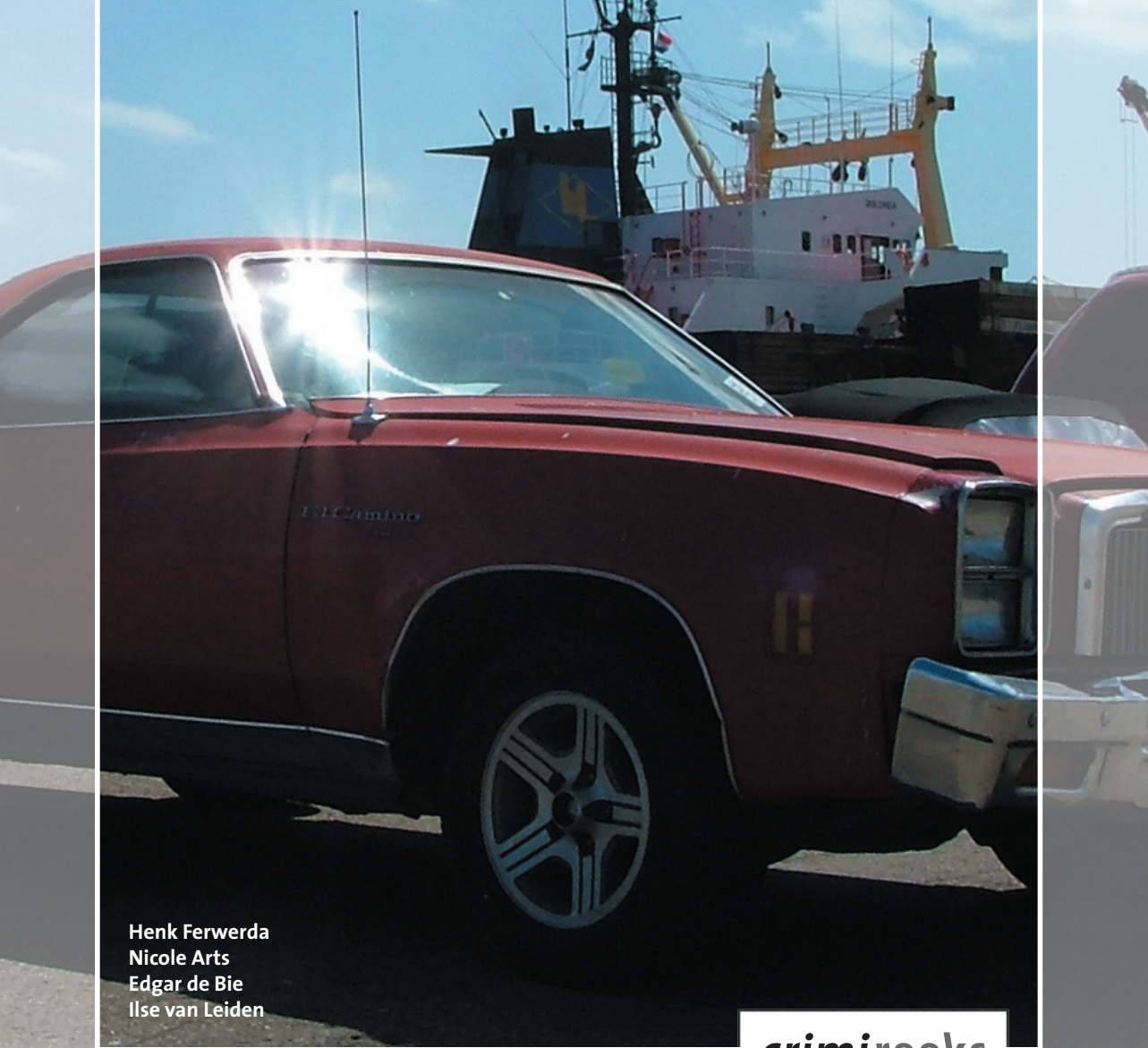


Georganiseerde autodiefstal

KENMERKEN EN
ACHTERGRONDEN
VAN EEN ILLEGALE
BRANCHE IN
BEELD GEBRACHT



Henk Ferwerda
Nicole Arts
Edgar de Bie
Ilse van Leiden

crimireeks

Georganiseerde autodiefstal

Georganiseerde autodiefstal

KENMERKEN EN
ACHTERGRONDEN
VAN EEN ILLEGALE
BRANCHE IN
BEELD GEBRACHT

Henk Ferwerda
Nicole Arts
Edgar de Bie
Ilse van Leiden

Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem

Georganiseerde autodiefstal

Kenmerken en achtergronden van een illegale branche in beeld gebracht

Henk Ferwerda, Nicole Arts, Edgar de Bie en Ilse van Leiden

Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem

ISBN 90 6665 665 4

NUR 740

© 2005 WODC, Ministerie van Justitie, Auteursrecht voorbehouden

Voor deze boeklicentie:

© 2005 B.V. Uitgeverij SWP Amsterdam

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, St.b. 351, zoals gewijzigd bij het besluit van 23 augustus 1985, St.b. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot Uitgeverij SWP (Postbus 257, 1000 AG Amsterdam) te wenden.

Vooraf

Voor u ligt de rapportage van een onderzoek naar georganiseerde autodiefstal in Nederland dat in opdracht van het Ministerie van Justitie (WODC, afdeling Extern Wetenschappelijke Betrekkingen) is uitgevoerd.

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn wij als onderzoeksteam veel mensen dank verschuldigd. Allereerst zijn dat de deelnemers aan de expertteams die ons in verschillende fasen van het onderzoek vanuit hun specifieke achtergrond (overheid, autobranche, verzekeringen en expertisebureaus) met raad en daad hebben bijgestaan. Omdat er in het onderzoek ook studie is gemaakt van recent afgesloten opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal zijn we de rechercheurs, teamleiders, procesverbaalcoördinatoren, en in één geval een Officier van Justitie en parketsecretaris ook veel dank verschuldigd. Zij hebben tijd vrijgemaakt om ons uitvoerig over hun ‘zaak’ te vertellen en ons deelgenoot te maken van de opsporingsonderzoeken. De namen van de geïnterviewden zijn terug te vinden in de bijlage 1.

Een aantal personen willen we hier speciaal noemen. Zij zijn bijzonder behulpzaam geweest. Fred Blaauw (RDW), Cees Goris (regiopolitie Groningen), Kees den Hollander en Stan Goud (Havenpolitie), Edward Kleemans (WODC), John Legters (Regiopolitie IJsselland) en Huig Velders (Arrondissementsparket Arnhem); heel erg bedankt.

Ons laatste woord van dank gaat uit naar de leden van de begeleidingscommissie die ons in de diverse fasen van het onderzoek hebben ondersteund. De commissie was als volgt samengesteld:

Prof. dr. T. Vander Beken – Universiteit Gent en voorzitter van de commissie

Dr. F. Beijaard – Ministerie van Justitie, WODC, afdeling EWB

Dr. F. Boerman – Dienst Nationale Recherche Informatie KLPD

Mr. D. Bos – Ministerie van Justitie, DGRH, afdeling DOB

Dr. W. Huisman – Universiteit Leiden

Dr. M. Jacobs – Ministerie van Justitie – WODC, afdeling CSRA

A.J. van der Lee – Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit

Arnhem, 2005

Het projectteam

Henk Ferwerda, Nicole Arts, Edgar de Bie en Ilse van Leiden

Inhoudsopgave

1.	Een onderzoek naar georganiseerde autodiefstal	8
1.1.	De gestolen auto	8
1.2.	De probleemstelling en de onderzoeksvragen op een rij	9
1.3.	Hoe is het onderzoek uitgevoerd?	11
1.3.1.	<i>Literatuursearch</i>	11
1.3.2.	<i>Inschakelen van experts</i>	11
1.3.3.	<i>Verzamelen en analyseren van opsporingsonderzoeken</i>	13
1.3.4.	<i>Raadplegen justitiële documentatie en netwerkanalyse</i>	16
1.3.5.	<i>Reikwijdte en beperkingen van het onderzoek</i>	16
1.4.	Leeswijzer	16
2.	Wat weten we over autodiefstal?	19
2.1.	Omvang van het probleem	19
2.2.	De gezichten van autodiefstal	21
2.2.1.	<i>Diefstal van een auto voor eigen vervoer (tijdelijk gebruik)</i>	21
2.2.2.	<i>Diefstal van een auto in verband met het plegen van een ander delict</i>	22
2.2.3.	<i>Diefstal van een auto om financiële redenen</i>	22
2.3.	Georganiseerde autodiefstal in Nederland: wat is er bekend?	25
2.3.1.	<i>Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden</i>	26
2.3.2.	<i>WODC-monitor georganiseerde criminaliteit</i>	27
2.3.3.	<i>Stelen op bestelling</i>	30
2.3.4.	<i>Misdaad zonder grenzen</i>	30
2.4.	Resumé	32
3.	De opsporingsonderzoeken nader bekeken	34
3.1.	De criminele groep: kenmerken en werkwijze	34
3.1.1.	<i>Omvang en aard van de groep</i>	34
3.1.2.	<i>Bindingsmechanismen</i>	35
3.1.3.	<i>Diefstal voor auto's of onderdelen</i>	38
3.1.4.	<i>Nationaal en internationaal opererende groepen</i>	38
3.1.5.	<i>Waar en hoe worden auto's gestolen?</i>	39
3.1.6.	<i>Andere vormen van criminaliteit door de groep</i>	40
3.1.7.	<i>Wat weten we over het criminaliteitspatroon van de hoofdverdachten?</i>	40
3.1.8.	<i>Relaties met de bovenwereld</i>	42
3.1.9.	<i>Opbrengsten voor de leden van de groepen en bestedingspatroon</i>	44
3.1.10.	<i>Schade</i>	44
3.2.	De functies en functiegroepen: kenmerken en achtergronden	45
3.2.1.	<i>Kenmerken van nationaal en internationaal georiënteerde groepen</i>	45
3.2.2.	<i>De functies getypeerd en beschreven</i>	46
3.2.3.	<i>Een meta-analyse op alle opsporingsonderzoeken</i>	54
3.3.	Kenmerken van de opsporingsonderzoeken	59
3.3.1.	<i>Aanleiding</i>	59
3.3.2.	<i>Reikwijdte van het onderzoeksteam</i>	60
3.3.3.	<i>Lengte van het onderzoek en inzet in menskracht</i>	61

3.3.4.	<i>Samenwerkende partijen</i>	62
3.3.5.	<i>Opsporingsmethoden</i>	64
4.	Experts aan het woord	70
4.1.	De autobranche	70
4.2.	De overheid	73
4.3.	Verzekeringen en expertisebureaus	77
4.4.	Op bezoek in de haven en bij technisch voertuigspecialisten	79
4.5.	Resumé	84
5.	Georganiseerde autodiefstal in perspectief	86
5.1.	De processen	86
5.2.	De groep	87
5.3.	De buit	88
5.4.	De samenwerking	90
5.5.	De organisatie	91
5.6.	Ontwikkelingen	94
5.7.	Grenzen aan de opsporing	95
5.8.	De aanpak	96
5.9	De onderzoeksvragen beantwoord	100
	Nawoord van de onderzoekers	105
	Samenvatting	107
	Summary	114
	Geraadpleegde literatuur	121
	Bijlagen	
	Bijlage 1 – Lijst van geïnterviewden	124
	Bijlage 2 – Profielen relevante organisaties	126
	Bijlage 3 – Aandachtspuntenlijst voor opsporingsonderzoeken (volledig)	129
	Bijlage 4 – Brieven aan Hoofdofficieren van Justitie en korpschefs	145
	Bijlage 5 – Introductiebrief Ministerie van Justitie (WODC)	147
	Bijlage 6 – Aandachtspuntenlijst (kort)	149
	Bijlage 7 – Casus per politieregio	151
	Bijlage 8 – De casus in het kort	152
	Bijlage 9 – Kenmerken van de hoofdverdachten op basis van Justitiële Documentatie	159

1. Een onderzoek naar georganiseerde autodiefstal

Onderhavige rapportage geeft een actueel beeld van het fenomeen georganiseerde auto-diefstal. In dit eerste hoofdstuk wordt het onderwerp van onderzoek kort ingeleid, waarna de probleemstelling en de onderzoeksvragen worden beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de wijze waarop het onderzoek is opgezet en uitgevoerd waarbij de geraadpleegde bronnen, de analyses en de reikwijdte van het onderzoek aan bod komen. Het hoofdstuk wordt beëindigd met een leeswijzer voor het rapport.

Op donderdag 22 maart 2001 verlaat ik 's ochtends mijn woning om met mijn auto – een Opel Astra – naar kantoor te gaan. Ik had 'm toch op de parkeerplaats voor mijn huis neergezet?

Ik kijk rond, maar zie de auto nergens staan. Geheel verbaasd loop ik rond en langzaam maar zeker realiseer ik mij dat de auto gestolen is. Later blijkt dat de buurman de auto de avond ervoor rond 22.00 uur nog heeft zien staan. Hij moet tussen 22.00 uur en 8.15 uur gestolen zijn. Een paar uur later zit ik op het politiebureau om aangifte te doen. De agente vertelt mij tijdens het opmaken van de aangifte dat er de laatste maanden bij mij in de wijk veel auto's gestolen zijn. Vooral Opel (Astra) en Volkswagen (Golf) zijn bij de autodieven erg in trek. 'Ik denk dat uw auto de grens al over is richting Polen', zegt ze.

Later die dag bel ik mijn verzekeringsmaatschappij. De verzekeringsagent zegt dat ik 30 dagen moet wachten om te kijken of de auto teruggevonden wordt. De auto kan immers gestolen zijn door kwajongens die met de auto zijn gaan joyriden of door criminelen die de auto mogelijk hebben gebruikt als vluchtauto bij bijvoorbeeld een inbraak of overval. Als de auto niet teruggevonden wordt, is hij vrijwel zeker 'op bestelling' gestolen, omgekat en naar een afzetgebied gegaan. De verzekeringsagent bevestigt het verhaal van de agente. De auto kan dan nu al onderweg zijn naar het Oostblok.

Een maand later is er nog geen spoor van mijn auto. De verzekering keert een aantal maanden later de dagwaarde van de auto uit. Van de politie heb ik na de aangifte op 22 maart 2001 tot op de dag van vandaag niets meer gehoord.

1.1. De gestolen auto

Bovenstaand relaas is afkomstig van één van de auteurs van dit rapport en geeft in het kort inzicht in een aantal kenmerken van autodiefstal. Wanneer de relevante literatuur ¹ over dit onderwerp wordt geraadpleegd, worden meestal de volgende typen van autodiefstal onderscheiden:

1. Diefstal voor eigen vervoer – bij diefstal voor eigen vervoer gaat het bijvoorbeeld om joyriding of om een tijdelijk vervoersprobleem op te lossen.
2. Diefstal in verband met het plegen van een ander delict – bij autodiefstal om andere misdrijven te begaan, moet gedacht worden aan het vervoeren van 'buit' na een inbraak, het gebruik als vluchtauto na een overval of het gebruik van een auto bij een ramkraak.
3. Diefstal om financiële redenen – bij autodiefstal om financiële redenen kan het gaan om het 'strippen' van de auto waarbij onderdelen worden verkocht of gebruikt om andere auto's op te knappen. Ook kan het zijn dat de auto gestolen wordt om te verkopen of om te gebruiken als illegaal betaalmiddel om schulden af te lossen.

De auto wordt dan soms omgekat ² om daarna een nieuwe eigenaar in binnen- of buitenland te vinden. Tot slot verdwijnen auto's na een diefstal ook voorgoed om de verzekeringsgelden te kunnen innen.

Bij dit laatste type autodiefstal komen we bij het onderwerp van onderzoek: de georganiseerde autodiefstal.

1.2. De probleemstelling en de onderzoeksvragen op een rij

De constatering dat bestaand onderzoek naar omvang, aard en achtergronden van autodiefstal met name een kennislacune laat zien op het gebied van de georganiseerde vormen van autodiefstal was voor het Ministerie van Justitie de reden om een onderzoek te laten uitvoeren. Vooral het geven van actuele beelden van hoe de georganiseerde autodiefstal in elkaar zit, is moeilijk.

Centraal in onderhavig onderzoek staat het in georganiseerd verband stelen en onwettig verhandelen van, alsook het frauderen met, auto's ³. Autodiefstal voor eigen gebruik en autodiefstal om een ander misdrijf te plegen, blijven in het onderzoek dan ook buiten beschouwing.

Voor onderhavig onderzoek is de volgende **probleemstelling** geformuleerd: 'Wat is de aard (met name daders en dadergroepen en modus operandi) van de georganiseerde autodiefstal in Nederland, in welke mate is autodiefstal georganiseerd (organisatiegraad) en wat betekent een en ander voor de preventieve en repressieve aanpak van het probleem?' ⁴

Dit onderzoek reikt dus verder dan onderzoek naar autodieven. Er is pas sprake van georganiseerde autodiefstal als er een geregisseerde keten is die begint met het – in opdracht – stelen van één of meerdere auto's en eindigt met het afleveren van één óf meerdere auto's of van auto-onderdelen. Daartussen kan in de keten sprake zijn van omkatten, transport van de auto's naar bijvoorbeeld het buitenland en/of vervalsing van papieren.

Vanuit het Ministerie van Justitie zijn vijf concrete **onderzoeksvragen** geformuleerd die we hierna de revue zullen laten passeren.

Wat is georganiseerde autodiefstal?

Bij deze vraag gaat het er vooral om zicht te krijgen op hoe de keten van vraag, aanbod en afzet in elkaar zit. Verder wordt er ingezoomd op de wijze waarop en mate waarin er sprake is van een internationaal karakter (welke landen komen daarbij naar voren), in hoeverre er sprake is van verwevenheid tussen de illegale autobranche, de legale autobranche, andere bovenwereldorganisaties ⁵ en andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit (wat zijn de overeenkomsten en verschillen met andere illegale markten)?

Wat is de werkwijze binnen georganiseerde autodiefstal en is er sprake van ontwikkelingen en veranderingen in de tijd?

Bij deze vraag gaat het er vooral om inzichtelijk te maken hoe de keten verloopt. Binnen deze onderzoeksvraag zal er vooral aandacht zijn voor het beschrijven van de verschillende functies binnen georganiseerde autodiefstal. Welke zijn dat en hoe worden deze functies uitgevoerd? Welke route gaat de auto na diefstal en wat is kenmerkend (onder andere inzet van middelen) voor de tussen- en eindstations? Bij de diefstal van de auto's zal ook nadruk-

kelijk aandacht geschonken worden aan de modus operandi. Binnen deze vraag zal er ook gekeken worden of er met betrekking tot het fenomeen georganiseerde autodiefstal in het algemeen én de diverse schakels in de keten in het bijzonder, sprake is van ontwikkeling c.q. verandering. Hier zicht op krijgen, kan belangrijke aanknopingspunten opleveren voor een herziening van of aanvulling op de bestaande preventieve en repressieve aanpak. Daarbij wordt ook gekeken in hoeverre er bij de aanpak van georganiseerde autodiefstal ook geleerd kan worden van de aanpak van andere vormen van criminaliteit (benchmarking).

Wie zijn de daders en hoe opereren zij?

Het gaat hierbij om het in beeld brengen van de demografische kenmerken van de daders c.q. van de verschillende dadergroepen die actief zijn in de keten van diefstal tot aflevering van een auto of onderdelen van een auto. Er wordt daarbij ook gekeken in welke landen daders, dadergroepen en afnemers opereren.

Tevens wordt ingegaan op het daderprofiel. Zijn het bekenden van politie en Justitie en zo ja wat is hun carrière- en antecedentenpatroon? Met name bij een dadergerichte aanpak kan dergelijke informatie van belang zijn ⁶.

Hoe werken daders samen?

De onderzoeksgroep Fijnaut (Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden, Bijlage VII, 1996) wijst op het fenomeen criminele netwerken en in dat kader is het van belang om zicht te krijgen op de aard en omvang van dergelijke netwerken. Naast het geven van inzicht in de criminele relaties wordt er binnen deze deelvraag ook ingegaan op de sociale en economische relaties. In hoeverre is er sprake van partners in crime en komen er bepaalde personen naar voren als belangrijke 'knooppunten'; personen die een centrale rol spelen in het aan elkaar koppelen van vraag en aanbod van gestolen auto's? Is er sprake van hiërarchie binnen de organisatie en hoe wordt (criminele) kennis en informatie overgedragen? Is er sprake van stabiele netwerken en waar kennen de personen elkaar van? Is er sprake van een organisatie met onderliggende, vaste gesloten netwerken of is er eerder sprake van een organisatie met steeds wisselende gelegenheidssamenwerkingsverbanden? Is georganiseerde autodiefstal ook te typeren als georganiseerde misdaad (wat is de mate van organisatie c.q. organisatiegraad)?

Waar toe leidt het handelen van de georganiseerde autodiefstal?

In onderhavig onderzoek staat niet de omvang van de georganiseerde autodiefstal centraal maar gaat het vooral om de aard en kenmerken. De schade voor slachtoffers (individueel en verzekeringsmaatschappijen) en de opbrengsten voor de personen die zich bezighouden met georganiseerde autodiefstal worden dan ook vooral op basis van casuïstiek en informatie van deskundigen (experts) geschat.

Naast directe schade en opbrengsten richten we ons ook op het inzichtelijk maken van eventuele neveneffecten. Het kan dan gaan om bijvoorbeeld de verwevenheid van georganiseerde autodiefstal met andere vormen van georganiseerde criminaliteit. Zoals eerder aangegeven, wordt hieraan ook aandacht besteed bij de vraag naar de 'werkwijze en de kenmerken'. Indien er echter sprake is van meerdere neveneffecten of van neveneffecten met een behoorlijke impact lijkt het ons verstandig om hier apart aandacht aan te schenken bij het onderdeel schade en opbrengsten.

1.3. Hoe is het onderzoek uitgevoerd?

Om in te gaan op de probleemstelling en om de gestelde onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, zijn de volgende vijf onderzoeksactiviteiten uitgevoerd: literatuursearch, inschakelen van experts, analyse van opsporingsonderzoeken (landelijke casuïstiek), het raadplegen van justitiële documentatie en het uitvoeren van een 'overall' netwerkanalyse.

Voordat ingegaan wordt op de verschillende onderzoeksactiviteiten die zijn uitgevoerd, is het goed om aan te geven dat er tussen onderhavig onderzoek en de WODC-monitor georganiseerde criminaliteit (Kleemans, et al., 1998 en 2002) onderling is afgestemd. De WODC-monitor is opgezet naar aanleiding van de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden en voorziet tweejaarlijks in een rapportage met betrekking tot de analyse van recent afgesloten opsporingsonderzoeken. Centraal staan de aard van de georganiseerde criminaliteit in Nederland en de eventuele ontwikkelingen op dit gebied. Daar er binnen de twee rapportages – waarin 80 casus van georganiseerde criminaliteit zijn geanalyseerd – slechts twee casus die betrekking hebben op de georganiseerde autodiefstal zijn beschreven en geanalyseerd, is er mede door de vragen die er met betrekking tot dit fenomeen waren door het Ministerie van Justitie aangedrongen op een separaat onderzoek naar georganiseerde autodiefstal.

Om uiteindelijke vergelijkingen te kunnen maken tussen georganiseerde autodiefstal en andere vormen van georganiseerde criminaliteit⁷ is gekozen voor afstemming. Dit betekent onder andere dat er voor het verzamelen en analyseren van de opsporingsonderzoeken gebruik gemaakt is van de methodiek – waaronder de aandachtspuntenlijst⁸ – die gehanteerd wordt binnen de WODC-monitor georganiseerde criminaliteit.

Ondanks het feit dat er gebruik gemaakt wordt van de methodiek van de WODC-monitor georganiseerde misdaad hoeft het niet zo te zijn dat het bij georganiseerde autodiefstal om georganiseerde misdaad gaat. Hierop komen we in hoofdstuk 5 terug.

1.3.1. Literatuursearch

Binnen deze activiteit is een inventarisatie en analyse gemaakt van de Nederlandse en internationale literatuur op het gebied van (georganiseerde) autodiefstal. Doel is om zicht te krijgen op het fenomeen en ook hoe dit zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren. Daarnaast wordt de informatie uit de literatuur gebruikt om de aandachtspuntenlijst van de WODC-monitor op onderdelen aan te vullen op het thema georganiseerde autodiefstal.

1.3.2. Inschakelen van experts

In de aanloop naar dit onderzoek bleek uit oriënterende gesprekken en een eerste verkenning van de literatuur dat het fenomeen georganiseerde autodiefstal bij Justitie en politie niet de hoogste prioriteit geniet. Voor de uitvoering van het onderzoek zou dit twee gevolgen kunnen hebben:

1. het is waarschijnlijk lastig om opsporingsonderzoeken (casusonderzoek) te vinden die aan de criteria van georganiseerde autodiefstal voldoen⁹;
2. de opsporingsonderzoeken die wel aan de criteria voldoen, zullen waarschijnlijk niet zo rijk aan informatie zijn¹⁰.

Om toch voldoende informatie over het fenomeen georganiseerde autodiefstal te verzamelen, is besloten om aanvullend gebruik te maken van de kennis van experts. Hier is kennis over het fenomeen in algemene zin verzameld en is reflectie gevraagd op de bevindingen uit het casuonderzoek.

Binnen het onderzoek zijn experts op verschillende manieren geraadpleegd. Allereerst is er op twee momenten gebruik gemaakt van *expertteams* tijdens intervisiebijeenkomsten. Hiertoe zijn drie teams samengesteld die evenzeer sectoren vertegenwoordigen. Het betreft de sectoren ‘overheid’, ‘verzekeringen’ en ‘autobranche’. Per sector zijn via de sneeuwbal-methode relevante personen benaderd. De organisaties die hebben deelgenomen aan de meetings zien er per sector als volgt uit ¹¹:

Autobranche – STIBA – ARN – Dealers (Mercedes-Benz, Daimler Chrysler) – SCM

Overheid – KLPD/NRI – Regiopolitiekorpsen – Permanent Auto Team – AVc – RDW/LIV

Verzekeringen – Var – Bovag – Expertisebureau (Cunningham Lindsey) – Verzekeringsmaatschappijen (Achmea, Univé, Bovémij)

Direct na de literatuursearch zijn er drie intervisiebijeenkomsten geweest met de geformeerde expertteams. In deze bijeenkomsten zijn de volgende thema’s aan de orde gekomen:

- Er is breed informatie verzameld over het fenomeen. In principe zijn de onderzoeksvragen zoals eerder geformuleerd, besproken met de leden van de expertteams.
- Omdat veel experts reeds een groot aantal jaren werkzaam zijn binnen de ‘branche’ is met hen ook ingegaan op de ontwikkelingen c.q. veranderingen met betrekking tot georganiseerde autodiefstal.
- Met de leden uit expertteams zijn de thema’s uit de aandachtspuntenlijst (WODC-monitor georganiseerde criminaliteit) kritisch besproken. Hierbij is vooral gekeken of de lijst ook voor het onderwerp georganiseerde autodiefstal volledig was. Op basis van zowel de literatuursearch als de bijeenkomsten met de experts is de aandachtspuntenlijst op een paar kleine onderdelen aangevuld ¹².
- Met de leden van de expertteams is ingegaan op de huidige en eventuele toekomstige (preventieve en repressieve) aanpak van het fenomeen.
- Aan de experts is gevraagd om suggesties te doen om bruikbare casus (opsporingsonderzoeken) op het spoor te komen.

Daarnaast zijn er in de beginfase van het onderzoek *gesprekken* gevoerd met deskundigen van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, de Rijksdienst van het Wegverkeer en het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit. Met deze deskundigen is een brede verkenning gemaakt van het fenomeen autodiefstal en daarnaast zijn zij ook behulpzaam geweest bij het inzichtelijk maken van het netwerk op het gebied van autodiefstal op zowel organisatie- als persoonsniveau. Tot slot hebben deze deskundigen ons ook op het spoor gezet van politieregio’s waar volgens hen opsporingsonderzoeken te vinden zouden zijn die aan onze criteria voldoen.

Tijdens het onderzoek zijn op twee momenten ook *praktijkverkenningen* uitgevoerd. Het betreft een bezoek aan de havenpolitie in Vlissingen, waarbij zicht gekregen is op de

wijze waarop de havens een rol spelen in de export van gestolen auto's. Daarnaast is er ook een werkbezoek gebracht aan technisch voertuigdeskundigen van de politie (voorheen Permanent Auto Team) die een aantal dagen per week werkzaam zijn in het keuringsstation van de RDW in Beilen. De medewerkers zijn politiefunctionarissen die technisch onderzoek aan een voertuig uitvoeren om na te gaan of de identiteit van het voertuig juist is.

Tot slot is er na de analyse van opsporingsonderzoeken wederom een bijeenkomst met de *expertteams*¹³ geweest. In deze bijeenkomsten is aan de experts gevraagd om te reflecteren op de 'overall resultaten' uit de verzamelde en geanalyseerde opsporingsonderzoeken.

1.3.3. Verzamelen en analyseren van opsporingsonderzoeken

Centraal in het onderzoek staat de analyse van opsporingsonderzoeken op het gebied van georganiseerde autodiefstal. Om een actuele beschrijving te geven van het fenomeen autodiefstal is – in overleg met de opdrachtgever – besloten om 25 opsporingsonderzoeken te verzamelen en te analyseren. Met dit aantal opsporingsonderzoeken zou het haalbaar moeten zijn om een goed beeld te geven van het fenomeen georganiseerde autodiefstal. Bij de selectie van de onderzoeken zijn twee criteria van essentieel belang:

1. De onderzoeken dienen afgerond te zijn en van recente datum te zijn (maximaal 2 jaar geleden afgerond). In andere onderzoeken wordt dit punt onderschreven. Zo schrijven Jacobs et al. (2002) dat bij het bestuderen van het fenomeen autodiefstal de informatiepositie van de politie gering is en dat het van belang is om bij de bestudering van beschikbare casuïstiek zoveel mogelijk recente zaken te nemen. Dit laatste omdat er sprake is van dynamiek en ontwikkelingen binnen het fenomeen autodiefstal. Kleemans et al. (1998) melden dat afgeronde onderzoeken redelijk 'harde' informatie leveren over de aard van de georganiseerde criminaliteit. Dit is niet het geval bij onderzoeken die net zijn gestart en waar men zich vooral baseert op 'zachte' informatie van de Centrale Inlichtingen Eenheid of bij onderzoeken die wegens gebrek aan bewijs zijn geseponeerd.
2. Het moeten onderzoeken zijn naar het fenomeen georganiseerde autodiefstal. Het gaat dus niet om zaken waar auto's gestolen worden voor eigen gebruik of om zaken waar een gestolen auto bij het plegen van een ander misdrijf gebruikt wordt. Het gaat om autodiefstal voor de verkoop van de auto dan wel de onderdelen waarbij er sprake is van meerdere schakels (functies) in een keten.

Het verzamelen van de opsporingsonderzoeken

Aangezien er geen landelijk overzicht is van opsporingsonderzoeken, is besloten om vier trajecten te bewandelen om de opsporingsonderzoeken te verzamelen. Het betreft:

- Het sturen van een brief aan alle Hoofddofficieren van Justitie en aan alle korpschefs van politie¹⁴ waarin verzocht wordt om mee te werken aan het onderzoek en waarin aan hen gevraagd wordt om onderzoeken die voldoen aan de criteria uit hun arrondissement of politieregio onder de aandacht van het onderzoeksteam te brengen¹⁵.

- Het benaderen van diverse experts op het gebied van autocriminaliteit met het verzoek om opsporingsonderzoeken die in het kader van het onderzoek bruikbaar zijn onder de aandacht van het onderzoeksteam te brengen.
- Tijdens de veldfase is aan rechercheurs gevraagd of ze naast hun eigen onderzoek(en) ook kennis hebben van andere relevante onderzoeken in de eigen politieregio of in een andere politieregio.
- Het gebruiken van de eigen contacten van onderzoekers uit het onderzoeksteam in politieregio's waar we in het geheel geen respons kregen.

Het verzamelen van de opsporingsonderzoeken is als volgt verlopen. In het begin werden ons – als een reactie op sommige verstuurde brieven ¹⁶ – vrij snel diverse opsporingsonderzoeken aangereikt. Helaas bleek na een eerste screening dat veel van deze onderzoeken niet bruikbaar waren. Redenen hiervoor zijn: te oud, niet te typeren als onderzoeken naar georganiseerde autodiefstal of onderzoeken waarin het niet om gestolen auto's, maar om gestolen vrachtauto's of autoradio's ging.

De meer informele lijnen (via experts en rechercheurs) hebben wel vrij snel zicht gegeven op een aantal bruikbare onderzoeken.

Na deze fase kwamen we op 18 bruikbare opsporingsonderzoeken ¹⁷. Vreemd genoeg bleek dat er uit een aantal politieregio's helemaal geen onderzoeken werden aangeleverd. In die regio's is in laatste aanleg – op basis van eigen contacten – gericht gezocht naar onderzoeken. Uiteindelijk hebben we door deze laatste inspanning nog 5 bruikbare onderzoeken aan het totaal kunnen toevoegen.

Het is opmerkelijk dat vanuit de verschillende bronnen vaak werd gewezen op dezelfde onderzoeken en daaruit leiden wij af dat we een behoorlijk complete en landelijke inventarisatie hebben kunnen maken van bruikbare en recente opsporingsonderzoeken op het gebied van georganiseerde autodiefstal.

In totaal zijn 23 opsporingsonderzoeken verzameld waarvan er twee bestaan uit twee deelonderzoeken die we uiteindelijk als één onderzoek hebben geanalyseerd. Ook is er een onderzoek dat iets afwijkt van de rest. Het betreft het project Polaris van het kernteam Noord- en Oost-Nederland dat zich specifiek richt op criminaliteit van Oost-Europese dadergroepen. Met enkele leden van het team is een interview gehouden omdat binnen het team veel kennis aanwezig is over georganiseerde autodiefstal. Voorgaande houdt wel in dat afhankelijk van het onderwerp er een uitspraak gedaan zal/kan worden over 22, 23, 24 of 25 casus. We zullen dat bij de beschrijving van de onderzoeken in hoofdstuk 3 aangeven. ¹⁸

Wijze van dataverzameling

Nadat er een onderzoek werd aangedragen, werd er in de meeste gevallen contact gezocht met de teamleider ¹⁹ bij de politie van het betreffende onderzoek. In een telefoongesprek werd nagegaan of het betreffende opsporingsonderzoek inderdaad 'bruikbaar' was om opgenomen te worden in onderhavig onderzoek. Indien dit het geval was, werd er een bevestigingsemail aan de teamleider gestuurd waarin ook de verdere procedure werd uitgelegd. Deze is als volgt:

- Er wordt een interviewafspraken gemaakt met de teamleider en indien mogelijk de pv-coördinator ²⁰ en twee leden van het onderzoeksteam.

- Aan de geïnterviewden wordt ruim voor de afspraak een verkorte versie van de aandachtspuntenlijst gestuurd ²¹. De teamleden krijgen daardoor zicht op de inhoud van het gesprek en hebben de mogelijkheid om het interview voor te bereiden ²².
- Aan de geïnterviewden wordt gevraagd om op de dag van het interview een kopie van het moeder- of stampoces-verbaal voor de onderzoekers beschikbaar te hebben.
- Na een korte introductie en het overleggen van de aan de leden van het onderzoeksteam verleende toestemming van het College van procureurs-generaal ²³ wordt op de dag van het interview de betreffende zaak met de leden van het politieteam ²⁴ aan de hand van de uitgebreide aandachtspuntenlijst doorgenomen ²⁵. Een van de onderzoekers maakt daarbij uitgebreide aantekeningen.
- Na afloop van het interview wordt gevraagd om het moeder-pv mee te mogen nemen voor nadere analyse ²⁶ en wordt de leden van het team gevraagd of zij bereid zijn om aanvullende vragen telefonisch te beantwoorden.

Wijze van verwerking en analyse

De verwerking en analyse ziet er als volgt uit. Per opsporingsonderzoek worden de vraaggebieden uit de aandachtspuntenlijst op basis van het interview en de gemaakte aantekeningen uitgewerkt. Het moeder-pv fungeert daarbij als naslag en indien er dan nog vragen zijn, wordt de teamleider of de pv-coördinator gebeld. Op deze wijze komt er voor ieder opsporingsonderzoek een vergelijkbare uitwerking. Intern zijn er door de leden van het onderzoeksteam bijeenkomsten gehouden om een totaalbeeld te krijgen. Op basis van die bijeenkomsten is een analysemodel gemaakt dat bestaat uit een drietal analyseschema's ²⁷. Ieder opsporingsonderzoek is geanalyseerd met behulp van de analyseschema's waardoor we in staat zijn om de opsporingsonderzoeken op verschillende onderdelen onderling met elkaar te vergelijken. De analyseschema's zijn gebaseerd op de aandachtspuntenlijst en binnen de drie analyseschema's komen de volgende thema's aan de orde:

- *De bekende groep:* is er sprake van een tenlastelegging Sr.140 (criminele organisatie), aantal bekende personen in de groep, gerichtheid op auto's of onderdelen, nationaal of internationaal opererend, brongebied (landen) en afzetgebied (landen), waar zijn de auto's gestolen (bij woning, parkeerterrein, showroom, et cetera), hoe zijn de auto's gestolen, zijn er andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit bij de groepsleden bekend, zijn er verbindingen naar de bovenwereld (wat is de betrokkenheid van de legale autobranche), wat is de schade én is er sprake van neveneffecten.
- *De functies en functiegroepen:* inzicht in de verschillende functies binnen de bekende groep uitgesplitst naar de volgende functiegroepen: stellers, transporteurs, omkatters, strippers, shredders, inpakkers/stashers, makelaar/heler/verkoper, documentvervalser, sleutelleverancier, opdrachtgever, afnemer. Hierbij is per functie aangeven of deze binnen het onderzoek/netwerk voorkomt, het aantal personen, de nationaliteit, de aanwezigheid en de rol van vrouwen, de antecedenten van de leden ²⁸ én het modus operandum.
- *Kenmerken van de opsporingsonderzoeken:* aanleiding tot het onderzoek, lengte van het onderzoek, regionaal of Boven Regionaal Team (BRT), inzet in menskracht, samenwerkende partijen, gehanteerde opsporingsmethoden, ervaringen internationaal, aandachtspunten en mogelijkheden en kansen voor succesvolle aanpak van het probleem.

De resultaten uit voorgaande analyse zijn besproken met de leden van de expertteams (zie ook 1.3.2).

1.3.4. Raadplegen justitiële documentatie en netwerkanalyse

Als aanvulling op c.q. verdieping van de reeds verzamelde gegevens is van alle hoofdverdachten uit de opsporingsonderzoeken de justitiële documentatie opgevraagd bij de Dienst Justitiële Documentatie te Almelo. Met deze onderzoeksactiviteit wordt bereikt dat er goed (en gefundeerd) zicht komt op het criminaliteitspatroon van de hoofdverdachten. Daarnaast is met behulp van het netwerkanalyseprogramma Analysts' Notebook een overall netwerkanalyse uitgevoerd²⁹. Hiertoe zijn alle verdachten (belangrijke en genoemde personen) uit alle opsporingsonderzoeken gelabeld per functie (stelers, helers, et cetera) waar ze deel van uitmaken en in één totaalanalyse geplaatst, waardoor het ook mogelijk is om inzichtelijk te maken of en zo ja op welke wijze opsporingsonderzoeken met elkaar in verband staan.

1.3.5. Reikwijdte en beperkingen van het onderzoek

Met de resultaten uit onderhavig onderzoek zijn niet alle vragen rond autodiefstal te beantwoorden. Zo is er geen onderzoek gedaan naar de omvang van georganiseerde autodiefstal in Nederland en daarover zullen dan ook in dit rapport geen uitspraken worden gedaan. Wel kunnen er op basis van de diverse uitgevoerde onderzoeksactiviteiten uitspraken gedaan worden over de aard en achtergronden van georganiseerde autodiefstal aan het begin van de 21^e eeuw. Kenmerken van criminele netwerken en organisaties en kenmerken van dadergroepen en hun manier van werken zullen daarbij naar voren worden gebracht. Doordat er midden jaren negentig onderzoek is verricht naar het verschijnsel georganiseerde autodiefstal door de onderzoeksgroep Fijnaut is het mogelijk om nu – tien jaar later – zicht te geven op mogelijke ontwikkelingen c.q. veranderingen binnen het fenomeen. De gekozen onderzoeksmethode heeft ook beperkingen. Centraal in het onderzoek staan 25 opsporingsonderzoeken en daarmee is er sterk vanuit een 'politiebril' naar het fenomeen georganiseerde autodiefstal gekeken en zijn we afhankelijk geweest van het materiaal dat ons werd aangereikt. De politie start niet in alle gevallen een uitvoerig onderzoek naar autodiefstal (prioriteitsstelling) en daarnaast is de kwaliteit en uitgebreidheid (rijkheid) van de informatie uit de opsporingsonderzoeken ook afhankelijk van de doelstelling van een opsporingsonderzoek en de hoeveelheid mensen en tijd die ter beschikking zijn. Uiteindelijk hebben wij het in eerste aanleg moeten doen met de informatie die door de politieteam is verzameld.

We hebben toch voor deze methode gekozen omdat we anders geen diepgaand zicht zouden krijgen op voor buitenstaanders vertrouwelijke casuïstiek en op vertrouwelijke informatie over daders en dadergroepen. Daarnaast hebben we de geschetste beperkingen trachten te ondervangen door relevante literatuur en vooral ook door een groot aantal experts bij het onderzoek en bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten te betrekken.

1.4. Leeswijzer

De rest van dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt eerst een beeld gegeven van de omvang van autodiefstal in Nederland en daarna volgt een beschrijving van de belangrijkste literatuur met betrekking tot (georganiseerde) autodiefstal. Ook besteden we in dit hoofdstuk aandacht aan de WODC-monitor georganiseerde misdaad.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de opsporingsonderzoeken, waarbij kenmerken en achtergronden van de groepen, de functies in de keten én de opsporingsonderzoeken de revue passeren. In hoofdstuk 4 wordt verslag gedaan van de bijeenkomsten met de experts en van de werkbezoeken. In Hoofdstuk 5 wordt de informatie uit de drie geraadpleegde bronnen samengebracht en worden de kenmerken en achtergronden van het fenomeen georganiseerde autodiefstal beschreven. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de mogelijkheden voor de preventieve en repressieve aanpak in de toekomst. Diegenen die snel kennis willen nemen van de inhoud van dit rapport verwijzen we naar §5.9 en de samenvatting.

Notenlijst hoofdstuk 1

1. Zie bijvoorbeeld: M. Jacobs, A. Essers en R.F. Meijer, 2002. In hoofdstuk 2 staan we uitgebreider bij de literatuur stil.
2. Omkatten is het voorzien van een (gestolen) auto van een ander chassisnummer (uit bijvoorbeeld een schadeauto) waardoor de auto een 'nieuwe identiteit' krijgt.
3. Het gaat daarbij om personen- en bedrijfsauto's tot 3.500 kilo.
4. De probleemstelling is in de loop van het traject uitgebreid met de vraag: 'in welke mate is autodiefstal georganiseerd'.
5. Wettige ondernemingen die ingeschreven staan bij de Kamer van Koophandel.
6. Maken deze daders zich slechts schuldig aan autogerelateerde vormen van criminaliteit of zijn ze ook op een andere wijze crimineel actief?
7. Met name overeenkomsten met andere illegale markten bieden de mogelijkheid om gebruik te maken van daar ontwikkelde succesvolle (preventieve en repressieve) aanpakken of strategieën.
8. De aandachtspuntenlijst uit de WODC-monitor is op basis van literatuur en ervaringsdeskundigheid van experts wel aangevuld op het thema autodiefstal. Hier komen we later op terug.
9. Hierop komen we later terug.
10. Onder andere door de geringere prioriteit en het minder toepassen van zwaardere opsporingsmethoden.
11. In bijlage 1 is een volledige namenlijst van de deelnemers terug te vinden die aan één of beide bijeenkomsten hebben deelgenomen en in bijlage 2 zijn korte profielen van de diverse organisaties te vinden.
12. Zie bijlage 3 voor de volledige aandachtspuntenlijst.
13. In verband met de vakantieperiode zijn er twee bijeenkomsten gehouden waarbij er een mix gemaakt is van personen uit de drie verschillende sectoren.
14. Zie bijlage 4 voor de brieven.
15. Met de brief werd ook een introductiebrief van de Directeur van het WODC meegestuurd. Deze brief is terug te vinden in bijlage 5.
16. Goed om aan te geven, is dat we uit diverse arrondissementen en politieregio's geen of pas na maanden een formele reactie hebben ontvangen.
17. Twee van deze onderzoeken bestaan ieder weer uit twee deelonderzoeken waardoor we feitelijk 20 onderzoeken hadden.
18. De lijst met casus is – ontdaan van de namen van de onderzoeken per herkomstregio's – weergegeven in bijlage 7. In bijlage 8 is van alle opsporingsonderzoeken c.q. casus een korte samenvatting opgenomen.
19. Bij één zaak is er contact geweest met de Officier van Justitie. Dit omdat de zaak nog lopend was.

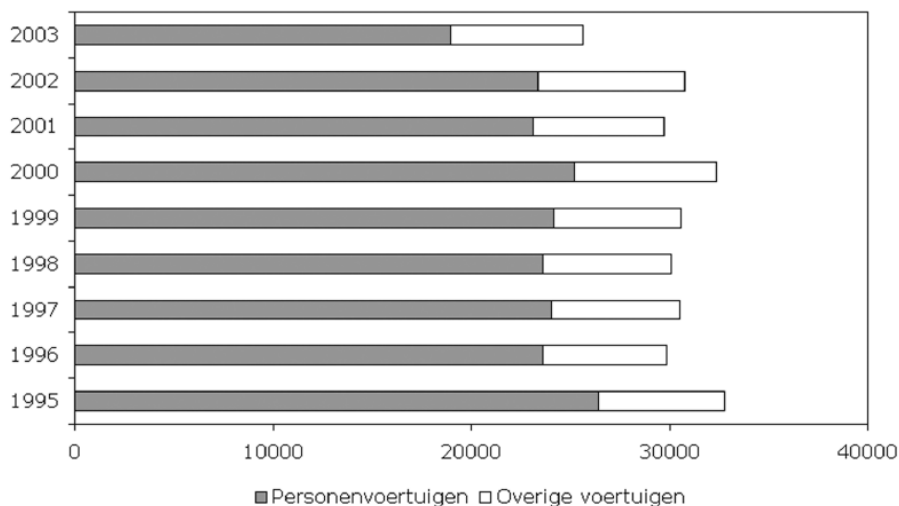
20. Deze politiefunctionaris heeft veel kennis van de zaak omdat hij/zij het proces-verbaal (inclusief moeder- of stamproces-verbaal) heeft samengesteld.
21. Zie bijlage 6.
22. In de praktijk blijkt dit zeer goed te werken. Alle geïnterviewden hebben het gesprek namelijk voorbereid en zaken die ze niet meer paraat hadden, uitgezocht.
23. Het betreft een landelijke toestemming voor de leden van het onderzoeksteam tot inzage in compas, strafdossiers, HKS en BPS (Kenmerk: Pag/BJZ/10323).
24. In bijna alle gevallen gaat het om twee personen, te weten een teamleider en een pv-coördinator. In één zaak is er een interview geweest met een Officier van Justitie en een parketsecretaris (in bijlage 1 staat een overzicht van de geïnterviewden).
25. Zie bijlage 3.
26. De moeder- of stam-pv's zijn na analyse vernietigd of – indien daarom is verzocht – teruggestuurd naar de teamleider.
27. Vanzelfsprekend is er bij het opstellen van de analyseschema's rekening gehouden met de te beantwoorden vragen in het onderzoek. Ook is gekeken naar de zaken waar in de WODC-monitor aandacht aan is besteed. Er is een onderdeel (kenmerken van de opsporingsonderzoeken) dat niet direct gekoppeld is aan een vraag van de opdrachtgever, maar veeleer gespiegeld is aan de wijze waarop men daar binnen de WODC-monitor aandacht aan besteedt. Deze analyse levert naar onze mening wel informatie over de aanpak van georganiseerde autodiefstal in de toekomst.
28. Hiertoe is ook een aanvullende onderzoeksactiviteit uitgevoerd (zie 1.3.4.)
29. Zie Boerman en De Rooij, 2001 voor een beschrijving van Analysts' Notebook.

2. Wat weten we over autodiefstal?

Alvorens in te gaan op de bevindingen uit het onderzoek naar georganiseerde autodiefstal geven we in dit hoofdstuk weer wat er over het fenomeen bekend is. Op basis van cijfers die er over voertuigdiefstal bekend zijn, wordt allereerst een beeld geschetst van de omvang, de aard en de ontwikkeling van het probleem. Hierna wordt ingegaan op de verschillende verschijningsvormen van autodiefstal die er volgens de literatuur bestaan. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een korte weergave van relevante literatuur over onderzoeken naar het fenomeen georganiseerde autodiefstal die als belangrijke bron voor onderhavig onderzoek dienen.

2.1. Omvang van het probleem

De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit brengt jaarlijks cijfermateriaal met betrekking tot voertuigdiefstallen naar buiten ¹. In figuur 2.1. is een overzicht weergegeven vanaf 1995.



Figuur 2.1. – Voertuigdiefstallen in Nederland van 1995 tot en met 2003 in aantallen

Wanneer gekeken wordt naar cijfers van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (Blaauw, 2004) in figuur 2.1. blijkt dat er sinds 1995 tot 2002 jaarlijks ongeveer 30.000 gemotoriseerde voertuigen worden gestolen. In 2002 ging het daarbinnen om ruim 23.000 personenauto's. De meest recente cijfers – die uit 2003 – laten een opvallende trendbreuk in positieve richting zien. In dat jaar ligt het aantal gestolen motorvoertuigen op ruim 25.600 en het aantal gestolen personenauto's op bijna 19.000.

Het is lastig om deze sterke daling te verklaren. In een persbericht schrijft de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit dit succes toe aan de verbeterde samenwerking tussen overheid,

verzekeraars en bedrijfsleven. Door anderen wordt gewezen op de veiligheidsmaatregelen die bij autobedrijven zijn getroffen (De Miranda en Degen, 2004).

Naast de aantallen gestolen auto's is het ook van belang om te kijken naar de leeftijd en waarde van de gestolen auto's. In 2001 werd door onderzoekers van de KLPD (De Miranda en Degen, 2001) vastgesteld dat de gemiddelde aanschafwaarde van een gestolen personen-auto op € 22.000 lag. Auto's die meer dan € 22.000 kosten in aanschaf kunnen gezien worden als dure auto's en wanneer de aanschafprijs en leeftijd van gestolen auto's op een rij worden gezet, komt het volgende beeld naar voren.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Duur (> €22.000)	14%	15%	16%	16%	19%	20%	20%	22%	24%
Jong (0 – 3 jaar)	23%	20%	18%	16%	17%	18%	19%	20%	20%
Duur & Jong	5%	5%	5%	5%	6%	8%	8%	9%	10%

Bron: De Miranda en Degen, 2004

Tabel 2.1. – Aandeel van dure en jonge gestolen auto's van 1995 tot en met 2003

In tabel 2.1. is een aantal opvallende ontwikkelingen te zien. Binnen alle gestolen auto's is het aandeel jonge auto's door de jaren heen blijven schommelen rond de twintig procent waarbij het aandeel in 1998 het laagst was. Het aandeel dure auto's binnen alle gestolen auto's is in de loop der jaren alleen maar toegenomen. Dit geldt voor de dure auto's die een aanschafwaarde hebben van meer dan € 22.000. Tussen 1995 en 2003 neemt dit aandeel toe van 14% naar 24%. Ook de combinatie jong en duur vertoont een stijgende lijn met een aandeel van 5% van het totaal aantal gestolen auto's in 1995 naar 10% in 2003. Vreemd genoeg is hier dus een stijging te zien terwijl sinds 1998 bij nieuwe auto's verplicht een start-onderbreker wordt ingebouwd.

Bij het voorgaande dient vermeld te worden dat het toenemende aandeel van dure gestolen auto's deels verklaard zou kunnen worden door de inflatie. Experts geven echter aan dat dit ten dele het geval zou kunnen zijn, maar dat er de afgelopen jaren bij afnemers van gestolen auto's wel degelijk sprake is van een steeds groter wordende vraag naar luxe en dure auto's. Uit het jaarverslag 'Verzekerd van cijfers' van het Verbond van Verzekeraars (2004) blijkt dat er in de loop der jaren ook gewoonweg meer dure auto's rondrijden, waardoor het aanbod voor autodieven ook groter is geworden.

Autodieven hebben niet alleen oog voor de leeftijd en prijs van een auto maar ze hebben ook voorkeur voor bepaalde automerken. Analyses over de laatste vijf jaar laten zien dat tien automerken 81% van alle gestolen jonge auto's vertegenwoordigen. Dit zijn in volgorde van meest gestolen: Volkswagen, Opel, Mercedes-Benz, BMW, Renault, Peugeot, Ford, Audi, Volvo en Seat (Blaauw, 2004). Het gaat hierbij om absolute cijfers. Afgezet tegen het aantal verkochte of in Nederland rondrijdende auto's zou de volgorde er anders uitzien. De duurdere – en minder verkochte – merken zouden dan op een hogere plaats eindigen.

Vanuit het perspectief van daders is autodiefstal een lucratief misdrijf want volgens schattingen (Bruinsma, 1996) wordt in slechts 10% van de gevallen een autodiefstal opgehelderd c.q. wordt de dader of worden daders aangehouden. Tegenover het geringe ophelderingspercentage staan relatief hoge percentages teruggevonden auto's. Zo is in 2003 67% van de gestolen auto's teruggevonden (Blaauw, 2004). Dit percentage is in de loop der jaren

overigens wel langzaam afgenomen want in 1995 was dit nog 71%. Met name van de duurdere auto's – zo blijkt – blijft iets meer dan de helft voorgoed weg. Dit laatste duidt waarschijnlijk op de professionele wijze waarop de auto's zijn verdwenen of een nieuw leven hebben gekregen met een nieuwe identiteit.

Het valt te veronderstellen dat de auto's die niet worden teruggevonden voor een belangrijk deel ten prooi zijn gevallen aan professionele daders c.q. criminele groepen. Dit is de categorie auto's die van de hand gaat binnen de georganiseerde autodiefstal en het mag verondersteld worden dat deze vorm van professionele autodiefstal zich voor een belangrijk deel aan het zicht van politie en Justitie onttrekt.

2.2. De gezichten van autodiefstal

Wanneer de relevante literatuur over dit onderwerp wordt geraadpleegd, worden meestal (zie bijvoorbeeld: Tremblay et al., 1994; Jacobs et al., 2002) de volgende typen autodiefstal c.q. autocriminaliteit onderscheiden:

- diefstal van een auto voor eigen vervoer;
- diefstal van een auto in verband met het plegen van een ander delict;
- diefstal van een auto om financiële redenen.

We zullen de verschillende gezichten van autodiefstal typeren en ook aangeven wat er in de literatuur bekend is over daderprofielen.

2.2.1. Diefstal van een auto voor eigen vervoer (tijdelijk gebruik)

Aan deze vorm van diefstal kunnen verschillende redenen ten grondslag liggen (Bruinsma, 1996).

De eerste reden is joyriding door voornamelijk jonge daders. De dader steelt de auto voor de 'fun' en om zijn aan vrienden te laten zien dat hij 'guts' heeft. Joyriding is vaak een vorm van groepsriminaliteit (Beke et al., 2000 en Ferwerda, 2000) en nadat de relatief jonge daders hun plezier hebben gehad of de brandstof op is, wordt de auto, vaak zwaar beschadigd, achter gelaten (Tremblay et al., 1994; Slobodian and Browne, 2001). Het verkrijgen of behoud van status is een tweede reden voor dit type autodiefstal. De relatief jonge dader kan met de diefstal bewijzen dat hij een dergelijk delict aankan. Hij verhoogt met het plegen van het misdrijf zijn status in de eigen groep en richting anderen. De derde en laatste reden voor dit type autodiefstal heeft te maken met het tijdelijk oplossen van een vervoersprobleem. De dader moet een afstand overbruggen en omdat hij geen vervoermiddel heeft, steelt hij een auto (veel fietsen worden om dezelfde reden gestolen). Soms gaat dit type autodiefstal iets verder en houdt de dader de auto een aantal dagen voor persoonlijk gebruik waarna deze ergens wordt achtergelaten (bijvoorbeeld op een parkeerplaats). Bij diefstal voor eigen vervoer gaat het veelal om (jonge) daders (Eijken et al., 1994) die weinig antecedenten hebben en waar autodiefstal vaak een vorm van groepsriminaliteit is. Het modus operandum is meestal kraak. Op basis van analyses door het WODC – waarin overigens duidelijk werd dat er moeilijk zicht te krijgen is op georganiseerde autodiefstal – blijkt dat circa de helft van de gepakte autodieven tot dit type dader behoort (Jacobs et al., 2002).

