

**WODC**  
**Onderzoeksnotities**  
**2002/2**

**Daderprofielen**  
**van**  
**autodiefstal**

Een vooronderzoek met  
behulp van de WODC-  
Strafrechtmonitor en het  
Herkenningssysteem

**M.J.G. Jacobs**  
**A.A.M. Essers**  
**R.F. Meijer**



**Wetenschappelijk**  
**Onderzoek- en**  
**Documentatiecentrum**

## Woord vooraf

Voor het stellen van prioriteiten bij de gerichte aanpak van de voertuig-criminaliteit is de behoefte ontstaan aan een profiel van daders van autodiefstal. De (toenmalige) Directie Preventie, Jeugd en Sanctiebeleid (DPJS), in samenwerking met het Directoraat-Generaal Rechtshandhaving (DGRh) en de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) hebben derhalve besloten een onderzoek te starten naar de mogelijkheden van het opstellen van een dergelijk profiel. Voor u ligt een vooronderzoek dat is uitgevoerd door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC).



# Inhoud

	<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Operationalisatie en methode</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Resultaten</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Discussie</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Conclusie en aanbevelingen</b>	<b>15</b>
	<b>Summary</b>	<b>17</b>
	<b>Literatuur</b>	<b>19</b>



# Samenvatting

Ter verbetering van de preventie en opsporing van autodiefstal is een vooronderzoek uitgevoerd naar daderprofielen van autodieven. De vraagstelling van het onderzoek is driedelig:

- 1 Zijn er profielen van daders van autodiefstal te herkennen in de groep van bij Justitie bekende daders? Zo ja:
- 2 Hoe zijn deze profielen te typeren: welke kenmerken heeft elk profiel?
- 3 Wat is de actuele omvang van de dadergroepen die voldoen aan elk profiel, en voor welk percentage van het totaal aantal autodiefstallen zijn zij verantwoordelijk?

Om deze vragen te beantwoorden is gebruik gemaakt van gegevens uit de WODC-Strafrechtmonitor (SRM) en het Herkenningsdienstsysteem (HKS). De SRM bevat gegevens, in zowel gekwantificeerde als tekstuele vorm, van 1683 strafzaken die in 1993 en 1995 door Rechtbank of OM in eerste aanleg zijn afgedaan. Dit maakt het mogelijk om gedetailleerde gegevens van delict en dader te analyseren. Het HKS is een landelijk systeem dat door de politie wordt gebuikt om aangiften en dadergegevens te registreren. Het HKS is volledig, dat wil zeggen geen steekproef, en wordt hier aangewend om de generaliseerbaarheid en betrouwbaarheid van de uit de SRM verkregen daderprofielen te onderbouwen.

Uit de relevante literatuur over dit onderwerp blijkt dat er hoofdzakelijk drie typen van autodiefstal te onderscheiden zijn. In de eerste plaats is er de diefstal voor eigen vervoer. Men steelt een auto om in een al dan niet tijdelijke vervoersbehoefte te voorzien. In de tweede plaats worden auto's gestolen om er een ander delict mee te plegen, bijvoorbeeld een woninginbraak. Of de auto wordt gestolen nadat een inbraak is gepleegd, bijvoorbeeld als daarbij de sleutels zijn buitgemaakt. We spreken in deze soort gevallen van 'diefstal in verband met het plegen van een ander delict'. Ten slotte worden er auto's gestolen voor de verkoop. Hierbij kan het gaan om zelfstandig opererende individuen, maar ook om professionele autodieven. Professionele autodieven behoren vaak tot organisaties of netwerken van criminelen die de auto's voor de verkoop exporteren. Deze georganiseerde voertuigcriminaliteit wordt als probleem apart beschouwd bij de bestudering van autodiefstallen en het opstellen van een daderprofiel. Het gaat om een relatief kleine groep die verantwoordelijk is voor naar schatting een vijfde van de gestolen auto's. De georganiseerde voertuigcriminaliteit onttrekt zich voor een belangrijk deel aan het zicht van politie en Justitie. In de SRM-steekproef werd slechts één zaak aangetroffen waar het vermoeden rees dat het om een bende ging. Er zijn ruwweg twee manieren om een auto te stelen. De eerste methode is een klassieke 'kraak', waarbij de auto wordt opengeboken, het stuurslot wordt geforceerd en de draden van het contact worden doorverbonden. Ook het gebruik van schroevendraaiers, lopers en valse sleutels valt onder deze definitie. De tweede methode is diefstal met behulp van de originele sleutel. Deze methode lijkt in opmars, nu steeds meer moderne auto's met start-onderbrekingssystemen zijn uitgerust.

Bestudering van de beschikbare gegevens toont het volgende beeld. Meer dan 95% van de autodieven is van het mannelijke geslacht. Circa de helft is van allochtone etnische afkomst. Daarnaast kunnen de volgende profielen worden opgesteld. Achter het profielnummer staat aangegeven hoe vaak het betreffende profiel voorkomt in het SRM-bestand.

