3.2, zal verder uitsluitend ingegaan worden op de cijfers van autodiefstal. In paragraaf 3.3 wordt de totale omvang van gestolen en teruggevonden auto's gepresenteerd, gevolgd door de cijfers uitgesplitst naar leeftijd van het voertuig. Tot slot volgt een overzicht van de diefstallen naar politieregio, om de geografische spreiding van de diefstallen in kaart te brengen.

Voor de gegevens over de omvang van voertuigdiefstallen is uitgegaan van de aangiften van voertuigdiefstal, zoals die zijn geregistreerd in het register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), aangevuld met de cijfers over *home-jacking* en *carjacking* uit het Landelijk Overvallen en Ramkraken Systeem (LORS) over de periode 2007 tot en met 2011.

Bij deze gegevens is een aantal kanttekeningen te plaatsen. Ten eerste bieden de cijfers uitsluitend een overzicht van de geregistreerde autodiefstallen die in Nederland gepleegd zijn. Aangezien niet alle delicten geregistreerd worden (de RDW registratie bevat alleen gekentekende voertuigen), bestaat er een zogenoemd *dark number*⁹. Om deze reden zijn de cijfers niet representatief, de werkelijke omvang van autodiefstal in Nederland zal (aanzienlijk) hoger liggen. De tweede kanttekening betreft het feit dat de cijfers een weergave vormen van *alle* geregistreerde autodiefstallen in Nederland. Op basis van de beschikbare cijfers was het niet mogelijk uitsluitend de diefstallen in georganiseerd verband te onderscheiden van de overige autodiefstallen. Om dit hiaat op te vangen is met behulp van bevindingen uit eerder onderzoek (Grapendaal, et al. 2008) en logisch redeneren getracht meer inzicht te bieden in het aandeel diefstallen dat in georganiseerd verband is gepleegd.

⁹ Het dark number bestaat uit het verschil tussen de geregistreerde criminaliteit en de werkelijke criminaliteit.

3.2 Geregistreerde voertuigdiefstal

Tabel 1 laat zien dat momenteel slechts 35 procent van het totale aantal gestolen voertuigen personenauto's betreft. In 2007 lag dit percentage nog op 46 procent. Voor wat betreft het aandeel personenauto's in de totale omvang van voertuigdiefstal is dus een dalende trend waarneembaar, terwijl het totale aantal voertuigdiefstallen over de afgelopen jaren juist toeneemt. Een nadere beschouwing wijst uit dat deze toename voornamelijk is toe te schrijven aan het aanmerkelijk stijgende aantal brom- en snorfietsen. In 2011 wordt ruim 50% van de voertuigdiefstallen gevormd door de diefstal van brom- en snorfietsen. Vanwege het belang van deze categorie voertuigdiefstal voor de ontwikkeling in de totaalcijfers, zal ook hier kort aandacht aan worden besteed.

Tabel 1

| Gestolen voertuigen naar type voertuig 2007 - 2011 | | | | | | |
|--|------------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| Type voertuig | | Jaar Gestolen | | | | |
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| personenauto | Aantal | 11.809 | 11.114 | 10.910 | 11.563 | 11.658 |
| | Percentage | 46% | 40% | 37% | 37% | 35% |
| bedrijfsauto | Aantal | 2.133 | 2.172 | 2.354 | 2.384 | 2.188 |
| | Percentage | 8% | 8% | 8% | 8% | 7% |
| bedrijfsauto met koppeling | Aantal | 314 | 304 | 277 | 183 | 167 |
| | Percentage | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% |
| brom- en snorfiets | Aantal | 9.774 | 11.687 | 13.276 | 14.984 | 16.869 |
| | Percentage | 38% | 43% | 45% | 48% | 51% |
| motorfiets | Aantal | 1.675 | 1.926 | 2.112 | 1.867 | 1.996 |
| | Percentage | 6% | 7% | 7% | 6% | 6% |
| werkmaterieel | Aantal | 241 | 295 | 259 | 152 | 176 |
| | Percentage | 1% | 1% | 1% | 0% | 1% |
| Totaal | Aantal | 25.946 | 27.498 | 29.188 | 31.133 | 33.054 |
| | Percentage | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

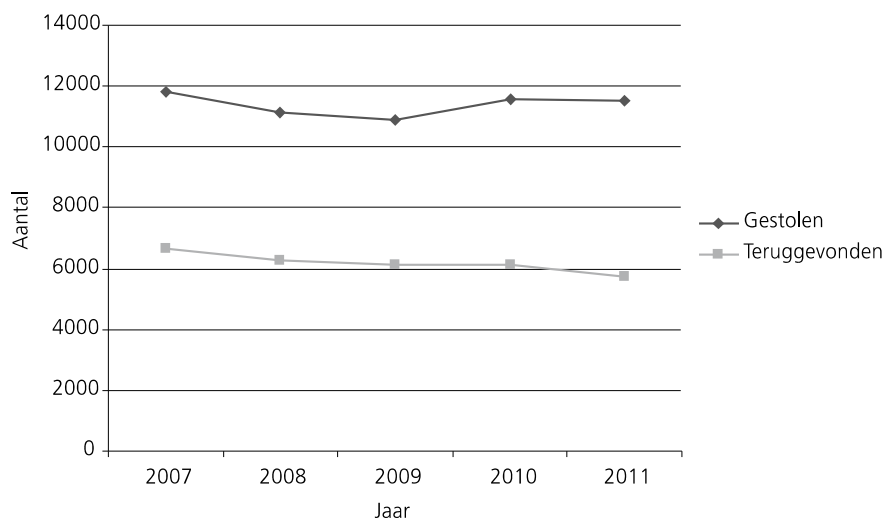
Bron: RDW

3.3 Geregistreeerde autodiefstal

Uit de gegevens van de RDW blijkt dat het aantal gestolen auto's sinds 2007 is gedaald. In grafiek 2 is deze afname visueel zichtbaar gemaakt. De grafiek laat zien dat het aantal gestolen auto's tot 2009 afneemt, waarna het langzaam toeneemt, maar nog wel onder het niveau van 2007 blijft. Het totaal aantal in Nederland aanwezige personenauto's is de afgelopen jaren toegenomen (CBS, 2011). Wanneer de daling van diefstal in absolute cijfers afgezet wordt tegen het gestegen aantal voertuigen in Nederland, is de afname van het aantal gestolen personenauto's nog imposanter.

Grafiek 2

Gestolen en teruggevonden personenauto's 2007 - 2011



Het aantal gestolen auto's dat teruggevonden wordt, neemt af in de loop der jaren. Waar in 2007 56 procent van de personenauto's werd teruggevonden, is dit in 2011 50 procent. Deze resultaten doen vermoeden dat het aantal gelegenhedsviefters en joyriders afneemt, en daarmee een groter aandeel van de auto's gestolen wordt om financiële redenen, ofwel voor de illegale handel van voertuigen en voertuigonderdelen.

Waar het terugvindpercentage landelijk jaarlijks op ongeveer 50 procent ligt, geven de cijfers van brancheverzekeraar Bovemij een ander signaal. Zij kennen

een terugvindpercentage dat varieert van 24 procent in 2008, 14 procent in 2009 en 22 procent in 2010. Dit lage terugvindpercentage wordt toegewezen aan de verzekerde categorie voertuigen: de handelsvoorraad van autobedrijven kent vooral voertuigen in de categorie 0 tot 3 jaar. Daarnaast heeft de branche-verzekeraar al zeker drie jaar geen schades vergoed voor joyriding. Joyriding verhoogt het landelijk terugvindpercentage, omdat de voertuigen die hiervoor gebruikt worden veelal (al dan niet met schade) worden teruggevonden.

Gestolen en teruggevonden auto's naar leeftijd

Om (voor zover mogelijk) inzichtelijk te maken hoeveel van de gestolen auto's in georganiseerd verband worden ontvreemd, kan gekeken worden naar de leeftijd van de gestolen auto's. Uit eerder onderzoek komt immers naar voren dat het zeer waarschijnlijk is dat jonge auto's in georganiseerd verband gestolen worden (Grapendaal et al., 2008).

Tabel 2

| Gestolen en teruggevonden personenauto's 2007 - 2011 | | | | | | |
|---|------------------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Jaar Gestolen | | | | |
| Leeftijdscategorie | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| 0 - 3 jaar | Aantal gestolen | 2.598 | 2.474 | 2.463 | 2.831 | 2.922 |
| | % Teruggevonden | 39% | 41% | 45% | 41% | 39% |
| > 3 jaar | Aantal gestolen | 9.204 | 8.635 | 8.445 | 8.726 | 8.736 |
| | % Teruggevonden | 61% | 61% | 60% | 57% | 53% |
| onbekend | Aantal gestolen | 7 | 5 | 2 | 6 | 6 |
| | % Teruggevonden | 0% | 20% | 0% | 0% | 0% |

Bron: RDW

In tabel 2 staan de aantallen gestolen personenauto's en de percentages van het aantal teruggevonden auto's in de periode van 2007 tot en met 2011. Zowel het aantal gestolen personenauto's onder de 3 jaar, als boven de 3 jaar daalt in 2008 en 2009, om vanaf 2010 weer te stijgen. Uitgaande van de veronderstelling dat jonge auto's naar alle waarschijnlijkheid in georganiseerd verband gestolen worden, zouden deze cijfers een ondersteuning bieden voor het hiervoor genoemde vermoeden dat een groot deel van de autodiefstallen in georganiseerd verband wordt gepleegd.

Voor wat betreft het aantal teruggevonden personenauto's geldt een op- en neergaand patroon in de leeftijdscategorie 0 tot en met 3 jaar. In 2008 en 2009

is een (lichte) stijging te zien in het aantal teruggevonden auto's in deze categorie, waarna een daling inzet. Uiteindelijk ligt het percentage teruggevonden jonge personenauto's in 2011 weer gelijk aan dat van 2007. Naar rato worden er dus evenveel jonge auto's teruggevonden in 2011 als in 2007. De oudere auto's laten een dalende lijn zien in het percentage teruggevonden auto's. Er worden weliswaar minder oudere auto's gestolen, maar van deze gestolen auto's blijven er meer definitief weg. Ook dit kan een indicatie zijn dat het aantal gelegheidsdieven en joyriders afneemt, en daarmee een groter aandeel van de auto's gestolen wordt in georganiseerd verband.

Diefstallen van brom- en snorfietsen

Uit tabel 1 blijkt dat nagenoeg alle vormen van voertuigdiefstal zijn afgenomen sinds 2007. Alleen de diefstal van brom- en snorfietsen is aanzienlijk toegenomen sinds dat jaar. De stijging in aantallen is voor deze categorie zo groot, dat de diefstal van brom- en snorfietsen inmiddels de helft van de totale diefstal vormt. Vanwege dit grote aandeel in het geheel, zorgt deze vorm van diefstal voor een vertekening van de totale cijfers. Omdat het totaalbeeld nu lijnrecht tegenover de daling van autodiefstal staat, wordt hier kort aandacht besteed aan de verklaring van het verschil in cijfers.

Een nadere specificatie naar leeftijd van de brom- of snorfiets toont aan dat het aantal gestolen jonge brom- en snorfietsen door de afgelopen jaren heen een schommelend patroon vertoont, maar absoluut gezien sinds 2007 aanzienlijk is afgenomen. De stijging wordt dan ook verklaard door de sterke groei in het diefstalaantal van brom- en snorfietsen met een leeftijd boven de 3 jaar. Aangezien dit onderzoek zich uitsluitend richt op autodiefstal, zal de categorie brom- en snorfietsen (ondanks zijn opmars in aantal diefstallen sinds 2007) verder niet behandeld worden in dit rapport.