2.2.2. Diefstal van een auto in verband met het plegen van een ander delict

Bij autodiefstal om andere misdrijven te begaan, zijn twee varianten te onderscheiden. De eerste variant bestaat eruit dat de gestolen auto gebruikt wordt om indirect de uitvoering van een ander misdrijf te vergemakkelijken. Te denken valt aan het gebruik van de auto om gestolen spullen na een inbraak te kunnen vervoeren of om de auto als vluchtauto te gebruiken na een overval.

In de tweede variant wordt de auto gestolen om daarmee direct of in een later stadium een ander misdrijf te plegen. Denk aan het gebruik van een auto om etalages en puien van winkels, banken of juweliers te rammen; de zogeheten ramkraak. Deze auto's worden na – instrumenteel – gebruik ook vaak achtergelaten. Daders van dit type autodiefstal zijn vaker solist, gebruiken relatief vaak harddrugs en zijn ook vaker bekenden van de politie (antecedenten), zo blijkt uit het eerder aangehaalde WODC-onderzoek. Ook beschikken deze daders vaak over een eerder gestolen originele sleutel van de auto. In omvang is dit type dader kleiner dan het vorige type, want in het WODC-onderzoek krijgt circa een kwart van alle autodieven dit profiel mee.

2.2.3. Diefstal van een auto om financiële redenen

Diefstal om financiële redenen kent meerdere gezichten en deze zullen we de revue zullen laten passeren.

Strippen van auto's

Allereerst is er de diefstal om de auto geheel of gedeeltelijk te 'strippen' (zie foto 2.1.). Het gaat daarbij om de onderdelen voor eigen gebruik, maar vooral voor de (grootschalige) verkoop van onderdelen aan helers of klanten. Ook kan het zo zijn dat delen van de gestripte auto voor de ombouw van een andere auto worden benut. Met name uit Australië is onderzoek bekend naar dit fenomeen. Er komen op basis van dit onderzoek enkele factoren naar voren die bepalen of een auto of onderdelen gestolen worden. Het gaat daarbij om toegankelijkheid, uiterlijk, de hoeveelheid geld die ermee te verdienen valt en prestige en status van een auto. Er wordt ook aandacht geschonken aan de verhoudingen tussen de illegale markt en de legale markt. Het grootste gedeelte van de personen die iets te maken hebben met autodiefstal beweegt zich in het illegale circuit. Gestolen onderdelen kunnen echter makkelijk op de legale markt komen doordat de prijzen veel lager zijn. Ook kunnen gestolen onderdelen de legale markt makkelijk binnendringen omdat ze, zeker voor leken, moeilijk te onderscheiden zijn van niet-gestolen onderdelen (Gant en Grabosky, 2001).



Foto 2.1. – Een volledig gestripte gestolen Nissan

Omkatten van auto's

Auto's worden ook gestolen om in z'n geheel te worden verkocht. Dit kan door de auto een andere identiteit te geven, het zogeheten 'omkatten'. Bij het omkatten krijgt de auto een ander Vehicle Identification Number (VIN) en/of kenteken. Regelmatig wordt daarbij de identiteit van een gelijkende schadeauto – die technisch of economisch 'total loss' is – gebruikt.

Het relaas van een rechercheur op dit punt: Uit een reconstructie van een omgekate auto blijkt dat een dure Lexus een aanrijding krijgt in Noord-Nederland en total loss is. De dag daarna wordt er ergens anders in Nederland een identieke Lexus gestolen en een week later rijdt de Lexus die total loss was weer rond in Nederland. De identiteit van de schadeauto is met andere woorden gebruikt om de gestolen Lexus om te katten en van een nieuwe identiteit te voorzien (bron: experts).

Door de verandering van identiteit wordt als het ware een nieuwe auto gecreëerd die vervolgens legaal via bonafide dealers of illegaal via automarkten, handelaren of malafide dealers in binnen- of buitenland aan de man wordt gebracht.

Het kan ook zijn dat een auto gestolen wordt om zo snel mogelijk naar het buitenland te worden overgebracht. Omkatten vindt in dit geval niet of marginaal plaats (bijvoorbeeld door alleen andere kentekenplaten te gebruiken). In een onderzoek naar heling van gestolen auto's (Elzinga en de Wit, 1996) is aandacht besteed aan de wijze waarop auto's de grens overgaan. Er wordt onderscheid gemaakt in:

1. een auto individueel over de grens laten rijden;
2. een aantal auto's in konvooi de grens over laten rijden;
3. meerdere auto's in een container – bijvoorbeeld via de haven – de grens over laten gaan.

In dit onderzoek – dat dateert uit 1996 – worden Oostbloklanden het vaakst genoemd als exportland. Deze landen worden in een studie die twee jaar eerder door andere onderzoekers werd uitgevoerd ook al als meest voorkomende ‘exportbestemming’ voor gestolen auto’s genoemd (Eijken et al., 1994). Interessant is dat Elzinga en de Wit (1996) drie verschillende organisatieniveaus in de verkoop van gestolen auto’s onderscheiden. Het gaat om: ongeorganiseerd, semi-georganiseerd (wisselende netwerkverhoudingen) en georganiseerd (gevestigde netwerken rondom een vaste spil).

Klonen van auto’s

Een vrij nieuwe ontwikkeling die zichtbaar is, is het klonen (ook wel ‘cloning’ genoemd) van auto’s waarbij tenminste twee voertuigen voor wat betreft kenteken en papieren exact dezelfde identiteit krijgen. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er twee, of meer identieke auto’s tegelijkertijd rondrijden.

Verzekeringspenningen

Auto’s worden tot slot binnen dit type ook gestolen om verzekeringspenningen te innen. De auto wordt dan door de eigenaar zelf of op verzoek van de eigenaar gestolen om daarna voorgoed te verdwijnen (vernietigen). Een specifieke vorm van verzekeringsfraude doet zich voor als een auto door de eigenaar als (zogenaamd) gestolen wordt gemeld en deze vervolgens zelf de terugvindpremie via de verzekering int.

Georganiseerde autodiefstal: het onderwerp van onderzoek

Wanneer gesproken wordt over diefstal van auto’s om financiële redenen komen we bij het onderwerp van het onderhavige onderzoek. Over deze vorm is relatief weinig bekend. Door de professionelere aanpak van de daders is de opsporing veelal minder succesvol en worden gestolen auto’s slechts zelden teruggevonden. Ook de WODC-onderzoekers Jacobs, Essers en Meijer (2002) constateren dat ze op dit type daders eigenlijk geen goed zicht krijgen, want de onderzoekers melden op basis van de analyse van 56 aselect gekozen strafdossiers van autodiefstalzaken dat een deel van de autodiefstallen bij hen buiten beeld blijft ². Het gaat – zo stellen de auteurs – om georganiseerde en/of professionele voertuigcriminaliteit. Ze doen hier dan verder ook geen uitspraken over. Wel concluderen ze dat professionele en georganiseerde voertuigcriminaliteit een probleem apart is dat ook als zodanig bestudeerd dient te worden. Bij het bestuderen van het fenomeen is de informatiepositie van de politie gering en ook is het van belang om bij de bestudering van beschikbare casuïstiek zoveel mogelijk recente zaken te nemen. Dit laatste omdat er sprake is van dynamiek en ontwikkelingen binnen het fenomeen autodiefstal. Zo blijkt bijvoorbeeld dat autodiefstal na woninginbraak waarbij de autosleutel gestolen wordt om de beveiligde auto mee te kunnen nemen én show-roomkraak de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen (De Miranda en Degen, 2001). Ook uit de buitenlandse literatuur komt naar voren dat georganiseerde autodiefstal weinig prioriteit krijgt van politie en Justitie en dat er mede daardoor en door het ontbreken van wetenschappelijk onderzoek weinig bekend is over het fenomeen (Gant en Grabosky, 2001; Clarke and Brown, 2003).

Als er al een beeld te geven is over bijvoorbeeld de situatie in de Verenigde Staten dan lijkt er sprake te zijn van goed georganiseerde criminele organisaties die zich bezig houden met autodiefstal. Het is niet meer zo dat de georganiseerde criminaliteit de vorm heeft van maffiagroepen, maar het bestaat steeds meer uit kleine, los gestructureerde groepjes die zich bezig houden met een specifieke vorm van criminaliteit (Clarke and Brown, 2003).

2.3. Georganiseerde autodiefstal in Nederland: wat is er bekend?

Wanneer er een verkenning gemaakt wordt van de literatuur op het gebied van georganiseerde autodiefstal blijkt dat deze dun gezaaid is. Bruinsma – als lid van de onderzoeksgroep Fijnaut – schreef hier in 1996 in het door hem uitgevoerde deelonderzoek naar de autobranche en de (vracht)autocriminaliteit over:

‘De criminologische literatuur over het verschijnsel autodiefstal is, op z’n zachtst gezegd, mager te noemen. Over professionele daders is in de criminologie, voor zover mijn kennis reikt, niets bekend’ (Bruinsma, 1996).

Ook na 1996 zijn er nauwelijks onderzoeken uitgevoerd naar georganiseerde autodiefstal in Nederland, maar is de kennis over het fenomeen wel groter geworden. In de eerste plaats natuurlijk door de leden van de onderzoeksgroep Fijnaut, want nadat Bruinsma bovenstaande opmerking maakte in zijn rapportage volgen de resultaten van het door hem uitgevoerde onderzoek naar autocriminaliteit. Het beeld dat Bruinsma van de georganiseerde autocriminaliteit geeft, is een beschrijving van het fenomeen van ongeveer tien jaar geleden en kan dan ook gebruikt worden om vergelijkingen te maken met het beeld van nu.

We zijn daarmee in staat om eventuele veranderingen en ontwikkelingen aan te geven.

In 2.3.1. gaan we in op dit onderzoek.

Een tweede belangrijk onderzoek dat na 1996 als een van de uitvloeiselen van de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden is verschenen, is de – reeds eerder gememo-reerde – WODC-monitor georganiseerde misdaad in Nederland, die nu twee keer is verschenen (Kleemans et al., 1998 en 2002).

Binnen politie en Justitie wordt veel tijd, geld en mankracht geïnvesteerd in grootschalige rechercheonderzoeken, maar de ervaringskennis uit die onderzoeken wordt helaas niet systematisch beschreven en opgeslagen. De WODC-monitor probeert de ‘kennis van de werkvloer’ vast te leggen en periodiek te rapporteren over georganiseerde criminaliteit in Nederland; een monitor dus met de volgende problemstelling:

Wat is de aard van de georganiseerde criminaliteit in Nederland en welke ontwikkelingen zijn op dit gebied te onderkennen?

In het vorige hoofdstuk is reeds aangegeven dat onderhavig onderzoek naar georganiseerde autodiefstal wat betreft methodiek en werkwijze nauw aansluit bij de WODC-monitor georganiseerde misdaad. Ondanks het feit dat er nu twee keer een monitor is gepresenteerd waarin in totaal 80 opsporingsonderzoeken zijn geanalyseerd en beschreven, is er slechts in twee gevallen (zijdelings) sprake van onderzoeken naar georganiseerde autodiefstal. Die ondervertegenwoordiging van onderzoeken naar georganiseerde autodiefstal heeft te maken met de selectie van onderzoeken. Men selecteert onderzoeken die uit oogpunt van de analyse van georganiseerde misdaad de meeste ‘toegevoegde waarde’ vertegenwoordigen. Veel onderzoeken binnen de WODC-monitor richten zich op verdovende middelen (waar-onder synthetische drugs), mensensmokkel, vrouwenhandel, wapenhandel, fraude en witwassen. Een derde bruikbare bron voor onderhavig onderzoek zijn de onderzoeken: ‘Stelen op bestelling’ die zijn uitgevoerd door het Korps Landelijke Politie Diensten (De Miranda en Degen, 2001 en 2004). Ondanks het feit dat de focus in deze onderzoeken op woninginbraak en showroomkraak ligt, biedt met name de meest recente rapportage

wel een aantal interessante inzichten voor deze specifieke vormen van georganiseerde autodiefstal. In 2.3.3. staan we stil bij een aantal belangrijke bevindingen uit dit onderzoek.

Een laatste interessante literatuurbron is een recente rapportage van de Dienst Nationale Recherche van het Korps Landelijke Politie Diensten 'Misdad zonder grenzen' over het criminaliteitsbeeld in Oost-Europa (2004). Deze rapportage bevat een dreigingsanalyse van de Centraal- en Oost-Europese criminaliteit in Nederland over de afgelopen twee jaar met betrekking tot de (aard, omvang en ontwikkeling van) zware en georganiseerde criminaliteit, waaronder ook georganiseerde autodiefstal. De beschreven analyse geeft een actueel beeld van de betrokkenheid van de Centraal- en Oost-Europese landen bij het fenomeen van georganiseerde autodiefstal in Nederland. De meest interessante conclusies van deze rapportage worden in 2.3.4. besproken.

2.3.1. Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden

Bruinsma verrichtte in 1996 als lid van de onderzoeksgroep Fijnaut een deelstudie naar het fenomeen georganiseerde autodiefstallen in Nederland. Deze studie is te zien als de eerste uitgebreide studie naar aard en omvang van georganiseerde autodiefstal in Nederland. Om een beeld te geven, baseert Bruinsma zich op diverse deskundigen en op dertig opsporingsonderzoeken die destijds recent waren afgerond.

Belangrijk is de reden die de auteur geeft om met de nodige voorzichtigheid gebruik te maken van die onderzoeken.

'Sinds de reorganisatie van de politie zijn autodiefstalgroepen qua opsporing enigszins tussen wal en schip geraakt. De nieuwe divisies Georganiseerde Criminaliteit van de regiopolitie hebben zich sterk gericht op de drugshandel en andere zware vormen van georganiseerde criminaliteit, terwijl de basispolitiezorg te overbelast en te licht moet worden bevonden om dit soort autodiefstalgroepen adequaat te kunnen bestrijden.'

Op basis van de door Bruinsma bestudeerde en geraadpleegde bronnen maakt hij een onderscheid tussen groepen autochtone Nederlanders die lokaal en regionaal opereren én - vanaf 1993 – buitenlandse groepen die in Nederland actief zijn.

De autochtone groepen bestaan meestal uit vier of vijf leden en deze kern verricht alle voorkomende werkzaamheden. Binnen de meeste diefstalgroepen is een regisseur zichtbaar die als een spin in het web fungeert. Niet zelden is deze persoon eigenaar van een garage, werkplaats, loods of autosloperij waar ook legale handelsactiviteiten plaatsvinden. De overige kernleden verzorgen vaak de diefstal en de verplaatsing van de auto's. De kernleden werken doorgaans al jaren samen en stammen relatief vaak uit één familie of zelfs één gezin. Naast autodiefstal staan er echter ook andere vormen van criminaliteit op het menu. Te denken valt aan diefstal, fraude, inbraak, heling, overvallen, geweldpleging en mishandeling.

Woonwagengewoners zijn nadrukkelijk bij deze vorm van criminaliteit betrokken³ en dit heeft volgens Bruinsma alles te maken met het traditionele bezit van autosloperijen binnen deze groep. In een enkele door Bruinsma onderzochte groep wordt er door autochtone Nederlanders samengewerkt met een of meerdere Russen, Armeniërs, Joegoslaven of Polen. De werkwijze van deze groepen typeert zich doordat de verschillende taken die verricht moeten worden (stelen, omkatten en verkoop) door hetzelfde kleine kerngroepje wordt uitgevoerd. Op basis van de analyse van de opsporingsonderzoeken blijkt dat het aantal auto's

dat door autochtone groepen gestolen wordt – in vergelijking met de buitenlandse groepen – veel kleiner is (gemiddeld 12 auto's per groep per jaar).

Vanaf 1993 komen er steeds vaker internationaal samengestelde groepen in beeld. Het betreft dan vooral groepen die bestaan uit Letten, ex-Joegoslaven, (Wit-)Russen, Armeniërs en Polen. Auto's worden in Nederland gestolen en verplaatst naar de thuislanden waar een gigantische vraag naar westerse auto's is. In eerste instantie lijken de groepen voor wat betreft hun omvang op de autochtone groepen. Door de grote vraag worden de groepen groter en werken de groepen bijvoorbeeld met specialistische autodieven uit ex-Joegoslavië en schakelen ze ook koeriers uit eigen land in om auto's naar het oosten van Europa te brengen. Bruinsma maakt ook melding van het feit dat deze internationaal opererende groepen niet alleen grootschaliger werken en groter worden, maar ook gebruik maken van de infrastructuur van Europa alsmede van de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Hij wijst er gezien voorgaande ontwikkelingen en de toenemende vraag op dat:

'Aanpassing van de kleine, persoonlijke structuur van zo'n groep naar grotere samenwerkingsverbanden op korte termijn onvermijdelijk lijkt.'

Over de werkwijze van dit type autodiefstalgroepen wordt in de deelstudie in het kader van de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden ook een aantal interessante zaken opgemerkt. Zoals gezegd, heeft de groep een regisseur die de aanbod- en vraagzijde goed kent. Deze persoon beschikt over een netwerk waarin verschillende groepjes – die geregeld van samenstelling veranderen – gescheiden van elkaar verschillende werkzaamheden verrichten. Groepjes die door Bruinsma binnen de buitenlandse groepen onderscheiden worden, zijn de autodieven (vaak jonge (ex-)Joegoslaven⁴), de omkatters die de auto van een nieuwe identiteit voorzien, de koeriers die zorgen voor de verplaatsing van de (al dan niet omgekatte) auto en de leverancier die de auto aan de klant bezorgt. Gezien de schaal waarop er in Nederland auto's verdwijnen die niet worden teruggevonden, is het volgens Bruinsma zeker dat er samenwerking met 'bonafide' garagebedrijven moet zijn én dat er ook indicaties zijn voor corruptie bij overheidsfunctionarissen (vooral douanepersoneel in het buitenland). In de deelstudie wordt ook geconstateerd dat auto's veel sneller (ook niet omgekat) ons land verlaten door het afschaffen van de grenscontroles. Koeriers kunnen rustig hun gang gaan ook vanwege het feit dat het altijd even duurt voordat gestolen auto's internationaal gesignaleerd staan. Voor de aanpak komt Bruinsma nog met de volgende belangrijke opmerkingen:

'De opsporing van gestolen vrachtauto's en personenauto's in Nederland is nog altijd niet goed geregeld. De meldingssystemen van gestolen auto's zijn in handen van verschillende private en publieke organisaties die allemaal in de race zijn voor het alleenrecht. Voorts is, omdat de politie geen prioriteit aan de opsporing van gestolen auto's toekent, de opsporing van gestolen auto's in een schimmig gebied terecht gekomen van carhunterbedrijfjes die opereren binnen een old-boys-netwerk van oud-politiemensen. Want opsporing van gestolen auto's is commercieel aantrekkelijk.'

2.3.2. WODC-monitor georganiseerde criminaliteit

Zoals eerder aangegeven, is er twee keer een monitor georganiseerde criminaliteit verschenen waarin inzicht wordt gegeven in de kenmerken en achtergronden van dit fenomeen. Deze kennis is onder andere gebaseerd op de grondige analyse van 80 opsporingsonder-

zoeken naar georganiseerde criminaliteit. Over georganiseerde autodiefstal is op basis van de WODC-monitor niet veel bekend en vandaar dat onderhavig onderzoek daarin moet voorzien. Wel bieden de resultaten uit de WODC-monitor ons de mogelijkheid om achtergronden en kenmerken van georganiseerde autodiefstal te vergelijken met andere vormen van georganiseerde misdaad. De hoofdlijnen uit de twee rapportages (Kleemans et al., 1998 en 2002) – die in het kader van onderhavig onderzoek ook van belang zijn – zullen we hier dan ook kort de revue laten passeren.

Georganiseerde criminaliteit ontstaat en blijft voortbestaan vanwege de economische baten van de criminele activiteiten voor personen en groepen die het met zich meebrengt. Met betrekking tot de georganiseerde autodiefstal zeggen de onderzoekers daarover het volgende:

‘Bij autodiefstal worden enerzijds de rechtmatige eigenaars en de verzekeringsmaatschappijen direct benadeeld en anderzijds speelt de criminele organisatie in op een bestaande marktvraag naar occasions van duurdere automerken’.

Veel van de door het WODC onderzochte, criminele samenwerkingsverbanden wijken af van het gangbare beeld van duurzame, piramidale organisaties met een strenge hiërarchie, een duidelijke taakverdeling, een gedragscode en een intern sanctiesysteem. De samenwerkingsverbanden lijken meer op het door Fijnaut geschetste beeld van criminele netwerken, waarbinnen daders in wisselende verbanden samenwerken. Binnen de netwerken is er wel sprake van afhankelijkheidsrelaties c.q. van personen die te zien zijn als knooppunten of als facilitators. Deze laatsten blijken hun diensten te kunnen leveren aan verschillende criminele samenwerkingsverbanden. Ook constateren de onderzoekers dat er vooral sprake is van ‘fluïde’ en dynamische samenwerkingsverbanden. Georganiseerde misdaad in Nederland wordt verder getypeerd door haar transitkarakter. Dit betekent dat er veel grensoverschrijdend handelsverkeer plaatsvindt en dat logistiek een belangrijke plaats inneemt in de uitvoering van misdrijven. In het kader van onderhavig onderzoek is het volgende interessant:

‘De beschikbaarheid van transportmogelijkheden is van groot belang voor de modus operandi van vormen van georganiseerde autocriminaliteit waar het smokkel van personen of goederen betreft. Nederland is wat betreft de bedrijvigheid in het transport over zee en over de weg een van de koplopers in West-Europa. Nederland is derhalve ook voor illegale transporten een faciliterende omgeving.’

Criminele samenwerkingsverbanden bestaan bij de gratie van familie- en vriendschapsverbanden. Dergelijke sociale relaties dragen er toe bij dat er bruggen geslagen worden tussen criminele netwerken in verschillende landen. Niet de etniciteit vormt de basis van de onderzochte samenwerkingsverbanden, maar de sociale relaties die tussen verschillende personen bestaan. Etniciteit speelt wel een rol, maar criminele samenwerkingsverbanden zijn veel minder etnisch gesloten c.q. zijn veel meer etnisch heterogeen dan wel eens verondersteld wordt. Hoofdverdachten opereren vaak internationaal, interetnisch en/of op de scheidslijn tussen onderwereld en bovenwereld. Dat die bovenwereld van belang is, staat vast, want zo constateren de onderzoekers:

‘Voor veel vormen van georganiseerde criminaliteit geldt dat deze geen overlevingskansen zouden hebben als de wettige omgeving geen afnemer zou zijn van producten of diensten’

‘de georganiseerde criminaliteit bestaat niet ondanks maar dankzij de wettige omgeving.’

Dit kan overigens plaatsvinden zonder *bewuste* medewerking van die wettige omgeving; zonder dat de legale bovenwereld er weet van heeft medeplichtig te zijn aan criminele activiteiten.

Met betrekking tot de georganiseerde autodiefstal schrijven de onderzoekers:

‘Bij autodiefstallen is de betrokkenheid van de ‘bovenwereld’ haast onontkoombaar omdat gestolen auto’s in de meeste gevallen weer legaal afgezet dienen te worden’.

Zoals aangegeven, is er in het WODC-onderzoek nauwelijks aandacht geweest voor het fenomeen georganiseerde autodiefstal. Dit heeft te maken met het geringe aantal bestudeerde opsporingsonderzoeken met betrekking tot dit fenomeen.

Uit ander onderzoek ⁵ waarin men in Zuid-Nederland 355 georganiseerde misdaadzaken onder de loep genomen heeft, blijkt dat als er al sprake is van verwevenheid tussen georganiseerde misdaad en de bovenwereld dit vooral het geval is bij de autobranche. De betrokkenheid van legale bedrijven bij de handel in gestolen auto’s is met andere woorden zeer groot. We citeren de onderzoekers: ‘...Garage- en autobedrijven, sloopbedrijven en autoverhuurbedrijven zijn in zoveel zaken en in zo grote getale vertegenwoordigd, dat over het geheel van de nader bestudeerde politieonderzoeken bezien een uitspraak gerechtvaardigd lijkt dat er tot op zekere hoogte sprake was van betrokkenheid van de autobranche bij georganiseerde misdaad’ (Moerland en Boerman, 1999).

De WODC-onderzoekers constateren in hun onderzoek naar georganiseerde misdaad dat dynamiek een essentieel kenmerk is van criminele samenwerkingsverbanden. Men lijkt in het algemeen weinig hinder te ondervinden van arrestaties en inbeslagnemingen, omdat de meeste schakels goed vervangbaar zijn. Er worden vrij snel nieuwe personen uit de eigen sociale omgeving aangetrokken waardoor het samenwerkingsverband gewoon verder functioneert (‘sneeuwbal effect’). Het maakt echter wel uit welke schakel wegvalt aldus de onderzoekers:

‘Hoe belangrijker iemand is voor het verloop van bepaalde criminele processen en hoe minder gemakkelijk hij is te vervangen, des te meer effect zal de arrestatie van deze persoon hebben op het functioneren van criminele netwerken’.

Met betrekking tot de aard van de criminele activiteiten concluderen de onderzoekers dat het merendeel van de bestudeerde groepen zich min of meer gespecialiseerd heeft in een bepaald type activiteit c.q. een bepaalde vorm van misdaad (drugs, mensenhandel, wapenhandel).

In de optiek van de onderzoekers is het merendeel van de criminele samenwerkingsverbanden al geruime tijd actief met het plegen van misdrijven alvorens er een opsporingsonderzoek wordt opgestart. Ook houden de samenwerkingsverbanden er rekening mee dat

ze afgeluisterd worden en tot slot schatten de onderzoekers dat er in ongeveer een kwart van de zaken sprake is van vermoedens van corruptie (vooral in het buitenland). De levensstijl van een grote groep verdachten kenmerkt zich door luxe. Een deel van de illegale verdiensten gaat naar feesten, uitgaan, vakanties en dure vervoermiddelen. Een kleinere groep verdachten blijft bewust 'low profile' en leeft bijvoorbeeld van een uitkering. Gelden uit misdaad worden – voorzover bekend – geïnvesteerd in onroerend goed (dekmantel)bedrijven en horecagelegenheden.

2.3.3. Stelen op bestelling

Het Korps Landelijke Politiediensten (De Miranda en Degen, 2001 en 2004) heeft twee rapportages over autodiefstal opgesteld waarbij het laatste onderzoek een aantal interessante resultaten laat zien voor een specifieke vorm van georganiseerde autodiefstal. Het gaat om die gevallen waarbij de autosleutel bij de eigenaar wordt weggenomen en vervolgens de auto. Voor het onderzoek zijn aangiften van inbraakdiefstallen geanalyseerd en vraaggesprekken met rechercheurs van een achttal onderzoeksteams gevoerd.

Belangrijk is dat de onderzoekers aangeven dat autodiefstal voorafgegaan door woning-inbraak alles te maken heeft met de introductie van startonderbrekers in auto's ⁶.

Hierdoor is de situatie ontstaan dat een nieuwe auto alleen in combinatie met de originele autosleutel kan worden ontvreemd, wat geleid heeft tot meer confronterende autodiefstalmethoden (zoals carjacking ⁷, homejacking ⁸, inbraakdiefstal en showroomkraak).

Op basis van de door hen bestudeerde opsporingsonderzoeken en gesprekken met rechercheurs wordt gesproken van georganiseerde verbanden met een zekere hiërarchie, waarbij een of twee personen in een sturende rol actief zijn. Uit de omschrijving van de criminele samenwerkingsverbanden blijkt verder dat bij de georganiseerde autodiefstal (die start bij woninginbraak) de volgende functionaliteiten kunnen worden onderscheiden: opdrachtgevers c.q. helers, inbrekers, autodieven, koeriers, omkatters, documentvervalsers, facilitators en intermediairs. Bij deze laatste twee functies moet gedacht worden aan personen die loodsen verhuren of personen die bemiddelen bij de verkoop van gestolen auto's.

Met betrekking tot de groepen van autostelers melden de onderzoekers dat zij hun diensten aanbieden aan verschillende groepen die zich met autodiefstal bezighouden. Ze zijn veelal van diverse etnische afkomst, maar over de achtergronden van deze dadergroepen en over hun activiteiten is weinig bekend, zo melden de onderzoekers.

Het merendeel van de gestolen auto's wordt volgens de onderzoekers in het buitenland afgezet. Het gaat met andere woorden om regio-overschrijdende en internationale criminaliteit waarbij landen in Noord- en West-Afrika, het Midden-Oosten en wellicht ook de Verenigde Staten afzetgebieden zijn. In de geanalyseerde opsporingsonderzoeken zitten de opdrachtgevers in Afrika en Noord- en Zuid-Amerika. De onderzoekers pleiten voor wat betreft de aanpak voor een intensieve en structurele samenwerking tussen de politieregio's.

2.3.4. Misdaad zonder grenzen

De Dienst Nationale Recherche van het Korps Landelijke Politie Diensten geeft in haar rapportage 'Misdaad zonder grenzen' een beschrijving van het criminaliteitsbeeld in Oost-Europa in de periode 2002 tot 2003. De bevindingen die relevant zijn voor onderhavig onderzoek naar georganiseerde autodiefstal worden hier beschreven.

In 1999 constateerde het projectteam Polaris dat er twee soorten Oost-Europese dadergroepen betrokken waren bij autodiefstal in Nederland. Het eerste type betreft:

‘Dadergroepen die gevestigd zijn in het aandachtsgebied maar over steunpunten in Nederland beschikken (contactpersonen en groepjes dieven) en waarbij de verkoop mede via reguliere tweedehands autoverkoopplaatsen loopt’.

Het tweede type wordt omschreven als:

‘Personen die betrokken zijn bij de uitvoer van omgekatte luxe terreinwagens via de haven van Rotterdam waarbij ook Russen betrokken zijn en Nederlanders een faciliterende rol spelen’.

Polen blijken een groot aandeel te hebben in het uitvoeren van gestolen auto's naar het eigen land met gebruikmaking van valse documenten. Op basis van een analyse van de aard van rechtshulpverzoeken in Centraal- en Oost-Europa in 2002 bleek het volgende:

‘Fraude in het handelsverkeer met Oost-Europa vindt met regelmaat plaats. De verdachten betreffen Nederlanders en Oost-Europeanen, waarbij de laatsten soms vanuit in Nederland gevestigde bedrijven opereren. Polen blijken zich vaak schuldig te maken aan valsheid in geschrifte bij de invoer van personenauto's en auto-onderdelen’.

In de rapportage wordt beschreven dat het aandeel van verdachten uit Centraal- en Oost-Europa bij voertuigdiefstallen in Nederland moeilijk vast te stellen is omdat slechts een klein deel van de autodieven wordt aangehouden. Omdat er vanuit de casuïstiek is gebleken dat er meerdere keren gestolen auto's in onder andere Polen werden aangetroffen, is de betrokkenheid van Centraal- en Oost-Europeanen (vooral Polen en Litouwers) bij een deel van de voertuigcriminaliteit wel zeker, aldus de auteurs.

Uit de casuïstiek is ook gebleken dat de autodieven professioneel te werk gaan. Dit blijkt onder andere uit het feit dat de verdachten bij de diefstal gebruik maken van bijzondere gereedschappen (zoals de Poolse sleutel; zie foto 2.2.) waarmee – soms specifieke auto - merken – opengebroken kunnen worden zonder dat er schade optreedt. Daarnaast blijken de autodieven te beschikken over technische middelen om startonderbrekers uit te schakelen en zelfs volledig afgesloten auto's in tien seconden te starten. Ook zijn er zaken bekend waarbij auto's zijn 'gekloond', wat inhoudt dat gestolen auto's van hetzelfde merk, type, bouwjaar en kleur dezelfde papieren kregen als de originele auto waartoe de papieren feitelijk behoren.

Bij de voertuigcriminaliteit gepleegd door personen c.q. groepen uit Centraal- en Oost-Europa zijn diverse Europese landen betrokken. Gestolen auto's worden geheel of in onderdelen uitgevoerd naar het land van bestemming. Bendes uit met name Litouwen en ook Nederlanders zijn betrokken bij de diefstal van auto's die naar Oost-Europa verdwijnen. De auto's worden in Nederland, België of Duitsland omgekat en vaak ook gestript. Dit impliceert dat er een samenwerking bestaat tussen de Oost-Europese criminele groepen en Nederlanders, Belgen en Duitsers omdat men voor de uitvoering van de criminele activiteiten is aangewezen op werkplaatsen en monteurs uit ons land en onze buurlanden.



Foto 2.2. – ‘Poolse sleutel’

2.4. Resumé

In dit hoofdstuk is een verkenning gemaakt van het fenomeen autodiefstal en is naast aard en ontwikkeling vooral nagegaan in hoeverre er voor onderhavig onderzoek bruikbare literatuur voorhanden is waarin een beeld gegeven wordt van georganiseerde autodiefstal. Het blijkt dat er in de afgelopen 10 jaar sprake is van een afname van de aantallen gestolen auto's. Opvallend is dat de auto's die gestolen worden meer en meer te typeren zijn als luxe, relatief nieuw en duur.

Over autodiefstal in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder blijkt niet veel (internationale en nationale) literatuur voorhanden te zijn. Op basis van de literatuur is het daarom moeilijk om de in hoofdstuk 1 gestelde onderzoeksvragen volledig te beantwoorden. Dit is een van de redenen dat onderhavig onderzoek gestart is. De beschreven onderzoeken leveren overigens wel bruikbare informatie voor onderhavig onderzoek en hierop zullen we kort ingaan.

Bruinsma geeft in zijn onderzoek naar autocriminaliteit – waarin hij overigens hetzelfde type bronnen gebruikt als wij – wel een mooie beschrijving van hoe het fenomeen er midden jaren 90 uitziet. Op basis van deze beschrijving (tijdsbeeld) kunnen wij later in dit rapport ingaan op veranderingen en ontwikkelingen met betrekking tot georganiseerde autodiefstal. De WODC-monitor georganiseerde misdaad levert ons de basis voor de aandachtspuntenlijst en onderzoeksmethodiek die in onderhavig onderzoek is gebruikt. De twee onderzoeken geven – zoals bekend – nauwelijks informatie over georganiseerde autodiefstal, maar wel over georganiseerde criminaliteit als zodanig. De beschrijvingen van de kenmerken van georganiseerde criminaliteit en de wijze waarop criminele samenwerkingsverbanden zijn georganiseerd, zullen later door ons gebruikt worden om georganiseerde autodiefstal tegen af te zetten. Deze studie maakt het dus mogelijk om in te gaan op overeenkomsten en verschillen.

De studies vanuit de politiehoek die in dit hoofdstuk de revue zijn gepasseerd, geven het meest actuele beeld van georganiseerde autodiefstal. Ondanks het feit dat beide onderzoeken gericht zijn op aparte fenomenen c.q. landen ⁹ leveren ze wel nuttige informatie. Het eerste onderzoek geeft niet alleen zicht op een verandering van het modus operandum (woning-inbraak voor de autosleutel), maar ook op kenmerken van de criminele samenwerkingsverbanden en de landen waar gestolen auto's terecht komen. Het tweede onderzoek geeft vooral zicht op de rol van Polen en Litouwers (bendes) bij autodiefstal in ons land. Ook levert dit onderzoek informatie over de manieren waarop auto's gestolen worden (technische hulpmiddelen) en ons land verlaten.

Notenlijst hoofdstuk 2

1. Dit wordt samengesteld door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), centrum voor voertuig-techniek en informatie.
2. In slechts één zaak was er het vermoeden dat het om een bende ging.
3. Niet aangegeven wordt in hoeveel casus dit het geval is.
4. Snel et al., 2000 wijzen erop dat de Joegoslavische gemeenschappen worden gekenmerkt door een grote mate van zelforganisatie.
5. Moerland en Boerman, 1999.
6. Sinds 1998 is de startonderbreker verplicht bij nieuwe auto's.
7. Carjacking is het met geweld of bedreiging met geweld tegen personen buiten gebouwen dus op de openbare weg iemand dwingen tot de afgifte van een voertuig.
8. Homejacking is het met geweld of bedreiging van geweld tegen personen, in een woning, kantoor of ander gebouw, iemand dwingen tot afgifte van voertuig sleutels en/of van het voertuig.
9. In één geval gaat het om onderzoek naar autodiefstal voorafgegaan door woninginbraak en in het andere geval naar onderzoek onder Oost-Europese dadergroepen.

3. De opsporingsonderzoeken nader bekeken

In dit hoofdstuk zullen we de diverse kenmerken en achtergronden van het fenomeen georganiseerde autodiefstal op basis van de door ons geanalyseerde opsporingsonderzoeken (casus) ¹ de revue laten passeren. Op diverse plaatsen in dit hoofdstuk worden illustraties gegeven die afkomstig zijn uit één of meerdere casus.

We ordenen de informatie in dit hoofdstuk op dezelfde wijze als de analyse is uitgevoerd (zie 1.3.3.) en richten ons op de volgende drie thema's:

- de criminele groep;
- de functies;
- kenmerken van de opsporingsonderzoeken.

Voordat we ingaan op de resultaten per thema staan we even stil bij de door ons gehanteerde begrippen in dit hoofdstuk. Allereerst gebruiken we het begrip **'criminele groep'**.

Hiermee doelen wij op een groep van twee of meer personen die in het kader van de opsporingsonderzoeken als verdachten in beeld zijn gekomen. Een dergelijke bekende groep kan een **'criminele organisatie'** zijn als daar in het kader van art.140 Sr. sprake van is.

De criminele groepen voeren verschillende handelingen uit in de keten van diefstal van een auto tot de verkoop van een gestolen auto. Het gaat met andere woorden om taken die binnen de keten van diefstal van een auto tot aan de verkoop ervan noodzakelijkerwijs verricht dienen te worden door de criminele groep. Deze te onderscheiden handelingen die binnen het fenomeen georganiseerde autodiefstal worden verricht, noemen wij **'functies'**.

De criminele groepen kunnen zich in principe beperken tot een specifieke functie of meerdere, zo niet alle, functies in de keten zelf vervullen.

Wanneer we het over personen hebben die een functie vervullen spreken we over een functiegroep.

3.1. De criminele groep: kenmerken en werkwijze

In de door ons onderzochte casus is door de diverse rechte teams inzichtelijk gemaakt hoeveel personen er als verdachte in beeld zijn gekomen bij georganiseerde autodiefstal, hoe er geopereerd wordt en wat men doet. We gaan in op de kenmerken van de criminele groepen die zich met georganiseerde autodiefstal bezighouden.

3.1.1. Omvang en aard van de groep

Wanneer het gaat om de aantallen verdachten – de bekende groepsleden – ligt het gemiddelde over alle casus op 8 personen (mediaan is 7 personen). De kleinste groep bestaat uit 2 personen (casus 10) en de grootste uit 27 personen (casus 5).

Van 218 van de in totaal 230 personen die bij de opsporingsonderzoeken in beeld zijn gekomen, is de leeftijd bekend. De leeftijd loopt uiteen van 16 jaar voor de jongste verdachte tot 73 jaar voor de oudste. De gemiddelde leeftijd van alle personen tezamen is 33 jaar (de mediaan bedraagt 32 jaar).

Indicatief voor de aard van de criminele groep is of politie en Justitie in het opsporingsonderzoek in staat zijn geweest om de groep verdachten aan te merken als een 'criminele

organisatie'². Indien men hierin slaagt, zegt dit niet alleen iets over de aard en werkwijze van de criminele groep, maar krijgen de verdachten in de regel ook een hogere straf opgelegd. Ook – en dit is in het kader van het opsporingsonderzoek van belang – mag er bij de opsporing van meer bijzondere opsporingsmethoden gebruik gemaakt worden. Uit de analyse van de casus blijkt dat in iets meer dan de helft van de zaken de Officier van Justitie een artikel 140 Sr. ten laste heeft kunnen leggen. In die gevallen kan gesproken worden van een criminele organisatie in het kader van het wetboek van strafrecht. Het betreffende artikel luidt als volgt:

Artikel 140 Sr.

1. Deelneming aan een organisatie die tot oogmerk heeft het plegen van misdrijven, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vijfde categorie.
2. Deelneming aan de voortzetting van de werkzaamheid van een rechtspersoon die bij onherroepelijke rechterlijke beslissing verboden is verklaard en deswege is ontbonden, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de derde categorie.
3. Ten aanzien van de oprichters, leiders of bestuurders kunnen de gevangenisstraffen met een derde worden verhoogd.

3.1.2. Bindingsmechanismen

Naast de meer juridische invalshoek uit de vorige paragraaf kan ook vanuit een ander perspectief naar de aard van criminele groepen worden gekeken, bijvoorbeeld vanuit zogenoemde bindingsmechanismen. Met andere woorden, hoe hebben 'de leden' elkaar gevonden en wat houdt deze groepen vervolgens bij elkaar?

In de aandachtspuntenlijst georganiseerde criminaliteit van het WODC die wij in dit onderzoek hebben gebruikt,³ worden de volgende vier hoofdcategorieën van bindingsmechanismen onderscheiden:

- sociale relaties: familierelaties, vriendschapsrelaties, herkomst, beroep etc.;
- economisch voordeel en/of immateriële beloningen;
- dreiging met sancties en/of feitelijke geweldpleging;
- andere bindingsmechanismen.

Omdat we hier te maken hebben met opsporingsonderzoeken door de politie krijgen we slechts in beperkte mate zicht op zogenoemde 'bindingsmechanismen'. Deze bindingsmechanismen vormen namelijk niet het uitgangspunt van de opsporingsonderzoeken van de politie. Ze komen overwegend zijdelings aan bod in bijvoorbeeld de verhoren of blijken uit de achtergrondgegevens van de verdachten (zelfde woonplaats of geboorteplaats, etc.). Toch biedt deze zijdelingse informatie wel een beeld van de (mogelijke) bindingsmechanismen binnen en tussen de criminele groepen.

Uit de analyse van de 24 opsporingsonderzoeken blijkt een grote verscheidenheid aan bindingsmechanismen binnen en tussen de verschillende groepen. Het loopt uiteen van financieel voordeel als belangrijkste bindingsmechanisme tot (dreiging met) geweld. We zien de vier onderscheiden hoofdvormen terug. Vaak is er sprake van een combinatie van een of meerdere mechanismen. Aan de hand van de vier genoemde hoofdcategorieën beschrijven we in deze paragraaf de belangrijkste bevindingen. Over de mate van het voorkomen van de bindingsmechanisme is het volgende te zeggen.

Sociaal

Familierelaties spelen een belangrijke rol. In 7 van de 24 opsporingsonderzoeken zien we dat er tussen een of meerdere verdachten een familierelatie bestaat. Het betreft broers of neven die samenwerken, of vaders en zonen die gezamenlijk bij de criminele activiteiten betrokken zijn. In twee van de opsporingsonderzoeken (casus 18 en casus 15) spelen zelfs complete families een rol en vervullen de vader, moeder, broers en zussen en neven een rol bij georganiseerde autodiefstal. De familieleden vervullen ook verschillende functies variërend van stelen, omkatten, vervalsen of helen.

De hoofdverdachte heeft een vriendin en haar hele familie is in meer of mindere mate betrokken bij de georganiseerde autodiefstal. De vader houdt zich bezig met omkatten van auto's omdat hij nogal handig is met lassen. Enkele broers houden zich bezig met stelen van auto's en kentekenplaten en een broer wordt verdacht van het vervalsen van papieren. De vriendin en haar moeder houden zich bezig met de administratieve en financiële kant van de zaak. De familieband blijkt een sterk bindingsmechanisme in deze casus. De hoofdverdachte schuwt ook een gijzeling en mishandeling niet, als blijkt dat iemand de schoonfamilie heeft opgelicht (overigens had deze gijzeling niet direct met autocriminaliteit te maken) (bron: casus 18).

Er blijken ook enkele criminele groepen actief die uit dezelfde buurt of streek afkomstig zijn. Verondersteld mag worden dat deze personen elkaar daar hebben leren kennen en de gezamenlijke herkomst als een soort bindingsmechanisme fungeert.

In casus 15 is bijvoorbeeld sprake van een stelersgroep waarvan de leden bijna allemaal afkomstig zijn uit hetzelfde dorp in voormalig Joegoslavië. Ook in autochtoon samengestelde groepen zien we dat verdachten afkomstig zijn uit dezelfde buurt of streek (casus 20 en casus 21). Het betreft vrienden die elkaar al langere tijd kennen en bijvoorbeeld in dezelfde buurt zijn opgegroeid. In enkele gevallen zijn zij ook al langere tijd samen crimineel actief en zijn ze als 'partners in crime' te beschouwen.

Financieel

Het financiële gewin vormt voor het merendeel van de bij de georganiseerde autodiefstal betrokken groepen eveneens een belangrijke drijfveer. Velen worden er in ieder geval in financiële zin beter van. Hierin zijn echter wel gradaties te onderscheiden. In bijna alle geanalyseerde gevallen speelt dit mechanisme een rol, zeker als het gaat om de banden tussen verschillende criminele groepen. Dat wil zeggen dat men samenwerkt om er financieel beter van te worden. In een beperkt aantal opsporingsonderzoeken (casus 12 en casus 18) zien we dat er sprake is van financiële afhankelijkheid. Dit is vooral het geval tussen helers en stelers als het bij stelers gaat om drugsgebruikers of illegalen. Zij zijn voor hun inkomsten grotendeels afhankelijk van de heler ook al krijgen zij meestal niet veel voor hun activiteiten zo blijkt uit verschillende opsporingsonderzoeken. Soms krijgen de stelers alleen uitbetaald in natura zoals onderdak en eten of betaalt de heler de huur.

Dreiging

In tenminste 3 van de 24 geanalyseerde opsporingsonderzoeken (casus 2, casus 5 en casus 12) is duidelijk naar voren gekomen dat er sprake is (geweest) van dreiging en dat dit als een van de bindingsmechanismen kan worden beschouwd. Het gaat slechts in een enkel geval om het daadwerkelijk toepassen van geweld. In de andere gevallen is er sprake van het dreigen met geweld of subtielere vormen van dreiging.

Er is duidelijk sprake van wat men een 'one man show' zou kunnen nemen. De hoofdverdachte is opdrachtgever en eigenaar van een horecazaak. Hij heeft een aantal illegale werknemers in dienst die naast het werk in de pizzeria ook betrokken zijn bij de diefstal van auto's. Uit de verhoren blijkt dat de hoofdverdachte wel eens dreigt met een vuurwapen en de illegale werknemers chanteert. Zo dreigt de hoofdverdachte de illegale status van een andere verdachte bekend te maken als deze niet meewerkt (bron: casus 12).

Niet alleen binnen groepen maar ook tussen de verschillende criminele groepen blijkt dreiging een rol te spelen. Vooral als er iets mis is gegaan. Zo wordt een van de verdachten van casus 2 op het matje geroepen als een van de containers leeg – zonder de gestolen auto's – aankomt op de plaats van bestemming. Uit de telefoontaps blijkt dat men hem met de dood bedreigt als hij niet met geld of een andere oplossing over de brug komt. Zoals gezegd, spelen veelal subtielere vormen van dreiging een rol, zo blijkt uit de opsporingsonderzoeken. Het gaat dan om dreiging met het bekend maken van belastende informatie van personen over bijvoorbeeld de illegale status of zijn (voormalig) drugsgebruik.

Andere bindingen

Bij enkele casus (onder andere casus 10, casus 14 en casus 20) blijkt dat de verdachten met elkaar in contact zijn gekomen via het werk. Opvallend hierbij is dat verdachten vaak al werkzaam zijn geweest in de legale autobranche waar ze wellicht de kennis over auto's en autohandel hebben opgedaan. De twee hoofdverdachten uit casus 20 kennen elkaar door gezamenlijke activiteiten in het seksclubcircuit. Plannen voor het opzetten van een eigen seksclub vormde voor een van de verdachten ook het motief voor deelname aan de criminele samenwerking. Werkrelaties (overigens samen met een gezamenlijk woonwagencamp-verleden) spelen ook in casus 10 een rol. We zien dit voornamelijk in de samenwerking tussen slopers/helers.

Etnische achtergrond als bindingsmechanisme is moeilijker vast te stellen op basis van de informatie in de opsporingsonderzoeken. Afgezien van diverse Joegoslavische stellersgroepen blijkt uit de opsporingsonderzoeken dat er vaak sprake is van een grote etnische diversiteit in de verschillende samenwerkende groepen. Verondersteld mag worden dat groepen personen afkomstig uit een ander land dan Nederland wel sneller naar elkaar toe trekken. Men zal elkaar sneller opzoeken op specifieke ontmoetingsplaatsen. In één van de opsporingsonderzoeken wordt bijvoorbeeld een asielzoekerscentrum genoemd als plek waar de verdachten elkaar ontmoeten.

Dit centrum werd ook wel eens gebruikt om gestolen spullen, die naast de autosleutels bij een woninginbraak zijn weggenomen, aan de man te brengen. Ook een gezamenlijk detentieverleden van verdachten kan als bindingsmechanisme fungeren. In één van de onderzochte casus hebben de twee hoofdverdachten elkaar in het huis van bewaring leren kennen en zijn na detentie gaan samenwerken (casus 3). In hoeverre andere criminele activiteiten naast georganiseerde autodiefstal, bijvoorbeeld doordat men naast een auto-sloperij een hennepplantage heeft, een contact- en bindingsmechanisme vormen, is niet bekend geworden.

Resumerend blijkt financieel gewin het belangrijkste bindingsmechanisme te zijn. Dit komt eigenlijk in alle opsporingsonderzoeken als bindingsmechanisme naar voren. Sociale relaties scoren ook hoog als bindingsmechanisme en dan gaat het vooral om familie-

relaties (7), elkaar kennen uit buurt of streek (3) of van het werk (3). Tot slot is er het mechanisme dreiging dat in 3 opsporingsonderzoeken een bindende functie heeft.

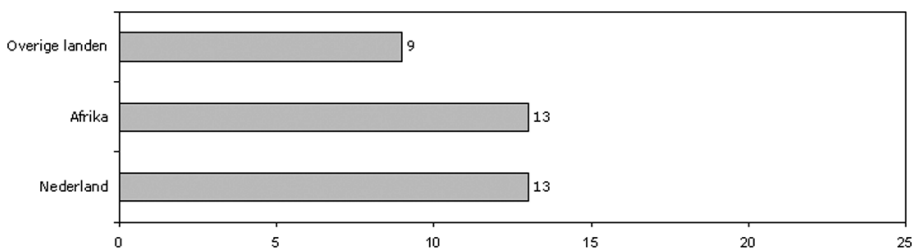
3.1.3. Diefstal voor auto's of onderdelen

In hoofdstuk 2 zijn de diverse vormen van autodiefstal voor financieel gewin beschreven; autodiefstal voor de auto's en autodiefstal voor de onderdelen zijn daarbij de twee belangrijkste vormen. Uit de analyse van de 25 opsporingsonderzoeken blijkt dat het in 15 casus gaat om de diefstal voor de auto's, in 5 casus draait het exclusief om de diefstal van auto's voor de onderdelen en in 5 casus gaat het om zowel auto's als om onderdelen. De aantallen gestolen auto's waarbij door de researchteams de betrokkenheid van de verdachten is aangetoond, variëren van 3 (casus 7) tot ruim honderd (casus 14). Op het niveau van auto-merken gaat het vooral om jonge dure auto's van de volgende merken: Mercedes, BMW, Volvo, Audi en Volkswagen en Opel.

Daarbinnen zijn vooral de Sport Utility Vehicles erg in trek. Naast duurdere auto's zijn er ook criminele groepen (zie 3.3.1) die zich richten op de diefstal van courante middenklassers van enkele jaren oud van diverse merken.

3.1.4. Nationaal en internationaal opererende groepen

Hoe staat het met de reikwijdte van de criminele groep? Opereert men nationaal c.q. regionaal of is er sprake van een internationaal opererende groep? Waar komen met andere woorden de gestolen auto's vandaan en waar gaan ze naar toe? Van de bekende groepen die in de 23 opsporingsonderzoeken ⁴ naar voren zijn gekomen, zijn er 9 te typeren als internationaal georiënteerd, 7 als nationaal (vaak zelfs regionaal) en 7 die zowel nationaal als internationaal georiënteerd zijn. Wanneer gekeken wordt naar de brongebieden waar de auto's – blijken uit de opsporingsonderzoeken – gestolen zijn, komt Nederland (22 keer) het meest frequent voor als brongebied voor de diefstal van auto's. Het buitenland wordt in de opsporingsonderzoeken 15 keer als brongebied genoemd. Hierbij betreft het landen als Duitsland (6), België (3), Luxemburg (2), Italië, Spanje, Frankrijk en Engeland (elk één keer als brongebied genoemd). Uit deze analyse is op te maken dat het vooral Nederlanders zijn die slachtoffer worden van autodiefstal in de door ons onderzochte casus. Kennelijk opereren de criminele groepen in Nederland onder andere omdat hier voldoende aanbod van het juiste type auto is. Naast de brongebieden is er ook zicht gekregen op de – vermoedelijke – afzetgebieden ⁵. In figuur 3.1. zijn de belangrijkste afzetgebieden weergegeven.



Figuur 3.1. – Afzetgebieden van gestolen auto's of auto-onderdelen naar aantal keren genoemd

Allereerst is in figuur 3.1. duidelijk te zien dat in veel onderzoeken de gestolen auto's of de auto-onderdelen weer de Nederlandse markt opgaan (13 keer genoemd).

Een tweede grote afzetmarkt blijkt Afrika te zijn. Het gaat dan vooral om Noord- en West-Afrikaanse landen waarbinnen Ghana het grootste aandeel heeft (6 keer genoemd). Andere Afrikaanse landen die als afzetgebied zijn genoemd, zijn Tunesië (2), Marokko (2), Nigeria (2) en Libië (1). In de opsporingsonderzoeken blijken verder de landen Polen en Litouwen, de Antillen en Aruba, Engeland, Griekenland en Irak als afzetgebied genoemd te zijn.

Goed om hierbij aan te geven, is dat de criminele groepen die auto's vooral stelen voor de onderdelen als afzetlanden Nederland, Griekenland, Polen en Litouwen hebben.

De overige landen dienden veelal als afzetgebied voor – al dan niet omgekatte – auto's in zijn geheel.

Door verschillende personen wordt erop gewezen dat een aantal jaren geleden relatief veel middenklasse auto's vooral van Duitse makelij (Volkswagen, Opel) in Nederland gestolen werden voor de Oost-Europese markt (Polen, Rusland). Op enig moment was die markt verzadigd en op dit moment heeft men voor deze auto's onderdelen nodig om ze te kunnen repareren. De onderdelenstroom is dus min of meer voorspelbaar (bron: casus 17 en experts).

3.1.5. Waar en hoe worden auto's gestolen?

Op het modus operandum van de autodieven komen we in een volgende paragraaf (3.2) uitgebreider terug, maar op deze plaats willen we wel in algemene zin ingaan op de vraag waar en hoe auto's gestolen worden. Daarvoor zijn verschillende manieren, zo laat de analyse van de opsporingsonderzoeken zien. Een overzicht: in verreweg de meeste casus (13) ⁶ worden autosleutels via woninginbraak – met de methode 'gaatjes boren' of met de Bulgaarse methode – verkregen.

Methode 'gaatjes boren' – Inbraakmethode waarbij men door middel van gaatjes boren in het kozijn en het vervolgens opzij schuiven van hendels of handvatten een raam of deur opent en zich toegang verschaft tot een woning.