*Profiel 1 (52,5%)*

Deze dader steelt een auto voor eigen vervoer. De diefstal wordt veelal in vereniging gepleegd, meestal door middel van 'kraak'. De dader is gemiddeld 26 jaar, en heeft relatief weinig overige delicten in zijn dossier. Zijn dagelijkse activiteit wijkt niet af van plegers van andere delicten (anders dan autodiefstal). In circa een derde van de gevallen wordt een verwijzing gevonden naar harddruggebruik.

*Profiel 2 (26,2%)*

Deze dader steelt een auto ten behoeve van, of in verband met, het plegen van een ander delict. De diefstal wordt relatief vaak alleen gepleegd, en relatief vaak met behulp van de eerder al gestolen originele sleutel. De dader is gemiddeld 30 jaar oud, en heeft veel overige delicten in zijn dossier. Hij is overwegend werkloos. In twee derde van de gevallen wordt een verwijzing gevonden naar harddruggebruik.

*Profiel 3 (16,4%)*

Deze dader steelt een auto met de bedoeling hem geheel of gedeeltelijk te verkopen. De diefstal lijkt veruit het meest in vereniging te worden gepleegd, en in overwegende mate door middel van 'kraak'. De dader is relatief jong (gemiddeld 22 jaar), en heeft soms veel overige delicten in zijn dossier. Hij is in enkele gevallen nog scholier of student, maar meestal werkloos. Er worden *geen* verwijzingen naar harddruggebruik gevonden bij deze zaken.

Er is geen noemenswaardig verschil in aantal buitgemaakte auto's per strafdossier tussen de drie te onderscheiden profielen. In opmerkelijk veel gevallen zijn er drugs in het spel. Met name als er met behulp van de auto ook andere delicten worden gepleegd. Startonderbrekingssystemen, maar ook de zogenoemde voertuigvolgsystemen lijken nuttig te zijn bij de preventie respectievelijk opsporing van autodiefstal.

# 1 Inleiding

Autodiefstallen vormen een hardnekkig probleem in de Nederlandse samenleving. Er bestaat een tekort aan kennis en inzicht met betrekking tot de personen die autodiefstallen plegen en de omstandigheden waaronder dat gebeurt. Teneinde de preventie van autodiefstallen en de opsporing van de daders te kunnen verscherpen is onderzoek derhalve gewenst. Het onderhavige onderzoek spitst zich toe op het ontwerpen van een typologie van autodieven. De vraagstelling luidt:

- 1 Zijn er profielen van daders van autodiefstal te herkennen in de groep van bij Justitie bekende daders? Zo ja:
- 2 Hoe zijn deze profielen te typeren: welke kenmerken heeft elk profiel?
- 3 Wat is de actuele omvang van de dadergroepen die voldoen aan elk profiel, en voor welk percentage van het totaal aantal autodiefstallen zijn zij verantwoordelijk?

In Nederland worden per jaar ruim 30.000 gemotoriseerde voertuigen gestolen, waarvan zo'n 25.000 personenauto's (zie voor recente gegevens de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit [www.stavc.nl](http://www.stavc.nl))<sup>1</sup>. Dit betekent dat van de in Nederland geregistreerde auto's per jaar ongeveer een half procent wordt ontvreemd. In de vier grote steden worden relatief erg veel autodiefstallen gepleegd. In minder dan 10% van de gevallen wordt de zaak opgehelderd (Van Traa, 1996). Daar staat tegenover dat ten minste twee derde van de gestolen auto's wordt teruggevonden. Van der Heijden schatte voor het jaar 1993 zelfs een percentage teruggevonden auto's van 86 (Van der Heijden, 1995 in Van Traa, 1996). Het vermoeden bestaat dat een groot deel van de auto's die niet worden teruggevonden, wordt gestolen door professionelen en criminele groepen. Van Traa (1996) schat het aantal auto's dat door professionelen en criminele groepen per jaar wordt gestolen tussen de 5000 en 7000, ongeveer een vijfde van het totaal aantal gestolen auto's per jaar. Het betreft hier vooral de duurdere en jongere want beter verhandelbare wagens (Mercedes, Audi, BMW), die vaak op grote schaal naar het buitenland worden getransporteerd om daar te worden verkocht. Deze vorm van professionele autodiefstal onttrekt zich voor een belangrijk deel aan het zicht van politie en Justitie. De groep is relatief klein in vergelijking met het aantal auto's dat wordt gestolen, en de organisatoren van de diefstallen blijven buiten beeld door te werken met een netwerk van dieven, koeriers, 'omkatters' (het verwijderen of veranderen van het chassisnummer en/of vervalsing van het kenteken) en helers. Van Traa (1996) beschrijft op basis van 30 speciaal voor dat doel geselecteerde strafdossiers de werkwijze van deze soort criminele



organisaties tot in detail. Ook wordt een profiel van dit type daders geschetst (Van Traa, 1996).