3.4 Geografische spreiding van autodiefstallen

Het is niet alleen van belang om te weten hoeveel auto's er gestolen worden, maar ook waar zij gestolen worden. Door de gegevens over autodiefstallen op te splitsen naar politieregio, wordt inzichtelijk hoe deze over Nederland verdeeld zijn. Deze informatie kan ondersteunend zijn voor de aanpak van georganiseerde autodiefstal.

Figuur 1 laat zien dat in 2011 de meeste auto's gestolen werden in de regio's Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-Amstelland en Haaglanden. De regio's

Hollands Midden en Zuid-Holland-Zuid vormen samen een soort buffer tussen de gebieden met de meeste voertuigdiefstallen. Naast de drie genoemde regio's, tellen Midden en West Brabant, Utrecht en Limburg-Zuid ook een bovengemiddeld aantal autodiefstallen. De noordelijke politieregio's en Zeeland tellen de minste autodiefstallen.

Figuur 1

Gestolen personenauto's per politieregio 2011



3.4.1 Spreiding autodiefstallen naar politieregio

Een vergelijking van de regionale cijfers leert dat Rotterdam-Rijnmond en Amsterdam-Amstelland al jaren steevast op respectievelijk nummer 1 en 2 staan qua aandeel in het aantal voertuigdiefstallen. Een verklaring hiervoor zou gevonden kunnen worden in het feit dat in deze regio's ook relatief veel auto's aanwezig zijn. De derde plaats is de eerste jaren voor Midden en West Brabant, maar gaat in 2011 naar de regio Haaglanden. Sinds 2007 hebben Zeeland, Friesland, Twente en Drenthe het minste aantal voertuigdiefstallen. Qua spreiding

is de ontwikkeling van voertuigdiefstal over de afgelopen vier jaren dus redelijk stabiel te noemen.

Wanneer gekeken wordt naar het percentage teruggevonden auto's per politieregio,¹⁰ blijkt dat deze percentages redelijk dicht bij elkaar liggen (zie tabel 3). Opvallend is echter wel dat het terugvindpercentage van de regio Gelderland-Zuid structureel beduidend lager ligt dan in de andere regio's. Het is niet na te gaan of een gestolen auto in dezelfde regio teruggevonden wordt, waardoor het moeilijk is om een waardeoordeel te geven aan het feit dat Gelderland-Zuid een lager terugvindpercentage kent. Het hoeft niet per definitie te betekenen dat deze regio slechter presteert in het terugvinden van gestolen auto's. Het kan ook zo zijn dat de gestolen auto's niet in de regio aanwezig zijn. Desalniettemin blijft het een opmerkelijk resultaat, aangezien de overige regio's wel redelijk dicht bij elkaar liggen in hun terugvindpercentage.

Tabel 3

| Teruggevonden personenauto's naar politieregio - 2007 2011 | | | | | | |
|--|---------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| Politieregio | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Nieuw | Oud | % Terug gevonden | | | | |
| Noord-Nederland | | 63,2% | 59,4% | 67,0% | 61,3% | 55,2% |
| | Groningen | 66,2% | 61,7% | 71,4% | 58,4% | 57,3% |
| | Friesland | 67,8% | 53,7% | 68,3% | 69,2% | 63,6% |
| | Drenthe | 55,7% | 62,7% | 61,3% | 56,3% | 44,7% |
| Oost-Nederland | | 48,2% | 51,5% | 50,2% | 45,4% | 45,5% |
| | IJsselland | 57,4% | 66,3% | 64,6% | 54,2% | 59,6% |
| | Twente | 61,1% | 57,3% | 48,1% | 45,9% | 46,0% |
| | Nrd-en Oost Gelderland | 47,8% | 54,7% | 51,2% | 53,1% | 45,2% |
| | Gelderland- Midden | 42,5% | 47,3% | 51,6% | 40,1% | 45,8% |
| | Gelderland-Zuid | 32,2% | 32,0% | 35,5% | 33,5% | 31,1% |
| Flevoland-Utrecht | | 61,7% | 61,5% | 63,2% | 58,8% | 54,0% |
| | Gooi-en Vechtstreek | 58,1% | 66,3% | 67,1% | 61,7% | 50,0% |
| | Flevoland | 65,4% | 58,4% | 59,9% | 59,6% | 57,8% |
| | Utrecht | 61,7% | 59,7% | 62,6% | 55,2% | 54,2% |

¹⁰ De percentages zijn naar rato van het aantal gestolen auto's in de desbetreffende regio.

| Politieregio | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------|------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| Nieuw | Oud | % Terug gevonden | | | | |
| Noord-West-Holland | | 60,9% | 61,1% | 59,9% | 62,1% | 58,8% |
| | Noord-Holland-Noord | 69,8% | 66,5% | 63,0% | 65,4% | 64,3% |
| | Zaanstreek-Waterland | 57,0% | 51,8% | 64,6% | 62,0% | 54,7% |
| | Kennemerland | 55,8% | 65,0% | 52,2% | 58,9% | 57,4% |
| Amsterdam | | 61,5% | 64,5% | 53,1% | 52,1% | 51,3% |
| | Amsterdam-Amstelland | 61,5% | 64,5% | 53,1% | 52,1% | 51,3% |
| Haaglanden | | 60,9% | 61,4% | 60,6% | 59,2% | 52,5% |
| | Haaglanden | 64,0% | 63,3% | 66,0% | 63,4% | 54,9% |
| | Hollands-Midden | 57,8% | 59,5% | 55,2% | 55,0% | 50,0% |
| Rotterdam-Rijnmond | | 55,6% | 52,7% | 51,6% | 47,4% | 48,9% |
| | Rotterdam-Rijnmond | 52,8% | 56,8% | 59,6% | 52,0% | 52,8% |
| | Zuid-Holland-Zuid | 58,3% | 48,6% | 43,5% | 42,7% | 45,0% |
| Zeeland-West-Brabant | | 64,3% | 65,5% | 67,8% | 63,1% | 58,2% |
| | Zeeland | 67,0% | 69,9% | 72,2% | 69,2% | 62,9% |
| | Midden-en West Brabant | 61,6% | 61,1% | 63,4% | 56,9% | 53,4% |
| Oost-Brabant | | 48,6% | 45,1% | 44,6% | 43,8% | 41,7% |
| | Brabant-Noord | 42,2% | 42,6% | 42,1% | 42,7% | 39,4% |
| | Brabant-Zuid-Oost | 54,9% | 47,5% | 47,1% | 44,8% | 43,9% |
| Limburg | | 59,7% | 54,8% | 54,0% | 51,0% | 39,8% |
| | Limburg-Noord | 62,1% | 55,4% | 50,7% | 48,0% | 36,8% |
| | Limburg-Zuid | 57,3% | 54,1% | 57,2% | 54,0% | 42,7% |

Bron: RDW, 2011

In 2012 komt er een nieuwe indeling van de politieregio's. Er komt een Nationale Politie met tien regionale eenheden. Hierdoor moet een uniforme werkwijze verwezenlijkt worden, die hopelijk een positieve invloed zal hebben op het terugvindpercentage van gestolen voertuigen.

4

Criminele samenwerkingsverbanden

4.1 Inleiding

In totaal zijn 25 criminele samenwerkingsverbanden (met een totaal van 231 verdachten) geanalyseerd. Bij zes van deze samenwerkingsverbanden speelt autodiefstal een dusdanig kleine rol dat ervoor gekozen is deze buiten de analyse te laten. Uiteindelijk zijn er negentien samenwerkingsverbanden, die zich substantieel met autodiefstal bezighouden. Van deze negentien hebben er twaalf (63%) de autodiefstal als doel op zich (hoofdactiviteit). Ruim een derde (37%) gebruikt de gestolen auto's als middel om andere delicten te plegen. Voor hen is autodiefstal een nevenactiviteit. Overigens faciliteren de samenwerkingsverbanden die autodiefstal als hoofdactiviteit hebben veelvuldig andere vormen van criminaliteit. Georganiseerde autodiefstal staat zelden op zichzelf en dient zeker ook bekeken te worden in de bredere context van georganiseerde criminaliteit. Hieronder zullen de samenwerkingsverbanden dan ook uitgesplitst worden naar groepen die autodiefstal als hoofd- of als nevenactiviteit hebben.

Binnen de verschillende groepen is sprake van een bepaalde rolverdeling. De rollen zijn afgestemd op de verschillende fasen binnen de georganiseerde autodiefstal. Meestal zijn er één of twee personen die de leiding op zich nemen en de rest van het samenwerkingsverband aansturen. Zij zijn ook degenen die de diefstal organiseren en de opdracht aannemen of uitzetten¹¹.

4.2 Autodiefstal als hoofdactiviteit

Meer dan de helft van de twaalf samenwerkingsverbanden, die autodiefstal als hoofdactiviteit hebben, is internationaal actief. Op één geval na, is de internationale autodiefstal uitsluitend gericht op het stelen en verhandelen van complete auto's. Slechts één van deze criminele samenwerkingsverbanden houdt zich ook bezig met het strippen van auto's en het verhandelen van de onderdelen. Let wel, ook zij nemen de auto's in zijn geheel mee, maar de handel is gericht op onderdelen. De nationaal georiënteerde voertuigcriminaliteit is in dat opzicht breder georganiseerd, omdat zij zich ook richten op de diefstal uit

¹¹ Voor een uitgebreide beschrijving zie: Grapendaal et al., 2008.

en vanaf auto's en op de handel in deze onderdelen. In andere opzichten is weinig verschil waargenomen tussen nationaal en internationaal opererende groepen. Zij zullen in de volgende paragrafen dan ook gezamenlijk behandeld worden.

Opvallend is dat vrijwel alle samenwerkingsverbanden een etnisch homogene samenstelling hebben. Voorkomende nationaliteiten zijn Nederlands, Marokkaans, Nigeriaans en Litouws. Tussen deze groepen is een duidelijke tweedeling te zien ten aanzien van de grootte van de samenwerkingsverbanden. Zo valt op dat de Nederlandse groepen in kleine aantallen samenwerken (3 tot 6 personen), terwijl de Marokkaanse en Litouwse groepen juist in grote aantallen samenwerken (10 tot 28 personen). De beschikbare gegevens bieden geen verklaring voor dit verschil. Wellicht dat de culturele achtergrond van de verdachten hier een rol in speelt. Nederlanders staan bijvoorbeeld bekend om hun 'individualisme', waardoor zij wellicht minder geneigd zijn in grotere aantallen samen te werken. Een andere verklaring kan gezocht worden in de rollen die de groepen vervullen. Zo blijken de Nederlandse groepen vaker een faciliterende rol te spelen en de Marokkaanse en Litouwse groepen juist vaker de rol van stellers op zich te nemen.

De Nederlanders nemen de helft van de samenwerkingsverbanden voor hun rekening en opereren voor het merendeel in Nederland en Duitsland. Zoals de informatie van het LIV in 2008 uitwees, zijn dit vooral groepen uit woonwagenvakken in de grensregio tussen Nederland en Duitsland. Zij houden zich veelal bezig met het klonen van gestolen auto's. Ook de Marokkaanse samenwerkingsverbanden richten zich doorgaans op het klonen van gestolen auto's. Zij opereren voornamelijk in Nederland op nationaal niveau. Slechts één van deze samenwerkingsverbanden (zijnde een familie) brengt de auto's naar Marokko.

Waar de West-Afrikaanse samenwerkingsverbanden in 2008 nog een grote rol speelden, is dit momenteel teruggedrongen tot één groep Nigerianen. Zij houden zich bezig met verschillende criminele activiteiten in georganiseerd verband, waaronder het stelen van dure auto's om deze vervolgens te vershippen naar Afrika. Uit de analyse is gebleken dat een aantal West-Afrikaanse groepen die zich in de periode tot 2008 bezighielden met autodiefstal, zich nu meer zijn gaan richten op andere vormen van georganiseerde criminaliteit. Zij zijn dus nog wel crimineel actief, maar niet meer op het gebied van de georganiseerde autodiefstal. Of dit verschijnsel verantwoordelijk is voor de totale afname van West-Afrikaanse autodieven, is niet met zekerheid te zeggen. Er zijn ook andere verklaringen mogelijk, waaronder een verminderde aandacht van de politie.