Bulgaarse methode – Inbraakmethode waarbij met een tang o.i.d de cilinder van het slot wordt rondgedraaid waarbij deze in het midden breekt. Hierna is het gemakkelijk om het slot te openen. Door geroutineerde inbrekers wordt de slotplaat omgebogen waardoor de cilinder van de deur in één beweging wordt gebroken. Het is een razendsnelle aanpak waarbij geroutineerde inbrekers zich in zeer korte tijd toegang verschaffen tot het pand en net zo snel weer met de buit vertrekken

De autosleutels zijn nodig om de duurdere auto's zoals de Sport Utility Vehicles (SUV) BMW X5 en Mercedes ML of de duurdere Audi's of Volvo's die bij de woning geparkeerd staan, te kunnen stelen. In de sleutel zit namelijk een chip die ervoor zorgt dat de start onderbreking c.q. het alarm wordt uitgeschakeld. Auto's worden in relatief veel opsporingsonderzoeken dan ook in (duurdere) woonwijken gestolen waarbij daders soms zeer gericht te werk gaan:

'Bij één van de verdachten wordt bij een huiszoeking een adressenlijst gevonden. Bij – op één na – alle adressen is in de laatste tijd een woninginbraak gepleegd waarbij autosleutels en dure auto's gestolen zijn. Kennelijk hebben de daders van tevoren goed gekeken waar 'interessante' auto's te halen zouden zijn (bron: casus 7).'

In veel gevallen geven de rechercheurs aan dat de inbraak 's nachts heeft plaatsgevonden terwijl de bewoners thuis zijn. Een aantal rechercheurs merkt op dat de verdachten zeker geweld zouden gebruiken wanneer het zou zijn gekomen tot een confrontatie met de bewoners. Dit is overigens nooit gebeurd en van 'homejacking' kan dan ook niet gesproken worden.

'Homejacking' is het met geweld of bedreiging met geweld tegen personen, in een woning, kantoor of ander gebouw, iemand dwingen tot afgifte van voertuig sleutels en/of van het voertuig.

Wel bestond er in één casus het sterke vermoeden dat de bewoners bij de woninginbraak bedwelmd werden waardoor de dieven ongestoord hun gang konden gaan. Als dit inderdaad het geval is geweest, kan er met recht van homejacking worden gesproken. Naast het stelen van auto's via woninginbraak komt het traditionele openbreken van een auto om deze te stelen ook in diverse casus (6) naar voren. Soms gaat dit met geweld en soms zeer professioneel. Een voorbeeld van dit laatste is het openbreken van Volkswagens (Passat) waarbij de dieven beschikken over een motorregelapparaat waarmee men de auto snel kan starten. Diefstal van auto's op deze wijze vindt wederom in woonwijken, maar ook vaak op grote openbare parkeerterreinen plaats.

In relatief veel casus (8) worden auto's gestolen waarbij bedrijven het slachtoffer zijn. Europol spreekt in dit kader van 'commercial burglary' (De Miranda en Degen, 2004). Het gaat daarbij om het stelen van een auto nadat deze is gehuurd en er valse aangifte van diefstal wordt gedaan, het stelen van lease-auto's, het stelen van een auto door gebruik te maken van een sleutelkopie (vaak van plastic), het verduisteren van een auto na een proefrit, het stelen van een auto of auto-onderdelen uit een bedrijf, showroom of zelfs auto-fabriek én de diefstal van nieuwe auto's op opstal terreinen van dealers.

3.1.6. Andere vormen van criminaliteit door de groep

Naast het feit dat de criminele groepen zich schuldig maken aan georganiseerde autodiefstal is het van belang om na te gaan of ze zich als groep ook schuldig maken aan andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit. In bijna alle casus – zo blijkt uit de informatie uit de opsporingsonderzoeken – zijn hiervoor duidelijke aanwijzingen en is dit vastgesteld en weggezet als restinformatie. Sommige vormen van criminaliteit hangen nauw samen met autocriminaliteit en andere staan er los van. Woninginbraken zijn in 13 casus voorgekomen maar deze blijken uitsluitend een middel om autodiefstal te kunnen plegen.

Er worden ook andere vormen van criminaliteit door de criminele groepen gepleegd ⁷. Deze zijn op te splitsen in autodiefstalgerelateerde en niet-autodiefstalgerelateerde vormen van criminaliteit. Bij de autogerelateerde vormen gaat het om: handel in andere gestolen goederen (4) ⁸, documentvervalsing (2), ramkraken op geldautomaten, illegale straatraces en illegale onderdelenhandel op internet. Bij de niet-autodiefstalgerelateerde vormen van criminaliteit gaat het om handel in drugs (5), wapenhandel (3), witwassen van gelden (2), gewapende overvallen en hennepkweek.

3.1.7. Wat weten we over het criminaliteitspatroon van de hoofdverdachten?

In algemene termen is hiervoor ingegaan op andere vormen van crimineel gedrag door de criminele groepen. Om ook een beeld te krijgen van het criminaliteitspatroon (justitiële verleden) van de hoofdverdachten binnen de groepen is van alle hoofdverdachten – in totaal

110 personen, waarvan 4 vrouwen – bij de Centrale Justitiële Documentatie (CJD) in Almelo de eventueel aanwezige justitiële documentatie opgevraagd. In totaal komen 3 verdachten in het geheel niet voor en blijkt er van 97 hoofdverdachten informatie voorhanden te zijn over afgedane zaken. In de analyse richten we ons op deze groep en laten we de 10 personen die wel voorkomen maar waar sprake is van lopende zaken buiten beschouwing. Het merendeel van de verdachten (91%) heeft meer dan één antecedent op zijn naam staan ⁹.

Gemiddeld hebben de hoofdverdachten 17 antecedenten van afgedane zaken op hun naam staan. Eén van de verdachten heeft in totaal zelfs 81 antecedenten. ¹⁰

Gaan we uit van de veelplegerdefinitie 10 of meer antecedenten waarvan minimaal 1 in het peiljaar – dan blijkt meer dan de helft (53%) van de hoofdverdachten als veelpleger te kunnen worden getypeerd.

Het merendeel van de hoofdverdachten is ook al langere tijd crimineel actief en bij Justitie bekend. De gemiddelde duur van de zogenoemde criminele carrière (althans voor zover bij Justitie bekend) bedraagt 10 jaar. Omdat naarmate een verdachte ouder is hij ook een langere carrière kan hebben, is een onderscheid gemaakt in een viertal leeftijdscategorieën (zie tabel 3.1.). De jongere groep blijkt inderdaad een minder langere carrière te hebben dan de oudere groepen.

Leeftijdscategorieën	Gemiddelde duur criminele carrière
17 t/m 24 jaar (n = 15)	4,2 jaar
25 t/m 39 jaar (n = 59)	9,5 jaar
40 t/m 54 jaar (n = 18)	16,8 jaar
55 jaar of ouder (n = 4)	11,3 jaar
Totaal (N = 96) ¹¹	10,1 jaar

Tabel 3.1. – Duur criminele carrière van de hoofdverdachten in jaren

Kijken we naar het soort antecedenten van de hoofdverdachten dan blijken het overwegend vermogensdelicten te betreffen (zie tabel 3.2). Ongeveer 88% van de verdachten blijkt vermogensantecedenten op zijn naam te hebben staan. De categorie is verder uitgesplitst naar diefstal, heling, vervalsing en vermogen overig. Vooral diefstal en heling komen veelvuldig voor.

Opvallend is ook het grote aantal personen (bijna driekwart) dat een of meerdere antecedenten voor verkeersovertredingen op zijn naam heeft staan. Het gaat daarbij voor een belangrijk deel om rijden zonder rijbewijs, onverzekerd rijden en rijden onder invloed. Een derde opvallende groep antecedenten betreft de geweldsmisdrijven. 42% van de verdachten heeft er één of meer, zo blijkt.

Categorieën	Aantal personen met 1 of meerdere antecedenten	Percentage
Vermogen	85	88%
- Diefstal	66	68%
- Heling	57	59%
- Vervalsing	36	37%
- Vermogen overig	18	19%
Verkeer	70	72%
Drugs	15	15%
Wapens	21	22%
Geweld	41	42%
Criminele organisatie	12	12%
Overig	40	41%

Tabel 3.2. – Soorten antecedenten afgedane zaken (N=97) ¹²

Ook blijken verschillende verdachten (12 van de 97) al eerder in beeld te zijn geweest en veroordeeld voor deelname aan een criminele organisatie (artikel 140 van het Wetboek voor Strafrecht).

Om verder in te zoomen op het criminaliteitspatroon van de hoofdverdachten is tenslotte gekeken naar het soort antecedenten per functiegroep¹³. Het overgrote deel van de verdachten heeft zich niet alleen beperkt tot delicten en overtredingen die kenmerkend genoemd zouden kunnen worden voor de betreffende functiegroep (bijvoorbeeld stelen voor de stelersgroep en helen voor de makelaars/helers/verkopers groep). Veelal hebben zij zich ook schuldig gemaakt aan andere vormen van criminaliteit zoals blijkt uit hun antecedenten. Alleen de functiegroep stelers springt er in die zin, niet geheel onverwachts, uit als het gaat om diefstal. Ze blijken gemiddeld veel meer antecedenten voor diefstal op hun naam te hebben staan dan de andere functiegroepen (11,5 tegenover 0,5 tot 5,9 voor de andere functiegroepen).

Opvallend is wel dat de makelaars/helers/verkopers niet meer antecedenten voor heling op hun naam hebben staan dan andere functiegroepen. Dit kan echter ook betekenen dat wat dit betreft ze beter uit handen van de politie weten te blijven dan de andere groepen. Heling is moeilijker aan te tonen voor politie en Justitie dan diefstal waardoor de pakkans kleiner is.

3.1.8. Relaties met de bovenwereld

Rondom het thema georganiseerde misdaad doemt altijd de vraag op in hoeverre de legale bovenwereld verweven is met de illegale onderwereld. Kleemans en anderen (2002) schrijven hierover:

‘Bij autodiefstallen is de betrokkenheid van de ‘bovenwereld’ haast onontkoombaar. Omdat gestolen auto’s in de meeste gevallen weer legaal afgezet dienen te worden’. ‘Met name in de illegale autohandel is de steun van de omgeving noodzakelijk voor het verlenen van diensten en verstrekken van kennis die belangrijk zijn voor de uitvoering van de criminele activiteiten van de criminele organisatie’.

De relatie met de bovenwereld blijkt inderdaad vaak – op twee casus na – voor te komen, maar wel in verschillende gedaanten¹⁴. Zoals te verwachten, loopt het vaakst een lijn naar legale autobedrijven (9). Via dergelijke bedrijven worden omgekate auto’s weer op de markt gezet of worden gestolen onderdelen verkocht. Ook autosloperijen (4) komen naar voren als partij in de bovenwereld waar auto’s koud gezet kunnen worden of onderdelen naar toe gaan. In een deel van de gevallen betreft het overigens bedrijven van de (hoofd)verdachten zelf. Ondanks het feit dat er in 13 casus een relatie is te leggen naar de legale autobranche is het lastig – en vooral tijdrovend – om dit in het onderzoek ook echt hard te maken. Slechts in een enkel geval zijn eigenaren ook daadwerkelijk veroordeeld. Met name bij sloperijen is dit moeilijk omdat het zeer lastig (en tijdrovend) is om genoeg bewijs te verzamelen om een sloper in staat van beschuldiging te kunnen stellen (gestolen auto’s worden namelijk snel en onherkenbaar verwerkt). Enerzijds maken de criminele groepen gebruik van de faciliteiten van bedrijven zonder dat deze zich daarvan bewust zijn. Zo worden transportbedrijven en verschepingsbedrijven – buiten hun weten van illegale bedrijvigheid om – ingeschakeld voor de export van auto’s. Soms is het onduidelijk in hoeverre betrokkenheid bij de illegale activiteiten aan bedrijven verweten kan worden zoals bij shredderbedrijven die autowrakken vernietigen. Vaak blijkt er echter wel sprake te zijn van een verwijtbare betrokkenheid van

een of meerdere bedrijven in de autobranche. Wanneer er bijvoorbeeld sprake is van het omkatten en/of strippen van auto's zijn er bedrijven en personen bewust betrokken bij de illegale activiteiten. Uit het onderzoek bleek in meerdere gevallen sprake van bewuste betrokkenheid van bedrijven die illegale activiteiten verrichten voor criminele groepen. Met name bij georganiseerde autodiefstal geldt dat de criminele groepen minder goed functioneren wanneer zij geen beroep zouden kunnen doen op de wettige omgeving. Het valt op dat de scheidslijn tussen bonafide en malafide bedrijven vaak dun is bij bedrijven die betrokken zijn bij autodiefstal en de afzet van gestolen auto's (denk aan de rol van sloperijen, shredderbedrijven, of garages die gestolen auto's of onderdelen verhandelen). Zes keer komen (relaties met) functionarissen naar voren waarvan verwacht mag worden dat zij zich gezien hun functie niet bezig zouden mogen houden met dit type criminele groeperingen. Het betreft in Nederland een taxateur en drie keer een functionaris die vertrouwelijke informatie levert ¹⁵ én in Afrika twee keer een (corrupte) douanefunctionaris. In deze laatste gevallen is er sprake van ambtelijke corruptie.

'Er werden uitdraaien van ... aangetroffen' (casus 18); '...Er is sprake van een persoon die systemen kan inzien' (casus 13); '...Men beschikt over kennis met betrekking tot de tenaamstelling van auto's' (casus 8).

Twee keer is er een relatie naar horecabedrijven waar men personeel ronselt om gestolen auto's te rijden of van waaruit zaken worden voorbereid. Daarnaast zijn er nog drie keer andere bedrijven in beeld. Het betreft een verhuurbedrijf van loodsden (om auto's 'koud' te zetten), een verschepingsbedrijf voor de export van auto's en een bandenhandel, waar men zorgt voor het inpakken (stashen) van auto's in containers (zie foto 3.1.).



Foto 3.1. – Een gestolen Mercedes in een container opgevuld met autobanden

3.1.9. Opbrengsten voor de leden van de groepen en bestedingspatroon

Het is lastig om in beeld te krijgen wat verdachten – en dan met name de hoofdverdachten – in de verschillende opsporingsonderzoeken overhouden aan georganiseerde autodiefstal. Zeker is dat veel personen (van steler tot omkatter) een ‘financieel graantje meepikken’ van een dure gestolen auto. Ook is zeker dat de dure gestolen auto uiteindelijk ook financieel interessant is voor de afnemer. Is dit niet het geval dan zou deze beter een nieuwe of goede tweedehands auto kunnen kopen. In een klein aantal casus is er zicht op de opbrengsten gekomen omdat in die casus het wederrechtelijk verkregen voordeel is vastgesteld of zicht is verkregen op het ontnemingbedrag voor één of meerdere verdachten. Het gaat hier soms om fikse bedragen voor individuele verdachten (variërend van € 40.000 tot € 328.100). Zoals gezegd, is dit in het leeuwendeel van de onderzoeken niet exact bekend. In de gesprekken met de rechercheurs is wel stilgestaan bij het reguliere inkomen en het bestedingspatroon van de hoofdverdachten. Dit kan namelijk iets zeggen over de inkomsten die uit georganiseerde autodiefstal komen. Op basis hiervan zien we twee patronen. Het grootste aantal hoofdverdachten heeft een laag inkomen of leeft van een uitkering. Veel minder verdachten hebben een hoger regulier inkomen omdat ze een eigen bedrijf hebben (veelal in auto's of een import- en export BV). De meeste verdachten laten geen extreem bestedingspatroon zien. Ze hebben vaak geen onroerend goed of dure auto's waar ze zelf in rijden. Sterker nog, veel personen rijden in een kleine of oudere auto en wonen in een huurwoning. Als er al iets opvalt, is het dat men veel en soms uitbundig uitgaat (nachtleven) of dat men duurdere kleding en sieraden draagt. Veel rechercheurs hebben wel de indruk (maar dit is niet gebaseerd op harde feiten) dat vooral verdachten met een andere dan de Nederlandse etnische achtergrond, gelden naar hun thuisland sluizen (onroerend goed hebben). Enkele verdachten – onder andere zij die in de basis al meer inkomsten hebben – vertonen ‘showing off’ gedrag. Zij rijden in dure auto's, bewonen dure eigen woningen en doen soms zelfs aan sponsoring (waaronder autosport). Ook zij hebben een duur uitgaansleven.

3.1.10. Schade

Tot slot van deze paragraaf gaan we in op de schade die de groepen met hun activiteiten hebben aangericht. Het is heel lastig om hier iets over te zeggen, omdat er weinig bekend is en het nogal uitmaakt welke bron wordt gehanteerd bij het bepalen van de schade. Vanzelfsprekend is er de directe materiële en immateriële schade bij de slachtoffers die hun auto zijn kwijt geraakt en waar in relatief veel gevallen ook nog sprake was van woninginbraak. Ook verzekeringsmaatschappijen leiden vanzelfsprekend de nodige schade (uitkeren van verzekeringsgelden) en niet in de laatste plaats leiden sommige grotere automerken imago-schade omdat bepaalde typen auto's veel gestolen worden (zoals de Sport Utility Vehicles). Wanneer we naar de casus kijken, is in sommige onderzoeken in het geheel geen schatting te maken van de financiële schade en in andere onderzoeken wel. Vanzelfsprekend is de schade ook afhankelijk van het aantal en vooral het type auto dat gestolen is. In diverse onderzoeken valt op dat de prijs van de gestolen auto's erg hoog ligt, namelijk tussen de € 60.000 en € 90.000. Omdat het daarbij in sommige opsporingsonderzoeken ook een groot aantal auto's betreft (variërend van drie tot ruim honderd gestolen auto's in de door ons onderzochte casus), gaat het om grote bedragen. In de helft van de casus is een feitelijke vaststelling gemaakt door het uitvoeren van een Strafrechtelijk Financieel Onderzoek (SFO) waarbij bedragen zijn vastgesteld variërend van € 250.000 (casus 10) tot ruim € 2.600.000 (casus 14) ¹⁶.

Naast de directe financiële schade is er ook sprake van andere vormen van schade. Te denken valt bijvoorbeeld aan de verstoring van de legale markt, imagoschade voor de autodealers, schade ten gevolge van braak en ramkraken én aan de kosten die politie en Justitie maken om deze vorm van criminaliteit aan te pakken.

3.2. De functies en functiegroepen: kenmerken en achtergronden

In de vorige paragraaf is reeds gewezen op het onderscheid tussen nationaal georiënteerde groepen (groepen die nationaal-regionaal opereren), internationaal georiënteerde groepen én groepen die zowel nationaal als internationaal georiënteerd zijn (groepen die internationaal opereren). Uit de analyse van de opsporingsonderzoeken blijkt dat de actieradius van een groep consequenties heeft voor de (achtergrond-) kenmerken van de groep en de wijze waarop deze georganiseerd is. Dit zijn de onderwerpen van deze paragraaf. Op basis van de opsporingsonderzoeken is een aantal functies binnen de georganiseerde autodiefstal te onderscheiden. Wij zullen ze eerst opsommen om ze later in deze paragraaf uitgebreider te beschrijven. Goed om aan te geven, is dat niet binnen iedere criminele groep alle functies te onderscheiden zijn. Dit hangt af van het type groep en van het type georganiseerde autodiefstal. Het overzicht van functiegroepen is als volgt:

- stellers;
- transporteurs c.q. koeriers;
- omkatters;
- strippers;
- shredders;
- makelaars, helers, verkopers;
- inpakkers/stashers;
- documentvervalsers;
- sleutelleveranciers;
- opdrachtgevers c.q. afnemers.

3.2.1. Kenmerken van nationaal en internationaal georiënteerde groepen

In algemene zin blijkt dat nationaal georiënteerde groepen in vergelijking met internationaal georiënteerde groepen anders georganiseerd zijn en ook andere kenmerken hebben.

Dit blijkt zowel samen te hangen met de herkomst van de leden van de groepen, de onderlinge sociale relaties als de wijze waarop functies georganiseerd zijn ¹⁷.

De belangrijkste kenmerken zetten we op een rij.

Nationaal georiënteerde groepen

- Nationale georiënteerde groepen zijn in omvang relatief klein (3-5 personen).
- De leden uit deze groepen zijn bijna altijd autochtone Nederlanders (met relatief vaak een woonwagenachtergrond ¹⁸).
- Vrouwen spelen in deze groepen geen rol.
- De leden uit deze groepen kennen elkaar vaak al jaren (familieverband, buurtgenoten of vrienden).
- Binnen deze groepen worden door dezelfde personen meerdere functies uitgevoerd (stelen, transporteren, omkatten, verkoop).

- Deze groepen zijn vaker gericht op de diefstal van auto's voor onderdelen en daarmee zijn voor hen bepaalde type auto's aantrekkelijk (courante auto's van enkele jaren oud).
- De leden van deze groepen houden zich vaak niet alleen met autocriminaliteit bezig, maar zijn ook actief met andere vormen van (vermogens-)criminaliteit (heling, diefstal, wietplantages, et cetera).
- Nationaal georiënteerde groepen zijn overigens wel in staat om – indien noodzakelijk contact te leggen met internationaal georiënteerde groepen.

'Nadat er een jonge BMW gestolen is door een lokale groep uit het zuiden van het land wordt deze auto bij een controle aangetroffen in een dichtgelaste container in de haven van Antwerpen. Men vermoedt dat de groep de auto verkocht heeft via een contact in het westen van het land'. (Bron: casus 7).

Internationaal georiënteerde groepen

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

3.2.2. De functies getypeerd en beschreven

Zoals hiervoor aangegeven, zijn er binnen de criminele groepen die vanuit de casus in beeld zijn gekomen in totaal tien verschillende functies te onderscheiden.

Voor de duidelijkheid is het goed om nogmaals aan te geven dat:

1. deze functies niet allemaal binnen alle criminele groepen voorkomen of dat er geen zicht op is gekregen in het opsporingsonderzoek;
2. de verschillende functies soms door dezelfde personen binnen één groep uitgevoerd worden (met name binnen de nationaal georiënteerde groepen).

Per te onderscheiden functiegroep laten we de resultaten uit de analyse van de opsporingsonderzoeken de revue passeren.

Stelers

De stelers opereren in de diverse opsporingsonderzoeken in verschillende gedaanten. Zo zijn er de individuele stelers die te kenmerken zijn als autodieven én de stelersgroepen die te kenmerken zijn als autodieven maar heel vaak ook als inbrekers. Autodieven zijn die personen die een auto vanaf bijvoorbeeld een parkeerterrein of een opslagterrein stelen. Ze breken de auto open, hebben de beschikking over een sleutel, inbrekerswerktuig (zoals de 'Poolse sleutel') of apparatuur om het beveiligingssysteem van de auto te omzeilen waardoor ze de auto relatief eenvoudig kunnen meenemen. Na de diefstal verdwijnen de gestolen auto's om omgekat of gestript te worden. Ook worden auto's regelmatig – in andere delen van het land – koudgezet. In dit laatste geval wordt er een paar dagen gewacht of de auto gesignaleerd wordt door de politie. Is dit het geval dan zit er waarschijnlijk een 'tracking en tracing systeem' in de auto. Ook zijn er autodieven die bewust de gestolen auto's ergens in een woonbuurt op straat laten staan en bijvoorbeeld niet in een loods omdat auto's dan door de politie niet of moeilijker aan hen te linken zijn.

Zoals aangegeven, zijn de stelersgroepen heel vaak ook te typeren als inbrekers. Voorafgaand aan de diefstal van een veelal dure, exclusieve auto vindt een woninginbraak – om de autosleutel te bemachtigen – plaats. Opvallend is dat in bijna de helft van de casus sprake is van één of meerdere stelersgroepen van vaak (ex-)Joegoslavische komaf. In een aantal gevallen is er sprake van families (in één geval van 'Roma') of van vriendengroepen. Zoals eerder aangegeven, kenmerkt de Joegoslavische gemeenschap zich door een sterke mate van zelforganisatie (Snel et. al., 2000) en ook onderzoekers geven dit aan:

'Nadat een groep Joegoslavische autodieven is opgepakt, lijkt het wel of er in 'no time' een groep nieuwe Joegoslaven wordt ingevlogen die doorgaat waar de anderen zijn gestopt'. (Bron: casus 13).

'Met het oppakken van een Joegoslaaf uit een groepje stelers was zijn plek vrijwel direct weer ingevuld door een nieuwe Joegoslaaf'. (Bron: casus 1).

Naast een hoge mate van zelforganisatie bestaat er binnen de (ex-)Joegoslavische stelersgroepen vaak een sterke etnische geslotenheid.

'De stelersgroep bestond uit personen afkomstig uit voormalig Joegoslavië. Bijzonder was dat een Nederlander ('een rasechte Zeeuw') een belangrijke rol vervulde binnen het stelersgroepje'. (Bron: casus 19).

Dat bepaalde helers een aanvoer krijgen van gestolen auto's uit meerdere stelersgroepen wordt door veel onderzoekers aangegeven.

Op het moment dat een groep autodieven wordt aangehouden, houdt de criminele samenwerking niet per definitie op. Meestal zijn er meerdere groepen autodieven actief – die soms onderling onafhankelijk van elkaar lijken te opereren – binnen wat men een samenwerkingsverband zou kunnen noemen. Daarnaast is ook bekend dat er sprake is van vervanging van 'tijdelijk inactieve' groepen door nieuwe groepen (Bron: diverse casus).

Naast stelersgroepen van Joegoslavische afkomst is er in de onderzoeken ook sprake van groepen die een andere etnische samenstelling kennen. Zo zijn groepen aangetroffen met

één Pakistaan en drie Marokkanen, met twee Nederlanders en een Marokkaan, met Litouwers en Polen, met zes Nederlanders (familieleden) van Hindoestaanse/Surinaamse komaf en kleine groepjes bestaande uit Nederlanders (woonwagenkambewoners). Uit de opsomming valt direct op dat – met uitzondering van de groepen Joegoslaven – binnen andere stelersgroepen regelmatig meerdere etniciteiten vertegenwoordigd zijn. In de bekeken opsporingsonderzoeken komt naar voren dat – met name voor wat betreft de internationaal georiënteerde groepen – het oppakken van een steler of een stelersgroep de aanlevering van auto's aan de heler slechts deels en/of tijdelijk beperkt. De heler heeft vaak sowieso al meerdere lijnen naar stelersgroepen en daarnaast – zoals eerder aangehaald – dienen zich al snel nieuwe stelers aan wanneer er een uitvalt. Voorgaande wijst er op dat er geen sprake is van een enkele groep maar dat er sprake is van samenwerking tussen meerdere criminele groepen.

Vanuit de stelers gezien, bestaat er veelal een financiële/economische afhankelijkheid van de heler. Deze groep is in het algemeen afhankelijk van de inkomsten uit criminele activiteiten voor haar levensonderhoud. Zo waren er autostelers die bijvoorbeeld werkloos (diverse casus), ernstig alcohol- en drugsverslaafd (o.a. casus 6) of afhankelijk van woonruimte vanwege illegaal verblijf (o.a. casus 1) waren.

Transporteurs c.q. koeriers

Zeker in de gevallen dat er sprake is van een nationaal georiënteerde groep is de functie-groep van transporteur of koerier niet als aparte functiegroep te onderscheiden.

De stelers vervoeren zelf de auto's naar de bestemde locatie (loods, omkat- of stripbedrijf, makelaar of heler).

In elf casus is er wel sprake van een groepje transporteurs c.q. koeriers die vaak dicht tegen de heler c.q. makelaar aanzit. Kenmerkend maar wel voorspelbaar is dat dit casus betreft waar de gestolen auto's naar het buitenland verdwijnen. Omgekatte auto's worden alleen of in kleine groepjes over land vervoerd (richting eindafnemer in het buitenland, richting een bedrijf in Nederland of België dat containers laadt of naar een in- en exportbedrijf in het westen van het land). Dat Nederland – en dan met name de havens – ook voor personen uit andere landen die zich met autodiefstal bezighouden logistiek interessant kan zijn, blijkt uit het volgende relaas.

'Auto's worden vanuit Italië over de weg naar Nederland gereden en via de Nederlandse havens (o.a. Vlissingen) over zee naar Marokko getransporteerd. De oversteek van Italië naar Marokko is via een Italiaanse haven overigens veel sneller. In de havens van Italië is (zo vermoeden rechercheurs) een strengere controle waardoor de pakkans hoger is en men uitwijkt naar Nederland'. (Bron: casus 11).

Soms worden de gestolen auto's uit Nederland overigens ook direct – zonder dat ze zijn omgekat – door koeriers naar het buitenland gereden.

'Voordat een gestolen auto (internationaal) gesignaleerd staat, zijn de gestolen auto's al lang op de eindbestemming. In veel buitenlanden worden de internationale systemen overigens niet geraadpleegd, laat staan gevoed met informatie'. (Bron: experts en rechercheurs).

Zoals aangegeven, is er binnen de groep koeriers sprake van kleine groepen personen die tegen – een vorm van – betaling, maar soms ook voor niets gestolen auto's transporteren. Bij de personen die tegen een vorm van betaling auto's transporteren, wordt gesproken over personen met weinig perspectief of met schulden (onder andere Polen en Litouwers). Bij de personen die gratis 'koerieren', is sprake van twee categorieën. In het eerste geval levert men aan opdrachtgevers of bekenden (familie) in het buitenland de auto af en gaat men na aflevering op familiebezoek (de reis is dan gratis). Opvallend hierbij is dat doordat etnische minderheden in ons land meer internationale bindingen hebben dan autochtone Nederlanders er lijnen ontstaan tussen Nederland en de herkomstlanden als afzetgebieden voor gestolen auto's. In de onderzoeken wordt overigens ook gesproken over Marokkaanse en Turkse koeriers.

'Irakezen die woonachtig zijn in Nederland coördineren transporten van gestolen voertuigen naar het eigen land van herkomst. De transporteurs (eveneens allochtonen die in Nederland wonen) hebben in ruil voor het vervoeren van de gestolen auto's een reisje naar familie'. (Bron: casus 3).

'Ghanezen in Nederland coördineren transporten van gestolen voertuigen naar het eigen land van herkomst'. (Bron: casus 1)

Naast deze etnische binding – en dit is opmerkelijk – is in zeker vier casus sprake van vrouwelijke koeriers. Dit blijkt vaak de vriendin of vrouw van de makelaar ofwel heler te zijn en ook zij koerieren zonder dat daar een financiële vergoeding tegenover staat.

Omkatters

Dat er in veel opsporingsonderzoeken auto's omgekat worden, staat vast, maar in de meeste casus is het zicht op deze functiegroep beperkt gebleven. Bekend is wel dat auto's een nieuwe identiteit krijgen waarbij regelmatig de identiteit van bijvoorbeeld sloopauto's wordt gebruikt. Deze gebruikte wrakken zijn technisch of economisch total loss en zijn – indien de papieren nog bij het wrak zitten – zeer gewild. In dergelijke wrakken is dan ook een levendige handel.

Nationaal georiënteerde groepen en vooral zij die lokaal of regionaal werken, verzorgen het omkatten vaak zelf in een loods, schuur of zelfs 'legale garage'.

'Een groep criminelen uit het midden van het land maakt zich in de regio schuldig aan diefstal van niet al te dure courante auto's (VW Polo, Opel Astra en Peugeot 206) die door dezelfde groep vervolgens ook worden omgekat dan wel gestript in een 'legaal' garagebedrijf van één van de leden van de groep. Voor het omkatten worden vergelijkbare sloopauto's gebruikt en de omgekate auto's worden in dezelfde regio meestal weer aan de man gebracht. Een duurdere Porsche die is gestolen, wordt echter via een makelaar c.q. heler uit het westen van het land – die deel uitmaakt van een groter samenwerkingsverband – afgezet'. (Bron: casus 4 en 6).

Bij de internationaal georiënteerde groepen zijn er vermoedens of is bekend (5 casus) dat garagebedrijven of sloperijen een rol spelen. In één casus bestaat het vermoeden dat het omkatten in de grensstreek heeft plaatsgevonden en in een andere casus in Italië.

Ook wordt er in sommige onderzoeken als het gaat om de omkatbedrijven gesproken over

éénlingen of kleine groepjes (maximaal 3 personen). Vaak gaat het om personen met een Nederlandse etnische achtergrond en in één geval is het bekend dat de omkatter een persoon van Irakese komaf is.

Strippers

Binnen deze functiegroep komen vooral sloperijen (4) naar voren als locaties waar een gestolen auto in een mum van tijd verwerkt wordt tot losse onderdelen.

Verschillende rechereurs geven aan dat van een gestolen auto die een stripplaats wordt binnengereeden na ongeveer anderhalf uur niets meer over is dan netjes gelabelde onderdelen in een rek in de sloperij. Alle bruikbare onderdelen worden zorgvuldig uit de auto gehaald en de overblijfselen (vaak het chassis met herkenningstekenen ¹⁹⁾ vindt men nooit meer terug. Via een shredderbedrijf zijn de niet-bruikbare en herkenbare overblijfselen tot kleine onherkenbare blokjes teruggebracht (Bron: casus 4, 10 en 14).

In één casus wordt gesproken over een regulier garagebedrijf waar auto's gestript worden én daarnaast is er ook een casus waar men niet exact weet waar dit gebeurt.

Ook wordt soms gesproken over individuele 'handige jongens' of handige familieleden. Uit de casus waar sloperijen nadrukkelijk in beeld komen als zeer professionele stripbedrijven komt eveneens naar voren dat de eigenaren van die sloperijen als makelaar, heler of opdrachtgever optreden. Zij spelen een cruciale rol en geven niet alleen aan welk type auto's ze kunnen gebruiken. Ze leveren soms ook zeer specialistische apparatuur om – bepaalde typen – auto's snel te kunnen stelen en de technische beveiliging te omzeilen. Omdat gestolen auto's vrijwel direct na aflevering geheel ontmanteld zijn en er niet of nauwelijks identificatie meer mogelijk is, blijven de sloperijen en dus eigenlijk ook de opdrachtgevers heel vaak buiten schot. Er valt gewoonweg niets of nauwelijks iets strafbaars te bewijzen. De harde betrokkenheid blijkt dan uit één of een enkele te traceren auto, terwijl rechereurs loods en vol 'verdachte' onderdelen tegenkomen (zie foto 3.2.).



Foto 3.2. – Gestolen auto-onderdelen netjes uitgestald in een loods

Shredders

Na de stripbedrijven volgen automatisch shredderbedrijven. Overblijfselen van de gestripte auto's (veelal carrosseriedelen met identificatie) worden via shredderbedrijven vernietigd. In drie casus is hier sprake van en wordt gesproken over legale shredderbedrijven die dit voor hun rekening nemen. Ook hier geldt wederom dat – nadat resten van een auto door de shredder zijn gegaan – het moeilijk bewijsbaar is dat het bedrijf resten van een gestolen auto heeft verwerkt. De mate van verwijtbare betrokkenheid bij de criminele activiteiten is moeilijk vast te stellen, terwijl de aan hen geleverde gestripte auto's zonder papieren per definitie tot argwaan zouden moeten leiden.

Makelaar, heler, verkoper

Op twee casus na komt er in alle casus zicht op één, twee of drie personen die als het ware een coördinerende of bemiddelende rol vervullen tussen aanbod en vraag van gestolen auto's. Zij zijn te zien als de spin in het web en zorgen dat gestolen auto's uiteindelijk bij afnemers terechtkomen of zorgen dat die auto's gestolen worden waar vraag naar is (op bestelling) waarna ze ook weer op de plaats van bestemming komen. Vooral de afstemming tussen de diverse functies ligt bij hen.

Dit zijn ook de personen die door nationaal opererende groepen benaderd worden als deze een auto hebben die te 'hot' is in de eigen regio (te herkenbaar of te duur) en die bijvoorbeeld ergens anders in Nederland of het buitenland moet worden afgezet.

Met name in de nationaal georiënteerde groepen zijn dit vaak dezelfde personen – meestal met een Nederlandse etnische achtergrond – die ook betrokken zijn bij de diefstal en het omkatten van de auto's óf personen (regelmatig de eigenaren van sloperijen) die stellers opdrachten verstrekken om bepaalde typen auto's te stelen ²⁰.

Bij de internationaal georiënteerde groepen zijn dit de makelaars die tussen de vraag en het aanbod van gestolen auto's bemiddelen. Als er al sprake is van hiërarchie dan vervullen deze personen of kleine groepjes personen een regisserende rol. Deze personen hebben in veel gevallen een eigen bedrijf, veelal een import- en exportbedrijf.

'Er zijn vaak import- en exportbedrijven betrokken bij de georganiseerde autodiefstal. Deze bedrijven zijn over het algemeen ingeschreven bij de Kamer van Koophandel waarmee de bedrijven een legale status hebben. In een aantal gevallen blijkt bij nader onderzoek het bedrijf echter niet te traceren'. (Bron: meerdere casus).

Bij de nationale groepen zijn het vooral personen met een Nederlandse etnische achtergrond die deze functie vervullen. Bij de internationale groepen zien we een grote verscheidenheid aan etniciteiten. Ook valt op dat er regelmatig sprake is van groepjes makelaars met een verschillende etnische achtergrond die met elkaar samenwerken. Deze functie wordt in alle gevallen door een man bekleed. In tabel 3.3. is een overzicht weergegeven.

Aantal makelaars c.q. helers	Etnische achtergrond
1	Ghanees Surinamer Joegoslaaf (2) ²¹ Nederlander (3)
2	Twee Nederlanders (2) Marokkaan – Libiër Tunesiër – Joegoslaaf Nederlander – Surinamer
3	Ghanees – Ghanees – Nigeriaan Irakees – Libanees – Marokkaan Drie Nederlanders

Tabel 3.3. – Aantal makelaars en etnische achtergrond binnen criminele groepen

Inpakkers/stashers

In bijna alle internationale casus verlaten gestolen auto's via de havens Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen het vaste land van Nederland of België in een container en verdwijnen vervolgens richting het buitenland. Slechts in drie casus is iets bekend over personen die auto's in een container tussen andere spullen verpakken. Vaak worden één of twee gestolen auto's in een container gehangen (aan kettingen om beschadigingen te voorkomen, zie foto 3.3.) en daarna wordt de container opgevuld met huisraad of autobanden. Voorzover er in de opsporingsonderzoeken zicht is gekregen op stashers betreft het personen afkomstig uit Ghana.



Foto 3.3. – Twee gestolen auto's in een container aan kettingen opgehangen

Documentvervalser

In tien casus is er door het rechteam hard bewijs²² verzameld dat er vaak één persoon te identificeren is die zich bezighoudt met het vervalsen van documenten. Het doel daarvan is het weer 'op de markt' kunnen zetten van gestolen auto's. In de tien casus worden de volgende typen documentvervalsingen aangetroffen. In twee gevallen betreft het douane-functionarissen (in Ghana) die de 'Bill of Loading'²³ vervalsen; ook in twee gevallen gaat het om het opstellen van valse koopcontracten én eveneens in twee gevallen is er sprake van het vervaardigen van valse kentekenbewijzen. In individuele casus is er sprake van het vervalsen van kentekenplaten (waarbij men gebruik maakt van (gestolen) apparatuur), het maken van valse facturen voor sloperijen om de herkomst van wrakken te maskeren, het 'knoeien' met de 'fahrzeug-brief' (aanbrengen van perforatie in kleurcode van de auto) en het aantreffen van blanco kentekenbewijzen (afkomstig uit diefstal) en een vervalst rijbewijs. Dit laatste wordt bijvoorbeeld ook gebruikt om gestolen auto's op een andere naam over te schrijven. Van personen met deze functie wordt door Kleemans en anderen (2000) aangegeven dat zij binnen bepaalde vormen van georganiseerde misdaad een cruciale rol vervullen.

Sleutelleverancier

In veel casus worden auto's gestolen nadat bij woninginbraak de autosleutels buit gemaakt zijn. Er zijn echter ook twee casus waar er sprake is van het leveren van (plastic) duplicaat-sleutels aan stellersgroepen. In één onderzoek wordt dit verzorgd door een drietal Italianen (vanuit Italië), in het andere geval is onduidelijk waar deze sleutels vandaan komen.

Door rechteurs en ook experts wordt gesuggereerd dat enkele bonafide dealers (onder andere in Noord-Afrika) betrokken zijn bij het leveren van duplicaatsleutels (Bron: meerdere casus en experts).

Opdrachtgever c.q. afnemer

In de casus waar het gaat om de nationaal georiënteerde groepen is over het algemeen zicht op de opdrachtgever c.q. afnemer (vraagzijde) van auto's gekregen. In drie casus worden auto's namelijk in opdracht van de eigenaar van een sloperij gestolen en aan hem afgeleverd. Hij zorgt dan voor de verwerking van de gestolen auto en verkoopt de onderdelen in Nederland (onder andere via internet) en het buitenland.

In alle andere gevallen (de internationaal georiënteerde groepen) zijn er wel suggesties over wie opdrachtgever c.q. afnemer aan de vraagzijde is, maar echt hard heeft men dat in het onderzoek niet kunnen maken. Het onderscheid tussen opdrachtgever en afnemer is in een groot aantal casus zelfs niet te maken. Suggesties die gedaan worden door de geïnterviewde rechteurs gaan in de richting van opdrachtgevers en/of afnemers in de volgende landen: Ghana (5), Nigeria (2), Duitsland (2), Marokko (2), Irak, Joegoslavië, Tunesië, Italië, Griekenland, Aruba, Engeland en Nederland.

Leeftijden per functiegroep

Voor zover de informatie beschikbaar is, is gekeken naar de leeftijd van alle personen die bij de opsporingsonderzoeken in beeld zijn gekomen per onderscheiden functie. Hiervoor zijn, in verband met de aantallen, enkele functies gegroepeerd tot een viertal functiegroepen. Van 159 van de in totaal 230 personen is zowel leeftijd als (hoofd)functie bekend.

In tabel 3.4. zijn de gemiddelde leeftijden per onderscheiden functiegroep weergegeven.

Zoals verwacht, blijken de personen die zich overwegend bezig houden met het stelen van auto's aanmerkelijk jonger dan de andere drie functiegroepen.

Functiegroep	Aantal	Gemiddelde leeftijd
Stelers	76	28 jaar
Omkatters/Strippers/Stashers	8	40 jaar
Facilitators	19	37 jaar
Makelaars/Helers/Verkopers	56	35 jaar
Totaal	159	32 jaar

Tabel 3.4. – Gemiddelde leeftijd per functiegroep ²⁴

De stelers zijn gemiddeld 28 jaar. De helers/makelaar zijn ongeveer 7 jaar ouder met een gemiddelde leeftijd van 35 jaar. De groep omkatters/strippers/stashers is gemiddeld het oudst gevolgd door de groep facilitators (hieronder vallen functies als transport, koerieren en vervalsen). Respectievelijk zijn ze gemiddeld 40 en 37 jaar oud.

3.2.3. Een meta-analyse op alle opsporingsonderzoeken

Tot nu toe is informatie gegeven op basis van individuele opsporingsonderzoeken. Interessant is de vraag in hoeverre de verschillende personen die in de afzonderlijke opsporingsonderzoeken als verdachten zijn genoemd aan elkaar gelinkt zijn; met andere woorden in welke mate houden de verschillende criminele groepen verband met elkaar? Eén van de geïnterviewde rechercheurs zei hier het volgende over:

‘Het gaat om flexibele netwerken die elkaar faciliteren, het zijn geen structurele organisaties’.

Deze analyse is mede ingegeven door het feit dat tijdens de gesprekken over de verschillende opsporingsonderzoeken al bleek dat bepaalde verdachten in meerdere onderzoeken naar voren kwamen. Soms werd dit door de rechercheurs zelf gemeld, maar in een aantal gevallen bleek dit echter pas achteraf toen de eerste bevindingen van de opsporingsonderzoeken naast elkaar werden gelegd. Een meta-analyse over alle opsporingsonderzoeken maakt deze verbanden inzichtelijk.

Hier gaan we uit van een beknopte analyse ²⁵ gericht op de relaties tussen de individuele opsporingsonderzoeken. We beperken ons daarbij niet alleen tot de hoofdverdachten, maar tot alle personen die in het opsporingsonderzoek in beeld zijn gekomen, die gehoord zijn door de politie of genoemd als mogelijke (mede)verdachten of vermoedelijke leden van de criminele groep.

Voor deze beknopte analyse zijn de namen van alle verdachte personen die in de casus naar voren zijn gekomen in een analyse geplaatst. Met behulp van het netwerkanalyseprogramma Analysts' Notebook is bekeken in hoeverre er tussen de verschillende opsporingsonderzoeken verbanden zijn.

De informatie over de relaties tussen de onderzoeken is gebaseerd op een tweetal bronnen namelijk de gesprekken met de researcheteams (en in één geval met een Officier van Justitie en een parketsecretaris) en de ons ter beschikking gestelde moeder- of stamprocessenverbaal van de betreffende opsporingsonderzoeken.

Er dient vooraf een kanttekening te worden geplaatst namelijk dat het een zeer beperkte en niet volledig uitputtende analyse betreft overwegend op het niveau van de namen van

verdachten. Niet van alle onderzoeken beschikten we over uitvoerige en volledige informatie van bijvoorbeeld de tapgesprekken. Toch geeft deze beperkte analyse een beeld van de minimaal bestaande relaties tussen de verschillende opsporingsonderzoeken c.q. criminele groepen en hun onderlinge verbondenheid. In werkelijkheid zullen er ongetwijfeld meerdere relaties en verbindingen bestaan tussen de verschillende groepen en zijn er nog meer opsporingsonderzoeken via verdachtengroepen met elkaar verbonden, zo is onze stellige indruk.

Het aantal personen dat in beeld is gekomen, verschilt sterk per onderzoek en is mede afhankelijk van de doelstelling van het opsporingsonderzoek. Zo gaat het bij casus 7 om drie personen terwijl bij casus 23 in totaal 28 personen in beeld zijn gebracht.

Met name wanneer getracht is artikel 140 Sr. ten laste te leggen, is er veel tijd besteed aan het in kaart brengen van de samenwerking en de onderlinge relaties tussen criminele groepen waardoor er meer informatie over beschikbaar is.

De eerste beknopte analyse laat zien dat op een drietal verschillende niveaus relaties tussen één of meerdere opsporingsonderzoeken c.q. groepen bestaan.

Ten eerste blijken relaties te bestaan op het niveau van de verdachten. Dat wil zeggen dat de betreffende schakels (personen) in meerdere opsporingsonderzoeken als verdachte naar voren komen. Zo komen minstens twee verdachten uit casus 5 ook voor als verdachten in casus 23. Minstens een verdachte zien we zowel in casus 13 en casus 19 en eveneens een verdachte zien we in casus 22 en casus 3.

Ten tweede bestaan er relaties tussen opsporingsonderzoeken c.q. groepen op het niveau van onderlinge contacten tussen verdachten. Het kan gaan om geconstateerde vriendschapsrelaties of om telefonische contacten die de ene verdachte heeft gehad met een verdachte uit een ander opsporingsonderzoek. Dit blijkt onder andere het geval bij casus 19 en casus 13. Ten derde bestaan er relaties tussen opsporingsonderzoeken op het niveau van goederen. Zo is bij casus 2 in een container in Antwerpen een auto aangetroffen die in casus 7 als gestolen door een van de verdachten naar voren is gekomen. Ook tussen casus 2 en casus 5 bestaat een relatie gebaseerd op het aantreffen van gestolen wagens.

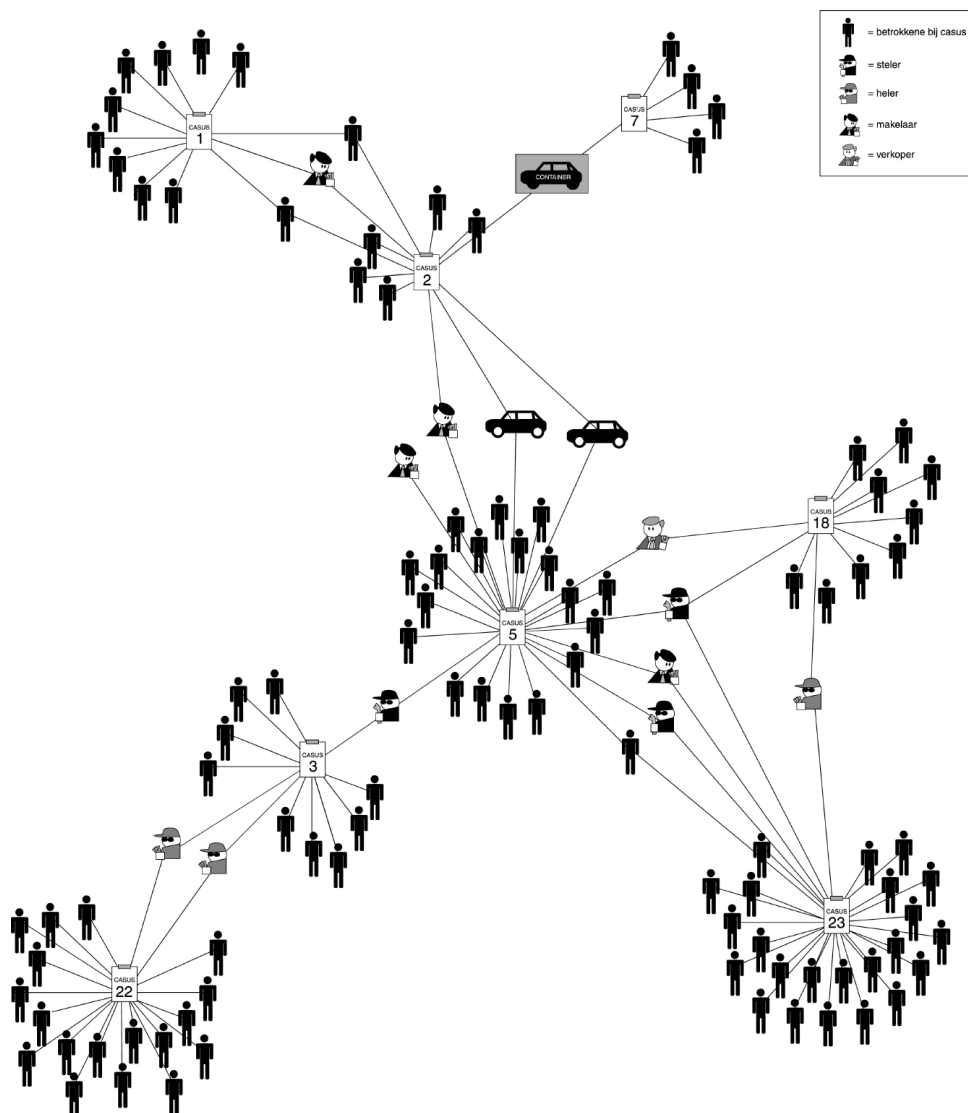
Uit de analyse blijkt dat 8 van de 24 onderzoeken op zichzelf lijken te staan, dat wil zeggen dat op basis van de gegevens van de afzonderlijke opsporingsonderzoeken geen verband met een ander opsporingsonderzoek kan worden gelegd. Bij het merendeel, namelijk 16 van de 24 onderzoeken, is wel een link met een of meerdere andere opsporingsonderzoeken vast te stellen.

Binnen het grootste verband blijken 8 opsporingsonderzoeken op een of andere wijze aan elkaar gelinkt, waarbij opgemerkt dient dat de opsporingsonderzoeken in verschillende delen van het land zijn uitgevoerd ²⁶. Het op een na grootste verband betreft vier gelinkte onderzoeken. In een geval gaat het om een link tussen drie onderzoeken.

In onderstaande figuren is een eerste overzicht van de gevonden relaties weergegeven.

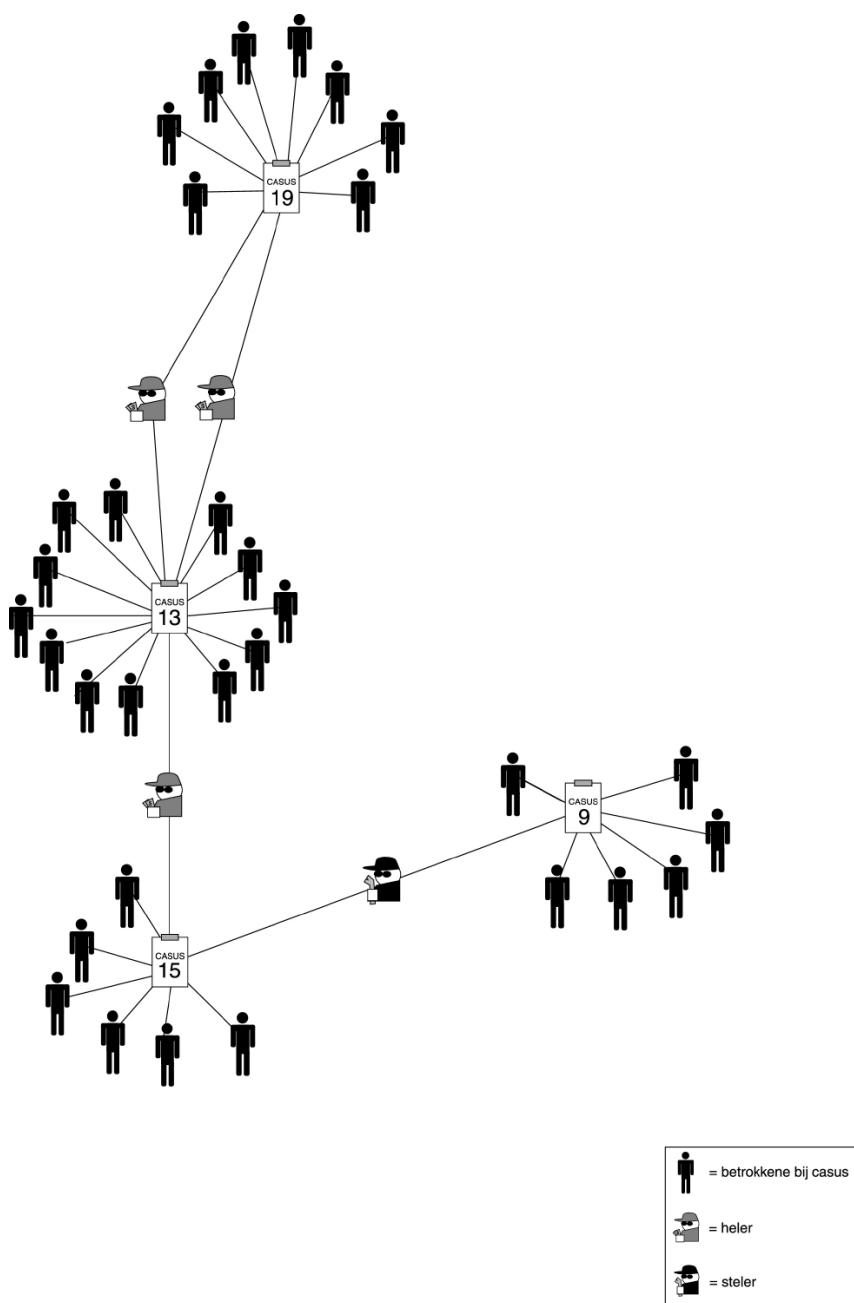
Opgemerkt dient dat slechts de verbindende schakels tussen onderzoeken per functiegroep inzichtelijk zijn gemaakt. De personen in de groep 'betrokkenen bij het onderzoek' kunnen vanzelfsprekend ook allerlei verschillende functies vervullen, maar deze verscheidenheid aan functies hebben we vanwege de overzichtelijkheid in de figuren achterwege gelaten.

In figuur 3.2. staan de acht gelinkte opsporingsonderzoeken grafisch weergegeven.