Wordt een autodief op heterdaad betrapt dan is moeilijk aan te tonen of de auto is gestolen voor de verkoop of voor 'eigen gebruik'. Toch mag men verwachten dat een dief die steelt voor de verkoop een andere achtergrond heeft dan een dief die steelt om al dan niet tijdelijk in eigen vervoer te voorzien. Bij het onderzoek naar daderprofielen zijn daarom behalve sociaal-demografische variabelen, ook (en vooral) delictgerelateerde kenmerken van belang. Bij een vermogensdelict als autodiefstal moet dan ook niet alleen naar modus operandi worden gekeken, maar ook naar mogelijk doel van het delict, en een mogelijk daar weer aan ten grondslag liggend probleem zoals het (willen) plegen van andere delicten of drugsgebruik. De reden voor het plegen van een autodiefstal draagt in belangrijke mate bij aan het profiel van de dader.

Er kunnen in essentie drie (elkaar insluitende) redenen zijn om een auto te stelen. Ten eerste kan een auto worden gestolen om er zelf gebruik van te maken. *Joyriding* is een voorbeeld, maar ook het oplossen van een tijdelijk vervoersprobleem of het langdurig in bezit houden en gebruiken van de auto. In de tweede plaats kan een auto worden gestolen om daarmee andere misdaden te begaan. Te denken valt aan vervoer van gestolen goederen na inbraak, gebruik als vluchtauto na een overval, of voor het vernielen van een winkelruit of etalage. In de derde plaats kan een auto worden gestolen om financiële redenen, in casu voor de verkoop. Hierbij kan het gaan om geheel of gedeeltelijk strippen van de auto waarbij de onderdelen worden verkocht of benut voor het opknappen van andere auto's. De auto kan in zijn geheel worden verkocht, veelal na te zijn omgekat, of vernietigd of zoekgemaakt met als doel het innen van verzekeringsgeld (McMurrin en Whitman, 1997; Van Traa, 1996).

Wat betreft de modus operandi onderscheiden we twee werkwijzen. De eerste betreft de klassieke 'kraak' waarbij de auto wordt opengebroken, het stuurslot wordt geforceerd en de motor wordt gestart door middel van het doorverbinden van de draden van het contact. Het gebruik van schroevendraaiers, lopers en valse sleutels valt eveneens onder deze definitie. De tweede manier van autodiefstal is die waarbij originele sleutels worden gebruikt. De sleutels worden 'gevonden' (eenvoudige diefstal), of bemachtigd door geweld, dreiging met geweld (waaronder het zogenoemde *car jacking*) en/of inbraak (Janssen en Janssens, 1997). Nu steeds meer auto's zijn uitgerust met geavanceerde startonderbrekingssystemen (sinds oktober 1998 hebben alle nieuw afgeleverde auto's een dergelijk systeem) wordt de noodzaak voor de autodief om de originele sleutel te hebben steeds groter (Van der Leest en Degen, 1999). Uit het KLPD-Rechercherapport *Stelen op bestelling* blijkt een sterke

<sup>1</sup> De stichting AVc noteert 26.438 personenautodiefstallen in het jaar 1995, 24.130 voor het jaar 1999. De bevolking van 15 jaar ouder ondervond in 1995 naar schatting een totaal van 31.000 gestolen personenauto's (CBS, Statistisch jaarboek 2001).

toename van het aantal autodiefstallen door woninginbraak en showroomkraak. Waar volgens het Centrale Informatiepunt Voertuigcriminaliteit in 1998 nog slechts 32 auto's via showroomkraak werden ontvreemd, was dit aantal in 2.000 gestegen tot 647. Volgens een schatting van de politie bedroeg het aantal gestolen auto's via woninginbraak in 1999 ongeveer 1.200, een kleine 5% van het totale jaargemiddelde (De Miranda en Degen, 2001). De preventie van autodiefstal spitst zich momenteel toe op twee hoofdlijnen, namelijk de eerder vermelde startonderbrekingssystemen en de zogenoemde voertuigvolgsystemen (Van der Lee, 1998). Een voertuigvolgsysteem is een apparaat in de auto dat bij onraad de coördinaten van de positie van het voertuig begint uit te zenden. De auto kan op die manier vrij eenvoudig worden getraceerd.

Deze twee vormen van preventie bestaan naast de aloude en meer bekende vormen ervan, zoals extra sloten (bijvoorbeeld het stuur-pedaal- en het handrem-versnellingspookslot) en het kenteken graveren in de autoruiten. Extra sloten kunnen sommige gelegheidsdieven ervan weerhouden de auto te stelen, terwijl gegraveerde ruiten de kans op stelen voor de verkoop verkleinen. Vooral de minder dure auto's worden onaantrekkelijk voor de heler omdat het vervangen van de ruiten duur is. In dit onderzoek wordt vooral gekeken naar de (mogelijke) preventieve werking van de twee nieuwe methoden.