Wel zijn de in 2008 al benoemde groepen uit Midden- en Oost Europa (zogenoemde MOE-landers) nog op grote schaal actief in Nederland. Onder andere uit het Bruisoverleg¹² blijkt dat verschillende criminele groepen uit de Baltische Staten zich bezighouden met grootschalige autodiefstal in Nederland en andere delen van West-Europa. Uit recente casuïstiek blijkt dat, net als in 2008, met name Litouwers naar Nederland komen om autodiefstallen te plegen. Dit varieert van het stelen van onderdelen tot het (op bestelling) stelen en al dan niet strippen, van gehele auto's. Vervolgens worden de auto's of de onderdelen in Oost-Europa verhandeld. De opdrachten tot deze diefstallen worden vanuit Litouwen gegeven en van daaruit worden ook de specifieke adressen van de te stelen auto's bepaald. Als verklaring waarom Litouwse criminelen juist naar West-Europa komen, wordt het verschil in welvaart genoemd. De Oost-Europese landen zijn minder welvarend, waardoor de criminaliteit hoger ligt. Echter, deze lage mate van welvaart zorgt er ook voor dat er weinig 'te stelen valt' in Oost-Europa. De Oost-Europeanen willen mee profiteren van de Westerse welvaart en enkelen van hen doen dit via criminaliteit.

Casus 3 – De werkwijze van Litouwse autodieven¹³

Vanuit Litouwen worden auto's in Nederland uitgezocht met behulp van de internetapplicatie Google Street View en op een lijst gezet. Vervolgens werken autodieven die lijst af. Zo zijn er in 2011 al 105 Honda's CRV gestolen en 112 BMW's. Met een Poolse sleutel (zie 2.1.4) breken zij het portier open, waarna zij met geavanceerde apparatuur software op het motormanagement aansluiten om de bediening van de auto over te kunnen nemen. Vervolgens wordt de auto naar Litouwen gereden of opgeslagen in een loods, waarna de auto in zijn geheel op een oplegger of in onderdelen in vrachtwagens naar het buitenland gaat. In het land van bestemming worden zij vervolgens verkocht. De Honda's en BMW's werden voornamelijk gestolen voor de verkoop in Rusland.

Voor de feitelijke diefstal van de auto's maken de Litouwers gebruik van speciale gereedschappen. Deze apparatuur is vrij aan te schaffen via internet, maar duur in aanschaf. Bij één van de groepen is geavanceerde apparatuur in beslag genomen met een waarde tussen de 10.000 en 15.000 euro. De technieken die gebruikt worden zijn vergelijkbaar met die van 2008, maar ook hier staat de ontwikkeling niet stil. Was voorheen een laptop nodig om de software van de auto te 'kraken', nu volstaat een OBD-stekker ter grootte van een usb-stick.

¹² Bruis 119 (16 november 2011, Leusden).

¹³ Venema, 2011.

4.3 Autodiefstal als nevenactiviteit

Bij ruim een derde van de onderzochte groepen (7 van de 19) is autodiefstal uitsluitend gericht op het faciliteren van andere vormen van criminaliteit. De autodiefstal is voor hen dus een nevenactiviteit. Bij een deel van de groepen die autodiefstal als hoofdactiviteit hebben, is autodiefstal mede gericht op het faciliteren van andere criminaliteitsvormen.

De samenstelling van de samenwerkingsverbanden die autodiefstal als nevenactiviteit hebben, wijkt niet af van de groepen die autodiefstal als hoofdactiviteit hebben. Het pleeggebied van deze criminelen is eveneens vergelijkbaar. De werkwijze wijkt in veel gevallen echter wel af. Zo wordt er minder vaak gebruikgemaakt van geavanceerde apparatuur en is er vaker sprake van *carjacking*, *homejacking* of woninginbraak. In sommige gevallen worden meerdere auto's tegelijk weggenomen (veelal om meerdere delicten mee te plegen), maar meestal is het gericht op één voertuig ten behoeve van één specifiek delict. De auto's zijn vaak ad hoc nodig, waardoor *carjacking* een aantrekkelijke manier is om de auto's te bemachtigen. Hier is namelijk relatief weinig voorbereiding en materieel voor nodig.

De delicten waar de auto's voor gestolen worden, variëren van ram- en plofkraaken, inbraken, liquidaties en andere delicten. Bij ramkragen worden de auto's gebruikt om de pui van het te kragen pand te rammen. En veelal wordt een ander voertuig gebruikt om te vluchten. Hierdoor zijn voor één delict meerdere auto's nodig. Bij inbraken wordt de auto gebruikt om te vluchten en om de buit in te vervoeren. Ook bij liquidaties speelt de auto vaak een rol als vluchtmiddel. De auto's worden in de meeste gevallen uitsluitend gebruikt ten dienste van de andere delicten, waarna zij in brand worden gestoken of op een andere manier uit de weg geruimd worden. Enkele samenwerkingsverbanden verhandelen de gestolen auto's.

Uit bovenstaande kan opgemaakt worden dat autodiefstal niet uitsluitend een op zichzelf staand delict is, maar ook als onderdeel van of als voorwaarde voor andere georganiseerde criminaliteit dient. De delicten waar autodiefstal mee verweven is, zijn van gewelddadige aard en hebben grote maatschappelijke impact.

4.4 Vergelijking 2008 en 2012

Als we terugkijken op het NDB van 2008 dan kan het volgende gesteld worden. De rollen die in 2008 onderscheiden werden binnen de samenwerkingsverbanden, zijn in 2012 gelijk gebleven, evenals het feit dat de georganiseerde

autodiefstal voornamelijk gericht is op nieuwe auto's uit het duurdere segment. De apparatuur die gebruikt wordt om de auto's te bemachtigen is verder ontwikkeld, waardoor deze nu veelal kleiner en sneller is. De werking van de apparatuur is echter niet wezenlijk veranderd. Wat wel nieuw is ten opzichte van 2008, is het gebruik van *Google Street View* voor het lokaliseren van de te stelen auto's. Deze ontwikkeling kan de kans op ontdekking door de politie verkleinen, omdat vanuit huis, via legale wegen, de auto's al uitgezocht kunnen worden. Hierdoor brengt het criminele samenwerkingsverband minder tijd door in het publieke domein, waar de kans op ontdekking door de politie groter is. Voorts zien we een afname van het aandeel West-Afrikaanse criminele netwerken in de georganiseerde autodiefstal. Zoals gezegd is bij deze groepen een verschuiving van delicten waargenomen. De Oost-Europese dadergroepen lijken echter een grotere rol te spelen in de georganiseerde autodiefstal in Nederland. De lage welvaart en hoge werkloosheid zijn redenen voor hen om het criminele pad op te gaan. De reden dat zij naar Nederland (en andere delen van West-Europa) komen, is gelegen in de welvarendheid van ons land.

5

Gevolgen voor de samenleving

In dit hoofdstuk gaan we in op de schade en de gevolgen voor slachtoffers en samenleving. Gesprekken met experts uit het opsporingsveld en brancheorganisaties hebben twee dingen duidelijk gemaakt. Allereerst dat het aantal gestolen auto's de laatste jaren weliswaar daalt, maar dat de aard van de georganiseerde autodiefstal ernstige vormen aanneemt. Bovendien reikt de schade van de georganiseerde autodiefstal veel verder dan alleen de kosten van de ontvreemde voertuigen. Behalve de directe materiële schade, is er ook immateriële schade bij de slachtoffers die hun auto zijn kwijtgeraakt.

Het LIV heeft een berekening gemaakt van de directe schade van de diefstal van personenauto's in de jaren 2007 tot en met 2010.

Tabel 4

| Directe schadelast van diefstal van auto's in de periode 2007 tot en met 2010 | | | | | | |
|---|------------|-----------|------------------------------|-----------|------------|--|
| Aantal gestolen auto's | | | Directe schadelast (in euro) | | | |
| Jaar | Niet terug | Wel terug | Niet terug | Wel terug | Totaal | |
| 2007 | 5244 | 6647 | 78.660.000 | 9.970.500 | 88.630.500 | |
| 2008 | 4946 | 6270 | 74.190.000 | 9.405.000 | 83.595.000 | |
| 2009 | 4863 | 6164 | 72.945.000 | 9.246.000 | 82.191.000 | |
| 2010 | 5597 | 6136 | 83.955.000 | 9.204.000 | 93.159.000 | |

Bron: RDW, 2011

De directe schade van gestolen auto's die voorgoed wegblijven, is gemiddeld 86,9 miljoen euro per jaar. Deze berekening is gebaseerd op een gemiddeld bedrag van 15.000 euro voor een gestolen auto die niet is teruggevonden en van 1.500 euro voor een gestolen auto die later wel is teruggevonden. Het gaat hierbij om directe schade van het gestolen voertuig. De schade aan gebouwen en overige goederen is buiten beschouwing gelaten.

Uit het onderzoek blijkt dat in relatief veel gevallen van autodiefstal ook nog sprake is van *homejacking* en *carjacking*. Dit zijn fenomenen die de laatste jaren een steeds groter aandeel van de georganiseerde autodiefstal voor hun rekening nemen. Bij deze incidenten worden niets vermoedende automobilisten en bewoners overvallen en onder dreiging van geweld gedwongen hun voertuig af te staan. In enkele gevallen is het niet bij het dreigen met een vuurwapen of mes

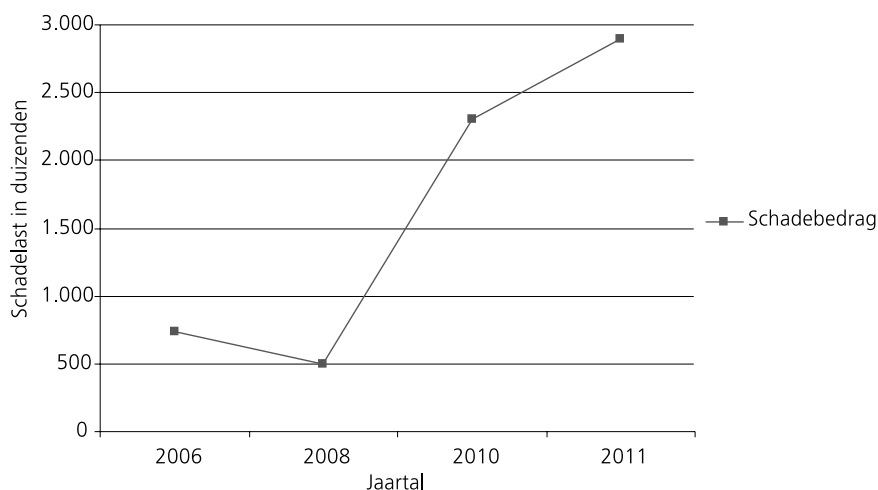
gebleven, maar werden de slachtoffers fysiek toegetakeld en verwond. De geweldsdreiging bestaat uiteraard ook bij de gevallen van autodiefstal in samenhang met woninginbraak. De impact van deze confronterende vormen van autodiefstal op de betrokken slachtoffers is groot en gaat veel verder dan het verlies van het voertuig. Slachtoffers hebben behalve de kans op lichamelijk letsel vaak last van psychische problemen.