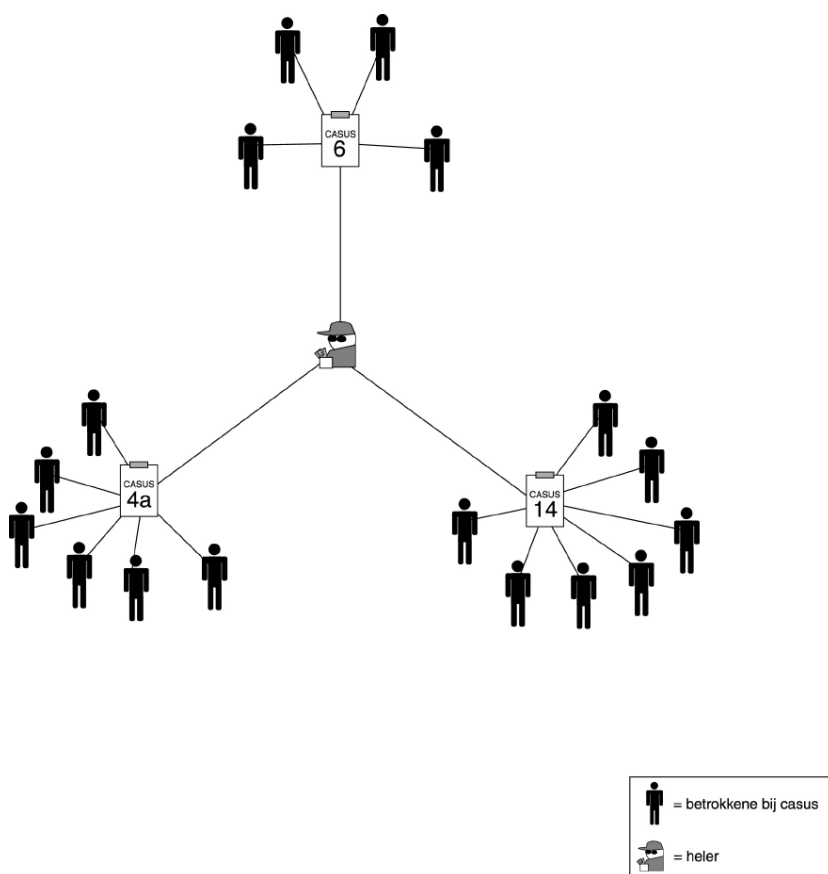
Figuur 3.2. – Relaties tussen acht opsporingsonderzoeken

Zoals in figuur 3.2. te zien is, lopen de relaties veelal via meerdere personen. In een enkel geval loopt de lijn via één persoon (casus 3 en 5) of via een gestolen auto (casus 2 en 7). In het geval van casus 5 en casus 23 is er sprake van een link op twee niveau's, namelijk die van personen en gestolen auto's. In veel gevallen verlopen de relaties tussen de onderzoeken via helers, makelaars en stellers²⁷.



Figuur 3.3. – Relaties tussen vier opsporingsonderzoeken

In figuur 3.3. zijn de vier aan elkaar gelinkte opsporingsonderzoeken weergegeven. In twee van de drie gevallen loopt de link via één persoon, in het andere geval via twee personen. Ook hierbij spelen helers een centrale rol.



Figuur 3.4. – Relaties tussen drie opsporingsonderzoeken

Tenslotte is in figuur 3.4. het netwerk van drie gerelateerde opsporingsonderzoeken grafisch afgebeeld. Hierbij vormt één centraal persoon de verbindende schakel tussen drie onderzoeken. Het betreft de eigenaar van een sloperij die als een verbindende schakel tussen overwegend stellers (groepen) fungeert.

De analyse overziend, kan worden geconcludeerd dat het merendeel van de criminele groepen die uit de opsporingsonderzoeken naar voren zijn gekomen niet op zichzelf staat en op een of andere wijze aan een, maar meestal aan meerdere groepen uit andere opsporingsonderzoeken is gerelateerd. Dit kan zijn via verdachten, relaties tussen verdachten of via goederen (in dit geval gestolen auto's). In een enkel geval is sprake van een combinatie van twee of drie niveaus.

De analyses laten zien dat slechts een beperkt aantal functiegroepen cruciaal lijken te zijn in de verbinding tussen criminele groepen. Voor zover de functies van de verdachte persoon bekend zijn, blijken helers en makelaars in belangrijke mate de verbindende personen. Echter ook stellers komen regelmatig in beeld als verbindende schakels tussen de opsporingsonderzoeken.

Zoals gezegd, gaat het bij de bovenstaande beknopte analyse voornamelijk om relaties tussen de in beeld gekomen verdachten. De analyse is uitgevoerd op de namen van de verdachten zoals die in de moeder- of stamprocessenverbaal zijn beschreven en op basis van de interviews met de onderzoeksteams waardoor ook de linken op het niveau van auto's naar voren zijn gekomen. Het gaat hier dus om een minimum aan bestaande relaties. Bij een uitgebreidere analyse, waarin bijvoorbeeld ook de aliases die de verdachten hanteren, de verschillende telefoonnummers die de verdachten gebruikten en de gebruikte kentekens worden betrokken, zijn ongetwijfeld meerdere verbanden te verwachten.

Met een dergelijke analyse komen we echter op het terrein van de recherche en zouden we wel erg ver buiten de doelstelling van dit onderzoek treden. De beknopte analyse geeft echter wel duidelijk aan dat ten aanzien van georganiseerde autodiefstal door verschillende criminele groepen wordt samengewerkt. De personen of groepen die zich met georganiseerde autodiefstal bezig houden, weten elkaar zeker te vinden zo mag worden geconcludeerd en dit wijst in de richting van het bestaan van zogenoemde netwerken. In hoofdstuk 5 komen we hier nog nader op terug.

3.3. Kenmerken van de opsporingsonderzoeken

Met betrekking tot de uitvoering van de bekeken opsporingsonderzoeken zijn verschillende aspecten in kaart gebracht. Het gaat hierbij om de aanleiding voor het opstarten van het opsporingsonderzoek, de reikwijdte van het onderzoeksteam, de lengte van het onderzoek en de inzet in menskracht, de samenwerkende partijen (zowel nationaal als internationaal) en de ervaringen daarmee en ten slotte de toegepaste opsporingsmethoden.

3.3.1. Aanleiding

Zoals eerder besproken, valt voertuigcriminaliteit bij geen enkele politieregio binnen de vastgestelde prioriteiten. In het algemeen wordt er pas dan een opsporingsonderzoek opgestart wanneer de schade als gevolg van autodiefstal in de betreffende regio dermate hoog is dat de politie en het Openbaar Ministerie de (maatschappelijke) verplichting hebben er een zaak van te maken. In de door ons onderzochte opsporingszaken zijn de aanleidingen voor het opstarten ervan globaal in drie categorieën in te delen; op basis van het feitelijk aantreffen van gestolen voertuigen of gestolen auto-onderdelen, op initiatief van politie of Justitie of op basis van de bijvangst of doorstart van een opsporingsonderzoek naar een andere criminaliteitsvorm.

In tabel 3.5. wordt het aantal opsporingsonderzoeken naar aanleiding weergegeven.

Aanleiding	Aantal onderzoeken
Aantreffen van gestolen auto's of gestolen auto-onderdelen	7
Initiatief van politie / Justitie	7
Bijvangst opsporingsonderzoek naar andere criminaliteitsvorm	9

Tabel 3.5. – Aanleiding voor het opstarten van een opsporingsonderzoek

Aantreffen van gestolen voertuigen of auto-onderdelen

In zeven van de onderzochte casus was het aantreffen van gestolen voertuigen of auto-onderdelen de aanleiding om er een zaak van te maken.

In een geval was de directe aanleiding voor het opstarten van het onderzoek een telefonische tip uit West-Afrika over een verscheping van gestolen voertuigen vanuit de Nederlandse haven. Deze tip werd nagetrokken en men stuitte daarbij inderdaad op een lading gestolen

voertuigen. In een andere casus werden door de douane in het buitenland uit onder andere Nederland afkomstige gestolen auto's onderschept die in een 'treintje' door koeriers gereden werden. In twee casus werden door de havenpolitie gestolen voertuigen aangetroffen die in de Nederlandse havens klaarstonden voor verscheping. In een van de casus werden bij een controle door de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD) op een sloperij deels gestripte gestolen auto's en van gestolen auto's afkomstige onderdelen aangetroffen. In een andere casus werden bij een milieu-inspectie in een loods gestolen auto-onderdelen aangetroffen. In een geval was de persoonlijke confrontatie van een politieambtenaar met een gestolen auto de feitelijke aanleiding voor een onderzoek.

Initiatief politie/Justitie

In drie ²⁸ opsporingsonderzoeken is de verontrustende landelijke positie met betrekking tot autodiefstalcijfers in de betreffende regio of een sterke toename van het aantal autodiefstallen in de regio in een korte periode de aanleiding voor politie en Justitie geweest een onderzoek op te starten naar dadergroepen die zich schuldig maken aan voertuigcriminaliteit. Daarnaast is een van de onderzoeken – het betreft hier in feite een project (Polaris) – opgestart vanwege een sterke opkomst van criminaliteit in Nederland gepleegd door Poolse en Litouwse bendes. Drie opsporingsonderzoeken zijn opgestart op basis van informatie vanuit de Criminele Inlichtingen Eenheid (CIE-informatie) ²⁹ over groepen verdachten die (onder andere) betrokken waren bij georganiseerde autodiefstal.

Bijvangst van andere opsporingsonderzoeken

In de meeste gevallen – negen zaken – is een opsporingsonderzoek naar georganiseerde autodiefstal opgestart omdat de politie binnen een lopende zaak naar een andere criminaliteitsvorm op een sterke samenhang met autodiefstallen stuitte.

Het leeuwendeel van de opsporingsonderzoeken waarbij dit het geval was – zeven zaken ³⁰ – was een voortvloeiende uit een onderzoek naar woninginbraken. Bij de inbraken werd de autosleutel meegenomen waarmee vervolgens de auto werd gestolen.

Een van de opsporingsonderzoeken is opgestart op basis van informatie uit een eerder opsporingsonderzoek naar meerdere criminaliteitsvormen waaronder woninginbraken die later gekoppeld bleken te zijn aan autodiefstallen. In een geval mondde een opsporingsonderzoek naar ramkraken waarbij geldautomaten gestolen werden, uit in een onderzoek naar autodiefstal omdat de verdachten zich hier in grote mate schuldig aan bleken te maken. De meest voorkomende aanleiding voor het opstarten van een onderzoek naar georganiseerde autodiefstal, geeft goed weer dat woninginbraken bij politie en Justitie hogere prioriteit genieten dan voertuigcriminaliteit – wellicht vanwege de grotere inbreuk op de privacy en daarmee de hoge maatschappelijke impact – terwijl in veel gevallen de autodiefstal de aanleiding is voor de woninginbraak.

3.3.2. Reikwijdte van het onderzoeksteam

Sinds 2003 zijn de bovenregionale researchteams (BRT's) in het leven geroepen voor de bestrijding van de regio-overschrijdende vormen van middelzware criminaliteit. Het gaat om vormen van criminaliteit die onder de verantwoordelijkheid vallen van de regionale recherche maar die door aard of verschijningsvormen in een samenwerkingsverband van meerdere regio's beter kunnen worden aangepakt.

Deze BRT's kunnen – onder bepaalde randvoorwaarden – ook worden ingezet voor regio-overschrijdende vormen van (georganiseerde) autodiefstal.

Hoewel er in alle opsporingszaken sprake is van ten minste een landelijke, regio-overschrijdende oriëntatie van de criminele groep is er slechts in zeven casus sprake geweest van vooraf afgestemde interregionale samenwerking in de zin van bovenregionale rekercheteams en in één geval van een samenwerkingsverband tussen meerdere regio's in de vorm van een project ³¹. De overige opsporingsonderzoeken (16) zijn regionaal aangepakt ³². In een aantal gevallen is wel een verzoek gedaan om de zaak door een BRT op te pakken, maar dit werd niet gehonoreerd waarna het regionaal is uitgevoerd. Hierbij dient de opmerking te worden geplaatst dat veel opsporingsonderzoeken die we bekeken hebben, dateren van voor het bestaan van de BRT's, hetgeen (deels) verklaart waarom ze regionaal zijn opgepakt.

De BRT's maken het mogelijk om beter interregionaal samen te werken in de opsporing. Met name het fenomeen georganiseerde autodiefstal reikt vaak verder dan de (politie)regio; auto's worden vaak op verschillende locaties in Nederland gestolen, afgezet en doorgevoerd. Regionale teams blijven bij het opsporingsonderzoek eerder steken wanneer een lijn in beeld komt die buiten de eigen (politie)regio leidt. In dit geval wordt de informatie – in de regel – weggezet bij de betreffende (verantwoordelijke) regiopolitie. Vaak eindigt hier de opsporing – en daarmee de aanpak van verschillende samenwerkende criminele groepen – omdat in veel gevallen niet (direct) door de betreffende politieregio op de informatie wordt doorgerechercheerd.

3.3.3. Lengte van het onderzoek en inzet in menskracht

De opsporingsonderzoeken hebben gemiddeld vijf à zes maanden geduurd. ³³ Het kortstlopende opsporingsonderzoek dat we hebben bekeken, heeft zes weken geduurd, het langstlopende duurde elf maanden. Eén van de opsporingsonderzoeken is ten tijde van de interviews nog niet geheel afgerond. Over alle onderzoeken gerekend, bestaat het rekercheteam gemiddeld uit acht personen. Daarnaast is er in de meeste opsporingsonderzoeken op bepaalde momenten nog ondersteunende personele inzet in de vorm van arrestatieteams en/of observatieteams.

Goed om op te merken, is dat het einde van een opsporingsonderzoek niet altijd betekent dat het onderzoek daadwerkelijk ook is afgerond. Een rekercheteam start met een – formeel of informeel – projectplan waarin de doelstellingen en de investering in tijd en mankracht is omschreven. In de praktijk blijkt dat de vooraf bepaalde tijd en mankracht die voor het opsporingsonderzoek gereserveerd zijn vaak niet toereikend zijn om een criminele groep of meerdere samenwerkende criminele groepen in zijn geheel succesvol aan te pakken. Een van de geïnterviewde rekercheteams omschreef een opsporingsonderzoek naar georganiseerde autodiefstal als volgt:

‘Met dit soort opsporingsonderzoeken kom je als het ware in een (omgekeerde) trechter terecht. Je begint te rekercheren op een aantal verdachten of een dadergroep waarbij via telefoontaps e.d. al snel meerdere lijnen en personen van een groep of samenwerkingsverband in beeld komen. Het ontbreekt echter helaas aan tijd en mankracht om hierop door te rekercheren en het onderzoek moet tegen je gevoel in te vroeg worden afgebroken, dit werkt frustrerend voor het team’.

Expertise op het gebied van georganiseerde autodiefstal bij de politie is een ander belangrijk aandachtspunt voor een succesvolle opsporing. In vrijwel alle opsporingszaken die we onder de loep hebben genomen, blijkt er in het begin onder de teamleden niet of nauwelijks ervaring met eerdere onderzoeken naar het fenomeen; rechercheurs worden vaak voor het eerst geconfronteerd met het fenomeen van georganiseerde autodiefstal. Recherche teams worden in het algemeen samengesteld vanuit het oogpunt van beschikbaarheid en capaciteit en niet vanuit kennis over het fenomeen.

‘De professionaliteit bij de criminele organisaties is soms zo groot dat een gemiddelde opsporings-ambtenaar er niet uitkomt’ (Bron: Officier van Justitie)

Omdat het fenomeen geen prioriteit geniet bij de korpsen zijn er geen permanente recherche teams die zich richten op voertuigcriminaliteit zoals er bij meerdere korpsen bijvoorbeeld wel permanente woninginbraketeams, drugsteams of straatroofteams bestaan. Vanwege de eerder beschreven relatie van woninginbraken met autodiefstal (sleuteldiefstal) is in enkele casus die wij onderzocht hebben het opsporingsonderzoek uitgevoerd door het woninginbraketeam van de betreffende regio. De korpsen kunnen voor technische expertise een beroep doen op de eerder benoemde technisch specialisten (voorheen PAT-medewerkers). In een van de onderzochte casus heeft een technisch voertuigspecialist onderdeel uitgemaakt van het researcheteam.

Nadat het opsporingsonderzoek is afgerond, wordt het researcheteam ontbonden. Wanneer zich een nieuwe zaak aandient op het gebied van autocriminaliteit wordt er volgens experts en rechercheurs vrijwel altijd een nieuw team gevormd waarbij niet wordt teruggerepen op bestaande ervaringen opgedaan door het eerder gevormde team. Hiermee gaat de opgedane expertise verloren ³⁴. Het verwerven, de uitwisseling en het borgen van expertise op het gebied van georganiseerde autodiefstal blijft een belangrijk aandachtspunt wanneer het gaat om een succesvolle aanpak van het fenomeen.

3.3.4. Samenwerkende partijen

Typerend voor georganiseerde autodiefstal is het regio-overschrijdende en vaak ook grensoverschrijdende karakter ervan. Een succesvolle aanpak van het fenomeen vraagt daarom om een intensieve samenwerking tussen de verschillende politieregio's (nationaal) en landen (internationaal).

Zoals al eerder beschreven, is er in de opsporingsonderzoeken die wij bekeken hebben ³⁵ in de meeste gevallen (16) sprake van internationaal georiënteerde organisaties. In de overige zaken (7) is sprake van nationaal georiënteerde dadergroepen, waarbij de criminele activiteiten en/of groepen in alle gevallen (politie)regio-overschrijdend zijn. Het regio- en/of landsoverschrijdende karakter van de criminele activiteiten bemoeilijkt het oprollen van alle lijnen en functies binnen een samenwerkingsverband, aldus een van de geïnterviewde rechercheurs. Een Officier van Justitie merkte in dit verband op dat:

‘... de criminele organisaties heel bewust de regio- en landsgrenzen gebruiken’.

De samenwerking in het kader van de opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal wordt hier beschreven voor enerzijds de nationale en anderzijds de internationale samenwerking.

Nationale samenwerking

Onderstaand casusvoorbeeld geeft weer dat wanneer er onvoldoende wordt samengewerkt tussen de politieregio's er alleen aparte personen of groepjes personen met een bepaalde functie binnen een criminele groep aangepakt worden waarmee de criminele samenwerking niet of nauwelijks onderuit gehaald wordt.

Gaande het rechercheonderzoek (casus 14) kwam een stelersgroep in beeld die gestolen auto's bleek te leveren aan een heler in een aangrenzende politieregio. Vanuit deze heler bleek ook weer een lijn naar een andere stelersgroep te lopen die zijn 'werkgebied' in weer een andere politieregio had. Het researcheteam heeft de eerste stelersgroep (uit de eigen regio) opgepakt en de rest-informatie over de heler en de andere stelersgroep weggezet bij de betreffende politieregio's. Hoewel de criminele activiteiten in deze casus duidelijk vanuit de heler worden aangestuurd, werd hierop geen verdere actie ondernomen omdat de betreffende politieregio er geen prioriteit aan gaf. De bevinding dat ook twee andere opsporingsonderzoeken die wij bekeken hebben (casus 4a en 6), uitkwamen bij dezelfde heler geeft nog meer aan in hoeverre een goede samenwerking van belang is om de samenwerkende criminele groepen bij de kop aan te kunnen pakken en daarmee alle lijnen te kunnen tackelen.

Vanwege gebrek aan capaciteit en prioriteit is in een aantal casus die wij onderzocht hebben een samenwerking met een andere regiopolitie bewust afgehouden. Hoewel de samenwerking tussen de verschillende politieregio's – buiten een BRT om – dus niet altijd optimaal blijkt te verlopen, is er in veel gevallen ook sprake geweest van een positieve samenwerking tussen de verschillende politieregio's. In de meeste gevallen beperkt dit zich echter tot het uitwisselen van informatie over verdachten. In een van de casus betreft het feitelijke personele ondersteuning van het researcheteam door een of meer rechercheurs uit een andere politieregio. De crux bij de interregionale samenwerking zit vooral in de bij de afzonderlijke politieregio's levende visie om niet verder te kijken dan de regio waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Deze visie blijkt ook bij het Openbaar Ministerie aanwezig; het OM heeft er geen belang bij om te investeren in zaken die buiten het eigen arrondissement spelen. De BRT's blijken een goed initiatief voor een verbeterde interregionale samenwerking.

Vanwege de specifieke kenmerken van georganiseerde autodiefstal en vanwege de – eerder beschreven – bevinding dat de researcheteams vaak geen of weinig ervaring met het fenomeen hebben, is het onoverkomelijk dat er in het kader van het onderzoek een beroep moet worden gedaan op kennis, expertise en ondersteuning van externen. Uit verschillende casus is gebleken dat er binnen de teams niet alleen weinig expertise met betrekking tot het fenomeen georganiseerde autodiefstal aanwezig is, maar de teams vaak ook niet goed – of pas in een laat stadium – weten waar ze de expertise vandaan moeten halen.

In de bekeken opsporingsonderzoeken is er door de teams in veel gevallen samengewerkt met het LIV vanwege met name informatieverstrekking over technische en documentatiegegevens over auto's (identiteit). Daarnaast is er in meerdere casus samenwerking gezocht met de douane en de havenautoriteiten. Voor informatie over tenaamstellingen van auto's, benadeelden en schade van gestolen voertuigen die in het onderzoek naar voren zijn gekomen, is samengewerkt met verzekeringsmaatschappijen.

Internationale samenwerking

Omdat er in veel van de bekeken casus sprake is van internationaal georiënteerde dadergroepen is een internationale samenwerking in het kader van het opsporingsonderzoek van belang. In iets meer dan de helft van de zaken waarbij het buitenland een rol bleek te spelen (9), is contact gezocht met de betrokken landen. Het gaat in de meeste gevallen om België, Duitsland, Engeland, Italië, landen behorend tot voormalig Joegoslavië en Noord- en West-Afrika.

In het algemeen zijn er weinig positieve ervaringen op het gebied van internationale samenwerking. Alleen met de Engelse, Belgische en Duitse politie is in een aantal zaken succesvol samengewerkt. Met name bij de Belgische politie is veel kennis aanwezig over het fenomeen; zij beschikken over een 'cel' voertuigcriminaliteit. Bestaande contacten op politieniveau blijken vaak van groot belang te zijn geweest voor een goede samenwerking.

In een van de opsporingsonderzoeken is via Interpol geprobeerd samen te werken met de Italiaanse politie maar dat verliep erg moeizaam; de Nederlandse politie kreeg geen aanspreekpunt binnen de Italiaanse politieorganisatie waardoor de samenwerking mislukte. Ook met de Franse politie is samenwerking – in een andere zaak – niet gelukt:

'Vermoedelijk een mentaliteitskwestie' (Bron: rechercheur)

Met Afrikaanse landen is samenwerking lastig gebleken vanwege corruptie bij de politiediensten:

Een van de geïnterviewde rechercheurs merkte met betrekking tot de Ghanese politie op: 'Je weet niet wie je binnen de politie kunt vertrouwen'.

De Afrikaanse landen wezen de samenwerking af of reageerden zelfs helemaal niet. Elk land heeft zijn eigen rechtspraak en wetgeving wat de samenwerking bemoeilijkt. Daarnaast is de taal een knelpunt bij internationale samenwerking. Met name rechtshulpverzoeken verlopen moeizaam en kosten erg veel tijd. Soms komt er pas na maanden een reactie op een rechtshulpverzoek en in een aantal gevallen wordt er zelfs helemaal niet gereageerd.

Uit bovenstaande blijkt dat waar hier in Nederland de samenwerking tussen de verschillende regio's al bemoeilijkt wordt door verschillende belangen en prioriteiten bij de korpsen, dit op internationaal niveau een nog groter struikelblok is. In het kader van een succesvolle aanpak van georganiseerde autodiefstal wordt door de geïnterviewden gepleit voor een snelle internationale politiesamenwerking waarbij de internationale bevoegdheden en de communicatie beter afgestemd worden.

3.3.5. Opsporingsmethoden

In het kader van de opsporingsonderzoeken zijn verschillende researchmethoden toegepast. Zo is er gebruik gemaakt van het tappen van telefoongesprekken, analyse van historische gegevens van telefoongesprekken, stelselmatige observaties, observaties met camera's, zoekingen, verhoren, het plaatsen van peilbakens onder auto's, sporenonderzoek, fotoconfrontaties, spiegelconfrontaties en stemanalyses. De bevoegdheid om bijzondere opsporingsmethoden toe te passen, is afhankelijk van de toestemming van het Openbaar Ministerie (de betrokken Officier van Justitie). Per arrondissement kan het verschillen of en in hoeverre

bijzondere opsporingsmethoden getolereerd worden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat wanneer er in het kader van artikel 140 Sr. ‘geopereerd’ kan worden er voor het rechteerhteam een vrijere en snellere toegang is tot bijzondere opsporingsmethoden.

‘Telefoontaps en observaties waren erg nuttig voor het onderzoek, maar voor elke tap en observatie moest bij het Openbaar Ministerie apart toestemming worden gevraagd waar veel tijd in ging zitten’ (bron: casus 23).

Omdat we het hebben over georganiseerde autodiefstal waar meerdere personen bij betrokken zijn, is het bij een opsporingsonderzoek van belang inzicht te krijgen in de structuur van de organisatie; welke functies zijn er te onderscheiden en welke lijnen zijn zichtbaar, welke personen hebben contact met elkaar en om welke reden? Vooral telefoontaps leverden de meest waardevolle en bruikbare informatie op:

‘De taps waren leidend voor het rechteerhtonderzoek’ aldus een rechteerhteur.

Daarnaast bleken de rechteerhteteams veel belangrijke informatie uit observaties te verwerken. Beide rechteerhtemethoden zijn dan ook in elk opsporingsonderzoek dat wij bekeken hebben, ruimschoots toegepast. Eén van de geïnterviewde rechteerhteurs merkte in dit kader op:

‘Een combinatie van tappen en observatie is cruciaal in opsporingsonderzoeken naar georganiseerde criminaliteit’.

Telefoontaps

Tegenover het reeds genoemde grote voordeel van telefoontaps (rijke en bruikbare informatie over relaties, op handen staande acties, criminele samenwerking en rollen van verschillende verdachten) staan echter ook helaas enkele nadelen ³⁶.

Allereerst is het ‘uitluisteren’ en het uitwerken van telefoontaps een tijdrovende bezigheid. Het rechteerhteteam moet hiervoor voldoende capaciteit kunnen vrijmaken. Bovendien moet het team gebruik kunnen maken van de tapkamer, wat niet altijd mogelijk is gebleken. Illustratief hiervoor is casus 22. In de periode waarover taps hebben plaatsgevonden (4 maanden) heeft de hoofdverdachte in totaal 35.938 telefoongesprekken gevoerd; gemiddeld is dat 175 gesprekken per dag. Soms worden de gesprekken ook nog eens in een vreemde taal gevoerd en moet een betrouwbare tolk worden gevonden. Voor bepaalde talen is deze moeilijk te vinden of zijn er weinig waarmee de herkenbaarheid te groot wordt en de tolk vanwege mogelijke repercussies afziet van medewerking. Naast de vele bruikbare informatie die over de tap wordt verzameld, wordt de rechteerht ook overladen met informatie die niets met de criminele activiteiten te maken heeft (ruis) maar wel veel tijd kost. Illustratief hiervoor is dat één van de geïnterviewde rechteerhteurs opmerkte dat geduld één van de succesfactoren in het opsporingsonderzoek is geweest (bron: casus 1 en 2).

Een tweede belangrijk nadeel van telefoontaps zoals door een aantal geïnterviewde rechteerhteurs aangehaald, is dat het onderzoek naar een criminele organisatie het risico loopt ‘stuk te gaan’ door het succes van de telefoontaps. In het algemeen geldt dat wanneer de politie voorkennis heeft over een plaats te vinden misdrijf, de politie altijd zal moeten ingrijpen om dit te voorkomen. Over de taps komt vaak informatie binnen over waar auto’s gestolen dan

wel afgeleverd gaan worden. Het kan voor het opsporingsonderzoek soms nuttig zijn de diefstal te laten plaatsvinden zodat de lijnen naar eventuele helers of opdrachtgevers gevolgd kunnen worden. Hiermee krijgt het rechercheteam beter zicht op samenwerkende criminele groepen en de daarbij betrokken personen. Bij voorkennis van dergelijke informatie dient het rechercheteam altijd te overleggen met de betrokken Officier van Justitie over de al dan niet te ondernemen acties, de OvJ is bevoegd hierin een beslissing te nemen. De ‘impact’ van een misdrijf is een belangrijke bepalende factor bij de beslissing een misdrijf al dan niet ‘door te laten gaan’. Wanneer het bijvoorbeeld gaat om voorkennis van woninginbraken waarbij sprake is van inbreuk in de persoonlijke sfeer van mensen, zal de politie zich altijd moeten inzetten om het te voorkomen. Bij overige misdrijven die verband houden met georganiseerde autodiefstal zoals illegale transporten, autodiefstallen en heling, is het rechercheteam afhankelijk van het oordeel van de betrokken Officier van Justitie met betrekking tot het al dan niet ‘laten doorgaan’ van het misdrijf in het kader van het opsporingsonderzoek. De doelstelling van het opsporingsonderzoek speelt hierbij een rol. Gaat het er vooral om

een groep stelers op te pakken dan zal de Officier van Justitie eerder besluiten op dat moment in te grijpen, dan wanneer de doelstelling is de helers en opdrachtgevers eveneens in beeld te krijgen en op te pakken.

In alle onderzochte zaken wordt door de verdachten gebruik gemaakt van mobiele telefoons om de illegale handel te bespreken. De verdachten zijn zich – in een bepaalde mate – bewust van het feit dat de politie over de mogelijkheid beschikt om telefoonverkeer af te luisteren. Vaak wordt er in de gesprekken gebruik gemaakt van een soort codetaal. Deze is echter meestal erg doorzichtig of gemakkelijk te ontcijferen voor de politie. Zo wordt er bijvoorbeeld gesproken van een ‘logeetje’ als het gaat om een ‘koud gezette’ gestolen auto (casus 20). Sommige verdachten namen niet eens de moeite om codetaal te gebruiken en spraken ronduit over de telefoon.

‘De type auto’s, kentekenplaten, chassisnummers en gesprekken met de douane over het huren van containers kwamen gewoon over de tap binnen’ (casus 11).

In veel gevallen wordt er door de verdachten van telefoontoestel en/of telefoonnummer gewisseld om traceerbaarheid door de politie te bemoeilijken. In een aantal bekeken casus was het opvallend dat de vrouw of vriendin van de verdachte in dit verband een zwakke schakel vormde. Zij bleken ondanks dat hen gezegd was geen gebruik te maken van de telefoon van de verdachte of hen niet op het toestel te bellen, dit op een bepaald moment toch te doen waardoor het telefoonnummer en de verdachte weer in beeld kwamen bij de politie. In een aantal opsporingsonderzoeken zijn de verdachten voorzichtiger omgegaan met het bespreken van zaken over de telefoon. Zij belden vanuit telefooncellen of belhuizen waardoor gesprekken moeilijker afgeluisterd konden worden. In een andere zaak namen de daders portofoons mee wanneer ze ‘uit stelen gingen’ zodat zij geen gebruik zouden hoeven maken van mobiele telefoons en daarmee het risico op tappen zouden beperken. Uit gemak werd er in dit geval echter toch teruggegrepen op de mobiele telefoon (casus 18).

Observaties

Zoals eerder gezegd, is in vrijwel alle opsporingsonderzoeken naast het tappen gebruik gemaakt van een observatieteam. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de rechercheteams

altijd afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van een observatieteam aangezien dit team losstaat van het onderzoeksteam. Over het algemeen leverde dit geen grote problemen op, zij het dat in één van de opsporingsonderzoeken de rechercheurs – met toestemming van de OvJ – zelf zijn gaan observeren toen zij op dat moment geen beroep konden doen op het observatieteam (casus 14). Aan de hand van wat de politie over de tap aan informatie binnenkrijgt, kan het observatieteam gericht ingezet worden om op een bepaalde locatie te posten en personen of goederen te volgen.

In enkele opsporingsonderzoeken probeerde de criminele organisatie de illegale activiteiten af te schermen door een vorm van contraobservatie.

‘De organisatie heeft een soort eigen observatieteam die om de gestolen auto heen patrouilleert wanneer deze vervoerd wordt; de auto wordt als het ware door andere auto’s afgeschermd’
(Bron: casus 3).

Een andere vorm van contraspionage die een enkele keer werd toegepast, was het plaatsen van camera’s door de verdachten bij de locatie waar de auto’s werden afgeleverd zoals op een sloperij (casus 4 en 4a). In andere casus waren de verdachten soms moeilijk door het observatieteam te volgen vanwege hun rijstijl (casus 6) of omdat de verdachten bewust probeerden de auto’s van het observatieteam af te schudden (casus 1). In ongeveer een derde van de bekeken casus is er een zogenaamd peilbaken onder een auto geplaatst zodat deze door het observatieteam gevolgd kon worden. Dit heeft tot succesvolle acties geleid waarbij de auto’s tot aan de heler gevolgd konden worden.

Andere opsporingsmethoden

Ook zoekingen en getuigen- en verdachtenverhoren leverden in enkele opsporingsonderzoeken belangrijke informatie op. Voorwaarde voor laatstgenoemde is wel dat de verdachten zich niet beroepen op het zwijgrecht, wat nog wel eens het geval bleek. Met doorzoekingen van huizen of bedrijfspanden is in veel van de opsporingsonderzoeken belangrijk bewijsmateriaal aangetroffen. Het gaat hierbij om gestolen en vaak deels gestripte auto’s en gestolen auto-onderdelen maar ook om bijvoorbeeld inbreekgereedschap, motorregelapparatuur, softwareprogramma’s op computers waarmee documenten vervalst kunnen worden en lijsten met adressen waar auto’s gestolen werden.

‘Met de zoekingen in de loods van de sloperij van de heler zijn onderdelen aangetroffen die afkomstig bleken te zijn van gestolen auto’s; van de 47 onderzochte onderdelen bleken er 36 betrekking te hebben op van diefstal afkomstige voertuigen’ (bron: casus 14).

Wanneer een opsporingsonderzoek in het kader van artikel 140 Sr. wordt uitgevoerd, kan het rechteam via een kortere en daarmee snellere weg gebruik maken van bijzondere opsporingsmethoden. Dit komt het onderzoek veelal ten goede. Niet alle bekeken zaken zijn echter aangemerkt als zich richtende op een criminele organisatie (art. 140 Sr.) waardoor er eerst goede randvoorwaarden gecreëerd moeten worden met betrekking tot de toe te passen opsporingsmethoden. In elke door ons bekeken zaak heeft het niet ontbroken aan opsporingsmethoden, maar wel vaak aan tijd. De opsporingsmethoden die zijn toegepast, nemen immers veel tijd in beslag en men is met betrekking tot het fenomeen georganiseerde autodiefstal vrijwel nooit uitgerechercheerd. Vooral helers, makelaars en opdrachtgevers

aan de vraagzijde (zowel in Nederland, maar vooral in het buitenland) blijven hierdoor regelmatig buiten schot. Ook vermoedens rondom connecties naar de bovenwereld en hun betrokkenheid bij georganiseerde autodiefstal kunnen hierdoor vaak niet hard gemaakt worden (denk aan de rol van sloperijen, maar ook van dealers in het buitenland).

‘Capacitair kunnen niet alle lijnen worden uitgerechercheerd; er komen tijdens het onderzoek steeds nieuwe auto’s, personen en landen naar boven, waardoor het een olievlek wordt’
(bron: Officier van Justitie).

Notenlijst hoofdstuk 3

1. Van iedere casus is een korte beschrijving te vinden in bijlage 8.
2. In het kader van het relatief jonge wetsartikel (sinds 26 februari 1999) art. 140 Sr.
3. Zie bijlage 3.
4. Cases 4 en 21 die beiden uit twee deelonderzoeken bestaan tellen beiden één keer mee.
5. Dit betreft het land tot waar het rechercheonderzoek de afzet van waar de auto’s of auto-onderdelen heeft kunnen volgen. Het kan natuurlijk zijn dat dit land fungeert als tussenstation en dat de gestolen goederen uiteindelijk een ander afzetgebied krijgen.
6. Voor een deel is dit hoge aantal te verklaren doordat de aanpak van woninginbraak prioriteit heeft in bijna alle politieregio’s. Later (3.3.1) zullen we zien dat veel onderzoeken naar autodiefstal starten via een toename van het aantal woninginbraken in een bepaald gebied.
7. Doordat de researcheteams hun scope richten op gestolen auto’s is er weinig zicht gekomen op de bijvangst.
8. Het gaat dan om plasmaschermen, audioapparatuur, software, computers, valse merkkleding en sieraden die bij woninginbraken voor de autosleutels als ‘bijproduct’ werden gestolen.
9. De mediaan bedraagt 12 antecedenten.
10. Zie ook bijlage 9, tabel 2.
11. Van één verdachte is de leeftijd niet bekend.
12. De verdachten kunnen meerdere soorten antecedenten op hun naam hebben staan, aantallen en percentages in deze tabel mogen daarom niet bij elkaar worden opgeteld!
13. Zie bijlage 9, tabel 3.
14. Zie ook Moerland en Boerman, 1999.
15. Ook Moerland en Boerman (1999) vonden aanwijzingen dat er contacten met overheidsdiensten zijn.
16. Niet alle SFO’s waren op hetzelfde moment afgerond als de rechercheonderzoeken en derhalve zijn niet alle bedragen bekend.
17. Zie ook: Bruinsma en Bernasco, 2002.
18. In hun onderzoek in het zuiden van Nederland constateren Moerland en Boerman (1999) ook een oververtegenwoordiging van deze groep.
19. Hierin is vaak de Vehicle Identification Number (kortweg VIN) terug te vinden.
20. Bij de beschrijving van de functie ‘opdrachtnemer c.q. afnemer’ komen we op deze groep nog terug.
21. (2) = In twee casus is er sprake van één makelaar die beide keren van Joegoslavische komaf is.
22. In drie andere casus zijn hier vermoedens van.
23. Dit is de zogenaamde pakbon die bij exportgoederen geleverd dient te worden.
24. Deze analyse is op meer personen uitgevoerd dan de eerder beschreven analyse op hoofdverdachten.

25. Bij een uitgebreide netwerkanalyse wordt er over het algemeen gekeken naar aspecten als omvang, dichtheid, cohesie, vorm et cetera. Bepaald wordt bijvoorbeeld of er sprake is van een keten of een kluwen, een hiërarchisch of centraal netwerk. Voor een dergelijke netwerkanalyse is echter zeer uitgebreide informatie noodzakelijk die niet enkel en alleen op basis van opsporingsonderzoeken van de politie kan worden verkregen.
26. Dit is van belang want onderzoeken die door hetzelfde korps zijn uitgevoerd zouden met elkaar in verband kunnen staan doordat men een nieuw onderzoek opstart op basis van rest- en zijtakinformatie. Dit is in de door ons uitgevoerde analyses niet het geval.
27. Bij de beschrijving van de functies vormen zij één groep omdat ze allemaal de rol van verbindende schakel tussen vraag en aanbod vormen. In de figuren zijn ze op basis van de concrete informatie uit de opsporingsonderzoeken separaat benoemd.
28. Hierbij zijn twee deelonderzoeken als één opsporingsonderzoek gerekend.
29. De CIE verzamelt en bewerkt alle relevante informatie over strafbare feiten en verdachten. Voor het inwinnen van informatie maakt men gebruik van informanten.
30. Hierbij zijn twee deelonderzoeken als één opsporingsonderzoek gerekend.
31. Het betreft het project Polaris.
32. Het project Polaris is hierbij niet meegerekend omdat het een vast samenwerkingsverband betreft tussen verschillende regio's.
33. Twee van de onderzoeken bestaan elk uit twee deelonderzoeken die apart zijn meegerekend. Daarnaast is het project Polaris niet meegerekend omdat het een doorlopend project is.
34. De Poot et al., 2004 constateren dat dit op meerdere terreinen het geval is.
35. Hierbij zijn de twee deelonderzoeken van twee opsporingszaken als een onderzoek gerekend.
36. Ook De Poot et al., 2004 wijzen op deze nadelen.

4. Experts aan het woord

Zoals uit hoofdstuk 2 blijkt, is de Nederlandse literatuur over georganiseerde autodiefstal beperkt. Wel zijn er in Nederland op verschillende vakgebieden personen werkzaam die als experts op het onderwerp georganiseerde autodiefstal kunnen worden beschouwd. In twee fasen van het onderzoek hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van hun kennis. De experts die geraadpleegd zijn, hebben enerzijds deelgenomen aan expertbijeenkomsten of zijn anderzijds in het kader van werkbezoeken benaderd.

In de beeldvormingsfase van het onderzoek zijn drie expertmeetings gehouden met teams samengesteld uit een drietal afzonderlijke sectoren te weten: overheid, autobranche en verzekeringen & expertisebureaus.¹ Hierbij stonden twee vragen centraal: wat weten we over georganiseerde autodiefstal (kenmerken, achtergronden) en waar moeten we binnen het onderzoek vooral de aandacht op richten.

In de afrondingsfase, na de analyse van de 25 opsporingsonderzoeken, zijn nogmaals twee bijeenkomsten gehouden met de experts. Dit keer niet afzonderlijk per sector maar in een 'gemixte' samenstelling. Omdat de opsporingsonderzoeken ingegeven zijn door de politie zal dit zijn uitwerking hebben gehad op onze zienswijze met betrekking tot het onderwerp. Belangrijk zijn voor ons dan ook de momenten geweest waarop we gevonden resultaten konden terugkoppelen en toetsen aan de hand van de kennis van de experts. Daarnaast is in deze bijeenkomsten de aandacht uitgegaan naar de mogelijkheden van aanpak van het fenomeen georganiseerde autodiefstal.

In dit hoofdstuk wordt voor de sectoren 'autobranche, overheid en verzekeringen/expertisebureaus' een overzicht van de belangrijkste bijdragen gegeven. Een en ander wordt per sector uitgesplitst in 'fenomeenbeschrijving en recente ontwikkelingen', 'dadergroepen' en 'verbeterpunten en oplossingen'. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ook verslag gedaan van een tweetal werkbezoeken waar ook experts geraadpleegd zijn.

4.1. De autobranche

Binnen alle takken van de autobranche, van verkoop tot en met sloop, wordt men op uiteenlopende wijzen geconfronteerd met autodiefstal in al haar verschijningsvormen.

Fenomeenbeschrijving en recente ontwikkelingen

Hoe steekt het fenomeen volgens de autobranche in elkaar en wat zijn volgens de experts de belangrijkste ontwikkelingen over de afgelopen 10 à 15 jaar geweest? De experts uit de autobranche brengen naar voren² dat het tegenwoordig om een georganiseerd netwerk van personen gaat die hun hele inkomen uit de illegale autohandel halen in tegenstelling tot vroegere autodieven die meer opportunistisch van aard waren en vooral stalen voor eigen gebruik. Daarnaast is er volgens hen een verschuiving zichtbaar naar 'jonge auto's' tot drie jaar oud. Dit zijn tevens de duurder exclusieve merken omdat deze vanwege status en prestige het meeste opleveren. Er wordt binnen de legale autobranche dan ook gesproken van een zogenaamde stigmatisering van de duurder merken. Deze duurder merken zijn te boek komen te staan als 'risicoauto's'. Dealers proberen dit verschijnsel tegen te gaan met verbeterde beveiligingstechnologieën op de duurder merken. Hiermee lijkt het probleem niet verholpen, integendeel. De autobranche heeft de ervaring dat elke nieuwe ontwikkeling (startonderbrekers, alarmsystemen en voertuigvolgsystemen) in relatief korte tijd gekraakt wordt door het illegale circuit. Hierdoor lopen de ontwikkelingen binnen de illegale branche

min of meer parallel aan die binnen de legale branche. Naast het feit dat de nieuwste beveiligingsapparatuur de kostprijs van de auto's opjaagt, zijn verzekeraars huiveriger geworden in het verzekeren van dergelijke duurdere risicoauto's. Ze stellen om die redenen nog strengere beveiligingseisen aan de auto, of hogen de polis of het eigen risico voor de verzekerde op.

Dit en het feit dat duurdere merken bekend staan als risicomerken voor diefstal, maakt de aanschaf ervan minder aantrekkelijk voor de consument met alle nadelige gevolgen in verkoop en verlies voor de autobranche van dien.

Tevens wordt door de autobranche gewezen op maatschappelijke dreiging in algemene zin die het opschroeven van beveiliging met zich mee brengt. Door autocriminaliteit te bestrijden met geavanceerde alarmsystemen en beveiligingstechnologieën worden juist de meer gewelddadige vormen van autodiefstal in de hand gewerkt. Hierbij wordt gedoeld op vormen als 'carjacking' en 'homejacking'³. Bij deze laatste zijn verschillende scenario's denkbaar, variërend van insluipen in de woning van het slachtoffer tot een (bewuste) confrontatie met het slachtoffer om autosleutels buit te maken.

De algemene notie is dat in technisch opzicht de grens nog niet bereikt is, maar in sociaal-economisch en maatschappelijk opzicht al wel.

'Er is technisch veel mogelijk, je zit nooit helemaal aan de top. Het probleem is dat je de klant onderdeel laat uitmaken van de beveiligingsketen en daar mag het niet naar toe gaan. In het extreemste spreekt men van biometrische beveiligingstechnieken (vingerafdrukmethodes, stemherkenningstechnologie) die de consument zelf als toegangscode hebben. Dit heeft de consument letterlijk gemaakt tot de 'sleutel naar criminaliteit'. (bron: expertmeeting autobranche)

Ook wordt door de experts de prominente rol van schadeauto's binnen het illegale auto-circuit benadrukt. Schadeauto's worden onder andere gebruikt voor hun identiteit (papieren en chassisnummer) en bieden zodoende de mogelijkheid om gestolen auto's om te katten. Volgens de experts komt een minderheid, geschat wordt 15%, van de schadevoertuigen bij legale demontagebedrijven terecht en legt vervolgens de legale procedure af.

De overige voertuigen echter gaan buiten geregistreerde/legale demontagebedrijven en garages de handel weer in. Onder andere via het internet worden onderdelen veel goedkoper aangeboden dan binnen de legale handel mogelijk is.

Geconstateerd wordt dat men hier weinig aan kan doen. Uiteindelijk kunnen demontagebedrijven alleen de kwaliteit en legitimiteit van het eigen product bewaken, maar hebben ze geen controle op wat het illegale circuit doet. Dit betekent wel automatisch dat het bestaan van de legale demontagebedrijven op den duur ondermijnd wordt door de illegale branche, aldus de experts.

Dadergroepen

Het feit dat de illegale handel naar de mening van de autobranche complex en gelaagd in elkaar steekt en een internationaal karakter kent, maakt dat er niet één type dader is. Het gaat volgens de experts om groepen van daders, elk werkzaam in een andere tak, verspreid over een groot internationaal netwerk. In zijn algemeenheid komt het neer op groepen die stelen, groepen die helen, groepen die leveren et cetera. Voor elke stap in het traject van stelen tot leveren, zijn groepen personen werkzaam met een dergelijke kernfunctie, een ondersteunende functie of een coördinerende functie, meent men. De legale autobranche

zegt vooral te maken te hebben met de onderkant van het netwerk, de helers en stellers. Met betrekking tot sleutel- en autodiefstal gaat het voornamelijk om groepen betrekkelijk jonge jongens aldus deze experts. Zij worden aangestuurd door een andere groep en ontvangen een vergoeding voor het stelen van sleutels of auto's. Daarnaast worden vaak, bijna traditiegetrouw, junks ingezet voor het stelen van auto's.

Verbeterpunten en oplossingen

Een scherpere signalering en het inzichtelijker maken van het fenomeen 'georganiseerde autodiefstal' in al haar verschijningsvormen is een eerste punt van verbetering aldus de experts uit de autobranche. Regelmatig worden opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal bijvoorbeeld 'weggeschreven' als onderzoeken naar woninginbraak. Ten tweede wordt gewezen op het belang van een betere informatie-uitwisseling met betrekking tot meldingen van gestolen auto's van politie naar de RDW en de autofabrikanten. Een betere controle op de wetgeving met betrekking tot de autohandel wordt ten derde eveneens belangrijk geacht. Niet zozeer de wetgeving zelf, maar een goede handhaving ervan behoort volgens de experts tot één van de mogelijke wijzen waarop georganiseerde autodiefstal kan worden aangepakt.

'Er rijden zoveel auto's rond die formeel, vanuit de RDW, niet bestaan. Over deze auto's wordt geen belasting- of verzekeringsgeld betaald.' (bron: expertmeeting autobranche)

De noodzaak van een goede handhaving en controle op wetgeving om georganiseerde autodiefstal tegen te gaan, blijkt ook uit herhaaldelijke wetsovertredingen binnen de autodemonstagesector. Het is bijvoorbeeld wettelijk verboden om auto's tot pakketjes te persen zodat identificatie van de auto niet meer mogelijk is ⁴. Vooraf moet de identiteit van de auto bekend zijn. Daarnaast zijn er milieuwetten waaraan door de bedrijven voldaan moet worden. De auto moet volgens deze milieuvoorschriften gedemonteerd zijn voordat hij de shredder in gaat. In de praktijk gebeurt dit nu te weinig of helemaal niet is de ervaring van de experts. Wat dat betreft, vinden zij dat de keuringsregimes verbeterd en verder aangescherpt zouden moeten worden.

De aanpak van de problematiek ligt echter niet alleen bij de autobranche. Samenwerking tussen verschillende partners vindt men een noodzakelijke voorwaarde. De algemene gedachte is dat de pakkans, de strafmaat en de handhaving omhoog moeten.

De overheid zou zich volgens de autobranche duidelijker moeten uitspreken over het fenomeen en de aanpak ervan. Als concreet voorbeeld van een gerichte aanpak worden de invallen in de zogenaamde 'Chop Shops' in de Verenigde Staten genoemd.

In de Chop Shops worden auto-onderdelen verkocht. De politie doet regelmatig invallen en als één keer blijkt dat er gestolen onderdelen in de winkel aanwezig zijn, wordt de zaak opgedoekt. In Nederland zou men ook een dergelijk systeem – bij sloperijen – moeten invoeren, vinden de experts.

Met betrekking tot een scherpere controle vinden de experts dat er een instituut met speciale verantwoordelijkheden in het leven geroepen zou moeten worden. Men is van mening dat een aantal schakels in de keten momenteel haar verantwoordelijkheid niet neemt; er moet volgens de experts meer evenwicht komen in de aansprakelijkheid van de verschillende sectoren (politie, overheid, verzekeraars en autobranche). Het fenomeen autodiefstal heeft nu bijvoorbeeld onvoldoende prioriteit bij de overheid (politie/Justitie) omdat autodiefstal

naar hun idee te veel wordt afgedaan als vermogensdelict in plaats van geweldsdelict dat wél prioriteit geniet.

Het fenomeen moet inzichtelijker gemaakt worden door het ketengericht vastleggen van informatie (welke stromen zijn bekend en welke niet?). Tevens moet men een dergelijk informatiesysteem blijven voeden met nieuwe gegevens. Omdat de handel zich ook op internationaal niveau afspeelt, vindt men dat er ook op internationaal niveau maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van verdragen en vergunningen.

Er nog wel enkele noemenswaardige technische mogelijkheden.

Zo wordt er bijvoorbeeld gewezen op de zogenoemde ‘micro-dots’. Dit zijn minuscule kleine puntjes met een unieke code, waarmee men auto en auto-onderdelen kan bespuiten zodat deze identificeerbaar blijven. In Australië heeft men daar goede ervaringen mee opgedaan. Ook wordt er gewezen op de ontwikkeling van het EVI (Electronic Vehicle Identification) door middel van chips in auto’s, waarvan experts verwachten dat binnen 10 jaar iedere auto daarmee uitgerust zal zijn. Hiermee is het makkelijker om door middel van sensoren de bewegingen van auto’s te volgen, bijvoorbeeld bij grensovergangen.

4.2. De overheid

De overheid speelt een belangrijke rol bij het top-down bestrijden van georganiseerde auto-diefstal in de zin van wetgeving en handhaving. Hoe wordt er vanuit deze sector tegen het fenomeen aangekeken?

Fenomeenbeschrijving en recente ontwikkelingen

Allereerst wordt door de experts vanuit de overheid opgemerkt dat de opsporing in gebreke blijft terwijl de georganiseerde autodiefstal zich verder lijkt te blijven ontwikkelen. Het Openbaar Ministerie is het aansturende orgaan als het gaat om opsporingsonderzoek naar autodiefstal, maar heeft zelf te weinig inzicht in de materie van autodiefstal, menen de experts. Dit geeft daders ruimte om hun methoden verder te ontwikkelen. Een vrij nieuwe ontwikkeling die zichtbaar is, is het klonen van auto’s waarbij twee voertuigen voor wat betreft kenteken en papieren exact dezelfde identiteit hebben gekregen. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er twee, of zelfs meer, identieke auto’s tegelijkertijd op de Nederlandse wegen rondrijden. Dit verschijnsel blijkt internationaal te zijn en op een snelle en goedkope manier te realiseren waardoor het aantrekkelijk is voor criminelen.

Daarnaast versterkt de politie veelal ongewild de professionalisering binnen het illegale circuit. Zo moet de politie in rechtszaken vaak aangeven hoe men het opsporingsonderzoek heeft uitgevoerd en met name welke opsporingsmethoden men gebruikt heeft. Hiermee wordt de deskundigheid van de personen die zich met georganiseerde autodiefstal bezighouden onbedoeld bevorderd.

‘De politie wijst hen op de fouten waardoor ze gepakt zijn, waaruit de criminelen hun lering trekken voor de volgende keer.’ (bron: expertmeeting overheid)

Volgens de experts vanuit de overheidshoek is er een duidelijke verschuiving opgetreden wat betreft de typen en de leeftijd van de gestolen auto’s. De diefstal van de categorie jonge auto’s (jonger dan 3 jaar) is in hun optiek gestegen. Er is een daling van het aantal auto’s dat voor joyriding wordt gebruikt. Diezelfde constatering werd gedaan door de experts uit de auto-branch.

Met joyriding was juist de meeste winst te halen in de opsporing voor de politie. Autodiefstal voor eigen gebruik is makkelijker te bestrijden dan georganiseerde diefstal.

Dit vergt conform de aard van de criminaliteit een meer vervlochten aanpak waarbij er niet alleen aandacht dient te zijn voor de diefstal van de auto's maar ook voor het veranderen van de identiteit van auto's, het transport en de afvoer c.q. afname.

Verder geven de experts aan dat de organisatie in z'n totaal een grote internationale reikwijdte heeft en dat er onderscheid gemaakt kan worden tussen drie markten: de Europese, de Afrikaanse en de Antilliaanse⁵. Over de Afrikaanse markt wordt vermoed dat er een grote verwevenheid is van de overheid en de private sector en dat de illegale handel een sterk gewelddadig karakter heeft. Tevens is er een grote verwevenheid van de illegale autohandel met andere vormen van georganiseerde misdaad zoals mensensmokkel, drugshandel en wapentransport. Deze worden gevoed door de autocriminaliteit, omdat er bij veel criminaliteitsvormen een auto nodig is. Ook kan een auto als ruilobject dienen voor bijvoorbeeld drugs of transport van mensen.

'Wanneer er meer aandacht wordt geschonken aan autocriminaliteit zou men ook eerder stuiten op ander vormen van criminaliteit.' (bron: expertmeeting overheid)

Er wordt door de deskundigen op gewezen dat een aantal jaren geleden veel gestolen auto's naar het (voormalig) Oostblok gingen (Polen). De tendens is zichtbaar dat daar nu meer onderdelen naar toe gaan en minder auto's. Daarnaast signaleert men dat de laatste tijd vooral veel dure en jonge auto's (vooral Sport Utility Vehicles) naar Noord- en West-Afrika gaan, zowel via land als via zee.

Dadergroepen

Volgens de experts hebben we tegenwoordig veel meer te maken met internationaal opererende groepen. De daders maken onderdeel uit van verschillende internationale groeperingen die weten hoe ze elkaar moeten vinden. Een autodief werkt bijvoorbeeld niet voor één, maar voor meerdere opdrachtgevers. Daarnaast bestaat er volgens de experts een duidelijke verwevenheid van de illegale handel met de legale handel;

'Wat je veel terugziet, is dat gestolen onderdelen uiteindelijk in de legale branche verkocht worden.' (bron: expertmeeting overheid).

Hiermee wordt gesuggereerd dat er daders, dus uit het criminele circuit, werkzaam zijn binnen de legale branche, of dat er werknemers in de legale branche malafide of bonafide betrokken zijn in de illegale branche.

Verbeterpunten en oplossingen

In het algemeen bestaat de ervaring dat de samenwerking binnen politie en Justitie op lokaal niveau soepeler verloopt dan op landelijk niveau. Het resultaat van het optreden van het regionaal autoteam van de politieregio Limburg-Zuid dat in het verleden actief was, was een daling van de autodiefstallen met 25 procent, rapporteert een van de aanwezige deskundigen. De aanpak van autodiefstal heeft daarna, mede door de succesvolle aanpak, geen prioriteit meer gekregen binnen het korps. Momenteel is er dan ook weer sprake van een stijging van het aantal diefstallen aldus de deskundige.