## 2 Operationalisatie en methode

Om te komen tot een typologie van autodieven wordt gebruik gemaakt van twee gegevensbestanden, namelijk de WODC-Strafrechtmonitor (SRM) en het Herkenningsdienstsysteem (HKS). Met behulp van de Strafrechtmonitor is het mogelijk om diepgravende analyses te maken. De SRM bestaat uit excerpten van strafdossiers die door Openbaar Ministerie of Rechtbank in eerste aanleg zijn afgedaan. De gegevens worden periodiek verzameld. Uit een van COMPAS (Communicatiesysteem Openbaar Ministerie – Parket Administratie Systeem) afgeleid databestand wordt daartoe een op delict-niveau gestratificeerde steekproef<sup>2</sup> getrokken. Van de geselecteerde straf-dossiers worden gegevens over dader, delict, procesgang en eventueel slacht-offer in zowel gekwantificeerd gerubriceerde als in tekstuele vorm vastgelegd (Wartna, 1997). De geanalyseerde strafdossiers van de datarondes 1993 en 1995 betreffen respectievelijk 704 en 979 daders. Het aantal zaken in de SRM waarin melding wordt gemaakt van autodiefstal bedraagt, uit beide jaargangen samen, 56. De gewogen steekproefgrootte bedraagt 61. Ten behoeve van het onderhavige onderzoek is gebruik gemaakt van de kwalitatieve gegevens en de gewogen kwantitatieve data. Het doel van de diefstal en de modus operandi zijn door middel van inhoudsanalyse uit de kwalitatieve gegevens vastgesteld. Daarbij is een hiërarchische structuur van de doelen en modi operandi verondersteld. Als de diefstal(len) niet in verband kon(den) worden gebracht met het plegen van een ander delict, gold als doel 'eigen vervoer'. Als de diefstal(len) niet in verband met verkoop kon(den) worden gebracht, maar wel met (de intentie tot) het plegen van een ander delict, gold als doel 'vervoer ivm ander delict'. Als een (van de) diefstal(len) werd(en) gepleegd met een originele sleutel gold als modus operandi 'originele sleutel', anders 'kraak'. In slechts één van de geanalyseerde strafdossiers werd een aanwijzing gevonden voor deelname aan een criminele groep. Dit type dader valt vanwege het geringe voorkomen buiten het bereik van dit onderzoek (de geïnteresseerde lezer zij verwezen naar Van Traa, 1996, bijlage IX).

Bij het opstellen van de daderprofielen wordt achtereenvolgens gekeken naar doel van de diefstal en modus operandi, enkele sociaal-demografische variabelen, te weten leeftijd, etnische afkomst en dagelijkse activiteit, het feit of de diefstal alleen of in vereniging is gepleegd en het gemiddeld aantal overige ten laste gelegde delicten. Ten slotte wordt onderzocht of er sprake is van verslaving aan harddrugs. Deze met behulp van de SRM verkregen gegevens

<sup>2</sup> De stratificatie betreft afdoeningsinstantie (OM/RB) en type delict (vermogensdelicten zijn ondervetegenwoordigd ten gunste van gewelds-, openbare-orde-, zeden- en drugsdelicten). Economische- en verkeersdelicten alsmede zaken die betrekking hebben op het Militair Strafrecht zijn niet in de SRM opgenomen.

worden daarna vergeleken met relevante en waar mogelijk vergelijkbare gegevens uit het HKS.

Het HKS is een landelijk registratiesysteem dat door de politie wordt gebruikt om aangiften en dadergegevens te registreren. In het bestand worden personen opgenomen die minimaal twaalf jaar oud zijn en tegen wie als verdachte van een misdrijf proces-verbaal is opgemaakt, of die blijkens enig schriftelijk stuk zijn aangehouden als verdachte van enig misdrijf en tegen wie nog geen proces-verbaal is opgemaakt. Een proces-verbaal, ofwel antecedent, kan bestaan uit een of meer delicten. Het HKS bevat informatie over delict, verdachte en diens antecedenten. De delicten in het HKS worden op basis van zogenoemde maatschappelijke codes ingedeeld, dat wil zeggen in termen van 'winkeldiefstal', 'straatroof', 'diefstal uit auto'. De maatschappelijke code 'diefstal van personenauto' wordt echter niet als zodanig gebruikt. Men hanteert de categorie 'ander motorvoertuig', hetgeen personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's en in een paar regio's ook tweewielige motorvoertuigen met meer dan 50 cc cilinderinhoud impliceert. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare gegevens, die uit 1999.

Met nadruk moet worden gesteld dat het in het hiernavolgende uitsluitend gaat om de *geregistreeerde* criminaliteit. Zo'n 90% van de autodiefstallen blijft onopgehelderd. Het is daardoor goed mogelijk dat er een selectie-effect optreedt. Met andere woorden, dat alleen een bepaald type, of bepaalde typen, van autodiefstallen en/of daders aan het licht komen en zodoende een vertekend beeld van de werkelijkheid vormen.