Uit de analyse van de criminele samenwerkingsverbanden is niet duidelijk geworden wat de schade is die deze bendes met hun criminele activiteiten hebben veroorzaakt. Bij de georganiseerde autodiefstal betreft het meestal diefstal van dure auto's (soms meer dan 50.000 euro) waardoor de financiële schade flink kan oplopen. De analyse toont wel aan dat de gestolen auto's maar voor een deel voor de handel worden gestolen. Dikwijls worden auto's gestolen om andere delicten mee te plegen of te faciliteren. Georganiseerde autodiefstal is niet uitsluitend een op zichzelf staand delict, maar maakt onderdeel uit van andere georganiseerde criminaliteit waar het als een bevorderende factor een rol vervult. Vastgesteld is dat de delicten waar autodiefstal mee verweven is, gewelddadig van aard zijn en grote maatschappelijke impact hebben.

De schadelast van de diefstal van auto-onderdelen komt pas de laatste jaren enigszins in beeld. Door de toename van het aantal gevallen krijgt onderdelen-diefstal steeds meer aandacht. Volgens het Verzekeringsbureau Voertuig-criminaliteit (VbV) keren verzekeraars rond de 200 miljoen euro per jaar uit aan claims voor diefstal van auto-onderdelen. Volgens de cijfers van verzekeraar Bovemij (dochter van BOVAG) is de schadelast van de onderdelendiefstal de afgelopen jaren alleen maar gestegen. Bovemij heeft in Nederland iets meer dan de helft van de autobedrijven verzekerd. Als we de door haar opgegeven schadelast verdubbelen, hebben we een ruw beeld van de omvang van de schade bij autobedrijven. Schades bij particulieren zijn hier dus nog niet in meegerekend. Binnen het totaal van de schadegevallen is volgens Bovemij een voortdurende stijging van het aantal diefstallen waarneembaar bij de merken en types die op dat moment in trek zijn.

Grafiek 3

Schadelast onderdelendiefstal Bovemij



Bron: Bovemij, 2012.

De verwachting is dat de schadelast de komende jaren zal toenemen door het aantal onderdelendiefstallen, maar ook door de stijging van de reparatiekosten. Bij de huidige productiewijze worden onderdelen steeds vaker volledig geïntegreerd in het voertuig. Herstel van de schade kost daardoor veel meer. Vervangen van een heel dashboard kost veel meer dan het vervangen van een enkel onderdeel.

Bij diefstal uit of vanaf een voertuig is niet alleen sprake van directe materiële schade, maar kan de betrokken eigenaar ook indirecte schade lijden. Het komt voor dat de betreffende auto van een ondernemer is die door de diefstal ook zijn gereedschap kwijtraakt. De gedupeerde ondernemer kan zijn geplande werkzaamheden niet uitvoeren waardoor hij ook inkomsten misloopt. In de praktijk komt het voor dat veel ZZP'ers zich niet voor deze schade kunnen verzekeren. De getroffen ondernemer zal zich genoodzaakt zien tot de aanschaf van nieuw gereedschap en dan doet zich het probleem voor, dat de criminelen twee of drie weken later weer terugkomen om die te stelen.

Naast de financieel-economische schade zijn ook andere effecten waarneembaar. Het gevoel van onveiligheid kan toenemen wat zijn weerslag kan hebben

op de betreffende buurt, wijk, stad of regio. Het gevolg kan zijn dat ouderen bijvoorbeeld 's avonds niet meer met de auto durven weg te gaan. Naast de financiële schade kan ook de emotionele schade een grote rol spelen. Verzekeraars eisen steeds meer beveiliging van de voertuigen waardoor criminelen in woningen gaan inbreken om de sleutel te bemachtigen. Desnoods overvallen zij ook de eigenaar. Het gevolg is een verschuiving van een materieel delict naar een slachtofferdelict.

Een andere ontwikkeling is dat autodieven technische hulpmiddelen gebruiken om een auto te stelen. Hierdoor kunnen de criminelen een auto stelen zonder zichtbare braaksporen na te laten. Als de auto teruggevonden wordt, kan dat problemen opleveren. De eigenaar die de schade claimt zal die schade moeten aantonen. Het enige bewijs is het proces-verbaal van aangifte. Vaak doet de politie geen onderzoek. Een verzekeringsexpert zal de braakschade zelf niet kunnen vaststellen omdat daarvoor speciale apparatuur nodig is, die niet zomaar beschikbaar is. De kans bestaat dat de verzekeraar zegt dat de auto niet gestolen is, met alle gevolgen van dien.

Criminele samenwerkingsverbanden houden zich volgens experts van de RDW niet alleen bezig met de export van gestolen voertuigen en voertuigonderdelen, maar ook met de import ervan. Deze praktijken zijn aan het licht gekomen bij onderzoek aan hier aangetroffen kloonauto's. Daarbij kwam aan het licht dat de kloonauto's in het buitenland waren ontvreemd. Het aantal voertuigen dat in Nederland wordt geïmporteerd, is hoog en daar tussen zitten ook de auto's die in het buitenland gestolen zijn. Bij deze import is vaak van fraude sprake, zoals terugdraaien van kilometerstanden, opgeven van extra schade, heling en belastingontduiking. Geschat wordt dat de fiscus jaarlijks een aantal miljoenen misloopt door frauduleuze handelingen bij de import van auto's. Verzekeringsmaatschappijen zijn ook vaak slachtoffer van fraude met in het buitenland gestolen voertuigen, zoals uit het volgende voorbeeld blijkt. Een voertuig met schade wordt geïmporteerd. Nadat de eigenaar een nieuw kenteken heeft gekregen, wordt het voertuig verzekerd. Enkele weken later claimt betrokkene de schade bij zijn verzekeringsmaatschappij, terwijl het een oude schade uit het buitenland betreft. Het VbV schat dat deze fraude jaarlijks een bedrag van vele miljoenen bedraagt.

In een onderzoek in 2010 naar een crimineel samenwerkingsverband dat zich bezighield met het klonen van auto's werd enig inzicht geboden in de financiële schade. In het onderzoek kwamen 67 gestolen auto's naar voren, die als kloonauto voor een totaalbedrag van 625.450 euro door de daders aan kanten waren verkocht. De oorspronkelijke eigenaren werden geconfronteerd met een veel

groter schadebedrag. Op basis van de werkelijke verkoopwaarde van de auto's was met de totale schade een bedrag tussen 687.995 en 813.085 euro gemoeid. In het onderzoek is ook het wederrechtelijk verkregen voordeel uitgerekend dat deze criminele groepering aan haar activiteiten heeft overgehouden. Dit komt neer op een bedrag van ruim 550.000 euro.

Ervan uitgaande dat er 200 auto's per jaar in Nederland gestolen worden om te dupliceren, dan zou de totale schade jaarlijks ongeveer twee miljoen euro bedragen. Dit betreft dan alleen de materiële schade. De immateriële schade komt daar nog bij, maar is lastig in een bedrag uit te drukken. Voor de consument is het lastig te controleren of een auto is gedupliceerd. Mensen die te goeder trouw een kloonauto kopen, zitten met het probleem dat zij moeten bewijzen dat de auto gestolen is. Hun vertrouwen in de autohandel wordt geschaad. Gezien het feit dat de auto's aangeboden worden op online handelssites, schaadt dit ook het vertrouwen in het online kopen.

6

De aanpak van autodiefstal

6.1 Inleiding

In Nederland is sprake van een publiek-private samenwerking van organisaties die zich bezighouden met de aanpak van autodiefstal. Hieronder zal kort aangestipt worden welke partijen dat zijn en hoe die aanpak eruit ziet (paragraaf 6.2). In paragraaf 6.3 wordt gekeken naar aanknopingspunten voor verbetering en/of uitbreiding van de aanpak.

6.2 Publiek-private samenwerking

Bij de bestrijding van autodiefstal zijn verschillende partijen betrokken. De bevordering van de ketenbenadering en de samenwerking van overheid, bedrijfsleven en burgers is voor autodiefstal sterk ontwikkeld. Voorbeelden hiervan zijn de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), die de publiek-private samenwerking al 15 jaar succesvol aanjaagt, maar zeker ook het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV)¹⁴.

Naast de publiek-private samenwerking, die hoofdzakelijk repressief van aard is, wordt ook preventief ingezet op autodiefstal. De aanpak begint eigenlijk al bij de fabrikant, die de auto's voorziet van de nieuwste, meest geavanceerde beveiligingsmechanismen. Helaas wijst de praktijk uit dat deze voorzorgsmaatregelen tegen autodiefstal zelden blijvend resultaat garanderen. Evenzo snel als de fabrikanten nieuwe beveiligingsmethoden ontwikkelen, weten de autodieven wegen te vinden om deze te kraken of te omzeilen. Overigens is er ook een grens aan de manier waarop voertuigen tegen diefstal worden beschermd. Door het onmogelijk te maken om een auto te stelen, kan de crimineel zich richten op de eigenaar of bestuurder. Met alle risico's van dien.

Het onaantrekkelijk maken van de diefstal lijkt niet alleen een remedie tegen autodiefstal, maar geeft politie en justitie ook duidelijkheid over het soort criminelen met wie zij te maken hebben. Een autodief die erin slaagt de

¹⁴ Zie bijlage 4 voor een beschrijving van deze instanties.

genomen preventiemaatregelen te omzeilen of de beveiliging te doorbreken, is een 'professional' tegen wie het opsporingsveld zeker actie moet ondernemen¹⁵. Manieren om diefstal onaantrekkelijk te maken zijn het gebruik van *track-and-tracesystemen*, waarmee de auto opgespoord kan worden, het inzetten van de *VIN-cube*, die alle elektronische chassisnummers uitleest om te kijken of een auto gestolen is, of om te investeren in de aanpak van heling.

Internet is een belangrijke factor binnen de heling. Met de komst van internet is er een grenzeloze afzetmarkt tot ieders beschikking gekomen, zowel voor de bonafide als de malafide handel. Steeds vaker worden voertuigen gestript en in onderdelen via internet verkocht. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn dat het minder risicovol en nagenoeg niet traceerbaar is en dat het meer oplevert dan de verkoop van de auto in zijn geheel. Dagelijks worden op Marktplaats.nl meer dan 300.000 advertenties geplaatst en het aanbod in auto-onderdelen is enorm. Marktplaats herkent zelf ook het probleem dat gestolen goederen te koop worden aangeboden en verleent alle medewerking aan politie en OM om malafide aanbieders te traceren en te weren. Maar met wisselende IP-adressen of gebruikersnamen kunnen criminelen ongezien hun gang gaan.

Casus 4 – Marktplaats.nl als afzetmarkt voor gestolen auto-onderdelen

Bij het zoeken op de advertentiesite Marktplaats.nl naar "*rode Golf V onderdelen*" blijkt dat zes verschillende aanbieders onderdelen aanbieden, variërend van voorbumper, deuren, motorkap, achterklep en achterbumper. Uit een vergelijking van de geplaatste foto's blijkt dat bij elke aanbieder dezelfde achtergrond is afgebeeld. Er is dus sprake van een samenwerking tussen de aanbieders waarbij een geheel gestripte Golf V wordt verkocht. Het probleem is dat deze opzet alleen door scherp researchewerk te traceren is.

¹⁵ In het Convenant Aanpak Interne criminaliteit zijn bepalingen opgenomen over de noodzaak van het nemen van preventiemaatregelen door transportondernemers. In actiepunt 31 wordt dat omschreven. Ondernemers die aantoonbaar voldoende preventieve maatregelen hebben genomen, krijgen bij gelijkwegende zaken bij politie en OM voorrang boven ondernemers die geen maatregelen hebben getroffen. Dit houdt in dat, als een ondernemer onvoldoende preventieve maatregelen heeft genomen, de politie geen opsporingscapaciteit inzet. De uitwerking van deze afspraak gebeurt volgens de al gemaakte afspraken tussen VNO-NCW, MKB, OM en RKC. In specifieke gevallen vordert het algemeen belang een strafrechtelijk ingrijpen, ongeacht de vraag of het bedrijf zelf voldoende heeft gedaan tegen criminaliteit. Daarvan is sprake als het strafbare feit een ernstige bedreiging vormt voor het functioneren of het voortbestaan van (rechts)personen, dan wel dat sprake is van een grove en brutale werkwijze. Omdat dergelijke aangelegenheden het bedrijfsbelang overstijgen, gaat men ervan uit dat altijd aangifte wordt gedaan door de onderneming. Daarop zullen politie en justitie reageren zoals in vergelijkbare zwaarwegende gevallen gebruikelijk is.