Vanuit de overheidshoek wordt in reactie hierop geopperd dat het wenselijk is dat er een structureel landelijk opererend team wordt gevormd ter bestrijding van voertuigcriminaliteit.

De omvang en de moeilijkheidsgraad van een onderzoek zijn indicaties om er een zaak van te kunnen maken. Als knelpunt bij de aanpak van autodiefstal wordt genoemd dat het moeilijk is waar de zaak neer te leggen omdat een zaak vaak landelijk is; auto's worden altijd op verschillende plekken gestolen en afgezet. Omdat het fenomeen steeds meer een internationaal karakter heeft gekregen, kost een dergelijk onderzoek voor het korps veel capaciteit en tijd. In het kader van het prestatiecontract levert een dergelijke zaak daarbij minder 'punten' op dan een minder gecompliceerde zaak met een hogere prioriteit. Hierdoor kiezen korpsen vaak voor slagvaardiger onderzoeken op een ander gebied dan autodiefstal zoals verdovende middelen, stellen de experts.

Daarnaast, meent men, maakt de gelaagdheid en de gelegenheidsstructuur binnen de georganiseerde autodiefstal de aanpak ervan ingewikkeld. Stelers werken bijvoorbeeld voor verschillende opdrachtgevers (pakken de gelegenheid) en dit maakt de zaak complexer. Verschillende lagen binnen de organisatie moeten in beeld komen, willen de politie en het Openbaar Ministerie de georganiseerdheid kunnen aantonen.

Wat betreft de informatiehuishouding zijn de deskundigen van mening dat het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) een positieve impuls heeft gegeven. Het LIV brengt de ontwikkelingen in kaart. Het LIV/RDW genereert bijvoorbeeld maandelijks absolute aantallen van autodiefstal. Tweemaal per jaar wordt een uitgebreidere en diepgaandere analyse gemaakt om zicht te krijgen op belangrijke ontwikkelingen. De bestanden die door het LIV worden beheerd, worden steeds geactualiseerd. Binnenkort kunnen ook de modus operandi van de diefstal aan het bestand gekoppeld worden, aldus een van de deskundigen. Via het kentekenregister vindt de registratie van voertuigcriminaliteit plaats. Op basis hiervan worden momenteel de tellingen gemaakt. Toch is ook dit systeem nog voor verbetering vatbaar, oordeelt men; het vastleggen van dit soort informatie moet verder uitgebouwd worden en de informatieverstrekking kan nog sneller.

Een algemeen knelpunt volgens de experts is de slechte borging van de opgebouwde kennis:

'De kennis is wel beschikbaar maar de ervaring wordt weggegooid.' (bron: expertmeeting overheid)

Gewezen wordt ook op het versnipperde karakter van de kennis. Beide punten zijn volgens de deskundigen signalen dat op het gebied van autocriminaliteit nog onvoldoende multidisciplinair (bijvoorbeeld tussen verschillende handhavende instanties) wordt samengewerkt. Men is het er echter wel over eens dat de samenwerking op het gebied van autocriminaliteit de laatste jaren verbeterd is. De samenwerking met de private sector is hierbij volgens de experts uniek in Europa. Op repressief vlak heeft autodiefstal echter nog een te lage prioriteit vindt men. Bij het KLPD/NRI schijnt wel de bereidheid te bestaan om samen te werken in het kader van de aanpak van voertuigcriminaliteit, maar de bestaande netwerken worden nog onvoldoende benut is de indruk. Er is nog onvoldoende synergie tussen de bovenregionale teams (BRT's), Nationale Recherche (NR) en korpsen, maar de mogelijkheden liggen er volgens de deskundigen uit de overheidshoek in elk geval al wel.

Ook internationaal zijn er wel enkele lichtpuntjes als het gaat om de aanpak van georganiseerde autodiefstal aldus de experts binnen deze sector. Zo stelt men dat er – met name binnen de nieuwe landen die deel uit willen gaan maken van de Europese Unie – steeds

actiever wordt opgetreden tegen autocriminaliteit. Als voorbeeld noemt men de strengere controles bij de buitengrenzen over de weg. Ook wordt er in dit kader soms internationaal samengewerkt tussen de diensten uit verschillende landen en dergelijke gezamenlijke acties (bijvoorbeeld tussen Nederland, Duitsland en Polen) leveren goede resultaten.

Bij controle van een vrachtwagen uit Litouwen bleek de lading uit auto-onderdelen te bestaan. Na reconstructie bleek het te gaan om acht gestolen auto's die teruggebracht waren tot losse componenten en onderdelen. Waarschijnlijk zijn de auto's gestolen door een bende Litouwers of Polen in de grensstreek Nederland-Duitsland en zijn ze in een gehuurde loods vervolgens volledig gestript. Kenmerkend voor de professionele werkwijze van de daders was dat na reconstructie van de acht auto's zelfs het afval dat men in de loods had geproduceerd (restafval van eten, pakjes sigaretten, et cetera) netjes in zakken in de aangehouden vrachtwagen werd teruggevonden. In de loods had de bende geen enkel spoor achtergelaten (Bron: technisch voertuigdeskundigen). Zie foto 4.1.



Foto 4.1. – Internationale politieactie: vondst van onderdelen van 8 gestolen auto's

De havens blijven volgens de experts echter een belangrijk probleem (zie ook § 4.4). Er worden nu bijvoorbeeld auto's van Italië naar Marokko via Nederland verscheept. Omslachtige handelsroutes als deze lijken te wijzen op illegale vrachten en slechte havencontroles is de indruk. Het vastleggen van dit soort omslachtige exportroutes is iets dat steeds meer internationaal gestalte krijgt volgens de deskundigen. Uiteindelijk wil men toe naar een risico-analyse om in kaart te brengen wat de voornaamste routes zijn, om welke vrachten het gaat (in aantal en soort) en welke havens het meest worden aangedaan zodat deze havens aangemerkt kunnen worden als risicohavens.

Dit neemt volgens de experts echter niet weg dat de controle op havens een lastig punt blijft

omdat economische belangen op gespannen voet staan met een effectieve (en tijdrovende) controle. Een volledig waterdichte controle zal daarom nooit tot de mogelijkheden behoren, menen de deskundigen.

4.3. Verzekeringen en expertisebureaus

Binnen de sector van verzekeraars en expertisebureaus wordt – zoals ook binnen de sector van de autobranche – gewezen op de neveneffecten van de recente positieve berichtgeving rondom autodiefstal in de pers. In de optiek van de verzekerings- en expertisewereld daalt autocriminaliteit op het prioriteitenlijstje van het Openbaar Ministerie en politie wanneer het aantal autodiefstallen afneemt. Dit laatste is dan in de optiek van deze experts te zien als een verbeterpunt.

‘Zodra cijfers dalen, is de taakstelling bij de politie bereikt en versloft de opsporing.’
(bron: expertmeeting verzekeringen en expertisebureaus).

Mede naar aanleiding hiervan werd er door de deskundigen op gewezen dat het moeilijk zou zijn de geplande 25 opsporingsonderzoeken te vinden.

Fenomeenbeschrijving en recente ontwikkelingen

De experts vanuit de verzekerings- en expertisebranche signaleren dat ze steeds vaker te maken krijgen met diefstal van nieuwe auto's zonder kenteken. Deze auto's worden al in het traject van de fabrikant naar de dealer gestolen. De auto's hebben nog geen identiteit en worden na diefstal tijdelijk 'koud gezet' (opgeslagen) in bijvoorbeeld parkeerhavens. De relatief lage risico's en het gemak waarmee de auto's gestolen kunnen worden, maken deze criminaliteitsvorm lucratief en interessant stellen de deskundigen. Er kunnen meerdere auto's tegelijk gestolen worden en de diefstallen worden veelal pas in een laat stadium ontdekt. Het gaat hierbij om exclusieve auto's en de financiële schade is derhalve groot. Daarnaast zijn showroomkraken een criminaliteitsvorm waar verzekeraars veel mee te maken zeggen te hebben. Het sleutelbeleid en de veiligheidsmaatregelen bij de autobranche zijn daarom onderzocht. Waarschijnlijk uit gemak laten dealers sleutels in auto's zitten, wat een showroomkraak vergemakkelijkt. Het argument van de dealer is dat de sleutel er vanwege de brandweerverordening in moet zitten. Volgens de experts is een brandwerende kluis echter voldoende om aan de beveiligingsvoorschriften volgens de brandweerverordening te voldoen. Dit is ook een eis vanuit verzekeraars aan de autodealers; de dealer moet de sleutel kunnen overleggen bij diefstal. Men heeft de indruk dat het probleem van de showroomkraak hiermee redelijk ondervangen is. Mede hierdoor, stelt men, is een verschuiving merkbaar naar diefstal van auto's vanaf opslagterreinen.

De beveiliging en de bewaking laten daar in een aantal gevallen te wensen over menen de deskundigen. De terreinen zijn moeilijk te beveiligen en het is gezien de grote hoeveelheden auto's die staan opgesteld moeilijk te bepalen of er een of enkele auto's verdwenen zijn. Volgens de experts konden ongekentekende voertuigen in Nederland slecht gesignaleerd worden. Momenteel wordt er gewerkt aan het registreren van deze ongekentekende voertuigen. Er is een databank in het leven geroepen waarin auto's op chassisnummer geregistreerd worden in plaats van op kenteken. Omdat vaak alleen de laatste cijfers van het uit 17 cijfers bestaande nummer geregistreerd worden, is de registratie naar mening van de deskundigen nog niet helemaal sluitend.

Ook gestolen auto's mét kenteken leveren volgens de experts uit de verzekerings- en expertisebranche nog de nodige problemen op. Zowel de opsporing van gestolen voertuigen als de aanmelding wanneer ze teruggevonden zijn, vormen volgens hen nog steeds een struikelblok waarbij tegenstrijdige belangen een rol spelen. De opsporing van gestolen auto's ligt in handen van de politie, maar expertisebureaus krijgen regelmatig tips en informatie over gestolen auto's. Vanwege de lage prioriteit bij de politie ten aanzien van autocriminaliteit kunnen de expertisebureaus deze kennis slecht kwijt, is de ervaring. Opgemerkt wordt dat ondanks dat de aandacht bij de politie voor autocriminaliteit omhoog is gegaan, deze zich nog steeds beperkt tot tijdelijke aandacht waar deze structureel zou moeten zijn. Wat betreft het afmelden van teruggevonden gestolen auto's wordt opgemerkt dat dit veel tijd kost omdat het vaak om omgekatte auto's gaat. Bij het afmelden blijkt dan dat er al een andere auto op hetzelfde kenteken bij het RDW geregistreerd staat, waardoor eerst uitgezocht moet worden welk kenteken bij welke auto hoort. Voor verzekeraars is het soms makkelijker en goedkoper als auto's niet worden teruggevonden dan wanneer ze met grote schade teruggevonden worden, stelt men, omdat het minder tijdrovende administratieve rompslomp met zich meebrengt. Anderzijds zegt de verzekeringsbranche er op een aantal vlakken wel bij gebaat te zijn dat auto's worden teruggevonden. Vooral wanneer het gaat om dure auto's; deze betekenen een verliespost voor verzekeraars. Verder speelt het belang dat de verzekeraar heeft bij het verworven van de klant. Hij wint deze door het traceren en terugbrengen van gestolen auto's.

Ook zogenoemde schadeauto's vormen een zwakke schakel in de keten als het gaat om mogelijkheden voor autocriminaliteit. Met name auto's die economisch total loss zijn, zijn interessant, niet alleen voor onderdelen maar met name voor de identiteit. Ze worden onder andere opgekocht door malafide personen die de identiteit van de schade auto gebruiken voor het omkatten van een vergelijkbare gestolen auto; de identiteit blijft namelijk open in het kentekenregister. Men merkt op dat de papieren van schadeauto's wettelijk niet ingenomen hoeven te worden, waarmee de achterdeur voor de illegale markt open wordt gezet.

Dadergroepen

De deskundigen uit de verzekerings- en expertisebranche vermoeden dat er aan de voorkant (diefstal van auto's) vooral jongere groepen zitten die worden aangestuurd door één centraal persoon. Een nieuwe ontwikkeling is volgens hen de betrokkenheid van malafide uitzendkrachten. Zij zijn via het uitzendbureau werkzaam als bijvoorbeeld chauffeur bij een taxi-bedrijf of bij autolease bedrijven waardoor het betrekkelijk eenvoudig is om auto's te stelen. Naast een internationale samenstelling van de dadergroepen wijzen de deskundigen op de rol van vrouwen binnen de autocriminaliteit. Deze bestaat doorgaans in de verduistering van auto's; bijvoorbeeld door een proefrit te maken en de auto niet meer terug te brengen.

Verbeterpunten en oplossingen

Door de experts wordt geconstateerd dat er nog wel het nodige verbeterd kan worden aan de informatiepositie van politie en het Openbaar Ministerie. Vanwege het internationale karakter van het fenomeen zouden niet alleen de grenscontroles verbeterd moeten worden, maar vooral ook de informatieverstrekking naar alle betrokken partijen vanuit Interpol. Het eigen nationale beleid behoeft volgens de experts ook aanscherping. Naast een betere regelgeving is ook een strenge handhaving noodzakelijk vindt men.

Ook is de verzekerings- en expertisebranche van mening dat er nog veel te winnen is op het terrein van de communicatie tussen de publieke sector, de private sector en de overheid. Volgens de deskundigen staat er nu nog te veel onderling wantrouwen in de weg. Een hogere strafmaat voor autocriminaliteit en met name voor heling is een meer repressieve aanpak van autocriminaliteit die hout zou kunnen snijden, aldus de experts. Daarbij wordt opgemerkt dat het van groot belang is om je niet blind te staren op allerlei technische vernieuwingen.

‘In plaats van het blijven opschroeven van de kwaliteit van beveiligingsapparatuur kan beter geïnvesteerd worden in het vergroten van kennis en verbeteringen op persoon- en gedagniveau’.
(bron: expertmeeting verzekeringen en expertisebureaus)

Hierbij wordt bedoeld op duidelijke functievoorschriften, arbeidsbepalingen en het adequaat screenen van nieuw personeel binnen de legale branche. Dit zijn volgens de deskundigen noodzakelijke en effectieve stappen in de richting van een effectieve aanpak van georganiseerde autodiefstal. Ongeveer 60% van de bedrijfsmatige diefstallen heeft te maken met slordige procedures of het niet-navolgen van bestaande procedures, zo wordt opgemerkt, wat er op wijst dat de mens helaas vaak de zwakke schakel vormt in de keten als het gaat om autocriminaliteit. Er zijn voor de aanpak dan ook legio mogelijkheden en deze moeten gezocht worden in de hoek van het beter naleven van bestaande regels, het opstellen (en controleren) van gedragscodes binnen bedrijven die zich op welke wijze dan ook met auto's bezig houden en het beter screenen van personeel.

4.4. Op bezoek in de haven en bij technisch voertuigspecialisten

In het kader van het onderzoek zijn we op stap geweest met het Haventeam van de regiopolitie Zeeland en hebben we een kijkje genomen in de werkplaats van twee technisch voertuigspecialisten van de politie in Beilen.

Haventeam

De havens in Nederland zijn van groot belang voor de internationale import- en exportmarkt. Rotterdam is zelfs de grootste containerhaven van Europa. Vanuit de havens worden elk jaar enorme hoeveelheden goederen geïmporteerd en geëxporteerd, waaronder ook voertuigen. Met betrekking tot de georganiseerde autodiefstal blijken de Nederlandse havens mogelijkheden te bieden om ontvreemde voertuigen of gestolen voertuigonderdelen te importeren en exporteren.

De haven van Vlissingen is, na Rotterdam en Amsterdam, de derde zeehaven van Nederland. De Zeeuwse haven wordt op regionaal, nationaal maar ook internationaal gebied steeds belangrijker. Ondernemingen uit de hele wereld vestigen zich in het havengebied van Zeeland waardoor de bedrijvigheid over water, land en spoor toeneemt. Bij de regiopolitie Zeeland is in 2000 het zogenaamde Haventeam in het leven geroepen. Het Haventeam heeft als doel om – naast het bestaande politietoezicht – de lokale politiezorg in het havengebied van Zeeland verder vorm te geven en zich te specialiseren op het gebied van criminaliteitsbestrijding, milieuhandhaving en andere havenspecifieke zaken.

In de havens staan op grote terreinen honderden nieuwe auto's – afkomstig van buitenlandse fabrieken – klaar voor verder transport naar de dealers in Nederland (zie foto 4.2.). Op basis van brandweervoorschriften zijn alle auto's voorzien van een kleine hoeveelheid brandstof

(voldoende om in elk geval de haven uit te rijden) en bovendien zitten de sleutels in het contact. Dergelijke terreinen zijn om deze reden erg aantrekkelijk voor autodieven. Een goede bewaking van de voertuigen is daarom erg belangrijk. In het verleden konden de terreinen vrij gemakkelijk ongezien betreden worden, mocht men kwaad in de zin hebben. In de haven van Vlissingen is het een aantal keer voorgekomen dat er nieuwe voertuigen door autodieven weg werden gereden vanaf het terrein.

Ongeveer twee jaar geleden is de beveiliging en bewaking in het havengebied sterk opgevoerd. De terreinen zijn voorzien van toegangshekken die onder cameratoezicht staan.

Daarnaast zijn de terreinen alleen te betreden via een slagboom die geopend kan worden met persoonlijke toegangspasjes. Bij een portier moet men zich kunnen legitimeren.

Er wordt geregistreerd wie er wanneer toegang heeft gehad tot het terrein. De terreinen worden bewaakt door toezichthouders van het betreffende bedrijf of door extern ingehuurd beveiligingspersoneel. De fabrikant of leverancier van de auto's kan – bovenop de bestaande veiligheidsmaatregelen – aanvullende veiligheidsmaatregelen eisen. In de haven van Vlissingen waren bijvoorbeeld auto's van het merk Jaguar omringd door verankerde hekken en stroomdraad, maar stonden Vito's van het merk Mercedes-Benz 'vrij' op de terreinen.



Foto 4.2. – Opstalterrein in de haven van Vlissingen

Het Haventeam voert toezicht- en controleactiviteiten uit in het havengebied van Zeeland. Daarbij letten zij op onregelmatigheden en opvallendheden in het gebied.

Met het oog op voertuigcriminaliteit controleren zij op voertuigen die op de kade klaar staan voor verscheping naar het buitenland. Daarbij wordt gelet op auto's die opvallen vanwege bepaalde kenmerken zoals het type auto (dure en nieuwe modellen), de gegevens op de bijbehorende documenten (voertuiggegevens zoals kenteken en chassisnummer), de persoon van de aanbieder of afnemer ('match' met het type auto, bonafide/malafide bedrijf) en de verkoopprijs (opvallende afwijking van de dagwaarde). Er wordt bij een vermoeden van fraude bekeken of de auto van een valse identiteit is voorzien c.q. is omgekat. De leden van het Haventeam zijn goed geschoold op het gebied van techniek en wanneer zij een vermoeden hebben dat er iets 'niet pluis' is met een voertuig wordt er samengewerkt met regionale voertuigdeskundigen van de politie.

Veel voertuigen worden echter via containers vervoerd. Controle op de inhoud van vracht-

containers is vanwege de enorme bedrijvigheid in de havens bijna ondoenlijk, waardoor de pakkans bij het verschepen van gestolen goederen laag is. Alleen in de haven van Rotterdam is een vaste scanner aanwezig om gesloten containers op inhoud te controleren. De douane beschikt zelf wel over scanapparatuur. De samenwerking tussen de politie en de douane verloopt – met name op het gebied van informatievoorziening – niet optimaal omdat er andere belangen een rol spelen. Zo blijkt het voor het Haventeam lastig te zijn om vervoersdocumenten van de douane in handen te krijgen waardoor de politie er slecht grip op heeft wat er via de containers het land uitgaat. Veel goederen worden naar Engeland verscheept. De Engelse collega's komen regelmatig op bezoek in de Nederlandse havens om informatie uit te wisselen en controles uit te voeren op de te verschepen goederen. Het Haventeam heeft goed contact met Engelse collega's. Vanwege de grote rol die de Nederlandse havens blijken te spelen bij georganiseerde autodiefstal is met het oog op een succesvolle aanpak van het fenomeen een verbeterde samenwerking tussen de douane en de politie van groot belang ⁶.

Technisch voertuigspecialisten bij de politie

Binnen de Nederlandse politie is een groep politiemensen werkzaam die gespecialiseerd is in de identificatie van voertuigen of onderdelen van voertuigen. In het verleden behoorden zij tot het Permanent Auto Team, echter dit team is in 1994 opgeheven.

De technisch voertuigspecialisten van de politie vallen momenteel onder de verantwoordelijkheid van de regiokorpsen. De functies zijn, afhankelijk van de verschillende regiokorpsen, elders ondergebracht bij forensisch onderzoek of verkeer. Daarnaast zijn er twee deskundigen werkzaam bij het Gerechtelijk Laboratorium. Er wordt nauw samengewerkt met de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) ter bestrijding van voertuigdiefstal en voertuigfraude. Vooral binnen het kader van het zogenoemde 'Nieuwegeinmodel' (zie volgende paragraaf) wordt intensief samengewerkt.

'Omkatten – een zwarte Volkswagen Passat uit 2002 raakt betrokken bij een ongeluk. De auto is zwaar beschadigd en bovendien helemaal uitgebrand. De auto wordt naar de schroothoop gebracht mét de papieren erbij. Iemand die blijkbaar nog wat in het wrak ziet, koop het op. Vervolgens laat deze persoon een soortgelijke zwarte Volkswagen Passat uit hetzelfde bouwjaar stelen. Het chassisnummer wordt uit het wrak gezaagd en overgelast in de gestolen auto. Samen met de papieren van het wrak heeft de gestolen auto op deze wijze de identiteit van het wrak gekregen.'

Momenteel houden – verdeeld over de politieregio's – ongeveer tien medewerkers zich bezig met technisch onderzoek aan voertuigen. Voor een aantal personen geldt dat ze deze werkzaamheden uitvoeren naast hun feitelijke functie als technisch rechercheur. De technisch voertuigspecialisten fungeren voor de verschillende regiokorpsen als een vraagbaak op het gebied van de autocriminaliteit. Ze zijn een soort landelijk netwerk van experts op het gebied van autofraude.

De hoofdbestanddelen van de werkzaamheden van de technisch voertuigspecialisten zijn:

- Identificatie en analyse van voertuigen en/of onderdelen van voertuigen ter oplossing van daaraan gepleegde frauduleuze handelingen en het behandelen van verzoeken tot het instellen van een onderzoek van andere overheidsinstellingen zoals de RDW en KLPD.
- Het onderhouden van een eigen registratie en administratie met betrekking tot processen-verbaal, identiteitsrapporten en in beslag genomen zaken.
- Voorlichting over voertuigcriminaliteit en de ontwikkelingen op dat gebied.
- Ondersteuning van rechteerteams en politieambtenaren bij problemen op het terrein van identificatie van voertuigen of onderdelen daarvan.
- Fungeren als intermediair bij contacten tussen politie, het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).

Naast de praktische werkzaamheden is er ook overleg tussen de technisch voertuigspecialisten. Het overleg vindt vier keer per jaar plaats. De deelnemers zijn deskundigen die zijn gespecialiseerd in de identificatie van voertuigen. Daarnaast nemen ook vertegenwoordigers van het Landelijk Informatiepunt Voertuigcriminaliteit (LIV) deel aan het overleg. Het doel van het overleg is het uitwisselen van kennis en ervaringen op het gebied van identificatie van voertuigen.

Het Nieuwegeinmodel

Bij de keuringsstations van de Rijksdienst voor het Wegverkeer worden regelmatig voertuigen ter keuring aangeboden waarvan de technische medewerkers het vermoeden hebben dat er iets niet in orde is met de identiteit van het voertuig. Dit komt zowel voor bij voertuigen waarvan het kenteken is ingevorderd na schade ten gevolge van een aanrijding als bij voertuigen die voor eerste afgifte van een kenteken ter keuring worden aangeboden, de zogenaamde invoerauto's. Het vermoeden van fraude ontstaat meestal tijdens de keuringswerkzaamheden aan de hand van het ontbreken van zichtbaar schadeherstel of onregelmatigheden met het identificatienummer (chassisnummer) of de bijbehorende voertuigdocumenten.

In 1998 is voor deze gevallen op het keuringsstation in Nieuwegein een samenwerkingsverband aangegaan tussen de medewerkers van het RDW en het regiopolitie (de technisch voertuigspecialisten); het zogeheten Nieuwegeinmodel. Wanneer een keuringsambtenaar twijfels heeft over de identiteit van een voertuig wordt deze voor een onderzoek opgeroepen om de juiste identiteit vast te stellen. Het voertuig wordt niet vastgehouden in het keuringsstation, maar er wordt – door de aanvrager zelf of door de RDW – een afspraak gemaakt voor een onderzoek door de technisch voertuigspecialist van de politie op een later tijdstip. In de tussentijd kan het voorkomen dat verdachte voertuigen 'verdwijnen' en niet op de afspraak verschijnen.

Dit blijkt echter slechts een klein aantal keren voor te komen. In deze gevallen wordt ervan uitgegaan dat de aanbieder kennis heeft van de vermoedelijke fraude met het voertuig. Van deze voertuigen wordt de kentekenaanvraag automatisch stopgezet, hoewel dit geen garantie biedt dat het voertuig bij andere keuringsstations wordt geweigerd. Omdat alle gegevens van de aanbieder en het voertuig bij de RDW bekend zijn, kan de politie alsnog reageren op de nieuwe aanvragen.



Foto 4.3. – Zichtbaar maken van chassisnummer door middel van etsbehandeling

Het voordeel van het Nieuwegeinmodel is dat er al tijdens de keuringsfase van een voertuig vastgesteld wordt of het voertuig is omgekat of is opgebouwd met onderdelen die van diefstal afkomstig zijn. Wanneer na onderzoek blijkt dat hier sprake van is, wordt het voertuig in beslaggenomen en wordt de persoon die het voertuig ter keuring aanbood over de zaak gehoord. Op deze manier wordt voorkomen dat een gestolen, omgekat, voertuig de handelsmarkt op gaat en verkocht wordt. Het model blijkt bevredigend te werken en is ook landelijk ingevoerd. Voor de RDW is het een effectieve en efficiënte werkwijze.

Er wordt voorkomen dat een voertuig ter plaatse moet worden vastgehouden met alle problemen van dien, zoals bevoegdheden, beschikbaarheid van de politie en directe problemen die er voor de aanvrager uit voortvloeien. Op deze wijze wordt de situatie door zowel de RDW-medewerkers als de aanvrager als minder bedreigend ervaren. Op jaarbasis worden er door de keurmeesters van de RDW tussen de 1.100 en 1.200 voertuigen 'tussen uitgehaald en doorgespeeld' aan de technische voertuigdeskundigen van de politie.

In ongeveer 50% van de gevallen blijkt er na onderzoek door de politie sprake te zijn van een gestolen en omgekat voertuig⁷. Uit ons bezoek aan een keuringsstation, waar enkele technisch voertuigspecialisten van de politie aan het werk waren, en uit de interviews is naar voren gekomen dat een verruiming van expertise op het gebied van autofraude de pakkans kan vergroten. Zowel informatieverstrekking binnen de politieorganisatie als daarbuiten aan RDW-medewerkers en keuringsstations met betrekking tot – de verschijningsvormen van – autocriminaliteit is hierbij van belang. Een nauwe samenwerking van de politie met de RDW heeft in het Nieuwegeinmodel haar vruchten afgeworpen en blijkt daarmee een goed initiatief te zijn in de aanpak van voertuigcriminaliteit in 'pro-actieve' zin. Een belangrijk wapen in de aanpak van voertuigfraude is het invorderen van het kentekenbewijs bij schade ten gevolge van een aanrijding. In dat geval zal het voertuig na reparatie altijd voor herkeuring moeten worden aangeboden bij de RDW alvorens het kentekenbewijs weer te kunnen verkrijgen. Het registreren van schadevoertuigen ten einde ze te kunnen volgen ('schaduw-') is daarnaast één van de belangrijkste opsporingsmethoden bij de aanpak van voer-

tuigfraude. Wanneer het betreffende voertuig opnieuw in beeld komt bij de politie of bij de RDW kan het onderzocht worden op eventuele frauduleuze handelingen. Overigens zijn er ook vanuit de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit projecten opgestart om te voorkomen dat er schadeauto's met papieren op de markt komen. Zo is er onder andere met de verzekeraars een nieuwe bedrijfsregeling ontwikkeld en zijn er afspraken gemaakt met de NRM (Nederlandse Restwaarde Markt).

4.5. Resumé

Het algemene beeld over georganiseerde autodiefstal dat uit de expertmeetings naar voren is gekomen, is dat er de laatste jaren een toename merkbaar is van diefstal van jonge, dure en luxe auto's. Dit beeld wordt bevestigd door de meest recente cijfers over autodiefstal (zie § 2.1.). Daarnaast zijn er volgens de deskundigen nu andere afzetmarkten voor gestolen voertuigen in beeld dan tien jaar geleden. Was tien jaar geleden de belangrijkste afzetmarkt nog het voormalige Oostblok, nu viert de export over zee van gestolen voertuigen naar landen in Noord- en West-Afrika hoogtij. De georganiseerde autodiefstal reageert blijkbaar flexibel op de vraag die er naar auto's of auto-onderdelen bestaat. Zo komt er volgens de deskundigen vanuit Afrika een sterke vraag naar de zogenaamde Sport Utility Vehicles; luxe en dure auto's.

Waar eerder gestolen auto's veelal naar het voormalige Oostblok gingen, is er volgens de deskundigen een tendens merkbaar in een toename van de export van gestolen auto-onderdelen in die richting wellicht om de gestolen auto's daar te kunnen blijven rijden. Voor wat betreft de dadergroepen bestaat het idee bij de deskundigen uit de verschillende hoeken dat het groepen zijn met een internationaal karakter bestaande uit meerdere groepen met een eigen functie. Het betreft volgens de deskundigen vaak jonge jongens die voor meerdere opdrachtgevers werken. Een ontwikkeling binnen het fenomeen is dat er in ons land de laatste jaren veel auto's worden gestolen nadat de sleutel bij een woninginbraak is bemachtigd. Daarbij wordt tot nu toe nauwelijks of geen geweld gebruikt. Door de deskundigen wordt wel de vrees geuit voor de opkomst van steeds gewelddadiger vormen van autodiefstal waarmee men doelt op homejacking en carjacking waarbij met geweld respectievelijk de auto-sleutel en de auto van de eigenaar afhandig wordt gemaakt. Hoewel dit in Nederland nog weinig voorkomt, is er in ons buurland België echter al wel een duidelijke toename van deze ernstige vormen van autodiefstal merkbaar.

Resumerend kan worden gesteld dat de experts vanuit de autobranche, de overheid en de verzekering- en expertisebranche het er over eens zijn dat de bestrijding van voertuigcriminaliteit een te lage prioriteit heeft op het lijstje van politie en Justitie.

De idee bestaat dat tot op heden het fenomeen autodiefstal veelal opgevat wordt als een puur economisch c.q. een vermogensdelict. Geschetste ontwikkelingen op het gebied van georganiseerde autodiefstal zorgen echter voor een verschuiving van een louter economisch fenomeen naar een meer persoonsafhankelijk fenomeen waarbij er naast materiële schade sprake is van immateriële schade. De verbeterde beveiligingstechnieken van voertuigen en opsporingsmethoden lijken een contraproductieve uitwerking te hebben op het criminele circuit. Het crimineel handelen professionaliseert juist met de getroffen maatregelen. Omwille van nieuwe beveiliging en geavanceerde opsporingsmethodes zijn autodieven gedwongen tot een andere – en voor het slachtoffer mogelijk bedreigender – modus operandi.

Beveiligingstechnieken zijn nog volop in ontwikkeling, maar binnen de oplossingsfeer kan men het vaak beter op een ander vlak zoeken, menen de experts. Geen van de experts pleit voor vergaande beveiliging die individu-afhankelijk is. Men vreest met de nieuwste beveiligingstechnieken voor escalatie en een toename van gewelddadige autodiefstallen zoals car- en homejacking. Wel wijst men op concrete actiepunten zoals het scheiden van de kentekenspapieren bij schadeauto's.

Vanwege de verschuiving van autodiefstal naar de persoonlijke sfeer van mensen krijgt autocriminaliteit langzamerhand een hogere prioriteit, zowel maatschappelijk als op de agenda's van overheid (politie en Justitie), verzekering- en autobranche aldus de experts. Men ziet dit als een goede en terechte ontwikkeling, die niet mag ophouden bij de eerste positieve berichtgeving in de media. Benadrukt wordt dat een gestolen auto vaak de opmaat is voor vele andere vormen van criminaliteit, uiteenlopend van ramkraken bij bedrijven tot terroristische aanslagen.

Uit de werkbezoeken en de bijeenkomsten met de experts komen de volgende sleutelbegrippen voor een effectieve aanpak van georganiseerde autodiefstal naar voren: sterke multidisciplinaire nationale en internationale samenwerking en signalering, deskundigheidsbevordering en borging van expertise op het gebied van voertuigcriminaliteit bij politie en Justitie, persoonsonafhankelijke technische veiligheidsmaatregelen, verscherpte regels en controles binnen de autobranche en op transportroutes.

Notenlijst hoofdstuk 4

1. Voor deelnemende instanties en personen zie bijlage 1.
2. De kennis van experts uit de autobranche is deels afkomstig uit eigen intern onderzoek en deels afkomstig doordat men – als gedupeerde – betrokken is geweest bij onderzoek door politie en Justitie.
3. Volgens de experts komt carjacking in ons land nauwelijks voor. In België is er daarentegen wel sprake van een toename van carjacking.
4. Bijlage 7 behorend bij artikel 5, 1e lid, van het Besluit Beheer Autowrakken: 'Het is niet toegestaan een autowrak op een zodanige wijze te pletten, te knippen of anderszins mechanisch te verkleinen dat de identiteit en inhoud daarvan niet meer herkenbaar zijn'.
5. Over de Antilliaanse markt is slechts bekend dat er een verwevenheid lijkt te zijn met drugs-criminaliteit. Dit zagen we eerder ook al in één van de onderzochte opsporingsonderzoeken in hoofdstuk 3.
6. Op dit punt is er sprake van interessante ontwikkelingen. Zo zet het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie zich in om de samenwerking te bevorderen en kan er gewezen worden op het 'SIC-project' waarbinnen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Tilbury samenwerken.
7. Bron: RDW/LIV.

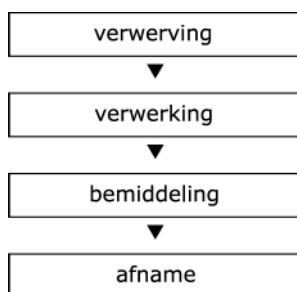
5. Georganiseerde autodiefstal in perspectief

In de voorgaande drie hoofdstukken zijn de resultaten op basis van de diverse uitgevoerde onderzoeksactiviteiten beschreven. Het betreft de relevante literatuur, de vijftientig geanalyseerde opsporingsonderzoeken ¹ en de geraadpleegde experts.

In dit hoofdstuk worden de resultaten uit deze onderzoeksactiviteiten in een breder perspectief geplaatst waardoor we in staat zijn om zicht te geven op kenmerken en achtergronden van het fenomeen georganiseerde autodiefstal. Het gaat er daarbij om wie de daders zijn, hoe zij samenwerken, wat kenmerkend is voor hun werkkerrein, wat hun werkwijze is en waartoe hun handel leidt. We gaan in dit hoofdstuk achtereenvolgens in op de processen, de groep, de buit, de samenwerking, de organisatie, de ontwikkeling, de grenzen en de aanpak. We besluiten dit hoofdstuk met een samenvattende paragraaf (5.9) waarin de onderzoeksvragen beantwoord worden.

5.1. De processen

Wanneer er op een algemener analyseniveau naar het fenomeen georganiseerde autodiefstal wordt gekeken, kunnen we op basis van dit onderzoek vier centrale processen in de keten van georganiseerde autodiefstal onderscheiden. In schema 5.1. is dit weergegeven.



Schema 5.1. – centrale processen binnen georganiseerde autodiefstal

De vier processen zijn te beschouwen als transferpunten, want hier gaan gestolen auto's of auto-onderdelen over in andere handen of veranderen van identiteit.

We zullen dit kort toelichten.

Bij het proces 'vererving' gaat het om de diefstal van auto's waarbij er sprake is van een onvrijwillige transfer van eigenaar naar steler of stellersgroep. Het proces 'vererving' kent drie verschijningsvormen, te weten: autodiefstal bij of van bedrijven, autodiefstal voorafgegaan door woninginbraak en overige autodiefstal.

In het proces 'verwerking' worden auto's van hun identiteit ontdaan. Die identiteitswissel kan er uit bestaan dat een auto gestript wordt, omgekat wordt of dat er alleen sprake is van een nieuwe, papieren identiteit bij de auto door valse papieren ('klonen').

Binnen het proces 'bemiddeling' worden vraag en aanbod met elkaar in verband gebracht. Hier kan gesproken worden van een illegaal transferium waar auto's verhandeld worden.

Helers en makelaars (in gestolen auto's) spelen in dit onderdeel een cruciale rol.

Het laatste proces is dat van 'afname'. Hier is sprake van een transfer van de gestolen auto of

auto-onderdelen richting de nieuwe eigenaar. Enerzijds spelen vermoedelijke opdrachtgevers een rol in dit proces, maar hierop is weinig zicht gekregen. Anderzijds vervullen gewone burgers – veelal zonder dat ze dat weten – hier een rol. Te denken valt aan de verkoop van gestolen auto's door malafide garagebedrijven aan particulieren of aan de koop van gestolen auto-onderdelen door garages of particulieren bij demontagebedrijven of via internet. Met betrekking tot de processen is het verder van belang om aan te geven dat de recherche-teams – in de door ons geanalyseerde opsporingsonderzoeken – vooral zicht hebben gekregen op het proces 'verwerving' en in mindere mate op het proces 'verwerking'. De processen 'bemiddeling en afname' blijven in de meeste onderzoeken een 'witte vlek'. Ook andere bronnen (literatuur en experts) leveren over deze processen weinig informatie.

5.2. De groep

De bestudeerde opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal geven zicht op groepen verdachten die zich met de georganiseerde diefstal van auto's bezighouden. Dit zijn de criminele groepen. Uit de analyse blijkt dat er een onderscheid kan worden gemaakt in groepen met een nationale oriëntatie en groepen met een internationale oriëntatie. Nationaal georiënteerde groepen zijn voor wat betreft de diefstal en afzet van auto's en/of auto-onderdelen lokaal, regionaal of nationaal gericht en internationaal georiënteerde groepen opereren zowel nationaal als internationaal. Ruim tweederde van de door ons onderzochte criminele groepen is te typeren als internationaal georiënteerd.

Bij georganiseerde autodiefstal blijkt sprake te zijn van een keten van functies die begint bij de diefstal van auto's en eindigt bij de afzet c.q. verkoop van auto's of auto-onderdelen. Het aantal te onderscheiden functies en de wijze waarop functies zijn georganiseerd, verschilt echter per criminele groep. In § 5.4. staan we uitgebreider stil bij de samenwerking tussen de tien functiegroepen die worden onderscheiden in dit onderzoek: stelers, transporteurs/koe-riërs, omkatters, strippers, shredders, makelaars/helers/verkopers, inpakkers/stashers, documentvervalsers, sleutelleveranciers en opdrachtgevers c.q. afnemers.

Wanneer de criminele groepen uit de opsporingsonderzoeken worden beschouwd, blijkt dat de groepen in omvang uiteenlopen van 2 tot 27 verdachten (gemiddeld 8). Met betrekking tot de nationaal georganiseerde groepen valt op dat deze in omvang relatief klein zijn (3-5 personen) en dat de leden van de groepen vooral van Nederlandse komaf zijn (relatief vaak met een woonwagenachtergrond) die elkaar ook al langere tijd kennen (familie, vrienden, buurtgenoten). Bij de nationaal georiënteerde groepen is het ook opvallend dat dezelfde personen vaak meerdere functies c.q. taken vervullen. In deze groepen spelen vrouwen geen rol van betekenis. Naast autocriminaliteit maken de leden van deze groepen zich ook schuldig aan andere vormen van (vermogens-)criminaliteit zoals heling, diefstal en het in het bezit hebben van wietplantages.

De internationaal georiënteerde groepen zijn vooral door het bestaan van aparte groepjes personen met een specifieke functie binnen de georganiseerde autodiefstal groter (tussen de 5 en 25 personen). Binnen deze criminele groepen is ook vaker sprake van een vorm van regie; één of meerdere personen die vraag en aanbod van gestolen auto's met elkaar in verband brengen (makelaar c.q. heler). Ook valt op dat er binnen deze groepen door personen van uiteenlopende etnische achtergronden ² samengewerkt wordt waarbij sommige functies soms etnisch specifiek blijken te zijn. Met name groepjes voormalig Joegoslaven komen prominent naar voren als stelersgroepen binnen diverse opsporingsonderzoeken en ook experts wijzen op het bestaan van deze groepen. Binnen de criminele groepen is ook vaak

sprake van hechte relaties die gebaseerd zijn op vriendschap of familieverbanden. In deze internationaal georiënteerde groepen vervullen vrouwen (vaak de vriendin van de makelaar/heler) soms een rol als transporteur/koerier.

Door de betrokkenheid van verschillende etnische groepen bij georganiseerde autodiefstal ontstaan er lijnen tussen Nederland en de herkomstlanden als afzetgebieden voor gestolen auto's. Onduidelijk is of deze personen al in Nederland woonden en vervolgens betrokken raakten bij georganiseerde autodiefstal of als tussenpersoon naar Nederland zijn gekomen om de 'lijnen' te leggen.

Georganiseerde autodiefstal lijkt binnen deze internationaal georiënteerde groepen de 'core business' te zijn waarbij er soms ook sprake is van andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit (wapens, drugs) ³.

Naast het geven van een aantal kenmerken van de criminele groepen kunnen we ook een beeld geven van een aantal kenmerken van individuele verdachten die in de opsporingsonderzoeken naar voren zijn gekomen. De gemiddelde leeftijd van alle verdachten die in de opsporingsonderzoeken in beeld zijn gekomen, is 33 jaar.

De grootste groep verdachten is tussen de 25 en 40 jaar. Het valt op dat wanneer er gekeken wordt naar de verschillende functiegroepen de stellers het jongst zijn en omkatters, strippers en stashers het oudst. Experts spreken voor wat betreft de (ex-)Joegoslavische stellers over 'jonge jongens'. Dat de verdachten niet alleen in het kader van de actuele opsporingsonderzoeken in beeld komen, blijkt uit een analyse op gegevens bij de Centrale Justitiële Documentatie. Maar liefst 97% van de hoofdverdachten heeft – in Nederland ⁴ – antecedenten (gemiddeld 17) en meer dan de helft is te typeren als veelpleger.

Verdachten die betrokken zijn bij georganiseerde autodiefstal hebben een (geregistreerde) criminele carrière van gemiddeld tien jaar.

Het criminaliteitspatroon van de verdachten kenmerkt zich door vermogensmisdrijven (diefstal, heling), grote aantallen antecedenten voor verkeersovertredingen én geweldsmisdrijven.

Op basis van de door ons geanalyseerde opsporingsonderzoeken is heel vaak niet doorgevoerd op knooppuntverdachten ⁵ en er is ook nauwelijks zicht gekomen op eventuele opdrachtgevers. Rechercheurs en ook experts hebben soms wel de indruk dat er opdrachtgevers zijn (met name in het buitenland), dit is echter niet hard te maken.

Van deze categorie personen is niets bekend en is dus ook geen justitiële documentatie voorhanden. Zij blijven meestal geheel buiten schot.

5.3. De buit

Op basis van de analyses tekenen zich twee vormen van georganiseerde autodiefstal af als het gaat om 'de buit'. Enerzijds zijn er criminele groepen die auto's primair stelen voor de onderdelen, anderzijds zijn er criminele groepen die auto's primair stelen om ze al dan niet omgekat te distribueren. Tussen de beide vormen van georganiseerde autodiefstal is een aantal essentiële verschillen als het gaat om de logistieke processen en de kenmerken van de dadergroepen en derhalve zullen we de beide vormen bespreken. Ook gaan we in deze paragraaf in op de kosten en baten van georganiseerde autodiefstal.

Diefstal voor de auto-onderdelen

Over het algemeen – zo blijkt uit de analyse van de opsporingsonderzoeken – is er sprake van relatief kleine nationaal en zelfs regionaal opererende groepen met een gering aantal

functiegroepen. Naast de stellers c.q. transporteurs spelen sloperijen en shredderbedrijven een rol bij deze vorm van georganiseerde autodiefstal. Met name personen binnen malafide demontagebedrijven of sloperijen (voornamelijk woonwagenkampbewoners) zijn te typeren als knooppuntverdachten: personen die zorgen c.q. regisseren dat vraag en aanbod met elkaar in verband worden gebracht. In sommige gevallen leveren zij de stellers ook informatie ⁶ of technische apparatuur om snel (bepaalde merken) auto's te stelen.

De autodieven (stellers) zijn of families (vaak van Nederlandse komaf) of harddrug-gebruikers. Deze laatste categorie brengt op bestelling die auto's binnen waar de sloperijen belangstelling voor hebben. Met name het 'verwerken' van de auto's tot onderdelen ('strippen') gaat zeer snel en professioneel, waardoor er nagenoeg geen sporen achterblijven.

De onderdelen worden op verschillende manieren aan de man gebracht. Een belangrijk deel van de onderdelen gaat via de sloperij weer gewoon de Nederlandse markt op of wordt via internet aan Nederlandse afnemers verkocht ⁷. Ook – zo blijkt – worden onderdelen in grote aantallen tegelijk naar het buitenland getransporteerd. Met name (voormalige) Oostbloklanden vallen in dit opzicht op als ontvangende partijen.

Op basis van informatie van experts blijkt dat ook bendes uit Polen en Litouwen actief zijn in de diefstal van auto's voor onderdelen. Werkgebied is de grensstreek van Nederland en Duitsland. De dadergroepen huren een loods, stelen in korte tijd een aantal auto's, strippen deze om ze vervolgens – zonder sporen na te laten – in onderdelen per vrachtwagen naar hun thuislanden te transporteren. In de dreigingsanalyse van de Dienst Nationale Recherche Informatie (2004) spreekt men in dit verband van mobiel banditisme.

Diefstal voor de auto's

Bij met name de internationaal georiënteerde groepen staat diefstal van complete auto's centraal. Het gaat daarbij vooral om de diefstal van dure en relatief jonge auto's. Met name Sport Utility Vehicles (SUV's) en andere dure wagens van merken als Volvo, BMW, Mercedes, Audi en Porsche zijn gewild. Aan de diefstal van veel van dergelijke auto's gaat in het leeuwendeel van de gevallen een woninginbraak vooraf. Ook experts wijzen op een toename van woninginbraak bij de diefstal van duurdere auto's. De stellers/inbrekers (met een oververtegenwoordiging van groepen (ex-)Joegoslaven) breken in de woning in om de auto-sleutels te bemachtigen. Door de toegenomen beveiliging op dure auto's (chip in de auto-sleutel) is dat het middel om dure auto's snel te kunnen stelen. Na de diefstal worden de auto's regelmatig 'koudgezet' om te kijken of de auto is uitgerust met 'tracing & tracking' en of hij wordt opgespoord. Ook worden de auto's door koeriers direct naar het buitenland gereden of ergens in Nederland afgeleverd. Dit laatste gaat vaak samen met documentfraude. Tot slot blijkt dat auto's na diefstal omgekat worden om daarna aan een nieuw leven te beginnen in Nederland of het buitenland. Opvallend is dat veel auto's via de havens ons land verlaten.

In een derde van de opsporingsonderzoeken worden niet particulieren, maar bedrijven het slachtoffer van georganiseerde autodiefstal. Met name experts wijzen op een toename van deze vorm van georganiseerde autodiefstal die ook wel aangeduid wordt met de term 'commercial burglary'. Auto's verdwijnen nadat ze zijn gehuurd of geleast of na een proefrit. Ook worden auto's – gloednieuw en zonder kenteken – gestolen vanaf opstalterreinen of uit showrooms.

Kosten en baten van georganiseerde autodiefstal

Het in beeld brengen van de kosten van georganiseerde autodiefstal is lastig. Een groot deel van de schade is namelijk niet in beeld te brengen omdat heel vaak niet duidelijk is hoeveel auto's er door een criminele groep zijn gestolen. Zeker is dat er soms sprake is van de diefstal van zeer dure auto's (soms met een waarde van € 60.000 of meer) waardoor schades in de door ons geanalyseerde opsporingsonderzoeken oplopen tot ruim

€ 2,5 miljoen in één enkele casus. Experts wijzen er op dat de aantallen gestolen auto's de afgelopen jaren weliswaar afnemen, maar dat de auto's die gestolen worden wel steeds duurder worden. Dit laatste is deels te verklaren doordat er ook steeds meer duurdere auto's worden verkocht.

Bij deze directe kosten blijft het echter niet. In steeds meer gevallen – zo melden experts en onderzoekers – gaat er aan autodiefstal een woninginbraak vooraf en ook dat levert materiële en immateriële schade op bij de slachtoffers. Ook de branche – denk aan de automerken die SUV's verkopen – leidt imago-schade en voor de legale autobranche is er ook sprake van directe financieel-economische gevolgen (minder verkoop van auto's). Verzekeringsmaatschappijen moeten tot slot forse bedragen uitkeren in de vorm van verzekeringsgelden.

De baten van de georganiseerde autodiefstal zijn vooral voor de personen – in de bovenwereld en binnen de criminele groepen – die zich ermee bezighouden. Hierop is in de onderzoeken nog minder zicht gekregen dan op de kosten. Afhankelijk van de functie die iemand heeft binnen een criminele groep gaat het waarschijnlijk om de (bij-) verdiensten van enkele duizenden tot honderdduizenden euro's per jaar. Onderzoekers wijzen er echter op dat de meeste hoofdverdachten – behalve dat ze soms een uitbundig uitgaansleven leiden – geen extreem bestedingspatroon laten zien. Wel heeft men de indruk – harde bewijzen zijn er niet – dat niet-Nederlandse verdachten gelden afkomstig uit crimineel handelen naar hun thuislanden sluizen. Dit beeld wijkt overigens af van het beeld dat Kleemans et al. (1998 en 2002) vinden in hun onderzoek naar georganiseerde criminaliteit in Nederland. Daar hebben de meeste verdachten een zichtbare en luxe levensstijl.

Dit afwijkende beeld kan overigens ook te maken hebben met het feit dat de baten van georganiseerde autocriminaliteit toch minder groot zijn dan wel eens verondersteld wordt of dat de politie vooral zicht krijgt op de 'kleine jongens'.

5.4. De samenwerking

Binnen de door ons onderzochte criminele groepen blijkt in meer of mindere mate sprake te zijn van een keten van functies die begint bij de diefstal van auto's en eindigt bij de afzet c.q. verkoop van auto's of auto-onderdelen. Het aantal te onderscheiden functies en de wijze waarop functiegroepen met elkaar samenwerken, verschilt per criminele groep. Met name in de internationaal georiënteerde groepen vinden we meer functies terug die ook vaker door afzonderlijke personen of groepen personen worden uitgevoerd. In de nationaal georiënteerde groepen worden verschillende functies soms door één of een klein aantal personen uitgevoerd. Hier zien we dat stellers en transporteurs vaak dezelfde personen zijn of dat één persoon in opdracht grote aantallen auto's laat stelen die hijzelf vervolgens omkat en verkoopt. Wel is er zowel bij de nationaal als internationaal georiënteerde groepen sprake van samenwerking tussen personen of groepen. Criminele groepen waarbinnen verschillende functies zichtbaar zijn, werken in wisselende verbanden dynamisch samen, zo blijkt⁸. De dynamiek blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat op het moment dat een stellersgroep door de politie wordt ontmanteld er vrij snel sprake is van vervanging. Ook blijkt dat nationaal

georiënteerde groepen – indien nodig c.q. bij gebrek aan een functie – kunnen aansluiten bij bijvoorbeeld een internationaal georiënteerde groep. Ze beschikken over contacten waarmee ze kunnen samenwerken en die hen in staat stellen om gestolen auto's te laten verdwijnen richting andere delen van het land of zelfs richting het buitenland.

Tussen criminele groepen wordt er – indien nodig – dus samengewerkt. Ook op een hoger niveau lijkt er sprake van samenwerking, want uit een beknopte analyse op relaties tussen de door ons onderzochte opsporingsonderzoeken (de criminele groepen) blijkt dat het leeuwendeel van de opsporingsonderzoeken niet op zichzelf staat. Via verdachten, relaties tussen verdachten en via gestolen auto's blijken meerdere opsporingsonderzoeken aan elkaar gekoppeld te zijn. Met name makelaars en helers, maar ook stelers blijken in belangrijke mate de verbindende personen te zijn. In onze optiek kan er dan ook gesproken worden van criminele samenwerkingsverbanden en daar gaan we in de volgende paragraaf nader op in.

5.5. De organisatie

Op basis van de door ons uitgevoerde analyses en geraadpleegde bronnen willen wij enerzijds beschrijven hoe het fenomeen georganiseerde autodiefstal georganiseerd lijkt te zijn en anderzijds ingaan op de vraag in welke mate georganiseerde autodiefstal daadwerkelijk georganiseerde misdaad is.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat er met betrekking tot het thema georganiseerdheid en georganiseerde misdaad meerdere begrippen, modellen en definities gebruikt worden ⁹.

Om het fenomeen georganiseerde autodiefstal te kunnen ontrafelen, maken wij op basis van de door ons geanalyseerde bronnen een onderscheid in criminele groepen, criminele samenwerkingsverbanden en criminele netwerken. Criminele groepen zijn twee of meer personen die in het kader van de opsporingsonderzoeken als verdachten in beeld zijn gekomen.

Dergelijke personen maken zich schuldig aan illegale autohandel en in dat kader vervullen ze verschillende taken c.q. functies. Op het moment dat er door twee criminele groepen wordt samengewerkt, noemen wij dit een crimineel samenwerkingsverband. Die samenwerking blijkt op basis van onze analyse vooral gestalte te krijgen rondom het ontbreken van een specifieke functie binnen de ene criminele groep die vervolgens 'ingehuurd' wordt bij een andere criminele groep.

Onze analyse laat tot slot zien dat er ook sprake is van samenwerking tussen twee of meer criminele samenwerkingsverbanden. In dat geval spreken we van een crimineel netwerk ¹⁰. Vaak lopen deze relaties via één of meerdere personen met een specifieke functie zoals die van makelaar of heler.

Wanneer we het hebben over de dynamiek tussen criminele groepen, criminele samenwerkingsverbanden en criminele netwerken dringt de volgende vergelijking zich op. Het geheel lijkt op radertjes die – indien noodzakelijk – in elkaar vallen om het geheel te laten draaien óf op ijsschotsen die naar elkaar toe drijven als het nodig is en tijdelijk aan elkaar vastvriezen en weer afbreken. Net als Kleemans et al. (1998 en 2002) constateren ook wij – op basis van de opsporingsonderzoeken en de informatie van experts – dat dynamiek een essentieel kenmerk is van de samenwerkingsverbanden. Arrestaties (in onderzoeken naar autodiefstal vooral van stelers) leggen samenwerkingsverbanden niet plat omdat deze functiegroep snel vervangbaar is.

Kenmerkend voor zowel criminele groepen, criminele samenwerkingsverbanden als criminele netwerken is dat ze door Justitie aangemerkt kunnen worden als criminele organisaties in het kader van artikel 140 sr. Wel merken we op dat de politie – gezien een aantal grenzen

waar ze in de opsporing tegenaan loopt (zie § 5.7) – het ‘best’ zicht heeft op de criminele groepen en het minst zicht heeft op criminele netwerken. Ook geldt voor zowel de criminele groepen, de samenwerkingsverbanden als de netwerken dat de oriëntatie zowel nationaal als internationaal kan zijn.