### 3 Resultaten

We behandelen eerst de resultaten uit de Strafrechtmonitor en vervolgens die uit het Herkenningsdienstsysteem. Zoals gezegd zijn er in de Strafrechtmonitor 56 zaken aanwezig waarin melding wordt gemaakt van autodiefstal. Daarbij zijn 115 auto's betrokken geweest. In ruim de helft van de dossiers (53,6%) gaat het om één auto. Bij ruim een kwart van de dossiers (26,8%) zijn twee auto's betrokken. In de overige gevallen gaat het om meerdere auto's, maar in slechts één geval om meer dan tien. In 87,5% van de zaken ging het om geslaagde diefstal(len). Bij de overige bleef het bij poging(en). Alle daders zijn van het mannelijke geslacht. Interessante informatie biedt een kruistabel van het doel van de diefstal met de modus operandi (zie tabel 1).

Tabel 1: Doel van de autodiefstal naar modus operandi, aantal en percentage van totaal (gewogen N=61)

doel	modus operandi			totaal
	'kraak'	originele sleutel	onbekend	
eigen vervoer	22 (36,1%)	9 (14,8%)	1 (1,6%)	32 (52,5%)
vervoer ivm ander delict	10 (16,4%)	6 (10,7%)	0	16 (26,2%)
verkoop	7 (11,5%)	2 (3,3%)	1 (1,6%)	10 (16,4%)
onbekend	3 (4,9%)	0	0	3 (4,9%)
<b>totaal</b>	<b>42 (68,9%)</b>	<b>17 (27,9%)</b>	<b>2 (3,2%)</b>	<b>61 (100,0%)</b>

Bron: SRM 1993 en 1995

We zien dat ruim de helft<sup>3</sup> van de daders (52,5%) de autodiefstal(len) pleegt ten behoeve van eigen vervoer. Meest gebruikte methode daarbij is de 'kraak'. Uit de kwalitatieve gegevens blijkt dat het hier in veel gevallen gaat om impulsdiefstallen. De dader heeft doorgaans kennis van zaken met betrekking tot stuurslot en bedrading, ziet een van zijn favoriete merken en/of typen staan, en rijdt ermee weg. 'Kraak' wordt sowieso het meest toegepast (68,9%).

De diefstal in verband met het plegen van een ander delict komt aanzienlijk minder vaak voor. Er zijn zestien gevallen (26,2%) waarin de intentie werd geconstateerd om met de gestolen auto een ander delict te plegen, dan wel waarin dat daadwerkelijk gebeurd is<sup>4</sup>. Er wordt bij dit doel verhoudingsgewijs iets meer gebruik gemaakt van de originele sleutel dan bij de overige doelen, bijvoorbeeld wanneer de auto wordt meegenomen na een inbraak waarbij de sleutel is bemachtigd.

<sup>3</sup> Vanaf hier worden uitsluitend nog de gewogen aantallen en percentages weergegeven.

<sup>4</sup> Men dient bij dit cijfer te bedenken dat niet altijd duidelijk is of de dader van plan is om met de auto een ander delict te plegen. In veel gevallen immers wordt de dader staande gehouden, voordat hij het andere delict heeft kunnen plegen dan wel aanleiding heeft kunnen geven om het plegen van het andere delict redelijkerwijs te kunnen veronderstellen.

In één op de zes gevallen is sprake van een aangetoonde bedoeling van verkoop van (delen van) de gestolen auto(s). De dief gebruikt voor dit doel meestal de 'kraak'methode.

Er wordt weinig verschil gevonden in aantal buitgemaakte auto's per strafzaak tussen de drie onderscheiden doelen. Het gemiddeld aantal auto's bij de 'eigen vervoer'-zaken bedraagt 2,2. Bij die zaken waarbij een auto werd gestolen in verband met het plegen van een ander delict is het gemiddelde 2,1, en bij de zaken waar het om verkoop ging 1,6 (deze cijfers zijn niet in een tabel opgenomen).

Wat betreft sociaal-demografische factoren wordt gekeken naar dagelijkse activiteit, etnische achtergrond en leeftijd, uitgesplitst naar doel van de diefstal. Een vergelijking wordt gemaakt met gegevens van de criminelen uit de SRM die geen autodiefstal hebben gepleegd, de 'niet-autodieven'.

Tabel 2: Doel van autodiefstal naar persoonskenmerken dagelijkse activiteit, etnische achtergrond en leeftijd (gewogen N=59, categorie 'onbekend' niet meegenomen in de berekening)

	dagelijkse activiteit (%)			percentage autochtoon	gemiddelde leeftijd (stddev)
	scholier/ student	werkend	niet werkend		
<i>doel</i>					
eigen vervoer	22,6	25,8	51,6	54,8	26,1 (10,3)
vervoer i.v.m. ander delict	0,0	12,5	87,5	50,0	29,9 (5,5)
verkoop	18,2	9,1	72,7	54,5	21,6 (5,4)
niet-autodieven (n=1626)	17,8	31,3	51,0	62,0	28,8 (11,4)

Bron: SRM 1993 en 1995

Uit tabel 2 blijkt dat een grote meerderheid van de autodieven die de auto stelen in verband met het plegen van een ander delict of voor de verkoop, niet werkt, schoolgaat of studeert. Ongeveer de helft van de autodieven is van allochtone afkomst. Autodieven die stelen voor de verkoop zijn relatief jong. Zij die de ontvreemde auto gebruiken in verband met het plegen van een of meer andere delicten zijn gemiddeld wat ouder.