De politie, het OM en Marktplaats hebben samen internetsites opgezet, zoals Meldpunt Internetoplichting en StopHeling.nl waar gedupeerden hun klachten kunnen melden of kunnen controleren of ze met verdachte aanbieders te maken hebben. Verder kunnen consumenten e-mailadressen, bankrekeningen en IBAN-nummers controleren. Deze opzet voorkomt echter niet dat de malafide handel nog steeds welig tiert, aangezien de malafide ondernemers geen strobreed in de weg wordt gelegd.

6.3 Methoden van aanpak

Voorlichting

Voor de aanpak van autodiefstal is voorlichting aan de consument noodzakelijk. Dat kan via internet. Voorlichting brengt consumenten op de hoogte van de risico's van oplichting via internet en van het feit dat zij strafbaar zijn als zij illegale spullen via internet kopen. Consumenten realiseren zich niet dat zij zich via advertentiesites als Marktplaats.nl schuldig kunnen maken aan strafbare feiten. Bovendien is de pakkans voor zowel de heler als de afnemer miniem, waardoor de drempel tot het plegen van deze strafbare feiten laag ligt. Als kopers merken dat de politie op internet surveilleert, zal dat aanbieders en aspirant-kopers afschrikken om zich daar mee in te laten. Dit is het zogenoemde flitspaaleffect: als je weet dat er een flitspaal staat, rijd je zeker niet door rood licht.

Informatie-uitwisseling

Vastgesteld moet worden dat er nog geen adequate aanpak is van mobiel banditisme, dat veelal uit Midden- en Oost-Europa afkomstig is. Kenmerk van mobiel banditisme is het 'invliegen' van stelersgroepen, die gericht gaan plunderen en dan snel weer verdwijnen. De diefstal wordt vaak pas opgemerkt als de daders al verdwenen zijn, wat het opsporen en vervolgen van de daders bemoeilijkt. Dit feit in combinatie met de slechte informatie-uitwisseling tussen de verschillende politieregio's zorgt ervoor, dat de groepen zich moeilijk laten vangen. Immers, op het moment dat de ene politieregio hen op het spoor is, slaan zij hun slag alweer in een andere politieregio. Een betere informatie-uitwisseling tussen de regio's zou kunnen resulteren in een snellere opsporing en een hogere pakkans.

Centrale registratie

Naast de informatie-uitwisseling binnen de politie, laat ook de registratie van allerlei vormen van voertuigcriminaliteit te wensen over. Er gaat veel goed, maar door een betere en uitgebreidere registratie op een centrale plek kunnen er op een betere manier cijfers gegenereerd worden en kunnen problemen beter gedefinieerd worden. Hierop kan dan actie worden ondernomen. Het is daarom van wezenlijk belang dat op landelijk niveau de zo noodzakelijke *intelligence* en expertise over het onderwerp, ook na de vorming van de Nationale Politie, blijft bestaan. Het delen van kennis, kunde, *best practices* et cetera, is noodzakelijk om de regio's te blijven betrekken bij de aanpak van autodiefstallen. Dit is des te meer van belang nu in het nieuwe politiebestedel de Bovenregionale Recherche-teams gaan verdwijnen en de bovenregionale middencriminaliteit bestreden moet worden door de regionale eenheden.

Technische systemen: alarm- en voertuigvolgsystemen

Buiten de inspanning van politie en justitie kunnen de inspanningen van andere partners ook bijdragen aan het reduceren van autodiefstal. Voor hen is vooral binnen de preventie een rol weggelegd. Uit politieonderzoek weten we dat dieven goed beveiligde auto's eerder laten staan. Een goedgekeurd alarm-systeem is een probaat beveiligingsmiddel. En een voertuigvolgsysteem maakt het mogelijk om een voertuig na diefstal snel terug te vinden. In het kader van preventie zullen autofabrikanten aan de slag moeten om waar nodig autosloten te verbeteren en de beveiliging van het motormanagement aan te scherpen. Het VbV adviseert een goedgekeurde beveiliging in te laten bouwen¹⁶. Verzekeraars kunnen dit stimuleren door dit op te nemen in de polisvoorwaarden. Dit draagt bij aan de beheersing van de schadelast. Belangrijk is dat de autobezitter ook regelmatig geattendeerd wordt op de goede werking van een beveiliging. Een periodieke controle door een erkend inbouwbedrijf is noodzakelijk.

Europese regelgeving

Voertuigvolgsystemen bieden veel technische mogelijkheden tegen autodiefstal. Een belangrijk voordeel van deze systemen is dat de politie bijvoorbeeld een langdurige achtervolging met hoge snelheden kan voorkomen, als men de auto op afstand kan laten stoppen. Maar aan het gebruik zit wel een wettelijke

¹⁶ Aanbevelingen vanuit de Workshop 'nieuwe ontwikkelingen autodiefstal' (VbV), 11 januari 2011.

component. Het ontbreekt op dit moment aan (inter-)nationale regels op dit gebied. Om optimaal gebruik te kunnen maken van voertuigvolgsystemen, zijn deze regels wel wenselijk. In Europees verband is een aantal regels opgesteld waaraan een dergelijk systeem moet voldoen. Een speciaal daarvoor opgerichte werkgroep tracht de regels om te zetten in een CEN-norm waarmee ze een formele status krijgen en als algemene richtlijn kunnen gaan gelden voor de inbouw van dergelijke systemen.

Certificering veilige parkeergelegenheden en bedrijfsterreinen

Verder kan preventief ingezet worden op de volgende vier punten:

1. certificering van veilige/beveiligde parkeerplaatsen en -garages,
2. beveiliging van bedrijfsterreinen,
3. het garagebedrijf of de autodealer dient de autosleutels in een kluis op te bergen,
4. de automobilist dient bewust te worden gemaakt van de risico's.

Samenwerking van publieke en private partners

Er wordt reeds goed samengewerkt tussen de verschillende partijen, zoals het LIV, Stichting AVc en VbV. Een punt van aandacht is het feit dat omslachtige regelgeving een efficiënte samenwerking tussen publieke en private partners kan belemmeren. Door het uitblijven van een mogelijkheid tot snelle uitwisseling van informatie ontstaat het gevaar dat niet iedereen op een gelijke informatiepositie zit. Dit komt een effectieve aanpak niet ten goede. Momenteel wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst op grond waarvan verhuurders, verzekeraars en onderzoeksbureaus inzage kunnen krijgen in bepaalde gegevens uit politiebesteden. De Wet Politie Gegevens (WPG) biedt daarvoor ruimte, wel moet er sprake zijn van een noodzaak bij het delen van deze informatie (Stichting AVc, 2012). Deze ontwikkeling kan een start van efficiënte informatie-uitwisseling tussen de politie en haar partners in de autobranche vormen.

6.4 Integrale aanpak en het barrièremodel

Alleen op basis van een intensieve en gedegen informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen is een integrale aanpak van de georganiseerde autodiefstal te realiseren. Uitgaande van dit principe is gezocht naar een barrièremodel voor het opwerpen van drempels die georganiseerde autodieven moeten overwinnen bij het doorlopen van de criminele keten.

De georganiseerde autodiefstal wordt hier benaderd als een bedrijfsproces met legale en illegale dienstverleners die actief zijn en diverse (criminele) handelingen verrichten. Daartegenover is de rol van de strategische partners weergegeven en de maatregelen die zij dienen te treffen om de criminele activiteiten tegen te gaan. Deze vorm van samenwerking vereist een gedegen inzet van instanties en dienstverleners.

Een voorbeeld van hoe men de aanpak moet organiseren is het zogenaamde Utrechtse model dat is ontwikkeld voor de aanpak van grootschalige auto-inbraak. Hierbij is duidelijk gebleken dat alle betrokken partijen bereid moeten zijn tot het treffen van adequate preventieve en repressieve maatregelen om specifieke brandhaarden aan te pakken. Of dit nu is op plaatsen waar veel auto's staan, zoals in parkeergarages, op bedrijventerreinen of parkeerterreinen, of in een dichtbevolkte woonwijk, de plaatselijke situatie zal in kaart gebracht moeten worden en de betrokken partijen zullen bereid moeten zijn de noodzakelijke maatregelen te treffen.

Casus 5 – Het Utrechtse model

Het Regionaal College van de politieregio Utrecht (gemeenten, O.M. en politie) heeft de aanpak van veelvoorkomende criminaliteit (auto-inbraken) als thema geprioriteerd en aangepakt via een publiek-private samenwerking. Alle betrokken partijen, waaronder de Stichting AVC, zijn samengebracht en hebben de bereidheid getoond preventieve en repressieve maatregelen te treffen om specifieke brandhaarden met betrekking tot autokraak aan te pakken.

Er is een integraal sturingsmodel ontwikkeld met sturing vanuit het Regionaal College en een breed samengestelde stuurgroep waarin alle betrokken publieke en private partners vertegenwoordigd waren. Hierdoor is een intensieve, gedegen informatie-uitwisseling tussen alle partners gerealiseerd. In de uitvoering en aanpak is projectmatig, op basis van gedegen analyses, op lokaal niveau gewerkt met als doelstelling snelle interventies. De ambitie was: vermindering van het aantal delicten en aangiften, vermindering van de gevoelens van onveiligheid en psychische schade door autokraak, vermindering van het aantal veelplegers en van georganiseerde criminaliteit, het stoppen van criminele starters en vermindering van de schadelast.