Relaties met de bovenwereld

Naast criminele samenwerking is ook de incidentele of structurele betrokkenheid met de bovenwereld van belang. Met name in de WODC-monitoren georganiseerde misdaad¹¹ wordt met betrekking tot autocriminaliteit gewezen op de betrokkenheid van zowel bovenwereldpersonen als organisaties. Wij vinden op diverse plekken in de keten voldoende aanleiding om een dergelijke betrokkenheid hard te maken. Soms beschikken criminele groepen over sleutels of technische kennis waardoor de diefstal van auto's zeer soepel verloopt. Zonder de medewerking van personen uit de legale branche is dit zo goed als ondenkbaar. Ook hebben sommige criminele groepen of samenwerkingsverbanden toegang tot gegevens over auto's (tenaamstelling en kentekens)¹². Met name bij de export van gestolen auto's zijn de criminele groepen aangewezen op het gebruik van vrachtauto's en schepen. Om de risico's van controle te verkleinen, zijn corrupte contacten in het buitenland nodig. Hier komt in een aantal onderzoeken waar gestolen auto's richting Afrika gaan zicht op (door douanepersoneel en scheepsagenten en het vervalsen van handels- en vervoersdocumenten). Niet onbelangrijk is dat er in meer dan de helft van de opsporingsonderzoeken een relatie te leggen is naar de 'legale autobranche'; waarbinnen sprake is van malafide personen binnen bedrijven of van malafide bedrijven. Het gaat dan om de betrokkenheid van garagebedrijven die omgekatte auto's weer op de markt brengen, sloperijen die gestolen auto's omkatten of strippen en shredderbedrijven die de resten van gestripte voertuigen verwerken tot onherkenbare delen. Het is opmerkelijk dat malafide bedrijven (en daarbinnen personen) ondanks hun betrokkenheid strafrechtelijk vaak buiten schot blijven. Het blijkt namelijk moeilijk en vooral tijdrovend te zijn om voldoende bewijs te verzamelen om personen die zich bezighouden met – een bepaalde functie binnen de – georganiseerde autodiefstal in staat van beschuldiging te stellen.

Georganiseerde autodiefstal, een vorm van georganiseerde misdaad?

In dit onderzoek beperken we ons tot een vorm van autodiefstal die we georganiseerd hebben genoemd. Er is sprake van diefstal door criminele groepen van meerdere auto's van de auto's zelf of voor de onderdelen. Binnen de groepen is er sprake van – soms strikt gescheiden – functiegroepen die met elkaar samenwerken om de auto's of auto-onderdelen weer op de nationale of internationale markt te zetten. Dat er sprake is van organisatie rondom deze vorm van autodiefstal lijkt evident, maar het is de vraag of georganiseerde autodiefstal ook een vorm van georganiseerde criminaliteit is.

Eerder wezen we op de WODC-monitor georganiseerde criminaliteit en op de studie van Bruinsma over georganiseerde (vracht-)autocriminaliteit. In deze onderzoeken wordt een definitie van georganiseerde criminaliteit gebruikt (als referentiekader) die geïntroduceerd is door de Onderzoeksgroep Fijnaut en die luidt:

‘Er is sprake van georganiseerde criminaliteit indien groepen die primair gericht zijn op illegaal gewin systematisch misdrijven plegen met ernstige gevolgen voor de samenleving, en in staat zijn deze misdaden op betrekkelijk effectieve wijze af te schermen door geweld of corruptie’ (Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden, Bijlage VII, 1996).

Het is de vraag of de criminele groepen die zich in de afgelopen paar jaar hebben bezighouden met de georganiseerde diefstal van auto's en die wij hebben onderzocht allemaal voldoen aan de in de definitie gestelde criteria. Zeker is dat de Officier van Justitie in de helft van de gevallen met succes een criminele groep of een gedeelte van een criminele groep ook als criminele organisatie in het kader van art. 140 sr. heeft kunnen aanmerken. Met name de begrippen 'primaair, systematisch, ernstig en effectief' in de definitie van de onderzoeksgroep Fijnaut zijn lastige begrippen omdat het bijvoorbeeld moeilijk is om vast te stellen wanneer er sprake is van ernstige gevolgen voor de samenleving.

Wel duidelijk is dat als het gaat om het afschermen van de misdaden (een ander belangrijk onderdeel van de definitie) er soms sprake is van corruptie en zelden van geweld, zo blijkt uit de opsporingsonderzoeken. In dat opzicht is het weer moeilijk om te spreken van georganiseerde autodiefstal als een vorm van georganiseerde criminaliteit.

Andere onderzoekers die zich met georganiseerde misdaad bezighouden, hanteren een ruimere definitie. Indien we de definitie hanteren zoals deze recent in het Nationaal dreigingsbeeld zware of georganiseerde criminaliteit is gebruikt (DNRI/KLPD, 2004), voldoen de door ons onderzochte opsporingsonderzoeken eerder aan de beschrijving van georganiseerde misdaad. De onderzoekers van het Nationaal dreigingsbeeld laten het laatste onderdeel van de Fijnaut-definitie (de afscherming) namelijk achterwege.

Dit heeft ook te maken met het feit dat ze niet alleen naar georganiseerde maar ook naar zware criminaliteit hebben gekeken.

Zelf zijn wij de mening toegedaan dat de werkwijze van veel van de door ons onderzochte criminele groepen te typeren is als een vorm van georganiseerde misdaad. Er is sprake van illegaal gewin, er worden systematisch misdrijven gepleegd én er is in onze optiek en in de optiek op basis van de geanalyseerde bronnen sprake van ernstige gevolgen voor de samenleving. Ook het gegeven dat personen in op het oog van elkaar losstaande criminele groepen elkaar – indien nodig – weten te vinden, is een indicatie voor het bestaan van criminele samenwerkingsverbanden met voor een deel een internationaal karakter.

Een beknopte analyse van alle opsporingsonderzoeken die we in het kader van onderhavig onderzoek hebben uitgevoerd, wijst ook in de richting van het bestaan van criminele netwerken waarbij bepaalde personen met specifieke functies als knooppunten tussen meerdere criminele samenwerkingsverbanden fungeren.

Hiërarchie in de samenwerking?

In de literatuur over georganiseerde misdaad¹³ komen verschillende beelden naar voren over hoe deze georganiseerd is. Enerzijds is er het klassieke beeld van een duurzame organisatie met een piramidestructuur en een sterke hiërarchie. Met name in de WODC-monitoren naar georganiseerde misdaad wordt een beeld geschetst van georganiseerde misdaad als criminele samenwerkingsverbanden c.q. netwerken die dynamisch en fluïde zijn. Zeer recent wordt er in het kader van het 'Nationale dreigingsbeeld'¹⁴ gesproken over het 'kwalmodel' als een mengvorm tussen piramidestructuur en netwerkorganisatie. Er is binnen dit model – zo is de veronderstelling – sprake van een gesloten en hiërarchische organisatie die zich kenmerkt door een stabiele en homogene top van een klein aantal personen. De top neemt het initiatief tot criminele projecten en stuurt de netwerken aan die eronder hangen.

Deze netwerken zijn vaak tijdelijk en wisselen ook per project van samenstelling.

Uit het voorgaande werd reeds duidelijk dat de criminele groepen bij georganiseerde auto-criminaliteit, die wij op basis van de opsporingsonderzoeken in beeld hebben gekregen, vrij

plat zijn en zich kenmerken door samenwerking op die momenten dat het nodig is. Het gaat met andere woorden om mensen die elkaar weten te vinden. Net als in de WODC-monitor naar georganiseerde criminaliteit constateren ook wij dat er binnen samenwerkingsverbanden en netwerken wel sprake is van (kleine groepen) knooppuntverdachten. Het betreft vooral makelaars/helers. Zij zorgen er met name bij de afvoer van duurdere auto's voor dat vraag en aanbod met elkaar in verband worden gebracht. Vermeldingswaardig is dat geen van de opsporingsonderzoeken goed zicht heeft gegeven op een groep opdrachtgevers (de vraagzijde) die daar weer boven zou zitten. Suggesties zijn daarover overigens wel gedaan door verschillende rechercheurs en experts. Die suggesties gaan – voor wat betreft de duurdere gestolen auto's – vooral in de richting van grote opdrachtgevers in met name West-Afrikaanse landen.

5.6. Ontwikkelingen

Uit dit onderzoek naar georganiseerde autodiefstal wordt duidelijk dat er in de afgelopen tien jaar sprake is van een aantal ontwikkelingen c.q. veranderingen met betrekking tot de dadergroepen, de modus operandi, het type gestolen auto's en de afzetmarkt. Bruinsma (1996) maakt midden jaren negentig een onderscheid tussen groepen autochtone Nederlanders (veelal woonwagenbewoners) die lokaal en regionaal opereren én – vanaf 1993 – buitenlandse groepen die in Nederland actief zijn. Met name bij de buitenlandse groepen wijst hij op dadergroepen die vooral afkomstig zijn uit Oost-Europa (Letten, ex-Joegoslaven, (Wit-)Russen, Armeniërs en Polen) die auto's in Nederland stelen om ze vervolgens richting hun thuislanden te brengen. De vraag naar westerse middenklasse auto's is in die periode in die landen erg groot.

Nu – en dit blijkt niet alleen uit de opsporingsonderzoeken maar wordt ook door de experts onderschreven – zijn de autochtone groepen er nog steeds. Ze opereren echter landelijker en weten indien nodig ook aan te haken bij andere criminele groepen waardoor er gesproken kan worden van criminele samenwerkingsverbanden. Daarnaast is er – in vergelijking met het beeld dat Bruinsma schetst – het relatief nieuwe verschijnsel van de internationaal georiënteerde groepen die bestaan uit een groot aantal etniciteiten en waarbinnen dadergroepen uit Oost-Europa (behalve dan de groepen Joegoslavische stellers) geen prominente rol meer vervullen. Het ontstaan van deze groepen lijkt alles te maken te hebben met nieuwe afzetmarkten voor dure Sports Utility Vehicles van de merken BMW, Mercedes en Volvo in met name Noord- en West-Afrika. Bruinsma voorspelde midden jaren negentig overigens dat de samenwerkingsverbanden waarschijnlijk groter zouden worden en meer en meer ook gebruik zouden maken van de havens in Nederland en België. Dit blijkt dus bewaarheid want relatief veel auto's lijken op basis van de door ons geraadpleegde bronnen te verdwijnen via de havens Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen. In het Nationale dreigingsbeeld¹⁵ wordt het transport van auto's via de havens genoemd als een 'witte vlek'; als een verschijnsel waar nauwelijks zicht op is.

De buitenlandse – Oost-Europees georiënteerde – groepen waar Bruinsma midden jaren negentig op wijst, zijn er nu in veel mindere mate. Kennelijk is de markt in auto's verzadigd, want de Oost-Europese bendes bestaan nu vooral uit Polen en Litouwers die met een soort 'hit-en-run' aanpak in ons land auto's stelen en strippen voor de onderdelen.

Naar die onderdelen is kennelijk nu veel vraag in de thuislanden¹⁶.

Een andere ontwikkeling waarop experts wijzen, is dat georganiseerde autodiefstal van een objectmisdrijf aan het verschuiven is richting een persoonsmisdrijf. Zowel rechercheurs

als geraadpleegde experts wijzen er op dat er aan een autodiefstal steeds vaker een woning-inbraak vooraf gaat. Reden hiervoor, zo wordt verondersteld, is dat de stelers – door de toegenomen beveiliging op dure en jonge auto's – de autosleutel nodig hebben. Met name experts waarschuwen voor deze ontwikkeling en wijzen daarnaast op het risico van een toename van gewelddadige home- en carjackings. Van een cijfermatige onderbouwing voor deze vermeende trend is overigens geen sprake. In onze opsporingsonderzoeken komen deze vormen eigenlijk niet tegen en uit een analyse van het LIV¹⁷ blijkt dat er in heel Nederland in een periode van zes maanden – voor zover bekend – drie aangiften van homejacking en 35 aangiften van carjacking bekend zijn. Het is opmerkelijk dat in 77% van de gevallen na de carjacking de gestolen voertuigen teruggevonden worden wat er op lijkt te wijzen dat er niet gesproken kan worden van georganiseerde autodiefstal. In dit laatste geval zouden de auto's – zo mag verondersteld worden – namelijk in veel kleinere aantallen teruggevonden zijn.

5.7. Grenzen aan de opsporing

In het onderzoek is ook gekeken naar de wijze waarop de door ons onderzochte opsporingsonderzoeken zijn uitgevoerd. Dit heeft ertoe geleid dat we een aantal grenzen kunnen beschrijven waar rechteamteams tegenaan lopen.

Allereerst is van belang om aan te geven dat er met betrekking tot het fenomeen autodiefstal in het algemeen in alle politieregio's sprake is van een grens en die heeft te maken met het feit dat autodiefstal geen hoge prioriteit heeft. Pas als de schade en maatschappelijke druk hoog is, worden onderzoeken gestart.

Een tweede belangrijke grens heeft te maken met de reikwijdte van de onderzoeksteams. Zoals eerder aangegeven, kenmerken alle door ons onderzochte opsporingsonderzoeken zich door het feit dat ze tenminste regio- en in veel gevallen ook landsgrensoverschrijdend zijn. Ondanks dit gegeven is er bij slechts zeven opsporingsonderzoeken sprake van vooraf afgestemde interregionale samenwerking in de zin van een bovenregionaal rechteamteam. Alle andere onderzoeken zijn regionaal aangepakt en dat leidt er toe dat de reikwijdte beperkter is. Met name op criminele samenwerkingsverbanden en netwerken die buiten de eigen regio vallen, laat staan die in het buitenland uitkomen, wordt regelmatig niet doorgechercheerd.

Een andere grens waar de opsporing tegenaan loopt, is de investering in tijd en mankracht – gekoppeld aan de doelstelling – die men bij de start aan een onderzoek meegeeft. In veel gevallen blijft men daardoor steken in het aanhouden van stelers (proces 'verwerving') en komt men niet toe aan de ontmanteling van een aantal cruciale functiegroepen (zoals de omkatters, helers, makelaars en opdrachtgevers) binnen een crimineel samenwerkingsverband. De investering boet aan kracht in omdat bekend is dat de plaats van de aangehouden stelers over het algemeen snel wordt opgevuld als er niets aan het ontmantelen van de processen 'verwerking, bemiddeling en afname' is gedaan.

Een volgende grens waar de rechteamteams bij de start van het onderzoek mee geconfronteerd worden, is een gebrek aan expertise. Er is binnen de korpsen over het algemeen weinig kennis aanwezig en men weet vaak in het begin ook niet waar men de kennis kan halen.

Helaas is er na afloop van een opsporingsonderzoek ook nauwelijks sprake van borging van kennis. Bij een nieuw onderzoek naar autocriminaliteit wordt er over het algemeen geen beroep gedaan op ervaren materiedeskundige rechteamers. Van permanente teams op het gebied van georganiseerde autodiefstal is nergens in het land sprake. De enige constante

factor op het gebied van technische kennis over voertuigcriminaliteit binnen de politie zijn de technische deskundigen. Het is aanbevelenswaardig in ieder geval de functionaliteit van de aanwezige deskundigen op het terrein van de voertuigcriminaliteit in de politieorganisatie herkenbaar terug te laten komen. Binnen de politieregio Hollands Midden zijn bijvoorbeeld twee functionarissen werkzaam met de functieomschrijving 'voertuig-specialist'. Gezien de huidige politieorganisatie ligt het onderbrengen van deze specialisten bij de regionale korpsen voor de hand. Een alternatief zou zijn het onderbrengen bij de KLPD of een centralere aansturing door bijvoorbeeld het LIV. Nadeel daarvan is dat er in het eerste geval geen en in het tweede geval in mindere mate een link is met de regionale recherche. Welke keuze men ook maakt, van belang is in ieder geval dat de specialisten herkenbaar aanwezig zijn voor collega's die zich met rechercheonderzoek naar georganiseerde autodiefstal bezighouden. Ook moet duidelijk zijn voor welke informatie men bij deze specialisten terecht kan. Door optimaal gebruik te maken van deze aanwezige kennis kan bij complexe onderzoeken naar georganiseerde autocriminaliteit namelijk efficiënter worden gewerkt.

Tot slot is er nog sprake van een ethische grens. Regelmatig krijgt men binnen de opsporingsonderzoeken bijvoorbeeld door telefoontaps of observeren informatie waardoor men een zaak 'stuk' moet maken en bijvoorbeeld een stellersgroep moet aanhouden. Het Openbaar Ministerie acht het bijvoorbeeld niet verantwoord om een woninginbraak te laten doorgaan gezien de kans op slachtofferschap bij de bewoners. In een aantal gevallen kan hierdoor een crimineel samenwerkingsverband niet ontmanteld worden, omdat centrale figuren op cruciale plekken (zoals helers en makelaars) buiten schot blijven, waardoor de criminele activiteiten gewoon doorgaan.

5.8. De aanpak

Op basis van dit onderzoek wordt duidelijk dat de aanpak van het fenomeen georganiseerde autodiefstal zal moeten bestaan uit diverse componenten. Sleutelbegrippen hierbij zijn: registratie, preventie, informatie, deskundigheidsbevordering, analyse, procedures en regelgeving én controle en handhaving. In de aanpak is een onderscheid aan te brengen in object-gerichte (het voertuig) en dadergerichte maatregelen.

Registratie

Op het terrein van de registratie van gestolen voertuigen (ook wel 'gesignaleerde voertuigen' genoemd) is de laatste jaren in Nederland veel vooruitgang geboekt. De snelheid van registratie van gestolen voertuigen is en blijft van belang omdat criminele groepen die zich met de georganiseerde autodiefstal bezighouden er alles aan doen om een auto zo snel mogelijk van haar identiteit te ontdoen dan wel om de auto snel naar het buitenland te verplaatsen. De gezamenlijke internationale registratie en informatie-uitwisseling met betrekking tot gestolen auto's is daarom een belangrijk aandachtspunt. Er zijn enerzijds heel veel verschillende nationale en internationale registratiesystemen – zoals uit een recente Europese studie is gebleken¹⁸ – die nog niet goed of in het geheel niet centraal op elkaar zijn aangesloten. Anderzijds – en dit is een groter probleem – is er sprake van het gebrek aan discipline in diverse landen om systemen te voeden én te raadplegen. Gezien het feit dat georganiseerde autodiefstal een steeds internationaler fenomeen blijkt te zijn, is dit een thema dat vanuit de Europese Unie meer aandacht verdient. Internationale samenwerking – met een rol voor Europol – lijkt geboden.

Preventie

In preventieve sfeer is er de afgelopen jaren veel gedaan om de diefstal van auto's terug te dringen. De afname van het aantal gestolen auto's in het afgelopen decennium lijkt te wijzen op het succes van de aanpak. Toch hebben preventieve maatregelen – en dan vooral de technische maatregelen – ter bestrijding van autodiefstal ook geleid tot een verandering in de modus operandi bij de stellers. Van een objectmisdrijf is autodiefstal gedeeltelijk verschoven richting een persoonsmisdrijf. Steeds vaker gaat er aan de diefstal van een auto een woninginbraak vooraf waardoor de kans dat dader en slachtoffer elkaar treffen ('home-jacking') toeneemt¹⁹ zo stellen met name experts. Hard cijfermateriaal is overigens niet te vinden voor deze ontwikkeling. Experts wijzen er op dat er bij de keuze van nieuwe technische maatregelen steeds rekening gehouden moet worden of daarmee de kans op persoonlijk slachtofferschap bij de eigenaar niet toeneemt.

Wel verwacht men het nodige van het plaatsen van 'micro-dots' op diverse onderdelen van auto's waardoor deze beter te identificeren en daarmee minder goed verhandelbaar zijn²⁰.

In Australië heeft men daar goede ervaringen mee opgedaan. Met name voor het traceren van onderdelen van gestolen auto's bij sloperijen is deze ontwikkeling belangrijk.

Ook wijzen experts op de ontwikkeling van het EVI (Electronic Vehicle Identification) door middel van chips in auto's. Hier zal binnen tien jaar iedere nieuwe auto mee uitgerust zijn, zo is de verwachting. Hiermee is het makkelijker om door middel van sensoren auto's te volgen.

Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een toename van de diefstal van auto's waarbij bedrijven (garagebedrijven, dealers, verhuurbedrijven) slachtoffer worden. Een groot deel van de bedrijfsmatige diefstallen heeft te maken met slordige procedures of het niet navolgen van bestaande procedures wat er op wijst dat de mens helaas vaak de zwakke schakel vormt in de keten als het gaat om autocriminaliteit. Binnen de legale branches is nog veel te verbeteren en daarbij gaat het om duidelijke functievoorschriften, arbeidsbepalingen en het adequaat screenen van nieuw personeel.

Ook het beter naleven van bestaande regels en procedures (denk bijvoorbeeld aan het sleutelregime in showrooms) en het opstellen en controleren van gedragscodes binnen bedrijven die zich op welke wijze dan ook met auto's bezighouden, is daarbij van belang.

Informatiecentrum en deskundigheidsbevordering

Op dit moment is er in ons land – weliswaar versnipperd – vooral praktijkinformatie over voertuigcriminaliteit bekend. Vreemd genoeg blijkt uit onderhavig onderzoek dat rechteams – zeker als ze voor het eerst met het fenomeen te maken krijgen – moeilijk aan informatie kunnen komen. Het ontbreekt met andere woorden aan een centraal informatiecentrum of -punt waar politiefunctionarissen zowel algemene, operationele als strategische informatie kunnen betrekken. Het simpele gegeven dat er in Nederland op dit moment geen centraal overzicht is van opsporingsonderzoeken naar georganiseerde autodiefstal is in dit verband illustratief. Een dergelijk centraal informatiepunt zou er ook in kunnen voorzien dat teamleiders van verschillende onderzoeken in het land van elkaars onderzoek (en de verdachten) op de hoogte worden gebracht. Zoals uit onderhavig onderzoek blijkt, staan verschillende criminele groepen in het land soms via bepaalde verdachten met elkaar in contact en is er sprake van samenwerkingsverbanden en netwerken.

Naast een centraal informatiepunt is het van belang dat er van daaruit sprake kan zijn van deskundigheidsbevordering in de richting van politiefunctionarissen en Officieren van Jus-

titie en parketsecretarissen. Het blijkt namelijk dat de kennis over het fenomeen georganiseerde autodiefstal bij de start van de meeste onderzoeken zeer marginaal is. Ook deskundigheidsbevordering richting douane en havenpersoneel is van essentieel belang. De grenzen (vooral de havens) blijken een zeer zwakke plek als het gaat om georganiseerde autodiefstal en douane en havenpersoneel zouden op basis van deskundigheidsbevordering – veel beter dan nu het geval is – een signaalfunctie voor de politie kunnen hebben als het gaat om het ‘spotten’ van verdachte voertuigen en lading. Vanzelfsprekend moeten hier wel afspraken over worden gemaakt, want een dergelijke taak wijkt af van hun reguliere taak. Tot slot verdient het aanbeveling als de technisch voertuigspecialisten binnen de Nederlandse politie – vanuit een landelijke ondersteuning – hun kennis niet alleen bundelen (en vastleggen), maar ook regelmatig met elkaar delen ²¹.

Strategische analyse

Op basis van analyse van de opsporingsonderzoeken en informatie van experts zou het in twee onderdelen van belang zijn om periodiek strategische analyses uit te voeren. Enerzijds betreft het de risicoanalyse met betrekking tot de havens. Gezien het grote aantal containers dat hier dagelijks verscheept wordt, is het ondoenlijk om alle containers te controleren (scannen). Een gerichte risicoanalyse zou zicht moeten geven op de tijdstippen, locaties en de wijze waarop gestolen auto's via containers het land uitgaan. Wat zijn met andere woorden verdachte ladingen en bestemmingslanden en wat zijn de hotspots in tijd en plaats? Op basis hiervan zou er veel gericht gecontroleerd kunnen worden in de havens. Anderzijds is het van belang om periodiek strategische misdaadanalyses uit te voeren. Te denken valt aan uitgebreide netwerkanalyses op meerdere criminele groepen. Hierdoor komt er wellicht meer zicht op knooppuntverdachten die actief zijn binnen de georganiseerde autodiefstal in ons land en het buitenland. Naar dergelijke knooppuntenverdachten zou op basis van strategische analyse gericht onderzoek gedaan kunnen worden waardoor aan criminele samenwerkingsverbanden ‘gevoelige klappen’ kunnen worden toegebracht. Nu – zo blijkt uit de analyse van de opsporingsonderzoeken – blijft het vaak bij de aanhouding van personen binnen het proces ‘verwerving’; de stelers. Hierdoor gaan de criminele groepen en samenwerkingsverbanden – omdat de andere processen intact zijn gebleven – gewoon door; er komen dan vaak gewoonweg nieuwe stelersgroepen voor in de plaats.

Procedures en regelgeving

Het is duidelijk geworden dat schadeauto's belangrijk zijn als het gaat om het verstrekken van een nieuwe identiteit aan een gestolen auto's. Vanzelfsprekend gaat het bij de schadeauto's niet zozeer om de auto zelf, maar om de identiteit (VIN-code en kentekenpapieren) van het wrak. In het verleden werden de kentekenpapieren van een auto na een forse aanrijding altijd ingenomen door de politie en het verdient aanbeveling om dit in de toekomst ook weer actiever te gaan doen. Hier zit namelijk een ‘gat’ waar verdachten dankbaar misbruik van maken. Op het moment dat een auto zonder kentekenpapieren weer de weg op moet, zal deze ter herkeuring bij de RDW worden aangeboden. Als er dan sporen zijn van een verdacht voertuig zal er door een technisch deskundige nader onderzoek worden gedaan (Nieuwegeinmodel). Met een dergelijke procedure is het veel omslachtiger om auto's om te katten. Naast het scheiden van kentekenpapieren en ‘autowrak’ kan de Rijksdienst voor het Wegverkeer ‘criminaliteitsgevoelige schadevoertuigen’ ²² ook gaan ‘labelen’. Dergelijke auto's die wachten op keuring (WOK) door de RDW krijgen daarmee extra aandacht (ze kunnen

gevolgd worden doordat ze gelabeld zijn) en keuringsstations zouden bij dergelijke auto's standaard een technisch deskundige kunnen inschakelen.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de registratie door demontagebedrijven (sloperijen). Zij zouden veel beter inzichtelijk moeten kunnen maken van welke auto onderdelen afkomstig zijn (herleidbaarheid aantonen). Nu zijn er vaak vermoedens bij politie en Justitie dat er sprake is van onderdelen die van gestolen auto's afkomstig zijn, maar controle daarop is onmogelijk. Dergelijke procedures zouden ook aangetrokken c.q. geïntensiveerd dienen te worden voor shredderbedrijven. Van wrakken die verwerkt worden tot 'pakje' dient de oorspronkelijke identiteit overlegd te kunnen worden aan opsporingsambtenaren.

Controle en handhaving

Procedures en regelgeving – zoals hierboven geschetst – vallen of staan met controle en – bij overtreding – met handhaving. Met name bij garagebedrijven die bekend staan als malafide of bij malafide demontage- en shredderbedrijven zouden verschillende handhavende instanties (politie, milieu, gemeente, fiscus) samen moeten werken in de controle en vervolgens – bij overtreding – strikt moeten handhaven. In de Verenigde Staten worden gerichte invallen gedaan in de zogenaamde 'Chop Shops' waarvan het vermoeden is dat er gestolen auto-onderdelen worden verkocht. Als bij een dergelijke inval één keer blijkt dat er gestolen onderdelen in de winkel aanwezig zijn, wordt de zaak opgedoekt.

Als het gaat om de handhaving zou het goed zijn om de prioriteitstelling voor georganiseerde autodiefstal door het Openbaar Ministerie en de politie op te schroeven. Experts geven aan dat gestolen auto's bij het plegen van heel veel misdrijven van belang zijn. Autodiefstal is vaak de opmaat voor andere misdrijven. Ook bij de opsporing spelen auto's regelmatig een belangrijke rol. Illustratief hiervoor is dat men bij het aanhouden van terroristen die verdacht werden van de aanslagen in zowel Bali als Madrid via sporenonderzoek in gestolen auto's bij de terroristen terecht is gekomen.

Naast een hogere prioriteitsstelling is het gezien het bovenregionale en zelfs internationale karakter van georganiseerde autodiefstal van belang dat de opsporingsonderzoeken op z'n minst door een BRT en liever nog door een landelijk specialistisch team worden uitgevoerd. Een landelijk team dat ook invulling kan geven aan eerder genoemde en belangrijke lacunes (informatiecentrum, deskundigheidsbevordering en analyse) is beter in staat om kennis over het fenomeen georganiseerde autodiefstal te verzamelen en te borgen. Ook zal er vaker dan nu het geval is op basis van strategische informatie en de uitgebreidere kennis over het fenomeen anders gerechercheerd dienen te worden c.q. vaker doorgerechercheerd dienen te worden waardoor ook knooppuntverdachten binnen de processen 'verwerking, bemiddeling en afname' uit de roulatie kunnen worden gehaald.

Vanuit een landelijk team zou de politie ook andere dan de eerder genoemde regio-overschrijdende activiteiten kunnen ontplooien. Te denken valt aan het maken van analyses en het ontwikkelen van een strategie van aanpak met betrekking tot de verkoop van onderdelen die afkomstig zijn van gestolen auto's via internet. Naast een betere nationale organisatie en samenwerking is ook internationale samenwerking (Europol) gewenst.

Het zal de komende jaren van belang zijn dat politie en Justitie inspelen op het veranderende karakter van georganiseerde misdaad. Berghuis e.a. (2003) schrijven hierover:

'...Als de georganiseerde misdaad (naast eenvoudige vormen) zich ook steeds meer manifesteert in losverbonden netwerken met een groot aanpassingsvermogen en veel onvoorspelbare dynamiek

dan moet de bestrijdingsorganisatie ook veel van die kenmerken bezitten om niet alleen maar achter de feiten aan te lopen’.

Voor georganiseerde autocriminaliteit is voorgaande op basis van dit onderzoek ook het geval waardoor wij ook van mening zijn dat de opsporingsdiensten anders vormgegeven zouden moeten worden. In België beschikt de politie over een zeer deskundige ‘cel voertuig-criminaliteit’ en een dergelijk expertisepunt zou als voorbeeld kunnen dienen voor een landelijk team in Nederland.

5.9. De onderzoeksvragen beantwoord

In dit hoofdstuk zijn de door de opdrachtgever gestelde vragen over georganiseerde autodiefstal uitvoerig aan de orde gekomen en beantwoord. In deze afsluitende paragraaf zullen we – bij wijze van samenvatting – deze onderzoeksvragen kort en bondig beantwoorden.

Wat is georganiseerde autodiefstal?

- Georganiseerde autodiefstal is te beschouwen als een vorm van georganiseerde misdaad waar – binnen een keten die begint bij de diefstal van auto’s en eindigt bij de afzet c.q. verkoop van auto’s of auto-onderdelen – sprake is van vier centrale processen.
- Centrale processen zijn: ‘verwerving’, ‘verwerking’, ‘bemiddeling’ en ‘afname’. De processen zijn te beschouwen als transferpunten waar gestolen auto’s of auto-onderdelen overgaan in andere handen of veranderen van identiteit.
- Bij ‘verwerving’ gaat het om de diefstal van auto’s en binnen dit proces zijn de volgende drie verschijningsvormen te onderscheiden: autodiefstal bij of van bedrijven, autodiefstal voorafgegaan door woninginbraak en overige autodiefstal.
- In het proces ‘verwerking’ worden auto’s van hun identiteit ontdaan. Het gaat daarbij om het ‘strippen’, ‘omkatten’ of ‘klonen’ van auto’s.
- Binnen het proces ‘bemiddeling’ worden vraag en aanbod door helers en makelaars in gestolen auto’s met elkaar in verband gebracht.
- Bij ‘afname’ is sprake van een transfer van de gestolen auto of auto-onderdelen richting de nieuwe eigenaar.
- Er dient – gezien afzetmarkt, werkwijze en organisatie – een onderscheid gemaakt te worden in groepen met een nationale oriëntatie en groepen met een internationale oriëntatie.
- Nationaal georiënteerde groepen zijn voor wat betreft de diefstal en afzet van auto’s en/of auto-onderdelen lokaal, regionaal of nationaal gericht en internationaal georiënteerde groepen – ruim tweederde van de door ons onderzochte groepen – opereren zowel nationaal als internationaal.
- Nationaal georiënteerde groepen maken zich naast autodiefstal nogal eens schuldig aan andere vormen van vermogenscriminaliteit (diefstal en heling) en het bezit van wietplantages.
Bij de internationaal georiënteerde groepen is soms sprake van andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit; vooral drugscriminaliteit en wapens.
- Nederland is interessant voor georganiseerde autodiefstal. Met name de transitfunctie van ons land valt daarbij op. Gestolen auto-onderdelen en auto’s – die vooral in Nederland of onze buurlanden worden gestolen – gaan vaak via Nederlandse havens naar het buitenland. Het is daarbij opvallend dat relatief veel – vooral dure en jonge auto’s – richting Afrika vertrekken.

- In een klein aantal onderzoeken is er sprake van een directe betrokkenheid van de bovenwereld in de vorm van overheidsfunctionarissen/verzekeringsmaatschappijen en – in het buitenland – van corrupt douanepersoneel. Deze verwevenheid met de bovenwereld vertoont overeenkomsten met de bevindingen uit onderzoek naar andere vormen van georganiseerde misdaad.
- Kenmerkend voor georganiseerde autodiefstal is de verwevenheid met de legale autobranche. In meer dan de helft van de bestudeerde opsporingsonderzoeken is een relatie te leggen met legale bedrijven als sloperijen, garagebedrijven en shredderbedrijven.
- Tussen georganiseerde autodiefstal en andere illegale markten c.q. andere vormen van georganiseerde misdaad zijn de nodige overeenkomsten te vinden. De belangrijkste overeenkomsten zijn: de dynamiek in de samenwerking, de 'losse netwerken' c.q. groepen die elkaar indien nodig weten te vinden, het ontbreken van een top-down organisatie, de aanwezigheid van knooppuntverdachten c.q. facilitators, de transitfunctie van Nederland en het internationale karakter, de rol van sociale relaties en de etnische diversiteit in criminele groepen en criminele samenwerking.
- De belangrijkste verschillen zijn de weinig luxe levensstijl van de personen die zich met georganiseerde autodiefstal bezighouden, het grote aantal functies dat nodig is om een gestolen auto weer op de 'markt te zetten' en de zeer sterke verwevenheid (kenmerkend voor het fenomeen) met de legale autobranche.

Wat is de werkwijze en wat zijn de ontwikkelingen binnen georganiseerde autodiefstal?

- Binnen de vier onderscheiden processen zijn in totaal tien functiegroepen te onderscheiden. Het gaat om stellers, transporteurs/koeriers, omkatters, strippers, shredders, makelaars/helers/verkopers, inpakkers/stashers, documentvervalsers, sleutelleveranciers en opdrachtgevers c.q. afnemers.
- Bij diefstal voor de onderdelen is er meestal sprake van relatief kleine nationaal en zelfs regionaal opererende groepen met een gering aantal functiegroepen. Naast de stellers c.q. transporteurs spelen sloperijen en shredderbedrijven een rol bij deze vorm van georganiseerde autodiefstal. Met name personen binnen (malafide) demontagebedrijven of sloperijen zijn te typeren als knooppuntverdachten: personen die zorgen c.q. registreren dat vraag en aanbod met elkaar in verband worden gebracht.
- Complete auto's zijn bij met name de internationaal georiënteerde groepen het doel. Binnen deze groepen komen regelmatig alle functiegroepen – als aparte groepen – in beeld.
- De plaatsen waar auto's gestolen worden, variëren van parkeerterreinen, bij particulieren, vanaf opstalreinen tot diefstal uit showrooms.
- De modus operandi bestaat uit het klassieke openbreken, het stelen door gebruik te maken van apparatuur om startonderbrekers te kunnen omzeilen, het huren of leasen van een auto, het gebruik van duplicaatsleutels én de diefstal van autosleutels via woninginbraak.
- Experts wijzen er op dat georganiseerde autodiefstal aan het verschuiven is van een objectmisdrijf in de richting van een persoonsmisdrijf. Steeds vaker gaat er aan autodiefstal een woninginbraak vooraf.
- Experts wijzen er op dat de aantallen gestolen auto's de afgelopen jaren weliswaar afnemen, maar dat de auto's die gestolen worden (vooral Mercedes, BMW en Volvo) een hogere waarde vertegenwoordigen (soms met een waarde van € 60.000 of meer).

- Voor wat betreft de aanpak liggen er de nodige kansen en mogelijkheden. Deze liggen zowel op het terrein van de objectgerichte als op de dadergerichte maatregelen. Het gaat dan – in algemene zin – om het verbeteren van de registratie van gestolen voertuigen (snel en internationaal), preventie (technisch, personeel en procedureel), het delen van centraal verzamelde informatie, deskundigheidsbevordering, samenwerking met andere vormen van toezicht en handhaving, strategische analyse (zowel misdaadanalyses op daderniveau als risicoanalyses met betrekking tot de havens), het verbeteren van procedures en regelgeving waardoor het moeilijker wordt om auto's van een nieuwe identiteit te voorzien én controle en handhaving (prioriteitsstelling en nationale organisatie en internationale samenwerking).

Wie zijn de daders en hoe opereren zij?

- De criminele groepen uit de opsporingsonderzoeken lopen in omvang uiteen van 2 tot 27 verdachten (gemiddeld 8).
- Nationaal georganiseerde groepen zijn in omvang relatief klein (3-5 personen) en de leden van deze groepen zijn vooral van Nederlandse komaf (relatief vaak met een woonwagenachtergrond). In deze groepen spelen vrouwen geen rol van betekenis.
- De internationaal georiënteerde groepen zijn groter (tussen de 5 en 25 personen). Binnen deze criminele groepen is ook vaker sprake van een vorm van regie; één of meerdere personen die vraag en aanbod van gestolen auto's met elkaar in verband brengen (makelaar c.q. heler). Ook valt op dat er binnen deze groepen door personen van uiteenlopende etnische achtergronden samengewerkt wordt. Met name in de functie 'stelen', komen voormalig Joegoslaven prominent naar voren.
- In de internationaal georiënteerde groepen vervullen vrouwen soms een rol als transporteur/koerier.
- De gemiddelde leeftijd van alle verdachten die in de opsporingsonderzoeken in beeld zijn gekomen, is 33 jaar. Stelers zijn daarbij het jongst en omkatters, strippers en stashers het oudst. Het blijkt dat 97% van de hoofdverdachten antecedenten heeft (gemiddeld 17) en meer dan de helft van hen te typeren is als veelpleger (meer dan 10 antecedenten). De gemiddelde lengte van de criminele carrière van de hoofdverdachten is tien jaar. Het criminaliteitspatroon van de verdachten kenmerkt zich door vermogensmisdrijven, verkeersovertredingen én geweldsmisdrijven.
- In vergelijking met eerder onderzoek blijkt dat er in de afgelopen tien jaar sprake is van een aantal ontwikkelingen c.q. veranderingen met betrekking tot de dadergroepen, de modus operandi, het type gestolen auto's en de afzetmarkt.
- Net als in het verleden is er nog steeds sprake van autochtone groepen, het is echter nieuw dat ze tegenwoordig landelijk opereren en indien noodzakelijk ook weten aan te haken bij andere criminele groepen (criminele samenwerkingsverbanden).
- Daarnaast is er het relatief nieuwe verschijnsel van de internationaal georiënteerde groepen die bestaan (met uitzondering van de meer etnisch homogene groepen Joegoslavische stelers) uit een groot aantal verschillende etniciteiten.
- Het ontstaan van deze groepen lijkt alles te maken te hebben met nieuwe afzetmarkten voor dure Sports Utility Vehicles in met name Noord- en West-Afrika.
- Anders dan in het verleden verlaten relatief veel gestolen auto's via de havens van Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen ons land.

- De Oost-Europees georiënteerde groepen die midden jaren negentig een prominente rol vervulden, zijn er nu in veel mindere mate. De Oost-Europese bendes werken vooral via een hit-en-run-aanpak en richten zich met name op onderdelen voor het thuisland.

Hoe werken daders samen?

- De wijze waarop de verschillende functiegroepen (daders) met elkaar samenwerken, verschilt per criminele groep.
- Met name in de internationaal georiënteerde groepen vinden we meer functies terug die ook vaker door afzonderlijke personen of groepen personen worden uitgevoerd (zoals de groepen Joegoslavische stellers).
- In de nationaal georiënteerde groepen worden verschillende functies soms door één of een klein aantal personen uitgevoerd. Stellers en transporteurs zijn vaak dezelfde personen en ook blijkt dat heel vaak één persoon auto's laat stelen die hij zelf vervolgens omkapt en verkoopt.
- Zowel bij de nationaal als de internationaal georiënteerde groepen is sprake van samenwerking tussen personen of groepen. Criminele groepen waarbinnen verschillende functies zichtbaar zijn, werken in wisselende verbanden dynamisch samen en als een functiegroep (bijvoorbeeld de stellers) wordt ontmanteld door de politie is er meestal snel sprake van vervanging.
- Ook blijkt dat nationaal georiënteerde groepen indien nodig – bijvoorbeeld bij gebrek aan een functie – kunnen aansluiten bij een internationaal georiënteerde groep.
- Criminele groepen werken dynamisch samen met andere criminele groepen in samenwerkingsverbanden. Daarnaast is er sprake van relaties tussen verschillende samenwerkingsverbanden.
- Een uitgevoerde analyse naar relaties tussen de verschillende opsporingsonderzoeken wijst in de richting van het bestaan van criminele netwerken waarbij bepaalde personen met specifieke functies als knooppunten tussen meerdere criminele samenwerkingsverbanden fungeren. Met name makelaars en helers, maar ook stellers blijken in belangrijke mate de verbindende personen te zijn.
- Wij beschouwen georganiseerde autodiefstal als een vorm van georganiseerde misdaad. Er is sprake van illegaal gewin, er worden systematisch misdrijven gepleegd en er is in onze optiek, in de optiek van experts en op basis van de geanalyseerde bronnen sprake van ernstige gevolgen voor de samenleving. Ook is er op diverse niveaus sprake van dynamische samenwerking tussen groepen en samenwerkingsverbanden.

Waarom leidt het handelen van de georganiseerde autodiefstal?

- Het is moeilijk om de kosten van georganiseerde autodiefstal in beeld te brengen. Veelal is niet bekend hoeveel auto's er in totaal door een criminele groep zijn gestolen.
- Dat de financiële schade door georganiseerde autodiefstal aanzienlijk is, blijkt uit de opsporingsonderzoeken waar men wel zicht heeft gekregen op de schade. Deze liep in één enkel opsporingsonderzoek zelfs op tot 2,5 miljoen euro.
- Naast schade door het verdwijnen van auto's is er – volgens experts en rechercheurs – steeds vaker sprake van autodiefstal waaraan een woninginbraak voorafgaat. Dat levert extra materiële en immateriële schade op bij de slachtoffers en levert ook een grotere kans op geweldsescalatie als de bewoners worden overlopen (zogenoemde 'home-jacking').

- De legale autobranche – denk aan de automerken die SUV's verkopen – leidt imago-schade maar heeft ook te maken met directe financieel-economische gevolgen (minder verkoop van auto's).
- Verzekeringsmaatschappijen moeten forse bedragen uitkeren in de vorm van verzekeringsgelden.
- Over de opbrengsten van georganiseerde autodiefstal die vooral terechtkomen bij personen – binnen criminele groepen en in de bovenwereld – is op basis van onderhavig onderzoek nauwelijks iets bekend geworden. Schattingen lopen uiteen van enkele duizenden tot honderdduizenden euro's per jaar per persoon, afhankelijk van zijn of haar rol.
- De meeste hoofdverdachten laten overigens geen extreem bestedingspatroon zien. Dit beeld is anders dan bij de meeste daders van andere vormen van georganiseerde misdaad, bijvoorbeeld drugsdealers.

Notenlijst hoofdstuk 5

1. Inclusief de resultaten uit de aanvullende analyses (antecedentenonderzoek en netwerkanalyse opsporingsonderzoeken). Zie hoofdstuk 1 voor beperkingen van de gekozen onderzoeksmethode.
2. Naast Nederlanders is er sprake van personen met de volgende etnische achtergronden: (voormalig) Joegoslavisch, Ghanees, Nigeriaans, Marokkaans, Surinaams, Pools, Litouws, Tunesisch, Irakees, Libisch, Pakistaans.
3. Omdat de rechteerteams zich vooral hebben gericht op gestolen auto's kan het goed zijn dat men minder oog heeft gehad voor andere vormen van criminaliteit door de groep.
4. Het is niet duidelijk in hoeverre men ook antecedenten heeft in het buitenland.
5. Dit zijn personen die als een 'verbindende schakel' fungeren; die een centrale positie innemen en verschillende functies met elkaar in verband brengen.
6. Het gaat dan om geschikte vindplaatsen van auto's of om de wijze waarop bepaalde merken snel te stelen zijn.
7. Op internet is een levendige handel in auto-onderdelen en daar vinden ook gestolen onderdelen hun weg.
8. Zie ook Berghuis et al., 2003.
9. Zie bijvoorbeeld Kleemans et al., 1998 en 2002; Bruinsma en Bernasco, 2002 en DNRI/KLPD, 2004.
10. Niet duidelijk is of er eerst sprake is van georganiseerde autodiefstal en vervolgens van een netwerk ('toevalligheid van netwerken) of dat de netwerken er al zijn.
11. Ook Moerland en Boerman (1999) vinden een sterke verwevenheid.
12. Dit kan wijzen op betrokkenheid van overheidsfunctionarissen en/of verzekeringsmaatschappijen.
13. Kleemans, et al., 1998 en 2002.
14. DNRI/KLPD, 2004.
15. DNRI/KLPD, 2004.
16. Zie ook KLPD, 2004.
17. Blaauw, 2003.
18. National Criminal Intelligence Service, 2004.
19. Zie ook De Miranda en Degen, 2004.
20. 'Micro-dots' zijn minuscule kleine puntjes met een unieke code, waarmee men auto en auto-onderdelen kan bespuiten zodat deze identificeerbaar blijven.
21. Fraude met de identiteit van voertuigen is namelijk steeds in beweging.
22. Het gaat dan om duurdere en jonge wrakken.

Nawoord van de onderzoekers

In dit rapport is door een team van onderzoekers op basis van diverse onderzoeksactiviteiten een zakelijk verslag gedaan van het fenomeen georganiseerde autodiefstal. De kennis over georganiseerde autocriminaliteit is met dit onderzoek duidelijk toegenomen. Er is meer inzicht in kenmerken van georganiseerde autodiefstal (aard) en achtergronden van dadergroepen, de wijze waarop aan georganiseerde autodiefstal gestalte wordt gegeven (de logistieke keten), de kenmerken en werkwijze van de criminele groepen en van de personen daarbinnen én de wijze waarop gestolen auto's of auto-onderdelen ons land verlaten richting afnemers.

Naast inhoudelijke kennis over georganiseerde autodiefstal is er ook veel informatie verzameld over de wijze waarop aan de opsporing gestalte wordt gegeven en aan de mogelijkheden voor een preventieve en repressieve aanpak. Hiervoor zijn in het rapport verschillende voorstellen gedaan.

Bij onderzoekers is er altijd de hoop (en meestal ook de verwachting) dat er op basis van een uitgevoerd onderzoek nieuwe maatregelen worden getroffen dan wel beter beleid wordt ontwikkeld. Ook bij dit onderzoek bestaat die wens bij de leden van het onderzoeksteam. Als onderzoeksteam willen we daarbij in de vorm van dit nawoord een aantal accenten leggen. In het algemeen zijn wij van mening dat (georganiseerde) autodiefstal intensievere aandacht dient te krijgen van politie en Justitie omdat blijkt dat aan vele vormen van ernstige criminaliteit een autodiefstal voorafgaat. Hierbij valt te denken aan liquidaties en overvallen, maar ook aan terroristische aanslagen. Met een verbeterde aanpak van het fenomeen zouden ook andere ernstige misdrijven voorkomen of opgelost kunnen worden. Maatregelen of beleid waarvan wij denken dat ze bij uitstek aangewezen zijn om georganiseerde autodiefstal in de toekomst efficiënter te kunnen aanpakken, betreffen:

- Het professionaliseren van het opsporingsproces, waarbij er meer aandacht dient te zijn voor het grensoverschrijdende karakter van het fenomeen én het goed zou zijn als het Openbaar Ministerie rekercheteams de mogelijkheid geeft om vaker door te rekercheren waardoor naast de meer inwisselbare stellersgroepen ook andere – essentiële en minder inwisselbare – functies ontmanteld kunnen worden.
- Een actueel en makkelijk bereikbaar internationaal registratiesysteem met betrekking tot gestolen voertuigen onderhouden.
- De aandacht voor deskundigheidsbevordering vergroten, waarbij het zowel gaat om het uitbreiden en structureren van het technisch voertuigspecialisme binnen de politie, het centraal bereikbaar hebben van kennis over het fenomeen als om het informeren en betrekken van andere handhavers (douane/havens) bij de aanpak.
- Het bevorderen van technische preventiemiddelen die persoonsonafhankelijk zijn. Bijvoorbeeld wel het gebruik van zogenoemde 'micro-dots', maar geen beveiliging waarbij een vinger(afdruk) noodzakelijk is voor het starten van de auto.
- Het intensiveren van (landelijke) strategische en tactische analyses op basis van verzamelde gegevens over dadergroepen en gestolen voertuigen. Hierbij kan gedacht worden aan het uitvoeren van netwerk- en risicoanalyses.
- Aanscherpen van beveiliging op persoons- en gedragsniveau. Het screenen van personeel zowel bij overheidsinstanties als instanties in de private sector.

- Het duidelijker afspreken van procedures met betrekking tot het scheiden van kenteken-papieren bij schadevoertuigen waardoor omkatten van auto's moeilijker wordt.
- Het intensiveren van interdisciplinaire controle- en handhavingsacties bij 'gevoelige bedrijven' binnen de georganiseerde autodiefstal. Te denken valt aan gecombineerde politie-, milieu-, belasting- en/of douanecontroles.
- Gezien de rol die gestolen auto's spelen bij uiteenlopende vormen van criminaliteit (zoals overvallen en aanslagen) pleiten wij voor een nader onderzoek naar de relatie tussen georganiseerde autodiefstal en andere vormen van criminaliteit.

In Nederland is in de afgelopen jaren met betrekking tot autodiefstal een publiek-private samenwerking van de grond gekomen die successen boekt in de bestrijding van autodiefstal. Vanuit die samenwerking zijn namelijk al de nodige stappen gemaakt om de aanpak van autodiefstal te verbeteren. Het is dan ook onze verwachting dat door de diverse partijen die bij het fenomeen georganiseerde autodiefstal betrokken zijn en die met elkaar 'in gesprek zijn' uitvoering gegeven kan worden aan voornoemde lijst met te nemen maatregelen. Vanzelfsprekend dienen overheid, autobranche en verzekeringsmaatschappijen daarbij vanuit hun eigen specifieke verantwoordelijkheid te handelen.

Samenvatting

In opdracht van het Ministerie van Justitie, WODC, afdeling extern wetenschappelijke betrekkingen, heeft Advies- en Onderzoeksgroep Beke een onderzoek uitgevoerd naar de kenmerken en achtergronden van georganiseerde autodiefstal.

Probleemstelling, onderzoeksvragen en -activiteiten

Centraal in het onderzoek staat het in georganiseerd verband stelen en onwettig verhandelen van auto's. Autodiefstal voor eigen vervoer en autodiefstal om een ander misdrijf te plegen, zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gebleven.

De probleemstelling in het onderzoek luidt: wat is de aard (met name daders en dadergroepen en modus operandi) van de georganiseerde autodiefstal in Nederland, in welke mate is autodiefstal georganiseerd (organisatiegraad) en wat betekent een en ander voor de preventieve en repressieve aanpak van het probleem?

Vijf onderzoeksvragen

Het onderzoek dient concreet antwoord te geven op vijf onderzoeksvragen. De *eerste vraag* heeft betrekking op wat georganiseerde autodiefstal is. Hierbij gaat het er vooral om zicht te krijgen op hoe de keten van vraag, aanbod en afzet in elkaar zit. Er wordt ingezoomd op de wijze waarop en mate waarin er sprake is van een internationaal karakter, verwevenheid tussen de illegale en legale branche en andere vormen van (georganiseerde) criminaliteit. De *tweede onderzoeksvraag* richt zich op de werkwijze binnen georganiseerde autodiefstal en eventuele ontwikkelingen en veranderingen in de tijd. Hierbij gaat het vooral om het ketenverloop, de verschillende functies in de keten en de modus operandi. Een *derde vraag* heeft betrekking op de daders en dadergroepen die zich actief met georganiseerde autodiefstal bezig houden. De aandacht gaat uit naar achtergrondkenmerken en profielen van daders en dadergroepen en de wijze waarop zij geografisch opereren. Een *vierde onderzoeksvraag* handelt over de samenwerking tussen daders en dadergroepen waarbij het met name gaat over de hoedanigheid van de samenwerking, de aard van de relaties en het al dan niet hiërarchische karakter van de organisatie. De laatste en *vijfde onderzoeksvraag* heeft betrekking op de effecten van georganiseerde autodiefstal. Hierbij gaat het enerzijds om het in kaart brengen van opbrengsten voor daders en schade voor slachtoffers die het fenomeen georganiseerde autodiefstal met zich meebrengt en anderzijds om eventuele (maatschappelijke) neveneffecten ervan.

Ter beantwoording van deze onderzoeksvragen zijn vijf onderzoeksactiviteiten uitgevoerd: een literatuurresearch, een analyse van opsporingsonderzoeken, het inschakelen van experts, het raadplegen van justitiële documentatie en het uitvoeren van een 'overall' analyse van de opsporingsonderzoeken.

Literatuur

Met de literatuurresearch is allereerst een cijfermatig beeld neergezet van autodiefstal. Hieruit blijkt dat er in de afgelopen tien jaar sprake is van een afname van de aantallen gestolen auto's. Opvallend is dat de auto's die gestolen worden meer en meer te typeren zijn als luxe, relatief nieuw en duur. Vervolgens is er naar relevante literatuur gezocht om het fenomeen inhoudelijk inzichtelijk te maken. Over autodiefstal in het algemeen en georganiseerde autodiefstal in het bijzonder, blijkt zowel internationaal als nationaal niet veel literatuur

voorhanden te zijn. Bruinsma verrichtte in 1996 als lid van de onderzoeksgroep Fijnaut een deelstudie naar het fenomeen georganiseerde autodiefstallen in Nederland. Interessant voor onderhavig onderzoek is met name het tijdsbeeld van het fenomeen dat Bruinsma schetst. Naast het bestaan van netwerken waarin verschillende groepjes, gescheiden van elkaar verschillende werkzaamheden verrichten, wijst Bruinsma op de verwevenheid met de bovenwereld van legale ondernemingen en op het internationale karakter van de georganiseerde autodiefstal. Politieonderzoek biedt inzicht in de verandering van de modus operandi (woninginbraak voor de sleutel), maar ook op de kenmerken van de criminele samenwerkingsverbanden en de landen waar gestolen auto's terechtkomen. De WODC-monitor blijkt naast het leveren van een bruikbare methodiek voor analyse, een toetssteen voor georganiseerde criminaliteit in algemene zin, waartegen georganiseerde autodiefstal in het bijzonder, afgezet kan worden.

De opsporingsonderzoeken

Voor de analyse van de opsporingsonderzoeken zijn landelijk alle Hoofdofficieren van Justitie en alle korpschefs van de politie benaderd voor hun medewerking om opsporingsonderzoeken met betrekking tot georganiseerde autodiefstal aan te dragen. Uiteindelijk zijn er verspreid over Nederland 23 opsporingsonderzoeken verzameld. Twee opsporingsonderzoeken bestaan uit twee deelonderzoeken die beiden als één onderzoek zijn geanalyseerd. De verzamelde en geanalyseerde opsporingsonderzoeken zijn recent (maximaal 2 jaar geleden afgerond).

Groepen nationaal versus internationaal

Op basis van de analyse van de opsporingsonderzoeken is zicht gekregen op de dadergroepen die zich met georganiseerde autodiefstal bezighouden. Er blijkt een onderscheid te bestaan in enerzijds nationaal georiënteerde groepen die voor wat betreft de diefstal en afzet van auto's en auto-onderdelen lokaal, regionaal of nationaal opereren en anderzijds internationaal georiënteerde groepen die zowel nationaal als internationaal gericht zijn voor wat betreft de diefstal en afzet van gestolen waar. Ruim tweederde van de onderzochte criminele groepen is te typeren als internationaal georiënteerd waarbij Noord- en West-Afrikaanse landen het meest voorkomen als de afzetgebieden. Bij georganiseerde autodiefstal kan het gaan om de complete auto's, om de auto-onderdelen of om beiden. In de opsporingsonderzoeken is naar voren gekomen dat bij de internationaal georiënteerde groepen de diefstal voor complete auto's centraal staat – waarbij het voornamelijk gaat om erg dure en exclusieve auto's. Bij de nationaal georiënteerde groepen speelt de diefstal voor de onderdelen een prominentere rol.