Tabel 3 laat zien dat diefstal voor eigen vervoer in circa tweederde van de voorkomende gevallen (22/(9+22+1)) in vereniging wordt gepleegd. Gaat het om verkoop dan worden zelfs alle genoteerde diefstallen in vereniging gepleegd. Autodiefstallen die worden gepleegd in verband met een ander (te plegen) delict worden relatief het meest alleen uitgevoerd.

Het aantal overige delicten dat in het dossier wordt genoemd, is bij de diefstallen voor eigen vervoer het laagst. Wordt de diefstal met een ander oogmerk uitgevoerd, dan is het niet verwonderlijk dat het gemiddeld aantal overige delicten hoger komt te liggen. Opmerkelijk is evenwel dat het *veel* hoger komt te liggen, met ook een veel hogere spreiding. Niet zelden is de autodiefstal, als deze gepleegd is met een specifiek doel anders dan simpel vervoer, onderdeel van een keten van delicten.

Tabel 3: Doel van de autodiefstal en modus operandi naar delictkenmerk 'in gezelschap gepleegd' (aantal en percentage van het totaal) en gemiddeld aantal overige delicten in dossier (gewogen N=61)

	<i>diefstal alleen of in vereniging</i>			gemiddeld aantal overige delicten in dossier (stddv)
	alleen	in vereniging	onbekend	
<i>doel</i>				
eigen vervoer	9 (14,5%)	22 (35,5%)	1 (1,6%)	1,9 (3,5)
vervoer i.v.m. ander delict	8 (12,9%)	8 (12,9%)	0	8,7 (7,3)
verkoop	0	9 (14,5%)	2 (3,2%)	4,4 (11,1)
onbekend	0	3 (4,8%)	0	—
<i>modus operandi</i>				
'kraak'	9 (14,8%)	33 (54,1%)	0	3,1 (5,6)
originele sleutel	8 (13,1%)	7 (11,5%)	2 (3,3%)	6,0 (9,6)
onbekend	0	1 (1,6%)	1 (1,6%)	—
<b>totaal</b>	<b>17 (27,9%)</b>	<b>41 (67,2%)</b>	<b>3 (5,4%)</b>	<b>4,1 (7,0)</b>

Bron: SRM 1993 en 1995

Ook het verschil in gemiddeld aantal overige delicten bij de verschillende modi operandi is groot. Om de originele sleutel te bemachtigen is vaak het plegen van ten minste één ander delict noodzakelijk, bijvoorbeeld inbraak, (dreigen met) geweld, of valsheid in geschrifte, bijvoorbeeld bij verduistering van een gehuurde auto. Gaat het om 'kraak' dan is het aantal gepleegde delicten per zaak relatief gering.

Veel autodieven zijn verslaafd aan harddrugs. Tabel 4 toont aan dat de verhouding wel/geen verwijzing<sup>5</sup> in het dossier naar harddruggebruik bij autodieven 1 op 3 drie is, terwijl die voor de overige criminelen neerkomt op ruwweg 1 op 7. Bovendien blijken bij het stelen van een auto in verband met het plegen van een ander delict zelfs in twee derde van de gevallen harddrugs in het spel te zijn. Daarentegen werd bij géén van de zaken waarin auto's voor de verkoop gestolen waren een verwijzing naar harddruggebruik gevonden. De modus operandi lijkt geen verband te hebben met de rapportage van harddruggebruik.

Uit het Herkenningsdienstsysteem blijkt dat er in 1999 3491 verdachten zijn geverbaliseerd wegens diefstal van een motorvoertuig. Het gaat daarbij om 6140 diefstallen, ofwel een gemiddelde van 1,8 voertuig per verdachte. Dit cijfer is niet gecorrigeerd voor het voorkomen van medeplegen, waardoor het 'netto' gemiddeld aantal gestolen voertuigen per verdachte dus lager ligt. 4,7% van de verdachten is vrouw. 70% is in Nederland geboren. Het merendeel van de verdachten (56%) is jonger dan 25 jaar. In tabel 5 is te zien dat een groot deel van de zogenoemde *first offenders* (zij die nog slechts 1 antecedent op hun naam hebben staan) zich onder de zeer jeugdigen bevindt. 34% van de *first offenders* is tussen de 12 en 17 jaar. De echte veelplegers

<sup>5</sup> Een 'verwijzing naar' refereert aan melding in het strafdossier van verslaving aan harddrugs.