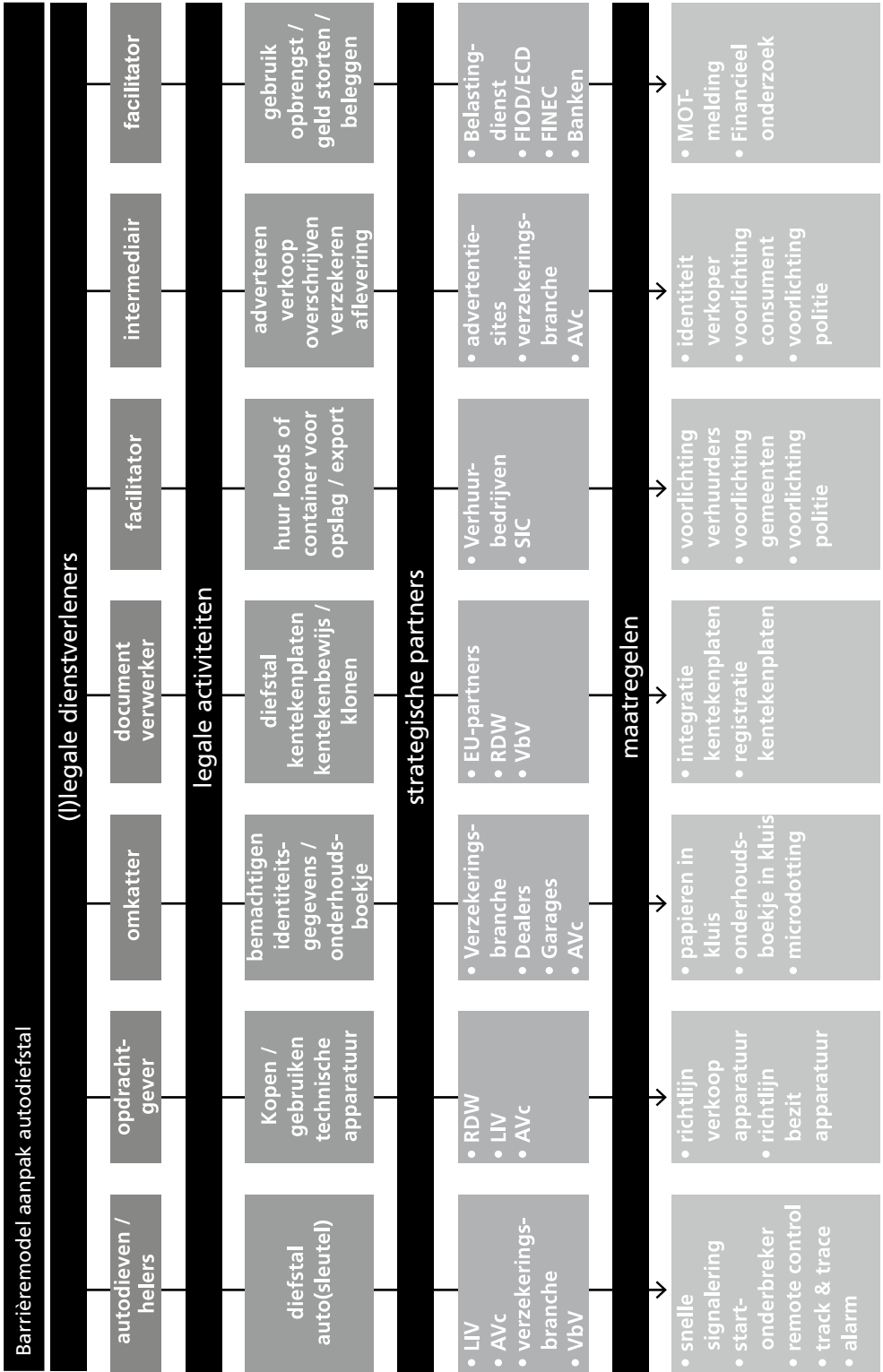
Er heeft een verdieping en verbreding van de aanpak van autokraak plaatsgevonden, gevolgd door integrale concrete lokaal uitgevoerde acties onder regiem van het lokaal bestuur. Er is gewerkt vanuit een daartoe opgesteld handboek Autokraak waarin de werkwijze en een stappenplan is uitgewerkt om het probleem (in casu stelselmatige autokraken) integraal en structureel aan te pakken.

De ervaringen opgedaan bij specifieke pilots in Utrecht, Apeldoorn en de regio Midden en West Brabant, en ook de visie van het KLPD op de brede aanpak waarbij de infrastructuur en vervoersstromen worden bekeken, benadrukken dat een goede informatiepositie essentieel is. Bundeling van informatie is nodig voor een goede weging van de feiten en een gecoördineerde sturing van opsporingsonderzoeken. In 2010 en 2011 zijn goede resultaten geboekt door een combinatie van projectmatig werken en snelle interventie. Het bewustwordingsproces bij de politieregio's is in gang gezet en in nauw overleg met private partijen (waaronder verzekeraars en particuliere recherche- en adviesbureaus) worden steeds meer interventiestrategieën bedacht en ontwikkeld, zoals de verhoogde inzet van lokauto's.

Het onlangs ingediende wetsvoorstel over, ondermeer, de inzet van (publieke en private beveiligings- en ANPR-)camera's en de wettelijke verankering van bewaartermijnen maakt een eind aan een periode van interpretatieverschillen, grensafbakening en jurisprudentiële inzichten. De goede ervaringen opgedaan met de inzet van dergelijke camerabewaking op en rond bedrijventerreinen, in het openbaar vervoer en langs de *Secure Lane*¹⁷ bieden een stevige houvast bij de bestrijding van autodiefstal.

¹⁷ Secure Lane is een project dat is ontwikkeld om de transportcorridor van de Rotterdamse haven via de A16, A58 en A67 naar Duitsland te beveiligen in het kader van de aanpak van transportcriminaliteit. De Secure Lane bestaat uit intelligente camera- en detectietechnologie die door middel van glasvezel is aangesloten op de netcentrische veiligheidsketen van de Regionale Toezicht Ruimte (RTR) in Eindhoven. Particuliere beveiligers én politie observeren in de RTR beelden en overige signalen die binnenkomen vanuit publieke en private domeinen zoals bedrijventerreinen, verzorgingsplaatsen, truckstops, binnensteden en uitgaanscentra.

Tabel 5



7

Criminaliteitsrelevante factoren

Criminaliteitsrelevante factoren kunnen van invloed zijn op het ontstaan, toenemen of afnemen van autodiefstal. Zij kunnen sociaal-maatschappelijk, economisch, politiek, technologisch, ecologisch of demografisch van aard zijn. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de factoren die in de komende vier jaren mogelijk hun invloed kunnen uitoefenen op de ontwikkeling van autodiefstal in Nederland. We maken hierbij onderscheid tussen criminaliteitsbevorderende en criminaliteitsremmende factoren.

7.1 Criminaliteitsbevorderende factoren

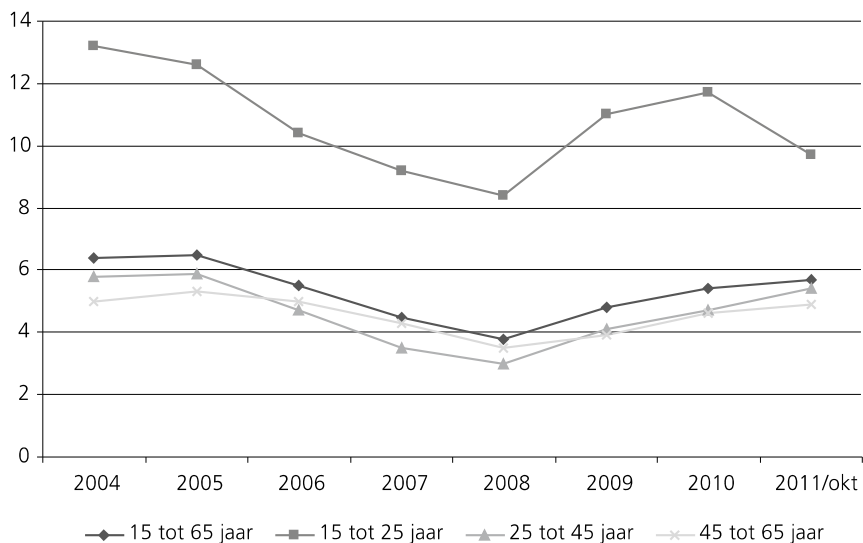
Economische crisis

In 2009 zagen we al een dip in de autohandel vanwege de crisis (Stichting Bovag-RAI Mobiliteit, 2012). De verkoopcijfers van 2011 waren gunstig, maar momenteel verkeert Nederland wederom in crisis, wat voor een nieuwe dip in de autohandel kan zorgen. Mensen hebben minder geld te besteden en zijn daardoor minder snel bereid tot grote uitgaven. De kans is aanwezig dat de malafide autohandel van deze situatie gaat profiteren. Om de dalende omzet op te vangen, kunnen sommige bonafide handelaren mogelijk afglijden naar de malafide autohandel. Daarnaast kunnen andere bedrijven (zoals transport-bedrijven en verhuurbedrijven van opslagplaatsen), die hun omzet zien dalen, een faciliterende rol gaan bekleden in de illegale autobranche.

De economische crisis heeft ook meer werkloosheid tot gevolg. Uit onderzoek blijkt dat de mate van werkloosheid sterk verband houdt met de mate van criminaliteit. Voor vermogensdelicten, zoals autodiefstal, is dit verband optimaal (Hooghe, e.a., 2011). De financiële problemen die met werkloosheid gepaard gaan, leiden dan tot een toename van de diefstal van auto's. De verwachte bezuinigingen in de komende jaren zullen hun weerslag hebben op de maatschappij, wat een criminaliteitsbevorderende factor kan zijn.

Grafiek 4

Percentage werkloze beroepsbevolking: totaal en per leeftijdscategorie (CBS)



Verskil in welvaart in Europa

Tussen de Europese landen loopt de welvaart uiteen. Met name tussen Oost- en West-Europa is een duidelijk verschil te zien. In Oost-Europa is de werkloosheid hoog. Het Westen is welvarend. Het ligt voor de hand dat mensen in Oost-Europa ook willen meeprofiteren van de welvaart in het Westen en sommigen doen dit door middel van criminaliteit. Door de toetreding van landen zoals Polen en Litouwen tot de Europese Unie (EU) is de afstand tot de westerse welvaart, waarvan ze mee willen profiteren, afgenomen. Sommigen realiseren de gewenste luxe via criminaliteit in het Westen. Het bestaan van deze economische verschillen tussen de Europese landen vormt daarmee een bevorderende factor voor autodiefstal¹⁸.

¹⁸ Professor Ewald Engelen, hoogleraar financiële geografie aan de Universiteit van Amsterdam (UvA) wijst erop dat de economische crisis in Europa vooral de landen aan de rand van Europa en Zuid-Europa zal treffen. Om te overleven zullen mensen in die landen steeds meer hun toevlucht nemen tot grijze economieën. EU-leiders moeten rekening houden met de opkomst van de grijze economieën in Europa, Nieuwsuur 30 januari 2012.

Wegvallen van (fysieke en digitale) grenzen

De afgelopen jaren zijn, door het wegvallen van de grenzen binnen de Europese Unie (EU) en de onbeperkte mogelijkheden van internet, onbegrensde afzetmarkten binnen het bereik van de georganiseerde criminaliteit gekomen.

Het wegvallen van de fysieke grenzen brengt meer risico's met zich mee. Uit de opsporingspraktijk blijkt dat ook criminelen uit de Oost-Europese landen van deze verruimde mogelijkheden gebruik maken. Veel auto's worden gestolen voor de verkoop in het buitenland. Met het opheffen van de grenzen binnen de EU is de kans om gestolen auto's te onderscheppen, aanzienlijk gedaald. Een verlaging van de pakkans werkt een verhoging van de diefstal in de hand.

Internet zorgt voorts voor een onbeperkte (wereldwijde) digitale afzetmarkt, waar weinig controle op plaatsvindt. De verkoop is hiermee sneller en eenvoudiger te realiseren, de doorloopsnelheid stijgt en de toegang tot meer potentiële afnemers is immens. Bovendien biedt internet, bijvoorbeeld via *Google Street View*, de mogelijkheid om de diefstal op afstand voor te bereiden, wat de pakkans kan verkleinen. Indien de controle bij zowel de fysieke als de digitale grenzen niet verbetert, zal dit de autodiefstal bevorderen.

Gebrekkige controle in- en export (schade)auto's

Momenteel zijn er gebrekkige controles en slechte procedures voor het exporteren van zogenoemde sloopauto's. Men kan een nieuwe auto als *total loss* opgeven en naar het buitenland exporteren om hem daar als nieuw te verkopen. Nederland kent geen toonplicht voor auto's en in Duitsland geldt de toonplicht alleen voor auto's van 4 jaar en ouder, waardoor juist de jonge auto's gemakkelijk overgebracht kunnen worden. Je krijgt in Nederland dan de rest-BPM terug, terwijl je jouw auto in Duitsland als nieuw verkoopt.

Ook bij de import van (schade)auto's is de controle onvoldoende. De slechte procedures bij de in- en export van auto's en de beperkte controles vormen een bevorderende factor voor autodiefstal, BPM- en BTW-fraude en illegale autohandel¹⁹.

¹⁹ Zolang de systemen met actuele voertuigdata niet aan elkaar zijn gekoppeld verdient het zeer de aanbeveling om zeker jonge auto's fysiek te zien en de identiteit te controleren.