De nationaal georiënteerde groepen zijn voor wat betreft omvang relatief klein (tussen de 3 en 5 personen). De leden van de groep zijn van Nederlandse afkomst en kennen elkaar vaak al langere tijd. De internationaal georiënteerde groepen zijn groter (tussen de 5 en 25 personen) en er is meer sprake van een bepaalde vorm van regie waarbij een of meerdere personen de vraag en aanbod van gestolen goederen coördineren. De leden van de internationaal georiënteerde groepen hebben uiteenlopende etnische achtergronden. De relaties binnen deze groepen zijn vaak gebaseerd op familieverbanden of hechte vriendschappen.

Functies en functiegroepen

Binnen de georganiseerde autodiefstal is een keten van functies en functiegroepen te benoemen die begint bij de diefstal en eindigt bij de afzet of verkoop van de gestolen auto's of auto-onderdelen. De functies en functiegroepen die we hebben kunnen onderscheiden zijn: stelers, transporteurs/koeriers, omkatters, strippers, shredders, makelaars/helers/verkopers, inpakkers/stashers, documentenvervalsers, sleutelleveranciers en opdrachtgevers/afnemers. De eerste groep, de stelers, opereert in verschillende gedaanten. Zo zijn er individuele stelers die te kenmerken zijn als autodieven én de stelersgroepen die naast autodief ook inbreker zijn. Veel helers krijgen auto's aangevoerd van verschillende stelersgroepen. Dit heeft consequenties voor de opsporing: wanneer men een stelersgroep oppakt, kan deze plek gemakkelijk ingevuld worden door een andere stelersgroep, waardoor criminele netwerken slechts tijdelijk platliggen. Over de omkatters dient opgemerkt te worden dat deze in veel van de bestudeerde opsporingsonderzoeken voorkomen, maar dat er spijtig genoeg weinig zicht is gekomen op deze functie. Veel nationaal georiënteerde groepen verzorgen het omkatten zelf in een loods, schuur of zelfs in een legale garage. Op twee casus na is er zicht gekomen op de personen welke een coördinerende of bemiddelende rol vervullen tussen aanbod en vraag van gestolen auto's. Zij bekleedden de functie van makelaar, heler of verkoper en kunnen gezien worden als 'verbindende schakel' die zorgt dat de gewenste auto op de gewenste plaats van bestemming terechtkomt. Opvallend zijn de verschillen in leeftijd tussen de functiegroepen. Zoals werd verwacht, blijken de stelers aanmerkelijk jonger dan de personen uit de andere functiegroepen.

Binnen de nationaal georiënteerde groepen blijken dezelfde personen vaak meerdere functies te vervullen terwijl binnen de internationaal georiënteerde groepen er vooral aparte groepjes bestaan met een specifieke functie. Bepaalde functies of functiegroepen blijken etnisch-specifiek te zijn; met name groepjes (voormalig) Joegoslaven komen naar voren als stelersgroepen. Uit een 'overall' netwerkanalyse kan ten aanzien van de 'bekende groepen' opgemerkt worden dat het merendeel niet op zichzelf staat maar meestal gerelateerd is aan meerdere groepen uit andere opsporingsonderzoeken. Wat betreft de functies blijkt dan dat makelaars en helers de meest verbindende personen zijn. Ook stelers komen regelmatig in beeld als verbindende schakels tussen de opsporingsonderzoeken. Groepen waarbinnen verschillende functies te onderscheiden zijn, werken in wisselende verbanden dynamisch samen. Men weet elkaar te vinden. Ook nationaal georiënteerde groepen blijken indien nodig aan te sluiten bij een internationaal georiënteerde groep.

Justitiële documentatie

Bijna alle verdachten blijken op navraag bij de Centrale Justitiële Documentatie (CJD) bekend. De verdachten hebben gemiddeld zeventien antecedenten en meer dan de helft van deze groep is te typeren als veelpleger. Zij blijken een gemiddelde (geregistreerde) criminele carrière van tien jaar te hebben. De antecedenten hebben veelal betrekking op vermogensmisdrijven, verkeersovertredingen en geweldsmisdrijven.

Samenwerking en verdiensten

Gekeken naar de relaties binnen de groep dan blijkt bij de meeste groepen sprake te zijn van financiële bindingsmechanismen. Dat wil zeggen dat de hoofdmotivatie om samen te werken het financiële gewin is. Het was lastig een beeld te krijgen van wat de verdachten opstrijken met de criminele activiteiten. De meeste verdachten laten geen extreem

bestedingspatroon zien, terwijl de financiële verdiensten per groep op kunnen lopen tot in de tonnen. Vanzelfsprekend dat de geleden financiële schade ook enorm kan zijn. Naast de directe financiële schade is er ook sprake van andere vormen van schade. Te denken valt bijvoorbeeld aan de verstoring van de legale markt, imagoschade voor de autodealers, aan de schade ten gevolge van braak en ramkraken én aan kosten die politie en Justitie maken om deze vorm van criminaliteit aan te pakken. Binnen vrijwel alle groepen blijkt op een of ander wijze een relatie te bestaan met de legale branche. Het kan hier gaan om bonafide of malafide bedrijven of werknemers of bona- of malafide (overheids-)functionarissen. In de laatste gevallen kan er gesproken worden van ambtelijke corruptie.

De opsporingsonderzoeken onder de loep

Wat betreft 'de kenmerken van de opsporingsonderzoeken' zijn verschillende aspecten in kaart gebracht. In het algemeen kan gesteld worden dat georganiseerde autodiefstal geen hoge prioriteit geniet bij politie en Justitie. Over *de aanleiding* om een opsporingsonderzoek te starten, kan gezegd worden dat dit het geval is wanneer de schade als gevolg van autodiefstal in de betreffende regio dermate hoog is dat de politie en het Openbaar Ministerie de verplichting hebben er een zaak van te maken. Wat betreft *de reikwijdte van het onderzoeksteam* is een opmerkelijke uitkomst dat hoewel er in alle opsporingszaken sprake is van ten minste één landelijke regio- overschrijdende oriëntatie van de criminele groep, er slechts in minder dan een derde van de opsporingszaken sprake is geweest van vooraf afgestemde interregionale samenwerking in de zin van bovenregionale researchteams. Het blijkt dat er binnen de korpsen over het algemeen weinig expertise aanwezig is op het gebied van georganiseerde autodiefstal. *De duur van de opsporingsonderzoeken* ligt gemiddeld tussen de vijf à zes maanden. In de praktijk blijkt dit echter niet genoeg om een criminele groep in zijn geheel succesvol aan te pakken. Typerend voor georganiseerde autodiefstal is het regio-overschrijdende en vaak ook grensoverschrijdende karakter ervan. Dit vraagt automatisch om een intensieve nationale en internationale samenwerking. Vaak vanwege gebrek aan capaciteit en prioriteit blijft deze tot nog toe in gebreke. Gekeken naar de effectiviteit en functionaliteit van verschillende *opsporingsmethoden* dan valt met telefoontaps, ondanks het tijdrovende karakter, een groot voordeel te behalen wat betreft informatie over ophanden zijnde acties. Naast de taps wordt veelvuldig gebruik gemaakt van observatieteams. Aan de hand van wat de politie over de tap aan informatie binnenkrijgt, kan het observatieteam gericht ingezet worden om op een bepaalde locatie te posten en personen of goederen te volgen. Tenslotte hebben zoekingen en getuigen- en verdachtenverklaringen in enkele opsporingsonderzoeken zinvolle informatie opgeleverd.

Experts aan het woord

In het onderzoek is in verschillende fases gebruik gemaakt van de kennis van experts vanuit drie sectoren te weten: de overheid, de autobranche (alle takken van verkoop tot sloop) en verzekeringen & expertisebureaus. Daarnaast zijn er werkbezoeken afgelegd bij het Haventeam van de regiopolitie Zeeland en bij twee technisch voertuigspecialisten van de politie. Het algemene beeld over georganiseerde autodiefstal dat door de experts geschetst wordt, is dat er de laatste jaren een toename merkbaar is van diefstal van jonge, dure en luxe auto's. Daarnaast zijn er volgens de deskundigen nu andere afzetmarkten voor gestolen voertuigen in beeld dan tien jaar geleden. Was tien jaar geleden de belangrijkste afzetmarkt nog het voormalige Oostblok, nu viert de export over zee van gestolen voertuigen naar landen in

Noord- en West-Afrika hoogtij. Dit sluit aan bij de bevindingen uit de opsporingsonderzoeken. Voor wat betreft de dadergroepen bestaat het idee bij de deskundigen dat het groepen zijn met een internationaal karakter bestaande uit meerdere groepen met een eigen functie. Het betreft volgens de deskundigen vaak jonge jongens die voor meerdere opdrachtgevers werken. Een ontwikkeling binnen het fenomeen is dat er in ons land de laatste jaren veel auto's worden gestolen nadat de sleutel bij een woninginbraak is bemachtigd. Hierbij wordt gewaarschuwd voor mogelijk toenemend geweld bij de inbraak. Opgemerkt wordt dat daar momenteel in Nederland nog weinig sprake van is, in tegenstelling tot België waar men meer met zogenoemde home- en carjacking te maken heeft.

De verbeterde beveiligingstechnieken van voertuigen en opsporingsmethoden hebben echter een keerzijde en kunnen een contraproductieve uitwerking hebben op het criminele circuit. Het crimineel handelen professionaliseert juist omdat men leert van de getroffen maatregelen. Hierdoor kan men de oplossingen, omwille van de veiligheid, beter op een ander vlak zoeken. Uit de werkbezoeken en de bijeenkomsten met de experts komen de volgende sleutelbegrippen voor een effectieve aanpak van georganiseerde autodiefstal naar voren: sterke multidisciplinaire nationale en internationale samenwerking en signalering, deskundigheidsbevordering en borging van expertise op het gebied van voertuigcriminaliteit bij politie en Justitie, persoonsonafhankelijke technische veiligheidsmaatregelen, verscherpte regels en controles binnen de autobranche en op transportroutes.

Centrale processen en mate van georganiseerdheid

De centrale processen die binnen het fenomeen georganiseerde autodiefstal benoemd kunnen worden, zijn 'verwerving', 'verwerking', 'bemiddeling' en 'afname'. Kenmerkend voor deze processen is dat auto's of auto-onderdelen worden overgedragen of veranderen van identiteit. Bij 'verwerving' worden de auto's of auto-onderdelen gestolen, bij 'verwerking' worden ze van hun identiteit ontdaan, bij 'bemiddeling' komen vraag en aanbod bij elkaar en 'afname' heeft betrekking op de transfer van de gestolen goederen naar de nieuwe eigenaar. Met name op het proces 'verwerving' en in mindere mate op 'verwerking' is in de bestudeerde opsporingsonderzoeken zicht gekomen. Door de aard van de opsporingsonderzoeken is het niet mogelijk gebleken de overige twee processen goed inzichtelijk te maken.

Op basis van de analyses en geraadpleegde bronnen is beschreven wat de organisatiegraad binnen de georganiseerde autodiefstal is en in welke mate georganiseerde autodiefstal een vorm van georganiseerde misdaad is. In dit onderzoek is voor de eenduidigheid een onderscheid gemaakt in criminele groepen, criminele samenwerkingsverbanden en criminele netwerken waarbij de oriëntatie zowel nationaal als internationaal kan zijn. Groepen, samenwerkingsverbanden en netwerken zijn niet altijd scherp van elkaar te scheiden, maar gaan regelmatig dynamisch in elkaar over. Criminele groepen zijn twee of meer personen waarvan is aangetoond dat zij zich bezighouden met georganiseerde autodiefstal en als verdachten in beeld zijn gekomen. Een crimineel samenwerkingsverband bestaat wanneer er in het kader van georganiseerde autodiefstal door twee criminele groepen wordt samengewerkt. Deze samenwerking ontstaat vaak wanneer men van elkaar afhankelijk is voor bepaalde functies die nodig zijn in de keten van diefstal tot afzet. Wanneer twee of meer criminele samenwerkingsverbanden blijken samen te werken, is er sprake van een crimineel netwerk. Deze vormen van samenwerking tussen personen, groepen en samenwerkingsverbanden zijn als zeer dynamisch te typeren. Vanwege beperkingen in de opsporing is er bij de politie het

meest zicht op de criminele groepen en het minst zicht op criminele netwerken. Het is op basis van het onderzoek evident dat er sprake is van organisatie rondom georganiseerde autodiefstal. De vraag is in hoeverre georganiseerde autodiefstal ook een vorm is van georganiseerde criminaliteit. Een indicatie hiervoor is dat het in iets meer dan de helft van de opsporingsonderzoeken gaat om een groep verdachten die – op grond van artikel 140 uit het Wetboek van Strafrecht – juridisch aangemerkt is als een ‘criminele organisatie’. Met inachtneming van de definities van georganiseerde criminaliteit van Fijnaut (1996) en de meer recentere definitie van de DNRI/KLPD (2004) met betrekking tot zware en georganiseerde criminaliteit, is de werkwijze van veel van de onderzochte criminele groepen te typeren als een vorm van georganiseerde criminaliteit. De bevindingen dat er sprake is van illegaal gewin, het systematisch plegen van misdrijven, ernstige gevolgen voor de samenleving en de indicatie die is gevonden voor het bestaan van criminele samenwerkingsverbanden en criminele netwerken wijzen hierop. De groepen bij georganiseerde autodiefstal kenmerken zich verder door een vrij platte structuur waarbinnen een fluïde en dynamische samenwerking bestaat. Er is daarbij binnen de samenwerkingsverbanden en netwerken sprake van (kleine groepen) knooppuntverdachten.

Ontwikkelingen in georganiseerde autodiefstal

Wanneer gekeken wordt naar de ontwikkelingen op het gebied van georganiseerde autodiefstal blijkt dat er – zoals Bruinsma in 1996 ook constateerde – nog steeds sprake is van groepen autochtone Nederlanders die lokaal en regionaal opereren. Wel lijken ze steeds meer nationaal te zijn gaan opereren en blijken ze in staat aan te haken bij andere (internationaal georiënteerde) criminele groepen. Waar dadergroepen uit Oost-Europa in de jaren negentig een belangrijke rol vervulden bij georganiseerde autodiefstal is er nu veel meer sprake van internationaal georiënteerde groepen bestaande uit verscheidene etniciteiten. Dit hangt wellicht samen met de nieuwe afzetmarkten in met name Noord- en West-Afrika waar een grote vraag is naar dure auto's zoals de Sports Utility Vehicles. Er gaan dan ook meer gestolen auto's via de havens ons land uit. Daarnaast is er, terwijl midden jaren negentig een duidelijke stroom van gestolen auto's richting Oost-Europa verdween, nu meer sprake van de afzet van auto-onderdelen in die richting.

Een ontwikkeling van een andere aard is dat de georganiseerde autodiefstal van een object-misdrijf richting een persoonsmisdrijf aan het verschuiven is omdat de auto's steeds beter beveiligd zijn. Met name experts waarschuwen voor het risico van een toename van home- en carjackings.

De aanpak van georganiseerde autodiefstal

Met betrekking tot de aanpak van het fenomeen georganiseerde autodiefstal zijn sleutelbegrippen: registratie, preventie, informatie, deskundigheidsbevordering, analyse, procedures, regelgeving, controle en handhaving. Hierbij is een onderscheid te maken tussen dadergerichte en objectgerichte maatregelen.

Met het oog op een snelle signalering van gestolen auto's en auto-onderdelen is een gezamenlijke nationale en internationale registratie en informatie-uitwisseling van essentieel belang. In het kader van preventie spelen met name technische maatregelen een belangrijke rol. Op dit gebied blijkt in de autobranche nog veel mogelijk. Van belang is – met het oog op de veiligheid van de consument – dat de maatregelen persoonsonafhankelijk zijn. Duidelijke en strenge procedures binnen de legale autobranche en controle op het naleven ervan zijn

ook van groot belang. Een andere belangrijke maatregel is informatieoverdracht en deskundigheidsbevordering bij politie en Justitie maar ook bij andere partners zoals douane en havenpersoneel die met het fenomeen georganiseerde autodiefstal te maken krijgen. In dit kader verdient het ook aanbeveling om meer centrale structuur aan te brengen in de groep technisch voertuigspecialisten binnen de politie. Met het sleutelbegrip ‘analyse’ doelen we enerzijds op het periodiek uitvoeren van strategische (en tactische) analyses waarmee hot-spots in tijd en plaats met betrekking tot georganiseerde autodiefstal inzichtelijk worden gemaakt. Anderzijds bedoelen we hiermee uitgebreide netwerkanalyses op dadergroepen om eventuele criminele samenwerkingsverbanden en/of netwerken inzichtelijk te maken en strategisch aan te pakken. De procedures en regelgeving met betrekking tot de registratie van auto's – en met name schadeauto's – bij onder andere de RDW, demontagebedrijven en shredderbedrijven is een ander belangrijk punt van aandacht bij de aanpak van het fenomeen. Verdachten van georganiseerde autodiefstal blijken dankbaar misbruik te maken van lacunes die er op dit vlak zijn. Ten slotte zijn, in het verlengde van het voorgaande, controle en handhaving van de regelgeving en procedures essentiële componenten bij een aanpak van georganiseerde autodiefstal. Hierbij doelen we op een verbeterde controle door een samenwerking van verschillende handhavende instanties zoals politie, Justitie en gemeente. Voor wat betreft handhaving is het van belang dat georganiseerde autodiefstal een hogere prioriteit gaat genieten bij politie en Justitie met name ook omdat autodiefstal vaak gepaard gaat met veel andere en ernstige misdrijven. Daarnaast zou het gezien het bovenregionale en vaak ook internationale karakter van georganiseerde autodiefstal wenselijk zijn dat een landelijk specialistisch team zich bezig gaat houden met het fenomeen. Eerder genoemde aanbevelingen met betrekking tot de aanpak zoals analyse en deskundigheidsbevordering zouden ook vanuit dit expertiseteam ingevuld kunnen worden.

Summary

Organized Car Theft – Characteristics and Backgrounds of an Illegal Industry

The Research and Documentation Centre of the Dutch Ministry of Justice (WODC), department of external academic relations, commissioned Beke Consultancy and Research Group to conduct a study of the characteristics and backgrounds of organized car theft in the Netherlands.

Problem statement, research questions and research activities

This study focuses on the organized stealing and illegal trading of cars. Car theft for personal transportation and car theft in order to commit another crime are not addressed in this study.

Central in this study are the following questions: What is the nature (in particular who are the offenders and offender groups and how do they operate) of organized car theft in the Netherlands, to what extent is car theft performed by syndicates (its degree of organisation) and what does this mean for both prevention and repression of this problem?

Five research questions

The aim of this study is to answer five research questions. The *first question* pertains to the nature of organized car theft. The main goal is to gain insight into the chain of demand, supply and market. Special attention is paid to the degree in which organized car theft is a national and/or international phenomenon, how it functions, the links, if any, between legal and illegal lines of business and other categories of (organised) crime. The *second question* focuses on the methods used in organized car theft and any developments and changes therein over time. Of particular interest are the links in the chain, the various functions in the chain and the way of operating (modus operandi). The *third question* pertains to the offenders and offender groups actively involved in organized car theft. Attention is paid to the offenders' background characteristics and profiles and the way in which they operate geographically. The *fourth question* addresses the co-operation between offenders and offender groups, in particular the nature of this co-operation, the nature of the relationships and the hierarchic structure (if any) of the organisation. The *fifth question* addresses the (side) effects of organized car theft with regard to the gains for the offenders, the damage inflicted on the victims of organized car theft and the possible (societal) side effects of this type of crime.

In order to answer these questions we have studied the available literature on this subject, analysed criminal investigations, interviewed experts, consulted judicial documentation and performed an overall analysis of the criminal investigations.

Literature

On the basis of the literature available on car theft we have collected some (quantitative) figures. These figures show that there has been a decrease in the number of stolen cars over the past ten years, but the number of relatively new, expensive, luxury cars that is stolen, is growing. Then we looked for some relevant literature on this phenomenon in order to gain more insight. However, not much literature seems to be available about car theft in general and organized car theft in particular, neither in the Netherlands nor in other countries.

Bruinsma, a member of the Fijnaut committee, studied the phenomenon of organized car theft in the Netherlands in 1996. Interesting to our research are the changes over time that Bruinsma described. Apart from the networks in which various offender groups perform their activities separately, Bruinsma stressed the links between these networks and legitimate businesses and the international character of organized car theft. Police investigations provide not only insight into the changes in the modus operandi (break-ins to obtain the car key), but also in the characteristics of the criminal networks and the countries the stolen cars are shipped to.

The WODC monitor not only provides us with a useful methodology for analysis, it also provides us with a touchstone for organised crime in general and organized car theft in particular.

Criminal investigation reports

In order to analyse criminal investigation reports all the Directors of Public Prosecution and chiefs of police in the Netherlands were approached to co-operate with us and provide us with criminal investigation reports regarding organized car theft. Eventually, 23 criminal investigation reports covering the whole country were collected. Of these reports two were combined by us and analysed as being one report. The criminal investigation reports that were collected and analysed were of relatively recent date (completed no longer than two years ago).

National versus international groups

Analysis of the criminal investigation reports provided insight into the offender groups engaged in organized car theft. A distinction can be made between groups that operate within the country and groups that operate internationally. The former groups operate on a local, regional or national level when stealing and selling cars and their parts. The latter groups operate on both a national and international level when stealing and dealing the stolen goods. More than two-thirds of the criminal groups investigated work internationally; their main trading areas are the countries in Northern and Western Africa. Organized car theft may involve complete cars, their parts only or both. The criminal investigation reports indicated that the international syndicates mainly focus on complete cars, in particular very expensive luxury cars. Groups that operate on a national level are more interested in stealing cars for the sake of their parts.

The national organisations are relatively small (three to five people). The members of these groups are Dutch by birth and have often known each other for quite some time.

The international syndicates are larger (five to twenty-five people) and are characterised by some form of hierarchy: one or more people co-ordinate the supply and demand regarding the stolen goods. The members of the international groups have different ethnic backgrounds. The relationships between these groups are often based on family relationships or close friendships.

Functions and function groups

Within organized car theft a chain of functions and function groups can be distinguished starting with the theft of the car and ending with marketing or selling of the stolen cars or their parts. The functions and function groups that we have distinguished are: thieves, carriers/couriers, rebirthers (people who change the identification numbers of the stolen

cars), choppers, shredders, brokers/fencers/sellers, stashers, forgers of documents, suppliers of keys and principals/buyers.

The first group, the thieves, operate in various guises. There are thieves who operate on their own and can be characterized as car thieves. Then there are thieves who not only steal cars but burgle as well. Many fencers get their cars from different types of thieves. Criminal investigators should be aware of this, because if one group of thieves is caught, another group of thieves will just fill the gap. That is the reason why criminal networks are only temporarily put to a standstill. The people who change the identification numbers of the cars pop up in many of the reports analysed, but their exact role has not become very clear, unfortunately. Many groups who operate on a national level take care of it themselves in a barn, shed or even in a legal garage. In 21 out of the 23 cases some insight was gained into the persons who play a co-ordinating or intermediary role in the chain of supply and demand regarding stolen cars. They hold the position of broker, fencer or seller and can be regarded as the “connecting links” that see to it that the right car will be delivered in the right place.

There is a distinct difference in age between the different functions in a group. In line with the expectations, the thieves are (on average) significantly younger than the people in the other functions.

Within the national groups the same people often have more than one task, whereas the international groups are often made up of separate smaller groups that each have a specific function. Certain functions or function groups turn out to be related to specific ethnic groups; groups of former Yugoslavs in particular turn out to be the thieves. The overall network analysis has revealed that most of the groups that are already known to the police do not operate independently, but are linked to several other groups mentioned in the other criminal investigations. Brokers and fencers often turn out to be the links between the investigations, but thieves also appear to play that role quite frequently. Groups in which everyone performs a specific task change “personnel” from job to job. These people know how to find each other. It turns out that national groups also team up with international groups, if necessary.

Judicial documentation

On inquiry it appeared that the names of nearly all offenders occurred in the Central Judicial Documentation (Centrale Justitiële Documentatie or CJD) database. These offenders had on average been charged with seventeen crimes and more than half of this group can be characterized as repeat offenders. Their average (registered) criminal career appears to be ten years. These crimes mostly involved offences of property, traffic offences and violent crimes.

Co-operation and financial gains

When the relationships within the groups are analysed, it turns out that most groups are bound together by financial ties. In other words, the main motive to work together is the expected financial gain. It was not easy to get an idea of the sums of money the offenders rake in with their criminal activities. Most offenders do not exhibit extreme spending patterns, whereas the financial gains per group can be huge (thousands of euros). Obviously, the financial damage inflicted can also be huge. Apart from the immediate financial damage there are other kinds of (financial) damage. Examples are the disruption of the legal market, the damage caused to the image of car dealers, material damage as a result of breaking and entering and ram raids, and the toll this takes on the budgets of police and

judicial authorities to tackle this sort of crime. Within nearly all groups there appears to be a connection with legal business, either bona fide or mala fide businesses or employees or bona fide or mala fide (government) officials. In the latter cases we can speak of corrupt civil servants.

A closer look at the criminal investigations

Various aspects of the criminal investigations have been listed. It can be said that in general organized car theft is given little priority by police and judicial authorities. The *reason* why a criminal investigation is initiated, is when the damage inflicted in some district is so high that police and Council for the Prosecution are obliged to look into it. As to the *scope of the investigating team* it was striking that, although in all criminal investigations at least one criminal group was national – i.e. not confined to a district –, in less than one-third of the criminal investigations there was some kind of interregional co-operation that was co-ordinated in advance in the form of supraregional criminal investigation teams. It turns out that in the police force there is in general little expertise on the subject of organized car theft. The *duration of the criminal investigations* is five to six months on average. In practice this is too short a time to deal successfully with an entire criminal group. Characteristic of organized car theft is its supraregional and often international character. This requires close national and international co-operation. This co-operation often falls short because of a lack of manpower and the absence of a sense of priority.

If we consider the effectivity and functionality of the different *investigation methods*, then it is clear that tapping telephones, although timeconsuming, can be very useful in getting information about imminent actions. Besides telephone taps frequent use was made of observation teams. On the basis of the information the police obtains from the taps, the observation teams can be deployed to observe certain locations and to tail certain persons or goods. Finally, searches of houses and testimonies of witnesses and suspects have also provided useful information in some of the criminal investigations.

Talking to experts

In the various phases of our study we have used the knowledge of experts from three different fields: government officials, people from the car industry (every line of business from sales to scrap dealers), and insurance companies. We have also personally visited and talked to the harbour team (Haventeam) of the Zeeland police force and two technical vehicle specialists in the police force.

The overall picture these experts sketched of organized car theft is that there has been an increase in the theft of new, expensive luxury cars. Furthermore, the experts believe the markets for stolen vehicles are no longer the same. Ten years ago the former Eastern bloc was the main target market; nowadays the overseas export of stolen vehicles to countries in Northern and Western Africa is rampant. These observations are in line with the findings of the criminal investigations.

The experts believe that the criminal groups are international in character and consist of several groups and that each group performs a specific task or has a specific function. These groups often consist of young boys who work for various clients. A new development in organized car theft is that in the last few years many cars have been stolen in the Netherlands after the car key had been obtained by burgling a house. The experts warn against a possible increase in violence during burglaries. Violence is not commonly used in the Netherlands

as yet. But in Belgium, on the other hand, there have been more incidents of so-called home and car jackings.

The improved security measures for vehicles and improved criminal investigation methods, however, have a downside and may even be counterproductive. Criminals professionalise their methods because they learn from the measures taken. For the sake of (personal) safety, it seems to be better to look for solutions to this type of crime in another direction. From the site visits and the meetings with the experts the following key words arise for effectively tackling organized car theft: strong multidisciplinary national and international co-operation and mutual information, furthering know-how and securing expertise of the police force and judicial authorities, independent technical security measures, tighter rules and inspections in the car industry and on transportation routes.

Central processes and degree of organisation

The processes that are central to the phenomenon of organized car theft are 'acquisition', 'processing', 'mediation' and 'sales'. Characteristic of these processes is that cars or their parts are passed on or have their identities changed. At the acquisition stage, the cars or parts are stolen, at the processing stage they are stripped of their identities, at the mediation stage demand and supply meet, and the selling stage has to do with the transfer of stolen goods to new owners. The criminal investigation reports have shed some light on the acquisition stage in particular and to a lesser extent on the processing stage. Due to the nature of the criminal investigations it was impossible to gain a clear understanding of the remaining two processes.

The analyses and the sources consulted are the basis of the description of the degree of organisation of organized car theft and the extent to which organized car theft is a form of organised crime. For the sake of clarity we distinguish criminal groups, criminal associations and criminal networks in our study. All of them can be both nationally and internationally oriented. Groups, associations and networks cannot always be clearly distinguished from one another, but frequently merge. Criminal groups consist of two or more people who have been shown to be involved in car theft and have become suspects. A criminal association consists of two criminal groups that co-operate in organized car theft. This co-operation often comes into existence when they are dependent on one another for the performance of certain functions in the chain from theft to sales. When two or more criminal associations work together we call it a criminal network. These forms of co-operation among people, groups and associations can be characterized as highly dynamic. Because of certain limitations in detection the police know more about criminal groups and less about criminal networks.

Our study has made clear that organized car theft relies on a kind of organisation indeed. The question is to what extent organized car theft is also a kind of organized crime. That this may be the case is indicated by the fact that in more than fifty percent of the cases investigated the suspects are labelled "members of a criminal organisation" – according to article 140 of the Dutch criminal code. Following Fijnaut's definition of organized crime (1996) and the more recent definition of the National Criminal Intelligence Service (DNRI) of the National Police Agency (KLPD) (2004), the methods used by many of the criminal organisations investigated can be characterized as forms of organized crime. The evidence of illegal gains, the systematic perpetration of crimes, the serious consequences for society at large, and the indications for the existence of criminal associations and networks all point in

that direction. The groups involved in organized car theft are also characterized by a rather flat organizational (hierarchical) structure and by a fluid and dynamic co-operation. Within these associations and networks there are (small groups of) suspects who are the hubs in the organisation.

Developments in organized car theft

If we take a closer look at the developments in organized car theft, it turns out that – in line with Bruinsma's conclusions in 1996 – this is still a crime committed by groups of native Dutch people who operate on a local and regional level. However, they tend to start operating on a national level and these groups seem to be able to join other criminal groups that operate internationally. In the 1990s organized car theft was to a large extent dominated by offender groups from Eastern Europe; nowadays these international gangs are more mixed, consisting of people of various nationalities. This may have to do with the new markets, in particular North and West Africa, where expensive cars such as Sports Utility Vehicles are in great demand. That is also the reason why more stolen cars leave the country via the ports. Whereas in the mid-1990s the majority of stolen cars disappeared to Eastern Europe, nowadays most of the time car parts are sold on the Eastern European market. A development of a different kind is the shift in the nature of the crime: organized car theft has increasingly changed from an object crime into a crime against people, because the cars are increasingly better protected. The experts in particular warn against the risk of an increase in the number of home and car jackings.

Tackling organized car theft

Key terms in tackling organized car theft are registration, prevention, information, furthering of expertise, analysis, procedures, regulations, inspection and law enforcement. These key terms can be divided into offender-related and object-related measures. With a view to the swift tracing of the stolen cars and car parts a joint national and international registration system and exchange of information are essential. As to prevention, technical measures in particular play an important role. The car industry offers many new opportunities in this field. With regard to the safety of consumers it is vital that these measures are subject-independent. In addition clear and strict procedures within the legal car industry and the enforcement of these measures are also of vital importance. Other important measures include the exchange of information and the furthering of expertise, not only within the police force and the judicial authorities, but also of other partners, such as customs officers and port officials that have to deal with organized car theft. As part of these measures it is recommended to streamline the group of technical transport specialists within the police force.

When using the key term 'analysis' we do not just refer to regular strategic (and tactical) analyses that uncover hotbeds of organized car theft in a certain period and place. We also refer to elaborate network analyses of offender groups in order to get a better understanding of criminal associations and/or networks, if any, and to tackle them in a strategic way. The procedures and regulations with respect to car registration – and especially damaged cars, by among others the Dutch Centre for Vehicle Technology and Information (RDW), and with stripping and shredder companies, is another important matter of concern in tackling the problem. Suspects of organized car theft appear to take advantage of the loopholes in the system. Finally, in line with the previous recommendations, inspection and

enforcement of the rules and procedures are essential when tackling organized car theft. By this we mean improved control by means of co-operation of law enforcers, such as the police, judicial and local authorities. As to law enforcement it is important that organized car theft is given higher priority by the police force and judicial authorities, not in the least because organized car theft often goes hand in hand with many other serious crimes. Given the supraregional and often also international character of organized car theft it would also be desirable that a national team of specialists would focus on this phenomenon. The previous recommendations with regard to tackling the problem, such as analysis and furthering of expertise, could also be the responsibility of such a team of experts.

Geraadpleegde literatuur

- Beke, B., A. van Wijk en H. Ferwerda (2000). *Jeugdcriminaliteit in groepsverband ontrafeld. Tussen rondhangen en bendevorming*. Amsterdam: Uitgeverij SWP.
- Berghuis, A.C., E. van Steeg en T. de Leeuw (2003). Netwerken in de misdaadbestrijding. In: *Goed beschouwd 2003*. Openbaar Ministerie.
- Blaauw, F. (2003). *Voertuigdiefstal na woninginbraak. "Car-jacking", "Home-jacking", januari t/m juni 2002*. Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit, Unit Strategische Analyse.
- Blaauw, F. (2004). *Statistiek voertuigdiefstal 2003*. Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit, Unit Strategische Analyse.
- Boerman, F. en H. de Rooij (2001). Ordening van zaakgegevens in de dimensies van tijd en ruimte. In: H. Moerland en B. Rovers (red.). *Criminaliteitsanalyse in Nederland*. Den Haag: Elsevier, pag. 61-74.
- Bruinsma, G. (1996). De autobranche en (vracht)autocriminaliteit. In: *Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden, Inzake opsporing; enquête opsporingsmethoden, Bijlage IX: deelonderzoek II onderzoeksgroep Fijnaut: De georganiseerde criminaliteit in Nederland: Branches*. Den Haag, Sdu Uitgevers.
- Bruinsma, G. en W. Bernasco (2002). Dadergroepen en transnationale illegale markten: Een nadere precisering aan de hand van netwerken. In: *Tijdschrift voor criminologie* 44, 2, 128-140.
- Clarke, R. and R. Brown (2003). International trafficking in stolen vehicles. In: Tonry (ed.), *Crime and justice: a review of research, Vol. 30*. Chicago/London: The University of Chicago Press, pag. 197-228.
- Dienst Nationale Recherche Informatie (2004). *Nationaal dreigingsbeeld: zware of georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: KLPD/DNRI.
- Eijken, A., J. de Waard, m.m.v. W. Buwalda en R. van Kaam (1994). *Autodiefstal: omvang, spreiding, achtergronden en preventie*. Den Haag: Stafafdeling Informatievoorziening, Directie Criminaliteitspreventie, Ministerie van Justitie.
- Elzinga, A. en R. de Wit (1996). *Heling van gestolen auto's. Onderzoek onder daders van autodiefstal*. Den Haag: Stafbureau Informatie, Voorlichting en Publiciteit, Dienst Preventie, Jeugdbescherming en Reclassering. Ministerie van Justitie.
- Ferwerda, H. (2000). Jeugdcriminaliteit en de rol van de groep. De groep als negatieve voedingsbodem. In: *J* – Tijdschrift over jongeren*. Jaargang 1, nummer 1, pag. 34-44.
- Gant, F. and P. Grabosky (2001). *The stolen vehicle parts market. Trends & issues in crime and criminal justice*. Australian Institute of Criminology.
- Jacobs, M., A. Essers en R. Meijer (2002). *Daderprofielen van autodiefstal. Een vooronderzoek met behulp van de WODC-Strafrechtmonitor en het Herkenningsdienststelsel*. Den Haag: WODC, Onderzoeksnotities nr. 2.
- Kleemans, E., E. van den Berg, H. van de Bunt, m.m.v. M. Brouwers, R. Kouwenberg en G. Paulides (1998). *Georganiseerde criminaliteit in Nederland. Rapportage op basis van de WODC-monitor*. Den Haag: WODC, Onderzoek en beleid, nr. 173.
- Kleemans, E., M. Brienens, H. van de Bunt, m.m.v. R. Kouwenberg, G. Paulides en J. Barendsen (2002). *Georganiseerde misdaad in Nederland. Tweede rapportage op basis van de WODC-monitor*. Den Haag: WODC, Onderzoek en beleid, nr. 198.

- Korps Landelijke Politiediensten – Dienst Nationale Recherche (2004). *Misdaad zonder grenzen. Criminaliteitsbeeld Oost-Europa 2002-2003*. Driebergen.
- Miranda, H. de en J. Degen (2001). *Stelen op bestelling. Een onderzoek naar autodiefstal door middel van woninginbraak en showroomkraak*. Zoetermeer: KLPD – Dienst Nationale Recherche Informatie, afdeling Onderzoek en Analyse.
- Miranda, H. de en J. Degen (2004). *Stelen op bestelling. Autodiefstal in georganiseerd verband*. Zoetermeer: KLPD – Dienst Nationale Recherche Informatie, afdeling Onderzoek en Analyse.
- Moerland, H. en F. Boerman (1999). *Georganiseerde misdaad en betrokkenheid van bedrijven*. Politiestudies 25. Deventer/Antwerpen: Gouda Quint/Kluwer rechtswetenschappen.
- National Criminal Intelligence Service (2004). *Project triangle. A study of vehicle trafficking across the European Union*. London: Best practices for law enforcement.
- Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden (1996). *Inzake opsporing; enquête opsporingsmethoden, Bijlage VII: Eindrapport onderzoeksgroep Fijnaut*. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Poot, C. de, R. Bokhorst, P. van Koppen en E. Muller (2004). *Rechercheportret. Over dilemma's in de opsporing*. Alphen aan den Rijn: Kluwer.
- Slobodian, P. and K. Browne (2001). A review of car crime in England and Wales. In: *Britisch Journal of Social Work*, 31, pag. 465-480.
- Snel, E., J. de Boom, J. Burgers en G. Engbersen (2000). *Migratie, integratie en criminaliteit. Migranten uit de voormalige Sovjet Unie in Nederland*. Rotterdam: RISBO/EUR.
- Tremblay, P., Y. Clermont and M. Cusson (1994). Jockeys and joyriders. Changing patterns in car theft opportunity structures. In: *Britisch Journal of Criminology*. Vol.34, no.3, pag. 307-319.
- Verbond van Verzekeraars (2004). *Meer voertuigdiefstal in grote steden*. In: *Verzekerd!*, Juli.
- Verbond van Verzekeraars (2004). *Verzekerd van cijfers 2004*. Den Haag: Verbond van Verzekeraars.

BIJLAGEN

Bijlage 1 – Lijst van geïnterviewden

Deelnemers expertteams

Naam	Organisatie
W. Benning	Mercedes-Benz
F. Blaauw	RDW/LIV
H. van Bree	VAR
H. Dubbelman	Daimler Chrysler
A. van Duuren	ARN
R. Engelen	Bovémij
H. Graafland	KLPD/NRI
R. Kasteleijn	Univé
H. Kessels	Regiopolitie Limburg-Zuid
T. Koopmans	SCM
F. Kragten	BOVAG
F. van de Laar	STIBA
T. van der Lee	AVc
J. Legters	PAT, Regiopolitie IJsselland
H. de Miranda	KLPD/NRI
E. van der Mortel	Cunningham Lindsey
R. Smitskamp	Achmea
T. Verhoeven	Bovémij
G. Wesselink	AVc

Geïnterviewden Rechercheteams

Geïnterviewden	Onderzoeksregio
D. Althusius	Rotterdam-Rijnmond
C. Bak	Hollands-Midden
R. Blonk	Amsterdam-Amstelland
A. Boes	Rotterdam-Rijnmond
J. van de Brink	Amsterdam-Amstelland
M. Cornelissen	Haaglanden
H. Dalsem	Kernteam Noord- en Oost Nederland
C. Goris	Midden-Friesland
C. van de Griek	Zeeland
A. Groeneveld	Amsterdam-Amstelland
J. de Hart	Amsterdam-Amstelland
Y. Hayta	Twente
E. Hegemans	Rotterdam-Rijnmond
K. den Hollander	Zeeland
J. Kamperman	Twente
J. Kooistra	Hollands-Midden
B. Kuiper	Rotterdam-Rijnmond
H. Luchies	Gelderland-Midden
P. Luijpers	Limburg Noord
P. Nijenhuis	Kernteam Noord- en Oost Nederland
C. van Maanen	Zeeland
J.H. Meulmeester	Haaglanden
J. Mulder	Midden-Friesland
J. Noordzij	Zeeland
H. Paaij	Rotterdam-Rijnmond
W. Reints	Groningen
B. van Rumund	Limburg Noord
H. Schol	Brabant Zuidoost
S. Snieder	Amsterdam-Amstelland
K. Spin	Gelderland-Midden
P. Stegenga	Amsterdam-Amstelland
K. Tolenaas	Brabant Zuidoost
J. Tjalsma	Midden-Friesland
M. de Vlieger	Rotterdam-Rijnmond
E.J. Wildeboer	Groningen
J. Woelinga	Midden-Friesland

Bijlage 2 – Profielen relevante organisaties

ARN – Auto Recycling Nederland is opgericht door de Nederlandse autobranche met als doel de hoeveelheid afval van afgedankte auto's drastisch te verminderen. Voorheen werd nog een groot aantal materialen als afval gestort.

ARN heeft een concept ontwikkeld waardoor nu grote hoeveelheden materiaal worden hergebruikt. Zo zorgt ARN ervoor dat veel extra automaterialen worden gedemonteerd.

Deze materialen zijn vervolgens weer te gebruiken als grondstof voor nieuwe producten. Gecertificeerde en bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven verplichten zich specifieke materialen te demonteren en af te laten voeren. ARN verplicht zich om voor deze in opdracht uitgevoerde werkzaamheden een vergoeding (de verwijderingspremie) te betalen. Door ARN geselecteerde inzamelaars en verwerkers verplichten zich de gedemonteerde materialen in te nemen en hoogwaardig te verwerken. Ook voor deze in opdracht van ARN uitgevoerde recyclingactiviteiten stelt ARN zo nodig verwijderingspremies beschikbaar.

AVc – De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit is een samenwerkingsverband tussen publieke en private partijen. De deelnemende partijen zijn: Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, RDW, Centrum voor voertuigtechniek en informatie, Raad van Hoofdcommissarissen van Politie, Openbaar Ministerie, Verbond van Verzekeraars, ANWB, RAI-vereniging en BOVAG. De doelstelling van de stichting voor de periode 2003-2006 is geformuleerd in een meerjarenplan en luidt:

- Het voorkomen van groei van het huidige diefstalrisico van 0,3 % (voor personen-voertuigen, niveau juni 2003) en daarmee gunstig blijven afsteken ten opzichte van ons omringende landen.
- Daarnaast het minimaal handhaven van het percentage gestolen voertuigen dat weer wordt teruggevonden dat ligt op 40%.

BOVAG – is een vereniging van personenauto- en truckdealers, algemene auto-, tweewieler-, caravan-, aanhangwagen-, motorenrevisie-, autoverhuur- en autowasbedrijven, verkeersopleidingen en tankstations. Het is een brancheorganisatie die dient als platform, nieuws-, voorlichtings- en informatiecentrum. BOVAG lobbyt, organiseert kwaliteitszorg en adviseert afdelingen. Daarnaast is BOVAG een werkgeversorganisatie die zich bezighoudt met arbeidsvoorwaardenbeleid, arbeidsvoorziening, arbeidsomstandigheden en onderwijs. Bovendien zorgt BOVAG als netwerkorganisatie voor inkoopbundeling. Bij de brancheorganisatie zijn ruim 11.000 ondernemers die zich met mobiliteit bezighouden, aangesloten.

LIV – Het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit is het expertisecentrum voor voertuigcriminaliteit en opsporingsbijstand in Nederland. In het LIV werken de RDW, de politie (KLPD) en de stichting VAR met elkaar samen. Daarmee is het LIV het enige instituut waarin publieke en private partijen samenwerken op het gebied van opsporingsbijstand bij voertuigcriminaliteit. Het LIV is een intensivering van de samenwerking, die in het Bureau OpsporingsBijstand (BOB) van de RDW eerder vormgegeven was. Het LIV fungeert als centraal meldpunt, verstrekt informatie en adviezen en ondersteunt specifieke acties.

RDW – De Rijksdienst voor het Wegverkeer voert wettelijke taken uit en anderszins door de verschillende ministeries opgedragen taken. Daarbij volgt de RDW de totale levensloop van voertuigen en de bijhorende documenten: vanaf de ontwikkeling van een nieuw model tot en met de demontage. De producten en diensten van de RDW vloeien in belangrijke mate voort uit vier met elkaar verbonden kerntaken:

- Toelating: van voertuigen en voertuigonderdelen op de Nederlandse en Europese markt op basis van technische voorschriften.
- Toezicht en controle: op de door RDW erkende bedrijven en de technische staat van voertuigen in verband met veiligheids- en milieueisen.
- Registratie en informatieverstrekking: verzamelen, opslaan, bewerken en beheren van gegevens van voertuigen en hun eigenaren of houders en het verstrekken van informatie over deze gegevens.
- Documentafgifte: afgeven van aan voertuigen en hun eigenaren of houders gerelateerde documenten.

SCM – De Stichting Certificering Motorrijtuigbeveiliging (SCM) certificeert beveiligings-systemen die ten doel hebben diefstal van en uit/af mobiele objecten te beperken, alsmede de kwaliteit van de inbouw van deze systemen in of op deze mobiele objecten. Hieronder vallen personenauto's, vrachtwagens, motorfietsen, werkmaterieel, boten, caravans en aanhangers. Een geheel nieuwe activiteit is de toepassing van voertuigvolgsystemen in mobiele objecten waardoor een voertuig na de diefstal weer opgespoord kan worden.

De SCM is opgericht in 1993 door het Verbond van Verzekeraars en sinds 1995 als een onafhankelijk instituut gevestigd in Capelle a/d IJssel. Voor de certificering wordt samengewerkt met de brancheorganisaties RAI en BOVAG, met de ANWB, Verbond van Verzekeraars, de Politie, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en diverse ministeries. De SCM is op het terrein van diefstalpreventie actief in binnen- en buitenland en maakt deel uit van diverse Europese overlegstructuren die ten doel hebben ook op Europees niveau een goede aanpak van de diefstalpreventie te bewerkstelligen.

Bij SCM zijn ruim 4000 inbouwbedrijven aangesloten die de goedgekeurde systemen mogen inbouwen.

STIBA – STIBA is de Nederlandse brancheorganisatie van gecertificeerde auto-, motorfiets-, truck- en aanverwante voertuigdemontagebedrijven.

Alle STIBA voertuigdemontagebedrijven voldoen aan strenge milieunormen en beschikken over een geldig certificaat Kwaliteitszorg Demontage. Kernactiviteit van de leden is demontage van voertuigen voor onderdeel- en materiaalhergebruik.

Naast het recyclen van voertuigen legt een steeds groter aantal bedrijven zich toe op de verkoop van gebruikte, originele onderdelen met herkomstaanduiding. Anderen richten zich zelfs op hergebruik waarbij de kwaliteit van onderdelen is geclassificeerd en gewaarborgd en aandacht is voor een verregaande interne kwaliteitszorg.

STIBA is een dienstverlenende organisatie die zowel op collectief als individueel niveau de belangen behartigt van de demontagebranche. De circa 230 leden worden door STIBA voorzien van informatie en worden als branche vertegenwoordigd bij alle van belang zijnde aan-gelegenheden.

VAR – De Stichting VAR is begin jaren negentig opgericht door de Nederlandse verzekeraars (Het Verbond van Verzekeraars), de Vereniging van Nederlandse Autolease maatschappijen (VNA) en de BOVAG afdeling Verhuur en Lease. Reden was de toenemende autocriminaliteit, met als gevolg opwaartse druk op de premies. De oprichting van het VAR heeft tot doel het beperken van de schadelast en het daarmee beheersen van de premies. Stichting VAR heeft tijdens de ontwikkelingen van de afgelopen 9 jaar een merkbare verbreding geconstateerd in haar activiteiten. VAR is het loket in de informatie-uitwisseling tussen Publiek en Privaat in casu verzekeraars, verhuur en lease (risicodragers) RDW, Politie en Openbaar Ministerie. Deze informatie-uitwisseling is van groot belang in strafrechtelijke en civiele procedures. Dezelfde structuur, welke is opgezet in de strijd tegen voertuigcriminaliteit, wordt nu ook gehanteerd om de schadelast veroorzaakt door de diefstal van werk- en landbouwmaterieel, te beheersen. De operationele activiteiten van de Stichting VAR worden door de VAR helpdesk uitgevoerd. De VAR helpdesk is zeven dagen per week vierentwintig uur per etmaal bereikbaar en biedt ondersteuning aan verzekeraars, lease-, en verhuurmaatschappijen en politie. Ook particulieren kunnen dag en nacht contact opnemen met de VAR helpdesk voor het laten registreren van een vermiste auto, motor, vrachtauto, caravan, aanhanger, oplegger en/of werk- en landbouwmaterieel.

Bijlage 3 – Aandachtspuntenlijst voor opsporingsonderzoeken (volledig)

Algemene instructies

De gegevens voor de aandachtspuntenlijst worden verkregen door middel van interviews en dossieronderzoek. In eerste instantie dienen de betrokken OvJ/parketsecretaris en de team-leider van het onderzoek te worden benaderd. Op basis van deze *gesprekken* en een analyse van het *overzichtsproces-verbaal* kan vervolgens worden besloten om bepaalde delen van het dossier diepgaander te analyseren en eventueel aanvullende interviews af te nemen.

Hoewel een zaak meerdere GVO's en meerdere deelonderzoeken kan omvatten, wordt per zaak in principe één aandachtspuntenlijst ingevuld. De 'structuur' van de zaak en van de deelonderzoeken kan dan worden aangegeven onder de aandachtspunten 1 en 2. Ook kan daar worden aangegeven dat bepaalde deelonderzoeken om bepaalde redenen beknopter of niet nader zijn geanalyseerd.

De antwoorden dienen kort te worden toegelicht. In zoverre andere bronnen zijn geraadpleegd, dient dit apart te worden vermeld. Beweringen die afkomstig zijn uit *interviews*, dienen zoveel mogelijk *op hun betrouwbaarheid te worden getoetst*.

Bepaalde informatie kan relevant zijn voor meer dan één aandachtspunt. In dat geval deze informatie onder ieder relevant aandachtspunt herhalen.

De met bolletjes aangegeven vermeldingen dienen ter verduidelijking van de aandachtspunten waaronder ze vallen. Het zijn geen persé in te vullen categorieën.

De met *sterretjes* aangegeven vermeldingen dienen te worden opgevat als *extra* en *aanvullende* aandachtspunten. Het zijn geen in te vullen categorieën.

Nummer de verdachten en gebruik deze nummering zoveel mogelijk in de tekst (in principe staan er alleen persoons- en bedrijfsgegevens bij de aandachtspunten 3.2 tot en met 3.4).

N.B.: Besteed veel aandacht aan de samenvattingen!

Overzicht aandachtspunten

1. Zaakgegevens
2. Kort overzicht opsporingsonderzoek
3. Het samenwerkingsverband
4. Activiteiten en werkwijze
5. Contacten met de omgeving
6. Omvang, verdeling en besteding wederrechtelijk verkregen voordeel
7. Strafrechtelijke afdoening
8. Evaluatie
9. Andere opsporingsonderzoeken

1. Zaakgegevens

- 1 (code)naam van de zaak:
- 2 Pv-nummer:
- 3 Parketnummer(s):
- 4 Relaties met andere onderzoeken:
- 5 Onderzoekende instantie(s):
- 6 Naam teamleider(s) en Officier van Justitie:
- 7 Datum start onderzoek:
- 8 Datum opening (eerste) GVO (Gerechtelijk VoorOnderzoek) en sluiting (laatste) GVO:
- 9 Datum opening en sluiting SFO (Strafrechtelijk Financieel Onderzoek) (indien van toepassing):
- 10 Naam onderzoeker(s):
- 11 Data interviews en dossieronderzoek:
- 12 Gegevens van de respondenten (namen, functies, telefoonnummers):
- 13 Andere geraadpleegde bronnen: Bijvoorbeeld: requisitoir OvJ

* Nog aan te vullen gegevens* (op persoonsniveau van de verdachte):

- Verdachtgegevens (o.a. antecedenten uit JD)
- Vonnissen (in eerste aanleg en in hoger beroep)
- S.F.O.

2. Kort Overzicht Opsporingsonderzoek

Het gaat hierbij om gegevens die relevant zijn voor het interpreteren van de informatie die in het kader van het opsporingsonderzoek is verzameld.

2.1 Wat was de aanleiding tot het onderzoek?

Toelichting: *Hoe is de zaak ter ore van de politie gekomen?: slachtoffers die aangifte doen, oplettende derden, moordgevallen, geweldsincidenten, afvaldumpingen, verkeersongelukken, controle-activiteiten, (afgerond) opsporingsonderzoek, activiteiten van criminele inlichtingendiensten, etc.*

2.1.a. Wat zijn de overwegingen voor het opzetten van het onderzoek door het team?

2.1.b. Reikwijdte en samenstelling van politieteam binnen regio en samenwerking met andere regio's

2.1.c. Samenwerking met andere partners/teams buiten de politie

2.1.d. Investering politie: capaciteit, inzet c.q. uren

2.2 Beknopt chronologisch overzicht van het opsporingsonderzoek

- Op welke strafbare feiten en verdachten heeft het onderzoek zich gericht?
- Welke belangrijke ontwikkelingen en veranderingen hebben zich in de loop van het onderzoek voorgedaan?
- Geef hier ook de 'structuur' van de zaak en van de deelonderzoeken aan.

2.3 Welke opsporingsmethoden hebben veel betrouwbare informatie opgeleverd?

Toelichting: *tappen, scannen, statische observatie (camera's), dynamische observatie (volgen), milieuverkenning, plaatsbepalingsapparatuur, direct afluisteren, CID-info, deals met criminelen / kroongetuigen, tipgeld, gecontroleerde aflevering / doorlevering, storefront, (projectmatige) infiltratie, pseudokoop, informanten, inkijkoperaties, getuigenverklaringen.*

2.4 M.b.t. welke aspecten van de zaak is er veel respectievelijk weinig betrouwbare informatie verzameld (vergelijk de aandachtspunten)?

2.5 Uitgebreidheid van het onderzoek: Is men 'uitgerechereerd'? Wat is blijven liggen en waarom?

3. Het Samenwerkingsverband

3.1 Samenvatting: omvang en samenstelling van het criminele samenwerkingsverband

Korte beschrijving:

- Totaal aantal verdachten en aantallen per subgroep.
- Structuur en samenstelling van de groep / het netwerk: hoe zijn de verdachten gerelateerd en wat is hun rol of functie in het samenwerkingsverband? (verschillende gerelateerde (sub)groepen, kernfuncties, belangrijke ondersteunende functies, periferie).
- Met name bij grotere groepen / netwerken is het belangrijker om de structuur en de samenstelling van het samenwerkingsverband aan te geven dan om alle persoonsgegevens van 'perifere' verdachten te noteren (dit is overigens ter beoordeling aan degene die de zaak analyseert).

- * eventueel netwerken uit laten tekenen voor het totaalbeeld
- * clusters zelf noemen (diefstal, transport, opslag, omkatten/strippen, transport, overdracht
- * wie is hoofdverdachte, wie zijn handlangers?

3.2 Hoofdverdachten

Het gaat hierbij om natuurlijke personen of rechtspersonen die door de politie zijn aangemerkt als hoofdverdachten.