Tabel 4: Doel van de diefstal en modus operandi naar harddruggebruik (gewogen N=60)

	verwijzing in dossier naar harddruggebruik	
	ja	nee
<i>doel</i>		
eigen vervoer	9 (15,0%)	21 (35,0%)
vervoer i.v.m. ander delict	11 (18,3%)	5 (8,3%)
verkoop	0	11 (18,3%)
onbekend	0	3 (5,0%)
<i>modus operandi</i>		
'kraak'	14 (23,3%)	27 (45,0%)
originele sleutel	5 (8,3%)	11 (18,3%)
onbekend	1 (1,6%)	2 (3,3%)
<b>totaal</b>	<b>20 (33,3%)</b>	<b>40 (66,7%)</b>
<b>totaal niet-autodieven (n=1.626)</b>	<b>234 (14,9%)</b>	<b>1.332 (85,1%)</b>

Bron: SRM 1993 en 1995

Tabel 5: Aantal verdachten per aantal antecedenten naar leeftijdscategorie ten tijde van proces-verbaal, in %

aantal antecedenten	leeftijdscategorie					totaal (n)
	12-17	18-24	25-34	35-44	45+	
1	34	37	19	8	2	100 (708)
2	39	36	17	6	2	100 (363)
3-4	34	46	13	5	2	100 (451)
5-10	23	44	24	8	2	100 (719)
11-20	5	43	38	13	2	100 (463)
21+	0	12	55	29	4	100 (787)
<b>totaal</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>100 (3.491)</b>

Bron: HKS/ABRIO 1999

(21 of meer antecedenten) vinden we met name in de hogere leeftijdscategorieën, 25-34 en 35-44.

Volgens de gegevens uit het HKS is 20% van de van voertuigdiefstal verdachte personen drugsverslaafd<sup>6</sup> (tabel 6). Drugsverslaving komt aanzienlijk meer voor bij de veelplegers. Van degenen met 21 of meer antecedenten is 60% drugsverslaafd.

Tabel 6: Aantal verdachten per aantal antecedenten naar indicatie drugsverslaving; in %

aantal antecedenten	drugsverslaafd	totaal n
1	1	708
2	2	363
3-4	3	451
5-10	11	719
11-20	26	463
21+	60	787
<b>totaal</b>	<b>20</b>	<b>3.491</b>

Bron: HKS/ABRIO 1999

<sup>6</sup> Verslaving wordt in het HKS niet stelselmatig bijgehouden. Aangenomen moet worden dat de genoemde aantallen verslaafden een ondergrens vormen.

## 4 Discussie

De voor dit onderzoek gebruikte bronnen hebben elk enkele tekortkomingen die hun weerslag hebben op de interpretatie van de resultaten. De resultaten uit de SRM zijn gebaseerd op een steekproef uit strafzaken die zijn afgedaan in de jaren 1993 en 1995. Dit brengt drie beperkingen met zich mee. Ten eerste blijft een deel van de autodiefstallen buiten beeld, omdat het zich grotendeels onttrekt aan de registratie. Het gaat hier om de georganiseerde en/of professionele voertuigcriminaliteit. In de SRM bleek slechts één zaak aanwezig waarbij men kon vermoeden dat het om een bende ging. Ten tweede zijn de gegevens uit de SRM enigszins gedateerd. Een ouderdom van zes jaar is, waar het gaat om dieptestructuren achter de criminaliteit, geen enkel bezwaar. Bij autodiefstallen lijkt zich echter juist in die zes jaar een belangrijke verschuiving te voltrekken. Door de verbeterde beveiliging van met name de duurdere en jongere auto's ontstaat er een grotere behoefte aan, en soms ook de noodzaak tot, het verkrijgen van de originele sleutel en/of ontgrendelaar. De derde dataverzamelingsronde van de SRM die in 2002 zal worden uitgevoerd, zal hierover meer duidelijkheid kunnen verschaffen. Ten derde is het aantal dossiers in de SRM waarin autodiefstal voorkomt met 56 betrekkelijk klein. Men dient hier vooral rekening mee te houden bij het generaliseren van de kwantitatieve gegevens naar de populatie. Bij de interpretatie van de resultaten dient men te bedenken dat zij niet op significantie zijn getoetst.

De vergelijkbaarheid van de resultaten uit de SRM en die uit het HKS laat te wensen over. Het grootste probleem betreft de verschillen in definitie. Waar de SRM zich strikt beperkt tot automobielen (en daarmee vrachtwagens, motorrijwielen, landbouwvoertuigen, e.d. uitsluit) is in het HKS een dergelijk onderscheid niet te maken. De SRM gebruikt voor etniciteit het begrip etnische afkomst, het HKS hanteert geboorteland. Een ander verschil tussen SRM en HKS betreft de eenheid van analyse. Bij het HKS gaat het om unieke verdachten, bij de SRM om zaken. Doordat zaken kunnen zijn samengesteld op basis van meerdere processen-verbaal, komen de (vaak drugsverslaafde) veelplegers meer en gemakkelijker in beeld in de steekproef van de SRM dan in het HKS. Dit verklaart ten dele het verschil in percentage drugsverslaafden tussen SRM en HKS (respectievelijk 33% en 20%). Al met al echter dragen de gegevens uit beide bestanden op zinnige wijze bij tot de vorming van de daderprofielen.