Prioritering door politie

De prioritering bij de politie bepaalt welke delicten voorrang krijgen in de opsporingspraktijk. Aanpak van autodiefstal kent geen prioriteit en dat betekent dat er weinig tijd en capaciteit voor de aanpak wordt vrijgemaakt. De pakkans voor autodieven is daardoor heel klein, wat het delict aantrekkelijk maakt. Zelfs wanneer de daders wel gepakt worden, is de kans op vervolging gering, omdat de beschikbare capaciteit en middelen onvoldoende zijn om het delict te bewijzen. Voor het herkennen van een duplo-auto is veel kennis en specifiek materiaal nodig. Vanwege de lage prioritering zijn deze echter niet altijd beschikbaar, waardoor het lastig wordt om te bewijzen dat het om een gestolen auto gaat. De huidige prioritering zal dan ook een bevorderlijke factor zijn voor autodiefstal.

Vermindering bureaucratie

In het eerder genoemd onderzoek naar het samenwerkingsverband, dat zich bezighield met het klonen van auto's, werd een aantal knelpunten in het overschrijvingsproces van een auto aangetoond, waardoor bepaalde stappen in het criminele proces relatief eenvoudig kunnen worden uitgevoerd. De overheid heeft sinds kort het beleid in gang gezet om de bureaucratie te verminderen en een aantal processen publieksvriendelijker te maken. Doordat er minder controles worden ingebouwd en de burger minder handelingen hoeft te verrichten, heeft dit beleid als keerzijde dat de overheid op deze wijze het plegen van criminele feiten eenvoudiger en aantrekkelijker maakt. De kans op ontdekking wordt kleiner en het plegen van deze vorm van criminaliteit wordt daardoor lucratiever.

De overheid moet zorgvuldig de afweging maken tussen aan de ene kant het verminderen van de bureaucratie en het vergroten van publieksvriendelijkheid en aan de andere kant het inbouwen van barrières om criminaliteit tegen te gaan.

Verharding en toename van geweldgebruik door autodieven

Er lijkt een tendens waarneembaar van verharding in de autodiefstal. Naast een verschuiving in de modus operandi is ook in de houding tegenover de politie een verharding te ontdekken. Wanneer de politie de autodieven op het spoor komt, kiezen deze er vaker voor om mét de auto op de vlucht te slaan en hierbij (onaanvaardbare) risico's te nemen. De georganiseerde autodieven hebben het vaak gemunt op auto's uit de duurdere klasse, die een behoorlijke snelheid

kunnen behalen. Tijdens een achtervolging schuwen de dieven er niet voor om situaties te creëren waarin zij zelf, maar ook politieambtenaren en onschuldige burgers, in levensgevaar komen²⁰. Hierdoor moet de politie om veiligheidsredenen afhaken in een achtervolging, waardoor de pakkans afneemt. De verharding en de toename in geweldgebruik leiden tot gevaarlijkere situaties, met meer (potentiële) slachtoffers, een kleinere pakkans en minder zicht op de gestolen auto en de dieven. Dit alles heeft geen remmende werking op de diefstal van auto's.

7.2 Criminaliteitsremmende factoren

Samenwerking ketenpartners

De beste manier om autodiefstal te bestrijden, is met een integrale aanpak. Momenteel kennen de meeste actoren in de bestrijding van autodiefstal één of meer samenwerkingsplatforms waarin ze actief zijn. Voorbeelden zijn de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc), het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). Ook wordt steeds meer samengewerkt met particuliere onderzoeksbureaus.

Steeds meer partijen sluiten zich aan, waardoor een integrale aanpak gerealiseerd kan worden wat een criminaliteitsremmende werking zal hebben op autodiefstal.

Kanttekening hierbij is wel dat de informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen goed moet zijn. Zoals eerder opgemerkt treedt in de loop van 2012 een samenwerkingsovereenkomst in werking, op grond waarvan de verhuurders, verzekeraars en onderzoeksbureaus inzage kunnen krijgen in bepaalde gegevens uit politiebestanden. Dit zou een start kunnen vormen voor een efficiënte informatie-uitwisseling en een voortvarende samenwerking. Echter, omdat nog niet duidelijk is wanneer deze overeenkomst precies in werking zal treden en de inwerkingtreding tijd en oefening vereist, zal de criminaliteitsremmende werking pas op langere termijn effect sorteren.

²⁰ Zie ter illustratie bijlage 3.

Internationale aanpak autodieven

Het overgrote deel van de criminele samenwerkingsverbanden opereert niet alleen in Nederland, maar ook in de rest van Europa. Daarmee is autodiefstal een Europees probleem, dat een Europees georganiseerde aanpak vereist. Een dergelijke aanpak wordt al op verschillende fronten gerealiseerd. Zo is de politie bezig met de oprichting van *Joint Investigation Teams (JIT)*²¹. Hierin werken verschillende landen samen in de bestrijding van bepaalde criminele samenwerkingsverbanden. Het grote voordeel is dat de informatie-uitwisseling een stuk soepeler verloopt, vanwege bepaalde afspraken en regels voor de samenwerking. Een ander voorbeeld is FRONTEX, het EU-agentschap voor internationale grensbewaking.

De (door-) ontwikkeling van internationale initiatieven in de aanpak van autodiefstal zal een criminaliteitsremmende factor vormen.

Ontwikkeling beveiligingsmaatregelen

De ontwikkeling en toepassing van beveiligingsmaatregelen tegen autodiefstal staan niet stil. Startonderbrekers en andere technische hulpmiddelen worden in auto's ingebouwd om diefstal tegen te gaan. Dit heeft een remmend effect (gehad) op autodiefstal. Echter, de georganiseerde autodiefstal ontwikkelt even snel mee. Tegenwoordig bezitten de georganiseerde autodieven genoeg kennis en apparatuur om de beveiliging te omzeilen. Ook zien we dat zij van modus operandi veranderen. Naast de diefstallen waarbij eerst de autosleutel wordt bemachtigd en vervolgens de auto, is er een verschuiving waarneembaar naar het openbreken van auto's en het forceren van beveiligingsmechanismen zonder een waarneembaar spoor achter te laten. De beveiligingsmaatregelen hebben dus slechts gedeeltelijk een remmend effect op de diefstal van auto's. Bovendien genereren zij een verschuiving naar een gewelddadigere modus operandi. Hiermee zijn de beveiligingsmaatregelen bevorderend voor gewelddadige autodiefstal.

²¹ Interview met analisten van de BRNON, 01-12-2011.

Aanpak van heling

Eerder in dit onderzoek werd al vermeld dat tweederde van de georganiseerde autodiefstal gericht is op het verhandelen van de auto's, met andere woorden: heling. Vooral bij de heling van gekloonde auto's is de pakkans laag en is het voor de politie moeilijk om de heling te bewijzen. In de huidige consumptie-maatschappij is vooral vraag naar goedkope producten en internet speelt hierbij een grote rol. Steeds meer mensen kopen via internet, waardoor het besef of de angst om met heling te maken te hebben, is afgenomen. Door de anonimiteit van het internet wordt de opsporing bemoeilijkt. Het terugdringen van heling zou een criminaliteitsremmende factor kunnen zijn. Echter, hiervoor is wel hoge prioriteit van zowel politiek als opsporing nodig.

Vorming Nationale Politie

In 2012 of 2013 gaat de politie in Nederland over in de Nationale Politie. De huidige 26 korpsen gaan op in één nationaal korps. De Nationale Politie zal gekenmerkt worden door een uniforme werkwijze. Het wegvallen van de regiogrenzen binnen de politie en het hanteren van een uniforme werkwijze zal de opsporing van criminaliteit vast ten goede komen. Door meer als eenheid op te treden en overall dezelfde werkwijze te hanteren, kunnen criminelen beter opgespoord worden. Criminaliteit, en dus ook autodiefstal, kan effectiever de kop in gedrukt worden. Echter, de hervorming van 26 regio's naar één nieuwe regio zal niet zonder slag of stoot gaan. In de komende jaren zal de Nationale Politie vorm krijgen. Het is niet uitgesloten dat in deze periode de hervorming zijn weerslag zal hebben op de uitvoering van de politietaak. Om deze redenen kan de Nationale Politie zowel een remmend (lange termijn) als een bevorderend (korte termijn) effect hebben op de ontwikkeling van autodiefstal.

8

Conclusies en verwachtingen

Concluderend kan gesteld worden dat het aantal autodiefstallen ten opzichte van 2007 is gedaald. Echter, de dalende lijn van de afgelopen jaren is in 2010 omgeslagen in een stijgende lijn. Het aandeel teruggevonden auto's neemt af in de loop der jaren. Deze resultaten doen vermoeden dat het aantal gelegenheidsdieven en joyriders afneemt, waarmee het aandeel van de auto's die gestolen worden in georganiseerd verband toeneemt.

Sinds 2008 neemt het aantal autodiefstallen toe en lijkt het erop dat de verschuiving in de aard van autodiefstal, die in 2008 opkwam, zich voortzet. Het aandeel diefstallen waarbij eerst de autosleutel bemachtigd wordt en daarna de auto concentreert zich de afgelopen twee jaar rond 7 procent. Dit houdt tevens in dat vaker een confrontatie kan volgen met het slachtoffer, waardoor het delict gewelddadiger wordt.

Anderzijds zijn er criminele groeperingen die zich mee ontwikkelen met de beveiliging en de auto's ontvreemden met behulp van geavanceerde apparatuur. Bovendien speelt internet niet alleen een belangrijke rol bij het verhandelen van de auto's, maar ook bij het selecteren van de te stelen auto's. Criminelen maken steeds meer gebruik van internetsites als *Marktplaats.nl* en *Google Street View*.

Er worden meer en gewelddadigere autodiefstallen gepleegd, door zowel Nederlandse als buitenlandse criminele samenwerkingsverbanden. Factoren die hier een bevorderende werking op kunnen hebben zijn de economische crisis, het openstellen van de Europese grenzen, de (ver-)koop via internet, de gebrekkige controle op de in- en uitvoer van (schade-)auto's, de verharding van criminelen en de moeizame informatie-uitwisseling tussen de politiekorpsen onderling en tussen de politie en haar partners (zie voor een uitgebreide behandeling van deze criminaliteitsbevorderende factoren, hoofdstuk 7). Behalve de eerder genoemde criminaliteitsbevorderende factoren zijn er ook die een remmend effect op de georganiseerde autodiefstal kunnen hebben. De vorming van een Nationale Politie biedt bijvoorbeeld mogelijkheden voor een uniforme aanpak op nationaal en op internationaal niveau. Ook de beveiliging van voertuigen wordt ieder jaar beter waardoor diefstallen tegengegaan worden.

De vraag is echter welke effecten de bevorderende en remmende factoren hebben en wat het resultaat ervan is op de ontwikkeling van georganiseerde autodiefstal. Kenmerkend voor de remmende factoren is dat zij tijd nodig

hebben om tot stand te komen: de vorming van de Nationale Politie vindt in de komende jaren plaats en vergt een omslag van werken voor alle betrokkenen. Voor het construeren van een uniforme aanpak waarin verschillende partijen samenwerken en informatie delen is op (inter-)nationaal niveau een verandering nodig in denken en werken. En om auto's beter te kunnen beveiligen moeten eerst nieuwe technieken ontwikkeld en geïmplementeerd worden. Al deze ontwikkelingen kosten tijd voor zij ingevoerd kunnen worden en optimaal uitgevoerd kunnen worden. Dit zorgt ervoor dat het effect van deze factoren pas op langere termijn zichtbaar wordt. Bovendien heeft de invoering van *microdots*, die in 2008 als remmende factor op autodiefstal aangedragen werd, om politieke en financiële redenen geen doorgang gevonden in de afgelopen jaren.

Gelet op de invloed die uitgaat van bovengenoemde factoren is de verwachting dat het aantal autodiefstallen in de komende jaren zal stijgen. De aard van het delict zal onder invloed van de verharding van de criminelen en de beveiliging van de auto's waarschijnlijk verder veranderen. Het delict wordt met steeds meer geweld uitgevoerd en de modus operandi verschuift van het openbreken van de auto naar het bemachtigen van de autosleutel. De verwachting ten aanzien van de georganiseerde autodiefstal is dan ook een toename op korte termijn.