N.B.: Verdachten nummeren: V1, V2, etc. (nummering voortzetten bij 3.3):

V1

Naam: (* Voornamen ACHTERNAAM (Bijnamen / roepnamen: ...))

Geboortedatum:

Geboorteplaats (geboorteland):

Geslacht:

Nationaliteit:

Woonplaats:

Beroep:

Criminele antecedenten:

Bijzonderheden: (* arbeidsverleden, specialisatie, taal e.d.)

V2

Naam: (* Voornamen ACHTERNAAM (Bijnamen / roepnamen: ...))

Geboortedatum:

Geboorteplaats (geboorteland):

Geslacht:

Nationaliteit:

Woonplaats:

Beroep:

Criminele antecedenten:

Bijzonderheden: (* arbeidsverleden, specialisatie, taal e.d.)

3.3 Andere verdachten

Vermeld de volgende gegevens over de andere verdachte(n) (nummering 3.2 voortzetten):

V... (* Nummer)

Naam: (* Voornamen ACHTERNAAM (Bijnamen/roepnamen: ...))

Geboortedatum:

Geboorteplaats (geboorteland):

Geslacht:

Nationaliteit:

Woonplaats:

Beroep:

3.4 Overige betrokken personen en bedrijven

Toelichting: Het gaat hierbij om overige betrokken personen en bedrijven, die niet formeel als verdachte zijn aangemerkt, maar die wel betrokken zijn bij het samenwerkingsverband en/of daarvoor een faciliterende functie vervullen. Dit kan malafide of bonafide. Gedacht moet worden aan de legale autobranche, sloperijen enz.

N.B.: Licht de betrokkenheid van deze personen verder toe onder 5.

Nummer de betrokkenen (P1, P2, etc. voor natuurlijke personen en B1, B2, etc. voor bedrijven / rechtspersonen) en vermeld de onderstaande gegevens:

P1

Naam: (* Voornamen ACHTERNAAM (Bijnamen / roepnamen: ...))

Geboortedatum:

Geboorteplaats (geboorteland):

Geslacht:

Nationaliteit:

Woonplaats:

Beroep:

B1

Naam bedrijf:

Plaats (land) van vestiging:

Soort bedrijf:

Eigenaren / directeuren:

3.5 Herkomst van de (hoofd)verdachten

Geef kort aan uit welke landen de (hoofd)verdachten afkomstig zijn (en eventueel: uit welke regio/streek/dorp) en uit welke etnische groep (bijvoorbeeld: Turkije, Koerden).

- ‘Etnische’ bindingen binnen (delen van) het criminele netwerk, clusters.
- De mate van ‘etnische’ geslotenheid respectievelijk openheid van (delen van) het criminele netwerk.

3.6 Ontstaansgeschiedenis en bestendigheid van het samenwerkingsverband

toelichting: Geef een beschrijving van het ontstaan van het samenwerkingsverband, de specifieke rol en kwaliteiten van de hoofdverdachten, de taakverdeling binnen de groep, de duur van de criminele activiteiten en de ontwikkeling van het samenwerkingsverband.

- Banden gebaseerd op familierelaties (specifiek beschrijven!), vriendschapsrelaties, herkomst, beroep, etc.
- Hoe en wanneer is het samenwerkingsverband ontstaan?
- De structuur van de groep / het netwerk (zelfstandige eenheid of wisselende samenstelling gebaseerd op een specifiek doel, cruciale functies / contacten).
- Hiërarchische verhoudingen en / of wederzijdse afhankelijkheid.
- Plaats en kwaliteiten van de leider(s) / hoofdpersonen.
- Facilitators / illegale dienstverleners: witwassers, geldwisselaars, ondergrondse bankiers, documentenvervalsers, transporteurs, B.V.-makelaars, etc.
- Plaats en taak van de andere leden binnen het samenwerkingsverband.
- Duur van de activiteiten van het samenwerkingsverband.
- Wisselingen in het samenwerkingsverband.
- Ontwikkeling van het samenwerkingsverband: 'sneeuwbaaleffect' en / of 'rekrutering'.

3.7 Bindingsmechanismen

Wat hield de leden van het samenwerkingsverband bij elkaar en op welke wijze vonden geheimhouding, controle en disciplinerende plaats binnen het samenwerkingsverband?:

- Sociale relaties: familierelaties (specifiek beschrijven!), vriendschapsrelaties, herkomst, beroep, etc.
- Economisch voordeel en / of immateriële beloningen.
- Dreiging met sancties en / of feitelijke geweldpleging.
- Andere bindingsmechanismen.

3.8 De rol van vrouwen

Welke rol speelden vrouwen bij de illegale activiteiten?:

- Vrouwen met een zelfstandige rol (en waaruit blijkt die zelfstandige rol?);
- Logistieke functies (toelichten);
- Afscherming van illegale activiteiten;
- Contacten met de dienstverlenende omgeving en met aanbieders of afnemers van illegale goederen en diensten.

4. Activiteiten en Werkwijze

4.1 Primaire activiteiten en werkterrein van de groep / het netwerk

4.1.1 Samenvatting

Het gaat om een korte, zakelijke vermelding van de voornaamste criminele activiteiten van de groep (in maatschappelijke en strafrechtelijke termen); alsmede het werkterrein van de groep (regio, Nederland, andere landen).

4.1.2 Toelichting: primaire activiteiten en modus operandi

Geef een toelichting op de voornaamste criminele activiteiten van de groep en op de werkwijze (modus operandi).

N.B.: Besteed hierbij ook aandacht aan de *internationale aspecten* van de illegale activiteiten.

Is er sprake van optreden op *illegale* markten in termen van de afzet van goederen en/of het verrichten van diensten?

Geef een korte beschrijving van o.a. de herkomst, de bestemming, logistieke kenmerken en de modus operandi (o.a. de wijze van vervoer en / of de wijze waarop bepaalde logistieke knelpunten worden opgelost).

- Drugs (o.a. wel of geen specialisatie in bepaalde soorten drugs, de delen van het logistieke proces die men zelf verzorgt en / of uitbesteedt: productie, invoer, doorvoer, uitvoer, distributie);
- Vrouwenhandel / prostitutie;
- Mensenhandel of mensensmokkel;
- Wapenhandel;
- Gokken;
- (Vracht-)autodiefstallen.

Is er sprake van *illegaal* optreden op legale markten?

Geef een beknopte beschrijving van relevante marktregelingen, heffingen (o.a. BTW, accijnzen, EU-heffingen, premies) en andere kenmerken van de legale markten waarop men illegaal opereert, en van de modus operandi: waaraan en op welke wijze verdient men illegaal geld op deze markten?

- Horeca / speelautomaten;
- Transport;
- Bouwnijverheid (o.a. koppelbazerij, premiefraude);
- Textielnijverheid (o.a. illegale naaiateliers en merkenfraude);
- Afvalverwerking;
- Vlees (o.a. EU-fraude);
- Zuivel / melkpoeder (o.a. EU-fraude);
- Olie;
- Tabak / sigaretten (o.a. EU-fraude);
- Computermarkt (o.a. BTW-fraude en illegale kopieën);

- Electronicamarkt (o.a. BTW-fraude);
- Beleggingswereld (oplichting).

Andere illegale activiteiten (Geef een korte beschrijving):

- Contraspionage;
- Overvallen;
- Kidnappings;
- Wisselen van geld uit illegale handelingen;
- Witwassen.

4.2 Secundaire activiteiten

Zijn er nog bijzondere, strafbare of niet-strafbare nevenactiviteiten te vermelden?

4.3 Indicatie van de materiële en immateriële schade

Geef een indicatie van de aard en de omvang van de materiële en immateriële schade (bij voorkeur op basis van het dossier en / of de interviews, in andere gevallen nadrukkelijk de bron vermelden):

- De aard van de schade voor Nederland en andere landen (bijvoorbeeld: mensenlevens, verwondingen, schade aan de volksgezondheid, concurrentievervalsing, schade aan het milieu, niet-afgedragen heffingen, etc.).
- De omvang van de schade voor Nederland en andere landen (indien mogelijk: per jaar en voor de totale periode waarin men actief was).

5. Contacten met de Omgeving

5.1 Contacten met de omgeving (samenvatting)

Geef hier een korte samenvatting (op basis van aandachtspunt 5.2 tot en met 5.9) van de mogelijkheden die de omgeving biedt aan het criminele samenwerkingsverband en de risico's en geef aan hoe het criminele samenwerkingsverband omgaat met deze mogelijkheden en risico's.

5.2 Contacten met andere criminele groeperingen of daders

Zijn er contacten met andere criminele groeperingen of daders? Beschrijf de aard van de vastgestelde contacten en geef hierbij aan of het contact wordt gekenmerkt door samenwerking of door concurrentie en / of geweld.

N.B. Geef een indicatie van de betrouwbaarheid van de informatie.

- Facilitators / illegale dienstverleners: witwassers, geldwisselaars, ondergrondse bankiers, documentenvervalsers, transporteurs, B.V.-makelaars, etc.;
- Zakelijke relaties;
- Gemeenschappelijke projecten;
- Uitwisseling kennis / menskracht;
- Onderlinge dienstverlening;
- Ruilhandel;
- Territoriale afspraken;
- Geweld (bedreiging, intimidatie, geweldpleging, liquidatie, afpersing, chantage of ontvoering);
- Ontneming goederen (ripdeals).

5.3 Contacten met terroristische en / of separatistische bewegingen

Vermeld de naam van de groeperingen. Beschrijf de aard van de contacten. N.B. Geef een indicatie van de betrouwbaarheid van de informatie.

5.4 Betrokkenheid van wettige ondernemingen en rechtspersonen

In hoeverre zijn er relaties met wettige bedrijven, welke rol spelen deze wettige bedrijven bij de criminele activiteiten en op welke manier zijn deze bedrijven bewust of onbewust betrokken bij de illegale activiteiten?

- Directe facilitering van illegale activiteiten (o.a. dekmantelfirma's).
Geef tevens aan of deze bedrijven bewust voor dit doel zijn opgericht of reeds bestonden voor de aanvang van de illegale activiteiten;
- Actieve samenwerking;
- Meeprofiteren door afname van (te) goedkope goederen;
- Onbewust een belangrijke rol vervullen voor het criminele samenwerkingsverband;
- Witwassen van misdaadgeld;
- Ontmoetingsplekken en huisvesting;
- Vervoer van goederen en personen.

N.B.: Geef bij meeprofiterende bedrijven aan wat de verhouding was tot het criminele samenwerkingsverband, in welke mate men op de hoogte was of had kunnen zijn van de illegale activiteiten en wat de reden was om mee te werken.

5.5 Corrupte contacten met overheidsfunctionarissen

Beschrijf de individuele contacten met personen werkzaam bij de overheid, politie, Justitie, douane etc., die door hun functie bepaalde diensten konden verlenen aan het criminele samenwerkingsverband:

- Het leveren van benodigde middelen zoals vergunningen, paspoorten, visa, vervalste documenten, etc.;
- Het omzeilen van controles (bijvoorbeeld: grenscontroles, bordeelcontroles, administratieve controles, etc.);
- Het verstrekken van opsporingsinformatie (bijvoorbeeld: informatie over lopend opsporingsonderzoek of op handen zijnde politieacties).

Beschrijf de aard van de geleverde diensten en beschrijf de mogelijke redenen waarom deze diensten werden geleverd:

- Sociale relaties;
- Economisch voordeel en / of immateriële beloningen;
- Dreiging met sancties en / of feitelijke geweldpleging;
- Andere motieven.

5.6 Contacten met externe deskundigen/specialisten

De mogelijkheid bestaat dat de verdachten regelmatig gebruik maken van diensten uit de bovenwereld, zonder dat er sprake is van corruptie, pressie of intimidatie. Te denken valt hierbij in de eerste plaats aan personen uit de bankwereld en de vrije beroepsgroepen zoals bijvoorbeeld notarissen, advocaten, belastingsadviseurs, beleggers, accountants en make-laars. Daarnaast kan gedacht worden aan andere deskundigen en specialisten, die een schijn van betrouwbaarheid wekken en daarmee een bijdrage leveren aan de afscherming van de illegale activiteiten.

Beschrijf de aard van de geleverde diensten en de mate waarin de externe deskundige zich van zijn bijdrage aan de criminele organisatie bewust was of had moeten zijn.

N.B.: Indien deze deskundige (hoofd)verdachte is, dit ook onder dit aandachtspunt vermelden.

5.7 Overige contacten met de omgeving

Zijn er nog andere contacten met personen uit de omgeving, die van belang zijn voor de uitvoering van de illegale activiteiten?

Beschrijf de aard van de geleverde diensten en de mogelijke redenen waarom deze werden geleverd:

- Sociale relaties;
- Economisch voordeel en / of immateriële beloningen;
- Dreiging met sancties en / of feitelijke geweldpleging;
- Andere motieven.

5.8 Specifieke afschermingmethoden

Wordt er gebruik gemaakt van één of meer van de onderstaande specifieke afschermingmethoden? Zo ja, waar blijkt dit dan uit en wat houden deze afschermingactiviteiten concreet in?

- Ontvoering;
- Liquidaties (N.B.: Geef aan hoe hard eventuele vermoedens zijn en wat de mogelijke aanleiding voor de liquidatie(s) is geweest);
- Screenen medewerkers;
- Vernietiging / vervalsing administratie;
- Beperking informatie-uitwisseling (o.a. codetaal);
- Contra-tap;
- Contra-observatie;
- Desinformatiecampagnes;
- Andere dan de gebruikelijk communicatiekanalen;
- Verblijf in het buitenland;
- Inbraken;
- Geweld (bedreiging, intimidatie, geweldpleging, afpersing, chantage).

5.9 Reacties op de overheid

- In hoeverre reageren de betrokken daders op maatregelen van de overheid of op politieacties?
- Op welke manier reageren de betrokken daders in deze gevallen (bijvoorbeeld: contra-activiteiten, aanpassen strategie, vermijdingsgedrag, etc.)?

6. Omvang, verdeling en besteding van het wederrechtelijk verkregen voordeel

N.B.: Indien er geen B.F.O.-rapport of informatie uit een S.F.O voorhanden is, dan niet te veel tijd besteden aan de aandachtspunten 6.1 tot en met 6.5.

6.1 Omvang van het wvv

Geef een schatting van de omvang van het totale wederrechtelijk verkregen voordeel (wvv) en geef indien mogelijk een toelichting m.b.v.:

- Een indicatie van de lucrativiteit van de criminele activiteiten / de ‘winstmarge’ (op basis van verkregen baten en gemaakte kosten (indien mogelijk: per eenheid));
- De geschatte omvang van de illegale activiteiten (indien mogelijk: per jaar respectievelijk voor de geschatte totale duur van de criminele activiteiten).

6.2 Verdeling van het wvv binnen het samenwerkingsverband

Beschrijf kort de wijze waarop het wvv binnen het samenwerkingsverband wordt verdeeld:

- Staan de medewerkers op de loonlijst, worden zij betaald met een deel van het wvv en/of bestaat er een bepaalde relatie tussen beloningen en prestaties?;
- Welke verdachten verdienen er relatief het meest aan de criminele activiteiten?

6.3 Besteding wvv door de betrokken personen

Waar (in Nederland of elders) en waaraan wordt het wvv besteed?; In hoeverre is er sprake van puur consumptieve privébestedingen (dure levensstijl), van investeringen in andere illegale activiteiten of van investeringen in legale ondernemingen/activiteiten?

- Consumptieve privébestedingen (dure levensstijl);
- Investeren in andere illegale activiteiten;
- Aankoop roerende goederen;
- Aankoop onroerende goederen;
- Vestiging wettige onderneming(en);
- Investeren in bestaande wettige ondernemingen;
- Communicatie;
- Beleggingen (o.a. aandelen, obligaties, projectontwikkeling);
- Sponsoring (sport, cultuur, politie, evenementen).

6.4 Geldtransacties en witwassen

Ga beknopt in op de geldtransacties binnen de criminele groep en op het verschijnsel witwassen (het omzetten van de verborgen, niet te verantwoorden herkomst van gelden in een wel te verantwoorden herkomst).

Besteed hierbij aandacht aan de betrokkenheid bij illegale geldtransacties van Nederlandse banken, wisselkantoren, buitenlandse banken, wettige bedrijven, trusts, ambassades en consulaten.

Betalingsverkeer:

- Ruilhandel;
- Kredietverstrekking / voorschotten;
- Ondergronds bankieren;
- Financiële transacties (zie hieronder).

Wegsluizen van gelden zonder witwassen (*witwassen niet altijd noodzakelijk*):

- Wisseltransacties;
- Fysieke verplaatsingen (door personen of per post);
- Girale verplaatsingen (rep-offices, (pseudo)banken en ondergrondse banken).

Witwassen:

- Het voorwenden van vermogensstijging (o.a. ABCD-transacties, onroerend goedhandel, kunsthandel en effectenhandel);
- Het overdragen van vermogen (o.a. schenken van vermogen aan jezelf, gefingeerde gokwinsten en lenen aan jezelf ('loan back methode'));
- Het creëren van inkomsten.

6.5 Vermogensbestanddelen/bezittingen

Ga kort in op de vermogensbestanddelen / bezittingen die in het kader van het strafrechtelijk onderzoek zijn getraceerd. Geef hierbij tevens aan welke vermogensbestanddelen / bezittingen in beslag zijn genomen:

- Horecagelegenheden;
- Detailhandel;
- Andere bedrijfspanden;
- Woningen;
- Gebouwen / complexen;
- Auto's;
- Vaar- en vliegtuigen;
- Contant geld, sieraden, etc.

7. Strafrechtelijke afdoening

7.1 Rechtszaak in eerste aanleg en vonnissen

- Is er een strafzaak geweest en heeft dit geleid tot een vonnis?;
- Wat is het aantal en de aard van de vonnissen?;
- Op basis van welke artikelen van het Wetboek van Strafrecht (of andere relevante wetten) zijn de verdachten veroordeeld?;
- Is er hoger beroep aangetekend?

7.2 SFO/ontnemingsvordering

- Heeft er een strafrechtelijk financieel onderzoek plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn daarvan de belangrijkste uitkomsten?;
- Ontnemingsvorderingen en de resultaten daarvan.

8. Evaluatie

8.1 Leerervaringen en nieuwe inzichten

- Wat zijn de belangrijkste leerervaringen van dit onderzoek geweest?
- Welke nieuwe inzichten heeft deze zaak opgeleverd over het verschijnsel georganiseerde criminaliteit?
- In hoeverre wijkt de zaak af van gangbare beelden van georganiseerde criminaliteit en in hoeverre bevestigt deze zaak deze beelden?

8.2 Mogelijkheden voor preventie

Wat maakte het uitvoeren van de criminele activiteiten zo gemakkelijk / moeilijk en op welke manier zouden barrières opgeworpen kunnen worden (preventie)?

- Maatschappelijke probleemgebieden en mogelijke ontwikkelingen daarin;
- Criminogene factoren overheidsbeleid (o.a. regelgeving, prikkels, toezicht, controle, opsporing);
- Potentiële barrières / preventiemogelijkheden.

8.3 Mogelijke nieuwe ontwikkelingen

Welke mogelijke nieuwe ontwikkelingen signaleert u op het gebied van de georganiseerde criminaliteit?

8.4 Effectiviteit van toegepaste recherchestrategie(ën)

- Wat zijn de maatschappelijke effecten van dit opsporingsonderzoek geweest?
- Wat valt er te zeggen over de effectiviteit van de toegepaste recherchestrategie(ën)?

8.5 Te interviewen personen en op te vragen rapporten

Noteer hier de gegevens van te interviewen personen of op te vragen rapporten, die relevant kunnen zijn voor het eindrapport.

9. Andere opsporingsonderzoeken

- Zijn er mogelijk nog andere interessante opsporingsonderzoeken bij de geïnterviewden bekend (twee á drie jaar geleden afgesloten)
- Zijn er in het onderzoek personen die voor ons interessant zouden kunnen zijn voor een daderinterview? Zo ja, hoe te benaderen?

Bijlage 4 – Brieven aan Hoofddofficieren van Justitie en korpschefs

Geachte Hoofddofficier van Justitie,

Met deze brief willen wij u op de hoogte brengen van de start van een landelijk onderzoek naar de illegale autobranche. Dit onderzoek zal door een onderzoeksteam van Advies- en Onderzoeksgroep Beke in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Justitie worden uitgevoerd (zie bijgaande bevestigingsbrief).

Via het College van Procureurs-Generaal bent u op de hoogte gesteld van de aan het onderzoeksteam verleende toestemming om het onderzoek uit te voeren en inzage te hebben in dossiers en systemen ten behoeve van het onderzoek (kenmerk van de brief: PaG/BJZ/10324, dd. 9 februari 2004).

In het onderzoek gaat het er vooral om zicht te krijgen op een aantal kenmerken en achtergronden van georganiseerde autocriminaliteit. Het onderzoek zal uiteindelijk een bijdrage moeten leveren aan een effectievere preventieve en repressieve aanpak van deze vorm van georganiseerde misdaad.

In de uitvoering van het onderzoek zal nauw worden aangesloten bij de werkwijze die gehanteerd wordt binnen de WODC-monitor 'georganiseerde misdaad'.

Naast literatuuronderzoek en het raadplegen van diverse experts op dit terrein willen we in het onderzoek 25 opsporingsonderzoeken bestuderen en analyseren. Hiertoe zullen onder andere politieteamen die zich hebben bezig gehouden met een opsporingsonderzoek benaderd worden voor een interview.

Naast het feit dat we u op de hoogte willen brengen van onderhavig onderzoek hebben we ook een verzoek aan u. Mocht er binnen uw arrondissement een afgesloten opsporingsonderzoek voorhanden zijn dat gericht was op georganiseerde autocriminaliteit en maximaal twee jaar geleden is afgesloten, wilt u dit onderzoek dan onder onze aandacht brengen? Het doorgeven van de naam en het telefoonnummer van een contactpersoon binnen uw organisatie die kennis heeft van dit opsporingsonderzoek is voldoende.

Vanzelfsprekend mag u ons attenderen op meerdere (recente) opsporingsonderzoeken met betrekking tot georganiseerde autocriminaliteit in uw arrondissement.

Ik hoop dat ik u op deze wijze voldoende heb geïnformeerd over het onderzoek naar de illegale autobranche en zie uw reactie met betrekking tot bruikbare opsporingsonderzoeken van harte tegemoet.

Met vriendelijke groet,
mede namens de andere leden van het onderzoeksteam,

hoogachtend,

Dr. H.B. Ferwerda
Projectleider

Geachte Korpschef,

Met deze brief willen wij u op de hoogte brengen van de start van een landelijk onderzoek naar de illegale autobranche. Dit onderzoek zal door een onderzoeksteam van Advies- en Onderzoeksgroep Beke in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Justitie worden uitgevoerd (zie bijgaande bevestigingsbrief).

Via het College van Procureurs-Generaal bent u op de hoogte gesteld van de aan het onderzoeksteam verleende toestemming om het onderzoek uit te voeren en inzage te hebben in dossiers en systemen ten behoeve van het onderzoek (kenmerk van de brief: PaG/BJZ/10325, dd. 9 februari 2004).

In het onderzoek gaat het er vooral om zicht te krijgen op een aantal kenmerken en achtergronden van georganiseerde autocriminaliteit. Het onderzoek zal uiteindelijk een bijdrage moeten leveren aan een effectievere preventieve en repressieve aanpak van deze vorm van georganiseerde misdaad.

In de uitvoering van het onderzoek zal nauw worden aangesloten bij de werkwijze die gehanteerd wordt binnen de WODC-monitor 'georganiseerde misdaad'.

Naast literatuuronderzoek en het raadplegen van diverse experts op dit terrein willen we in het onderzoek 25 opsporingsonderzoeken bestuderen en analyseren. Hiertoe zullen onder andere politieteamen die zich hebben bezig gehouden met een opsporingsonderzoek benaderd worden voor een interview.

Naast het feit dat we u op de hoogte willen brengen van onderhavig onderzoek hebben we ook een verzoek aan u. Mocht er binnen uw korps een afgesloten opsporingsonderzoek voorhanden zijn dat gericht was op georganiseerde autocriminaliteit en maximaal twee jaar geleden is afgesloten, wilt u dit onderzoek dan onder onze aandacht brengen? Het doorgeven van de naam en het telefoonnummer van een contactpersoon binnen uw organisatie die kennis heeft van dit opsporingsonderzoek is voldoende.

Vanzelfsprekend mag u ons attenderen op meerdere (recente) opsporingsonderzoeken met betrekking tot georganiseerde autocriminaliteit in uw regio.

Ik hoop dat ik u op deze wijze voldoende heb geïnformeerd over het onderzoek naar de illegale autobranche en zie uw reactie met betrekking tot bruikbare opsporingsonderzoeken van harte tegemoet.

Met vriendelijke groet,
mede namens de andere leden van het onderzoeksteam,

hoogachtend,

Dr. H.B. Ferwerda
Projectleider

Bijlage 5 – Introductiebrief Ministerie van Justitie (WODC)

Postadres: Postbus 20301, 2500 EH Den Haag

Bezoekadres
Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
Telefoon (070) 3 70 65 61
Fax (070) 3 70 79 48
E-mail: f.beijaard@minjus.nl
Homepage: <http://www.wodc.nl>

Aan alle regio's en Arrondissementsparketten

Onderdeel	Extern Wetenschappelijke Betrekkingen
Contactpersoon	dr. F.W. Beijaard
Doorkiesnummer(s)	070-370 45 31; fax : 070 – 370 79 02
E-mail	f.beijaard@minjus.nl
Datum	16 januari 2004
Ons kenmerk	1036/ xxx/ 03
Bijlage(n)	n.v.t.
Onderwerp	bevestiging uitvoering onderzoek <i>De illegale autobranche</i>

Geachte lezer,

Hierbij bevestig ik dat het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Justitie aan de Advies- en Onderzoeksgroep BEKE opdracht heeft verleend tot het uitvoeren van het onderzoek *De illegale autobranche*.

Het onderzoek heeft als doel een bijdrage te leveren aan de kennis over de illegale autobranche. Inzicht in de aard van deze branche is een noodzakelijke voorwaarde voor het voorkomen en bestrijden van georganiseerde autocriminaliteit. Daarmee kan het onderzoek bijdragen aan een effectieve preventieve en repressieve aanpak van deze vorm van georganiseerde criminaliteit.

De centrale vragen van dit onderzoek naar de aard van de georganiseerde autocriminaliteit in Nederland zijn samen te vatten als:

1. *Wie zijn de daders?*
2. *Hoe werken zij samen?*
3. *Wat kenmerkt hun werkerrein?*
4. *Wat is hun werkwijze?*
5. *Waar toe leidt hun handelen?*

Zoals vermeld, wordt het onderzoek uitgevoerd door de Advies- en Onderzoeksgroep BEKE. De betrokken onderzoekers zijn: de heer Ferwerda, mevrouw Van Leiden, mevrouw Arts en de heren de Bie en Smulders.

Indien in het kader van dit onderzoek persoonlijke gegevens worden verzameld, dan zullen deze anoniem worden verwerkt. Uitsluitend de onderzoekers hebben toegang tot deze gegevens. Deze gegevens worden niet verstrekt aan het WODC of het Ministerie van Justitie.

De Advies- en Onderzoeksgroep BEKE zal de onderzoeksresultaten presenteren in een rapport, waarin gegevens niet tot personen te herleiden zijn.

Wij hopen dat u aan dit onderzoek uw medewerking wilt verlenen en willen u graag bij voorbaat voor uw medewerking bedanken.

Hoogachtend,

Prof.dr. Frans L. Leeuw
directeur

Bijlage 6 – Aandachtspuntenlijst (kort)

1. Zaakgegevens

2. Kort overzicht opsporingsonderzoek

3. Het samenwerkingsverband

- 3.1 Samenvatting: omvang en samenstelling van het criminele samenwerkingsverband
- 3.2 Hoofdverdachten
- 3.3 Andere verdachten
- 3.4 Overige betrokken personen en bedrijven
- 3.5 Herkomst van de (hoofd)verdachten
- 3.6 Ontstaansgeschiedenis en bestendigheid van het samenwerkingsverband
- 3.7 Bindingsmechanismen
- 3.8 De rol van vrouwen

4. Activiteiten en werkwijze

- 4.1 Primaire activiteiten en werkerterrein van de groep / het netwerk
- 4.2 Secundaire activiteiten
- 4.3 Indicatie van de materiële en immateriële schade

5. Contacten met de omgeving

- 5.1 Contacten met de omgeving (samenvatting)
- 5.2 Contacten met andere criminele groeperingen of daders
- 5.3 Contacten met terroristische en / of separatistische bewegingen
- 5.4 Betrokkenheid van wettige ondernemingen en rechtspersonen
- 5.5 Corrupte contacten met overheidsfunctionarissen
- 5.6 Contacten met externe deskundigen / specialisten
- 5.7 Overige contacten met de omgeving
- 5.8 Specifieke afschermingmethoden
- 5.9 Reacties op de overheid

6. Omvang, verdeling en besteding van het wederrechtelijk verkregen voordeel (wvv)

- 6.1 Omvang van het wvv
- 6.2 Verdeling van het wvv binnen het samenwerkingsverband
- 6.3 Besteding wvv door de betrokken personen
- 6.4 Geldtransacties en witwassen
- 6.5 Vermogensbestanddelen / bezittingen

7. Strafrechtelijke afdoening

- 7.1 Rechtszaak in eerste aanleg en vonnissen
- 7.2 SFO / ontnemingvordering

8. Evaluatie

- 8.1 Leerervaringen en nieuwe inzichten
- 8.2 Mogelijkheden voor preventie
- 8.3 Mogelijke nieuwe ontwikkelingen
- 8.4 Effectiviteit van toegepaste researchstrategie(ën)

Bijlage 7 – Casus per politieregio's

Casus	Regio
1.	Amsterdam-Amstelland
2.	Amsterdam-Amstelland
3.	Haaglanden
4 + 4a.	Gelderland-Midden
5.	Rotterdam-Rijnmond
6.	Gelderland-Midden
7.	Brabant Zuidoost
8.	Amsterdam-Amstelland
9.	Zeeland
10.	Limburg Noord
11.	Zeeland
12.	Midden-Friesland
13.	Zeeland
14.	Limburg Noord
15.	Rotterdam-Rijnmond
16.	Midden-Friesland
17.	Kernteam Noord- en Oost Nederland
18.	Amsterdam-Amstelland
19.	Zeeland
20.	Groningen
21 + 21a	Twente
22.	Hollands-Midden
23.	Rotterdam-Rijnmond

Bijlage 8 – De casus in het kort

Casus 1

Activiteiten: Diefstal en export van in Nederland en buitenland gestolen, dure auto's naar West-Afrika.

Werkwijze: De auto's worden al dan niet in opdracht gestolen in verschillende regio's in Nederland en in andere Europese landen waaronder Duitsland, Spanje en Engeland door middel van woninginbraak en met behulp van reservesleutels. Zeer kort na de diefstal worden de auto's samen met partijen banden verpakt in containers op het terrein van een bedrijf dat bij de illegale activiteiten betrokken is. Dit 'stashen' gebeurt door een aantal Ghanezen in Nederland. De containers verlaten de Nederlandse havens richting België waar ze verder worden verscheept op een lijndienst naar Ghana, Nigeria en Benin. Vanuit Italië worden vermoedelijk reservesleutels van auto's aangeleverd.

Bekende groep: Het betreft een grote internationale groep waarbinnen afzonderlijke groepen verschillende functies uitvoeren. De gehele groep wordt door Ghanezen vanuit Nederland en Ghana gecoördineerd. De stelersgroep wordt gevormd door personen afkomstig uit (voormalig) Joegoslavië.

Casus 2

Activiteiten: Export van in Nederland gestolen, zeer exclusieve auto's naar West-Afrika.

Werkwijze: Al dan niet in opdracht worden op grote schaal gestolen voertuigen geëxporteerd naar meerdere landen in West-Afrika. De auto's worden in opdracht gestolen, voornamelijk na woninginbraken, door een vooralsnog onbekende dadergroep, vermoedelijk Joegoslaven. Hierna worden deze auto's door weer anderen weggereden en vervolgens verborgen op verschillende plaatsen in Nederland. De auto's worden in containers of trailers verscheept.

Bekende groep: Het betreft een internationale groep in Nederland bestaande uit Nigerianen en Ghanezen. De verschillende functies werden uitgevoerd door afzonderlijke groepjes verdachten binnen de groep. De stelersgroep is niet goed in beeld gekomen.

Casus 3

Activiteiten: Export van in Nederland en in het buitenland gestolen auto's naar het Midden-Oosten.

Werkwijze: Het gaat om auto's die na woninginbraak in België, Luxemburg en deels ook in Nederland gestolen worden, waarna ze direct in Nederland worden 'koudgezet' en omgekat. Daarnaast worden dure auto's van merken zoals BMW, Mercedes, Volkswagen en Porsche gekloond. De gestolen of gekloonde auto's worden vervolgens door koeriers in een 'treintje' richting Italië naar het buitenland gereden of via containers over zee naar het buitenland (Midden-Oosten) getransporteerd. In het buitenland worden douane-ambtenaren omgekocht (smeergeld) ten einde de gestolen auto's over de grens te krijgen.

Bekende groep: Het gaat om een internationale groep bestaande uit onder andere Irakezen en Turken. Binnen de groep worden de verschillende functies door aparte personen of groepjes personen uitgevoerd. Waarschijnlijk wordt alles aangestuurd vanuit het land waar de auto heengaat (Irak).

Casus 4 en 4a

Activiteiten: Diefstal, omkatten en heling van gestolen auto's in Nederland.

Werkwijze: Auto's worden gestolen en omgekat met gebruikmaking van schadeauto's die in Duitsland worden opgekocht. Vervolgens worden de auto's verkocht op een veiling in Nederland. (casus 4).

Auto's worden in opdracht van de heler van grote parkeerterreinen gestolen door ze op grove wijze te openen en na diefstal bij meerdere sloperijen in Nederland aan te bieden. Bij bepaalde typen auto's wordt gebruik gemaakt van een motorregelapparaat om de auto mee te kunnen starten. De auto's worden zeer korte tijd na de diefstal gestript waarna de onderdelen voor verkoop worden aangeboden. Het gaat hier met name om Volkswagens (casus 4a).

Bekende groep: Het gaat om twee afzonderlijke nationaal (regionaal) opererende groepen bestaande uit personen van Nederlandse afkomst.

Casus 5

Activiteiten: Sleutel- en autodiefstal gekoppeld aan woninginbraak in Nederland.

Werkwijze: Sinds 1995 wordt een hele familie verantwoordelijk gehouden voor een lange reeks gestructureerde, regio-overschrijdende woninginbraken, waarbij een groot aantal auto's is meegenomen. Vrouwen en kinderen worden ingezet voor voorobservaties, insluipingen en woninginbraken. De mannen gaan hierop volgend aan de slag om goederen weg te halen en door te verkopen. De familieorganisatie zorgt zelf voor de afzet van de door hen gestolen auto's aan helers buiten de familie in Nederland. De woninginbraak zelf wordt meestal aan de achterzijde van de woning uitgevoerd door middel van het afbreken van een cilinderslot met behulp van een verstelbare schroefsleutel (bahco).

Bekende groep: Binnen de Joegoslavische familie zijn tien verdachten direct betrokken bij de autodiefstal.

Casus 6

Activiteiten: Diefstal en heling van gestolen auto's in Nederland.

Werkwijze: In opdracht van verschillende 'losse' helers worden auto's, met name Volkswagens, gestolen vanaf carpoolplaatsen op verschillende plekken in Nederland door middel van het forceren van sloten. Ook wordt bij de diefstallen een motorregelapparaat gebruikt waarmee de stellers bepaalde type auto's kunnen starten. Na de diefstal worden de auto's direct bij de heler afgeleverd waar ze worden gestript. De auto-onderdelen worden op de Nederlandse markt ter verkoop op de sloperij van de heler aangeboden.

Bekende groep: Het betreft een kleine groep stellers van Nederlandse afkomst die auto's leveren aan meerdere helers van Nederlandse afkomst uit dezelfde regio.

Casus 7

Activiteiten: sleutel- en autodiefstal gekoppeld aan woninginbraak in Nederland voor export via Antwerpen.

Werkwijze: Bij een reeks woning- en sleutelinbraken in een specifieke 'dure' woonwijk in Nederland worden auto's weggehaald. Er zijn lijstjes gevonden met woonadressen in één en dezelfde wijk met dure auto's op de oprit en een plattegrond van in en om de woning. Tevens is er een auto teruggevonden in een container in Antwerpen. Dit toont, naast de grote aandacht die besteed wordt aan de voorbereiding, dat er vermoedelijk sprake was van deelname aan een groter internationaal netwerk.

Bekende groep: Het gaat om een groep van vier autodieven. Drie ervan kwamen al eerder in beeld voor een reeks in vereniging gepleegde gewelddadige overvallen. De laatst bijgekomen verdachte heeft een geschiedenis van openlijk geweld, bedreigingen, overvallen en mishandelingen en is de rader in een groter netwerk, waar de groep vermoedelijk deel van uit maakt.

Casus 8

Activiteiten: Diefstal van duurdere auto's, verkoop van zowel onderdelen als complete auto's in Nederland en deels export naar Antillen.

Werkwijze: Auto's werden gestolen via woninginbraken en showroomkraken of professioneel opengebroken. Verdachten zijn ook in bezit van plastic sleutels en beschikken ook over (gestolen) apparatuur voor het maken van kentekenplaten. Het gaat voornamelijk om duurdere auto's (Audi, Mercedes en duurdere Peugeot's). Auto's worden met name in Nederland gestolen en zowel compleet als in onderdelen doorverkocht (vermoedelijk via een beginnend legaal garagebedrijf). Een deel van de gestolen auto's is naar de Antillen getransporteerd. Twee verdachten hielden zich ook bezig met ramkraken van geldautomaten.

Bekende groep: De zes verdachten die in beeld zijn gekomen, zijn met uitzondering van twee personen (een Marokkaan en Antilliaan) van Nederlandse afkomst. De twee hoofdverdachten voeren zelf, behalve de export naar de Antillen, de meeste taken uit (stelen, strippen, omkatten en aanleveren).

Casus 9

Activiteiten: Diefstal, omkatten en verkoop van gestolen auto's in Nederland.

Werkwijze: Na woninginbraken via de methode gaatjesboren, worden de autosleutels ontvreemd en wordt de auto gestolen. Het merendeel van de gestolen auto's wordt omgekat teruggevonden in Nederland, waar ze via advertenties in de krant tegen contante betaling te koop worden aangeboden.

Bekende groep: Het gaat om een groep waarbinnen personen van (ex-)Joegoslavische afkomst verantwoordelijk zijn voor de diefstal van de auto's.

Casus 10

Activiteiten: Handel in onderdelen van gestolen auto's in Nederland.

Werkwijze: De gestolen auto's zijn overwegend afkomstig uit Nederland. Van enkele auto's is bekend dat ze zijn weggenomen na een woninginbraak. Het betreft overwegend auto's van duurdere merken en bedrijfsbusjes. Om de herkomst van de gestolen auto's te maskeren, werden er door een andere verdachte valse facturen opgesteld. Nadat de auto's zijn gestript, worden onderdelen via de sloperij doorverkocht aan particulieren en andere sloperijen. De resten van de gestolen auto's worden, na door een kraan in elkaar te zijn gedrukt, aangeboden aan een shredderbedrijf ter vernietiging. De hoofdverdachte hield zich daarnaast ook nog bezig met een illegale hennepkwekerij.

Bekende groep: Het gaat om een kleine groep van twee verdachten van Nederlandse afkomst. De verdachte die zich bezig hield met de opslag, strippen en de handel heeft een woonwagengkamperachtergrond.

Casus 11

Activiteiten: Export van in het buitenland gestolen auto's naar Marokko.

Werkwijze: Dure auto's worden in Italië, Luxemburg en België gestolen dan wel verduisterd (lease-auto's), in Italië omgekat en vervolgens over het land naar Nederland getransporteerd. In Nederland worden de gestolen auto's via de haven geëxporteerd naar Marokko.

Bekende groep: Het gaat om een internationaal opererende criminele groep bestaande uit onder andere Libiërs en Marokkanen woonachtig in Nederland, Italië en Marokko. Het vermoedelijke brein achter de groep is een Marokkaanse Italiaan. De verschillende functies in de keten worden uitgevoerd door aparte (groepjes) personen binnen de bekende groep.

Casus 12

Activiteiten: Autodiefstal via verhuurbedrijven in Nederland. Transport van en documentenvervalsing voor auto's naar Noord-Afrika.

Werkwijze: Auto's worden gestolen voor de Afrikaanse markt (Tunesië) en getransporteerd via Frankrijk. Er is één duidelijke hoofdverdachte in een groep met twee kernactiviteiten: stelen en transport. Het stelen gebeurt op twee manieren. Via autoverhuurbedrijven, waarbij er valse aangifte van diefstal wordt gedaan terwijl de auto inmiddels al de grens over is. Ten tweede door middel van sleuteldiefstal en woninginbraak. Voor deze tweede methode is een stelersgroep verantwoordelijk waar men geen grip op heeft kunnen krijgen. De auto's worden uiteindelijk met valse papieren per boot via Frankrijk naar Tunesië vervoerd. De auto's worden afgezet en de transporteur gaat met het vliegtuig terug.

Bekende groep: In totaal zijn er vijftien verdachten aangehouden. Een gedeelte hiervan was verantwoordelijk voor de diefstal via verhuurbedrijven en een gedeelte voor het transport. De stelersgroep bestaat voornamelijk uit Joegoslaven, verder zijn er enkele Tunesiërs en Nederlanders bij betrokken.

Casus 13

Activiteiten: Diefstal en export van dure auto's naar het buitenland.

Werkwijze: In dure woonwijken wordt bij woninginbraken via de methode gaatjesboren de autosleutel onttrokken en de auto gestolen. Voorafgaand aan de woninginbraken is de buurt vermoedelijk door de daders verkend. De gestolen auto wordt 'koudgezet' op openbare parkeerterreinen. De auto's worden vervolgens vanuit de Nederlandse haven naar het buitenland verscheept.

Bekende groep: Het betreft een internationaal opererende groep waarbinnen verschillende (groepjes) personen voor elk een aparte functie verantwoordelijk zijn. De inbraken worden met name door personen van (ex-)Joegoslavische afkomst gepleegd en daarnaast zijn er personen van Ghanese afkomst bij de activiteiten betrokken.

Casus 14

Activiteiten: Diefstal en heling van auto's en verkoop van gestolen auto-onderdelen in Nederland en buitenland

Werkwijze: Vanaf grote openbare parkeerplaatsen in Nederland tegen de Duitse grens aan worden met name oudere Duitse voertuigen van het merk Mercedes gestolen door de auto open te breken. Na diefstal worden de auto's direct naar de heler gereden in de aangrenzende regio of 'koudgezet' op een parkeerterrein. Na aflevering van de auto bij de heler wordt deze direct gestript. Na het strippen van de auto's worden de wrakken geplet en naar een recycle-

bedrijf afgevoerd. De gestolen auto-onderdelen worden door de heler verkocht aan particulieren en 'bedrijven' uit onder andere de Balkan en Griekenland.

Bekende groep: Het betreft een kleine groep die zich beperkt tot de eigen regio voor wat betreft de diefstallen en internationaal opereert voor wat betreft de afzet. De heler heeft ook contacten met andere stelersgroepen. Allen zijn van Nederlandse afkomst.

Casus 15

Activiteiten: Stelen van auto's met behulp van via woninginbraak verkregen sleutels, helen en export van complete gestolen auto's naar Afrika.

Werkwijze: Er werd specifiek ingebroken in woningen (d.m.v. gaatjes boren) om autosleutels te bemachtigen en vervolgens de auto's te kunnen stelen. De groep stelers ging hierbij professioneel, bijna militaristisch, te werk. De complete auto's werden via een heler/makelaars doorgesluisd richting Ghana en Nigeria. De auto's werden via de Amsterdamse en Rotterdamse haven verscheept naar onbekend gebleven afnemers in Afrika.

Bekende groep: Het betreft een internationale groep van vijf Joegoslavische stelers uit een familie (oom en drie broers) en een Nederlandse heler/makelaar. Een tweede groep van (Joegoslavische) helers heeft men niet in beeld gekregen omdat deze alweer naar het buitenland was vertrokken.

Casus 16

Activiteiten: Heling en omkatten van auto's uit onder andere Duitsland voor verkoop en als schuldaflissing in drugsircuit.

Werkwijze: De hoofdverdachte maakt voor verkoop gebruik van zowel schadeauto's als gestolen auto's uit Duitsland. Hieruit spreekt een omwisseling van identiteit en inherent hieraan een valsheid in geschriften. De gestolen auto's worden al omgekat aangeleverd, waardoor er geen inzicht is in het omkatproces. Op het moment dat het onderzoek werd stopgezet, was er contact met twee autodieven die voor de hoofdverdachte werkten en die tegen betaling informatie wilden prijsgeven. Hiermee had men meer inzicht kunnen krijgen in het afzetgebied en de samenwerkingsverbanden die er waren. Tevens wordt gedacht dat men nog 20 auto's op had kunnen sporen

Bekende groep: Er is één hoofdverdachte met een eigen legale showroom. Voor zijn criminele praktijken onderhield hij vaste contacten met twee autodieven met lijnen naar Duitsland. Zijn vrouw en één van zijn werknemers zijn in beeld gekomen als medeverdachten.

Casus 17

Activiteiten: Diefstal van en inbraak in auto's in Nederland en in omliggende landen.

Werkwijze: In één nacht worden tientallen auto-inbraken gepleegd met verschillende modus operandi wat duidt op verschillende daders. De auto's lijken vooral gestolen te worden voor de onderdelenhandel. Hiervoor worden in Nederland loodsruimtes gehuurd waar de gestolen auto's gestript kunnen worden. De criminaliteit wordt met name op het platteland gepleegd, in kleine plaatsjes die aan de snelweg liggen.

Bekende groep: het betreft Poolse en Litouwse bendes. De daders zijn vaak bekende criminelen in het land van herkomst. Er is geen verband zichtbaar tussen de Polen en Litouwers, het betreft twee verschillende groepen. De Litouwse dadergroepen zijn aan te duiden als een maffiastructuur bestaande uit verschillende divisies die zich richten op verschillende vormen van criminaliteit zoals mensenhandel, valsmunterij, autocriminaliteit. In Polen bestaat een

hele andere, meer individuele structuur. Hier gaat men minder georganiseerd, hiërarchisch en gestructureerd te werk. In Polen maakt men zich relatief meer schuldig aan voertuigen-criminaliteit en minder aan valsmunterij.

Casus 18

Activiteiten: Stelen, helen, omkatten, en verkoop van gloednieuwe complete auto's.

Werkwijze: De nieuwe auto werden vooral gestolen van opstal terreinen in Nederland (omgeving Rotterdam en Tilburg). Hierbij gingen de verdachten professioneel te werk. Terreinverkenningen, voorbereidingen door uitgekozen auto's dichter bij het hek te zetten en te vullen met extra benzine, vluchtweg vrij maken, gebruik van mobilifoons et cetera. De gestolen auto's worden met behulp van vergelijkbare schade auto's (opgekocht op rest-waarde- markt) omgekat. De omgekatte auto's worden via advertenties in landelijke dag-bladen te koop aangeboden en in Nederland verkocht. Ook worden auto's verkocht aan en soms gekocht van andere makelaars/helers.

Bekende groep: Gaat in totaal om een grote groep van 12 nationaal opererende verdachten. Het betreft overwegend een Surinaams Hindoestaanse familie (schoonfamilie van de hoofdverdachte; dochter, vader, moeder en enkele broers) die veel functies zelf vervulden (stelen, omkatten, documentvervalsing). Zij worden geassisteerd door andere verdachten (onder andere illegalen en ex-drugsverslaafden) die ondersteunende werkzaamheden deden. Daarnaast zijn er specifieke verkopers actief en worden enkele auto's ook wel doorverkocht aan of gekocht van twee Surinaamse broers.

Casus 19

Activiteiten: Diefstal en verkoop van gestolen auto's van Nederland voor buitenlandse markt.

Werkwijze: Na woninginbraken via de methode gaatjesboren worden de autosleutels ont-vreemd en wordt de auto gestolen. Daarnaast worden auto's gestolen vanaf parkeerterreinen. Vanuit Duitsland worden auto's die in Nederland waren gestolen te koop aangeboden. Daarnaast bestaat het vermoeden dat er een lijn loopt naar Suriname.

Bekende groep: De dadergroep bestaat uit personen van (ex-)Joegoslavische herkomst en één persoon van Nederlandse afkomst die alles coördineert.

Casus 20

Activiteiten: Handel in onderdelen van gestolen (bedrijfs)auto's en omgekatte auto's in Nederland.

Werkwijze: Het gaat om in Nederland gestolen auto's die worden gestript of omgekat. Niet duidelijk is geworden door wie en hoe de auto's worden gestolen. De auto's worden in een loods 'koudgezet' en door de verdachten zelf getransporteerd naar plekken waar ze vervolgens werden gestript of omgekat (soms omgebouwd tot een bedrijfswagen met grijs kenteken). Zij droegen vervolgens zelf zorg voor de verkoop van de auto's en onderdelen. Waar de auto's of onderdelen precies naar toe gaan is niet duidelijk geworden.

Bekende groep: Het gaat om een groep van drie nationaal (regionaal) opererende personen. Allen zijn van Nederlandse afkomst. Twee personen houden zich bezig met de handel van onderdelen en auto's. De derde verdachte beperkte zich tot het omkatten van enkele auto's.

Casus 21 + 21a

Activiteiten: Autodiefstal gekoppeld aan woninginbraak in Nederland. Heling en afzet van onderdelen en complete auto's.

Werkwijze: Gestolen Hyundai-busjes en onderdelen van circa tien Nissan Patrols zijn bij een malafide garage in Nederland aangetroffen. Vermoedelijk worden de Hyundai's daar omgekat en de Nissans daar gestript. De garage-eigenaar blijkt contacten te hebben met strippers en slopers uit de onderdelenhandel, waardoor auto's uiteindelijk gestript aan sloopbedrijven geleverd en hier vernietigd worden.

Uiteindelijk heeft men van één auto kunnen aantonen dat deze omgekat was. Van de auto's die gestript en in onderdelen doorverkocht zijn, heeft men tot 30% kunnen achterhalen.

Bekende groep: In totaal zijn 11 verdachten aangehouden: een groep stellers en een groep helers. Allen zijn van Nederlandse afkomst, met uitzondering van een Schotse verdachte.

Casus 22

Activiteiten: Autodiefstal gekoppeld aan woninginbraak in Nederland en België. Afnemers in Nederland, Duitsland en vermoedelijk ook in Noord-Afrika en het Midden-Oosten.

Werkwijze: De inbraak is voorbereid met een adressenlijst waar de duurdere auto's beschikbaar zijn. De woninginbraak wordt dan gepleegd via het raam door middel van het gaatjes boren in het kozijn. Auto's worden niet omgekat, maar in originele staat met kentekenplaat erop koudgezet in Rotterdam/Schiedam. Eén auto is een uur na de inbraak zonder kenteken in een container volgeladen met autobanden in Antwerpen aangetroffen, waarschijnlijk om via haven naar buitenland verscheept te worden

Bekende groep: Een kerngroep van één hoofdverdachte en zeven medeverdachten is in beeld gekomen. Hieronder bevinden zich zowel woninginbrekers (Joegoslaven) als helers (Tunesiër en Joegoslaaf), omkatters (Nederlanders) en een kentekenvervalser (Nederlander).

Casus 23

Activiteiten: Woninginbraken, bedrijfsinbraken en omkatten in Nederland.

Werkwijze: Woninginbraken en bedrijfsinbraken waarbij autosleutels en auto's gestolen worden. De auto's worden ver onder de marktprijs verkocht en belanden vermoedelijk in het 'omkatscircuit'. Verder is er sprake van diefstal van en fraude met brandstofpassen en daarmee verwante diefstal van brandstof, oplichting van een telefoonprovider door middel van het afsluiten van abonnementen op grond van valse documenten en diefstal van computers uit bedrijven al dan niet met medewerking vanuit de bedrijven.

Bekende groep: Er zijn 25 verdachten in beeld gekomen verantwoordelijk voor diefstal, heling en omkatten. Het betreft etnisch divers samengestelde groepen van Nederlanders, (ex-)Joegoslaven en Surinamers.

Bijlage 9 – Kenmerken van de hoofdverdachten op basis van Justitiële Documentatie

Leeftijdscategorieën	Aantal	Percentage
17 t/m 24 jaar	17	16%
25 t/m 39 jaar	66	62%
40 t/m 54 jaar	19	18%
55 jaar of ouder	5	4%
Totaal	107	100%

Tabel 1 – Leeftijden hoofdverdachten

Categorieën	Aantal	Percentage
1 antecedent	9	9%
2 t/m 4 antecedenten	18	19%
5 t/m 9 antecedenten	19	20%
10 of meer antecedenten	51	53%
Totaal	97	100%

Tabel 2 – Aantal antecedenten afgedane zaken

	Stelers	Strippers/omkatters stashers	Faciliators	Makelaars/Helers/Verkopers
Diefstal	11,5	0,5	5,9	4,3
Heling	1,7	1,3	1,8	1,3
Vervalsing	0,5	1,2	1,9	0,5
Vermogen overig	0,1	0,3	0,7	0,4
Geweld	1,3	0,7	0,5	1,3
Verkeer	4,4	2,5	4,3	5,0
Deelname criminele organisatie	0,1	0,2	0,2	0,1

Tabel 3 – Gemiddeld aantal antecedenten per functiegroep

Colofon

Georganiseerde autodiefstal

Kenmerken en achtergronden van een illegale branche in beeld gebracht

Henk Ferwerda, Nicole Arts, Edgar de Bie en Ilse van Leiden

Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem

ISBN 90 6665 665 4

NUR 740

In opdracht van

Ministerie van Justitie, WODC, afdeling Extern Wetenschappelijke Betrekkingen

Foto's

Politieregio's Amsterdam-Amstelland, IJsselland, Limburg-Noord, Kernteam Noord- en Oost-Nederland en Ilse van Leiden (coverfoto)

Illustraties

Marcel Grotens

Vertaling

Inkwell Texts & Translations, Nijmegen

Tekstcorrectie

Karin Tijhof

Vormgeving

Marc Horvat, Uitgeverij SWP

Uitgever

Paul Roosenstein

Voor informatie over overige uitgaven van Uitgeverij SWP:

Postbus 257, 1000 AG Amsterdam

Telefoon: (020) 330 72 00

Fax: (020) 330 80 40

E-mail: swp@swpbook.com

Internet: www.swpbook.com

Welke groepen houden zich bezig met georganiseerde autodiefstal in Nederland?

Hoe gaan ze te werk? In welke mate zijn ze georganiseerd en is er iets tegen te doen?

Deze vragen staan centraal in dit boek waarin verslag wordt gedaan van een landelijk onderzoek naar het in georganiseerd verband stelen en onwettig verhandelen van auto's.

Om hier zicht op te krijgen, is er onder andere – samen met rechteerteams – een analyse gemaakt van 25 opsporingsonderzoeken uit de afgelopen drie jaar.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er sprake is van een vorm van georganiseerde misdaad.

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen nationaal georiënteerde groepen die voor wat betreft de diefstal en afzet van auto's en auto-onderdelen lokaal, regionaal of nationaal opereren én internationaal georiënteerde groepen die zowel nationaal als internationaal gericht zijn voor wat betreft de diefstal en afzet van gestolen waar. Ruim tweederde van de onderzochte criminele groepen is te typeren als internationaal georiënteerd. Noord- en West-Afrikaanse landen komen het meest in beeld als de afzetgebieden voor dure en luxe gestolen auto's.

Binnen de georganiseerde autodiefstal is er sprake van een keten van functies en functiegroepen die dynamisch samenwerken en die begint bij de diefstal en eindigt bij de afzet of verkoop van de gestolen auto's of auto-onderdelen. Gedacht moet worden aan stellers, koeriers, omkatters, strippers, helers, stashers, documentenvervalsers en opdrachtgevers.

In dit boek worden de kenmerken en achtergronden van georganiseerde autodiefstal beschreven en worden handreikingen gedaan voor de aanpak.

SWP

ISBN 90 6665 665 4 / NUR 740



9 789066 656659

www.swpbook.com