9

Literatuur en bronnen

Blaauw, F.J. (2011). *Statistiek voertuigdiefstal 2011*. S.l.: Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV).

Crimesite.nl (2010, 28 januari). *Crimineel onnavolgbaar door jammers*. Op 13-04-2010 ontleend aan: <http://www.crimesite.nl/misdaad/nieuws/16944-crimineel-onnavolgbaar-door-jammers.html>

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

Grapendaal, M., M. den Drijver, H.A. de Miranda & S. van der Zee (2008). *Georganiseerde bovenregionale vermogenscriminaliteit*. Zoetermeer: Korps landelijke politiediensten, Dienst IPOL.

Hooghe, M., B. Vanhoutte, W. Hardyns & T. Bircan (2011). *Unemployment, inequality, poverty and crime: Spatial distribution patterns of criminal acts in Belgium, 2001–06*. *The British Journal of Criminology*, 51(1), 1-20.

Jans, P. & J. Verhoeven (2010). *Veiligheid op de Secure Lane*. (Scriptie Avans Hogeschool).

Joosten, C. (2009, 7 november). Rondreizende bandieten. Oost-Europese bendes zijn plaag voor de hele Europese Unie en veroorzaken miljarden aan schade. Komt er nu eindelijk een grensoverschrijdende aanpak? *Elsevier*, pg 28-31.

Koolhoven, M. (2009, 13 juli). Megafraude met Duitse sloopauto's. *De Telegraaf*. Ontleend aan: <http://www.telegraaf.nl>

Lamet, W. & K. Wittebrood (2009). *Nooit meer dezelfde. Gevolgen van misdrijven voor slachtoffers*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit. *Verslagen Bruisoverleg 2009 tot en met 2011*, Leusden. – *Vertrouwelijk*.

Leistra, G. (2009, 12 december). Geruisloos en supersnel. Oost-Europese boevenbendes werken soms hele straten in één nacht af. Vooral in plattelandsgemeenten blijven ze een ware plaag. *Elsevier*, pg 28-31.

Ministerie van Economische Zaken (2009). *Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector*. Ministerie van Economische Zaken, december 2009 | Publicatienr. 09OI56

Naafs, F. (Utrechtse Heuvelrug), W. Verkerk (VbV), G. Vor (CCV), G. den Uyl (RKC) & G. Wesselink (AVc) (2011). *Landelijke coördinatie aanpak auto-inbraken via publiek private samenwerking aangejaagd door politie en verzekeraars*. Gesprekmemo staatssecretaris Veiligheid en Justitie over Utrechtse aanpak (29-09-2011).

Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (maart 2011). *Tegenhouden van Mobiel Banditisme. Een integrale aanpak*. Den Haag: Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing.

Projectgroep Secure Lane (2011). *Business Model Secure Lane*. Projectgroep Secure Lane, 14 juni 2011.

RDWijzer (2008) 'Gestolen auto's steeds meer middel dan doel'. *RDW start met forensisch voertuigidentificatieonderzoek*. In: RDWijzer nr. 2, 2008.

Snijders, J.M.T. & K. Tielbeek (Zwolle 12 januari 2010). *Bestuurlijk dossier Mezel. Naar aanleiding van het opsporingsonderzoek naar duplo-auto's*. S.l.: Politieregio IJsselland, Bovenregionale Recherche Noord- en Oost-Nederland (BR NON).

Spapens, A.C.M. (2011). Barrières opwerpen voor criminele bedrijfsprocessen. *Justitiële verkenningen*, 37(2), pg 10-22.

Statement (2010, 4 augustus). *Reactie Verbond van Verzekeraars op berichten 'schone' autokraak*. Op 12-08-2010 ontleend aan: <http://www.verzekeraars.nl/sitewide/general/nieuws.aspx?action=view&nieuwsid=793>

Statistisch Jaarboek 2011 (2011) Den Haag/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (2012). *Crime fighters delen informatie (2)*. *Nieuwsbrief Stichting AVc*, maart 2012.

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Expertgroep Duplo's (2010). *Notitie aanpak duplo auto's*. Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (april 2010).

Stichting Bovag-RAI Mobiliteit (2012). *Mobiliteit in cijfers. Auto's 2011/2012*. Stichting Bovag-RAI Mobiliteit: Amsterdam.

Stichting VBV, (2010, 23 november). *Steeds meer illegale autoklonen op de weg*. Op 13-09-2011 ontleend aan: <http://www.stichtingvbv.nl/nieuws.aspx>

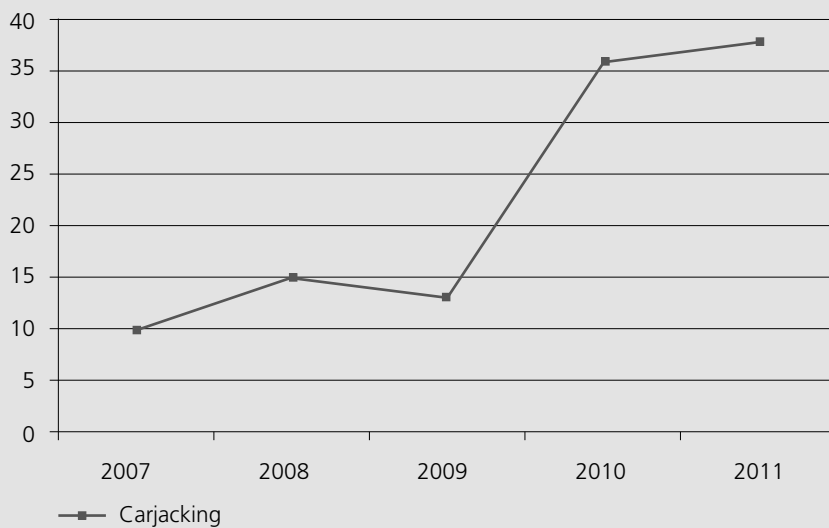
Venema, G.A. (2011). *Rapportage criminele samenwerkingsverbanden Iveco*. S.l.: Bovenregionale Recherche Noord- en Oost-Nederland (BRNON). – *Vertrouwelijk*.

WG14 After Theft Systems for vehicle recovery. *Feasibility report - Remote engine slow and stop technology*. (2nd DRAFT). CEN TC 278 Road Transport & Traffic Telematics.

WG14 After Theft Systems for Vehicle Recovery. *Legal opinion on Vienna Convention on Road Traffic 1968*. CEN TC 278 Road Transport & Traffic Telematics.

Bijlage 1

Ontwikkeling in carjackings over de periode 2007 - 2011



Bijlage 2

Geraadpleegde personen

| Geraadpleegde personen | | |
|------------------------|----------------------|--|
| 1 | Henk Graafland | Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) |
| 2 | Harry Blaauw | Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) |
| 3 | André Bouwman | Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) |
| 4 | René Gerlsma | Landelijk Functioneel Beheer, VTS Politie Nederland |
| 5 | Frank van den Hoogen | Divisie Recherche Politie Regio Utrecht |
| 6 | Fred Blaauw | Landelijk informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) |
| 7 | Jurjen Nieland | Landelijk informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) |
| 8 | Paul Hermans | Bovemij Verzekeringen |
| 9 | Willem Hoogendoorn | Landelijk Parket Team Verkeer |
| 10 | Gerard van Warmerdam | CED Forensic B.V. |
| 11 | Mojgan Yavari | Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit |
| 12 | Jan Niemeijer | Adviesbureau Schade |
| 13 | Ab Croezen | Landelijk informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) |
| 14 | Arie Kuperus | Landelijk informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) |
| 15 | Gertjan Kaijen | Dienst IPOL Criminaliteit |
| 16 | Ruurd ten Broek | Dienst IPOL Criminaliteit, Afdeling LORS |
| 17 | Wim Jansen | BR Noord en Oost Nederland |
| 18 | Wil Denissen | BR Noord en Oost Nederland |
| 19 | Gea Venema | BR Noord en Oost Nederland |
| 20 | Rob Smitskamp | Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) |
| 21 | Marnix Lippmann | Regiopolitie Hollands-Midden |

Bijlage 3

Wilde achtervolging op gestolen Audi eindigt in de sloot

10 okt 2011 | 12:32

WIJDEWORMER Twee mannen van 24 en 27 jaar zijn de afgelopen nacht in Wijdewormer ingerekend na een wilde achtervolging door Amsterdam en over de A7.

Agenten zagen rond 4.15 uur op de Admiraal de Ruijterweg in Amsterdam-West een gestolen Audi rijden. Toen de bestuurder doorkreeg dat hij in de gaten werd gehouden, ging hij er vandoor. Hij scheurde tegen het verkeer in de A7 richting Zaanstad op.

Bij de afslag Wijdewormer reed de Audi een afgesloten weg in (de Oosterdwarsweg), waarbij een politieauto werd geramd. De bestuurder probeerde de wagen nog op de brug te keren en via de berm een blokkade van politieauto's te ontwijken, maar belandde daarbij ondersteboven in een sloot.

Politie mensen sprongen in het water om de twee inzittenden uit het voertuig te halen. Een van hen werd naar het ziekenhuis gebracht omdat hij ergens last van zei te hebben, maar in het hospitaal werd geconstateerd dat hij zijn verwondingen veinsde. Beide verdachten zijn ingerekend op verdenking van onder meer diefstal, rijden met valse kentekens, meerdere verkeersovertredingen en het veroorzaken van een aanrijding met schade. De twee Amsterdammers zijn bekenden van de politie. Ze blijken de sleutels van de kostbare Audi eerder ergens in Nederland te hebben gestolen bij een inbraak.

Bron: <http://www.rtvnh.nl/nieuws/65643/Wilde+achtervolging+op+gestolen+audi+eindigt+in+de+sloot>

Bijlage 4

Betrokken instanties

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc)

AVc is een samenwerkingsverband van een tiental publieke en private organisaties die allemaal maatschappelijke hoofdrolspelers zijn bij de aanpak van voertuigcriminaliteit. De deelnemende partijen zijn: de RDW, politie, Openbaar Ministerie (OM), justitie, RAI-Vereniging, BOVAG, Verbond van Verzekeraars, ANWB, Transport en Logistiek Nederland en Auto Recycling Nederland. De ministeries van Economische zaken, Landbouw & Innovatie en Veiligheid & Justitie zijn projectmatig bij AVc betrokken. Overigens wordt met de participatie van de private partijen de hele levenscyclus van de auto in beeld gebracht: van auto-import tot sloop. Vanaf het begin participeert de Raad van Korpschefs in AVc zowel op strategisch niveau als via het tactische, operationele programmabureau.

Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV)

Het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) is een publiek–privaat samenwerkingsverband tussen het Korps landelijke politiediensten (KLPD), de RDW en de stichting AVc. In 2012 komt daar als partner de Belastingdienst bij. Het samenwerkingsverband is gebaseerd op een convenant, waarin de status van het LIV is vastgelegd. Door deze samenwerking ontstaat een betere informatie-uitwisseling waardoor voertuigcriminaliteit in een vroeg stadium kan worden gesignaleerd. Het LIV fungeert hierin primair als informatie- en kenniscentrum.

Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV)

Het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) is een gemeenschappelijk initiatief van de Nederlandse schadeverzekeraars. Het VbV (voorheen het Vermiste Auto Register) is in 1993 opgericht en vervult van oorsprong een centrale rol in de bestrijding van voertuigcriminaliteit. De stichting speelt tegenwoordig ook een steeds grotere rol op aangrenzende terreinen, zoals de aanpak van vaarttuig-, werkmaterieel- en transportcriminaliteit. Hierbij wordt nauw samengewerkt met publieke en private partners.