Als uitgangspunt voor deze profielen gold het doel van de diefstal, te weten 'gebruik voor eigen vervoer', 'gebruik in verband met het plegen van een of meer andere delicten', en 'verkoop'. Er mag zich een verschuiving in de

kenmerken van autodiefstallen voordoen, een gegeven dat veel minder aan verandering onderhevig lijkt, is het feit dat ruim de helft van de geregistreerde autodiefstallen uit de SRM is gedaan ten behoeve van het eigen vervoer. Wellicht vanwege het vaak impulsieve karakter van dit type diefstal, is en blijft de klassieke 'kraak'methode daarbij favoriet. Het is mogelijk dat de dief die geleerd heeft dit type diefstal uit te voeren zijn toevlucht zal nemen tot de wat oudere auto's, nu de nieuwere modellen een betere beveiliging kennen. Het doel is immers niet zozeer om een mooie, goed verkoopbare auto te hebben, als wel om 'van A naar B' te komen. De diefstal voor eigen vervoer wordt relatief vaak in vereniging gepleegd. Men gaat niet planmatig te werk, maar als de gelegenheid zich voordoet kraakt en steelt men de auto. Een autodiefstal ten behoeve van (of in verband met) het plegen van een ander delict gebeurt relatief vaker alleen. Daarnaast gebruikt de dief die alleen is relatief vaker de originele sleutel. Het beeld dat zich hier naar voren dringt, is dat van de eenzame inbreker, die op zoek gaat naar autosleutels of daar toevallig op stuit. In zijn dossier worden opmerkelijk veel overige delicten aangetroffen. Alle autodiefstallen in de SRM-steekproef met de bedoeling de buit te verkopen zijn in vereniging gepleegd. Ook hier betreft het criminelen met soms veel feiten in het dossier.

In veel gevallen van autodiefstal zijn harddrugs in het spel. In maar liefst twee derde van de gevallen waarbij een auto werd gestolen in verband met het plegen van een ander delict wordt er melding gemaakt van harddruggebruik. Het stereotype beeld bij deze groep daders is dat van de 'junk' die er bewust op uittrekt om aan geld voor drugs te komen, door middel van inbreken. In de auto worden de gestolen goederen vervoerd om verkocht te worden. Het zijn doorgaans veelplegers met veel kennis en ervaring op het gebied van inbraak en (auto)diefstal.

## 5 Conclusie en aanbevelingen

Professionele en georganiseerde voertuigcriminaliteit dient als probleem apart te worden beschouwd bij de bestudering van autodiefstallen en het opstellen van een daderprofiel. Het onttrekt zich niet alleen goeddeels aan het zicht van politie en Justitie, maar ook aan de kaders en patronen die worden aangetroffen bij de al dan niet sequentieel uitgevoerde enkelvoudige autodiefstallen. Deze laatste vorm beslaat echter wel het leeuwendeel van de in Nederland gepleegde autodiefstallen. De hier vermelde daderprofielen hebben dan ook alleen daarop betrekking. In meer dan 95% van de gevallen gaat het om mannen. Circa de helft is van allochtone etnische afkomst. Samenvattend kunnen daarnaast de volgende profielen worden opgesteld. Achter het profielnummer staat aangegeven hoe vaak het betreffende profiel voorkomt in het SRM-bestand.

### *Profiel 1 (52,5%)*

Deze dader steelt een auto voor eigen vervoer. De diefstal wordt veelal in vereniging gepleegd, meestal door middel van 'kraak'. De dader is gemiddeld 26 jaar, en heeft relatief weinig overige delicten in zijn dossier. Zijn dagelijkse activiteit wijkt niet af van plegers van andere delicten (anders dan autodiefstal). In circa een derde van de gevallen wordt een verwijzing gevonden naar harddruggebruik.

### *Profiel 2 (26,2%)*

Deze dader steelt een auto ten behoeve van, of in verband met, het plegen van een ander delict. De diefstal wordt relatief vaak alleen gepleegd, en relatief vaak met behulp van de eerder al gestolen originele sleutel. De dader is gemiddeld 30 jaar oud, en heeft veel overige delicten in zijn dossier. Hij is overwegend werkloos. In twee derde van de gevallen wordt een verwijzing gevonden naar harddruggebruik.

### *Profiel 3 (16,4%)*

Deze dader steelt een auto met de bedoeling hem geheel of gedeeltelijk te verkopen. De diefstal lijkt veruit het meest in vereniging te worden gepleegd, en in overwegende mate door middel van 'kraak'. De dader is relatief jong (gemiddeld 22 jaar), en heeft soms veel overige delicten in zijn dossier. Hij is in enkele gevallen nog scholier of student, maar meestal werkloos. Er worden *geen* verwijzingen naar harddruggebruik gevonden bij deze zaken.

Er is geen noemenswaardig verschil in aantal buitgemaakte auto's per straf-dossier tussen de drie te onderscheiden profielen. In opmerkelijk veel gevallen zijn er drugs in het spel. Met name als er met behulp van de auto ook andere delicten worden gepleegd. In vervolgonderzoek zou men kunnen

trachten om aan de hand van de dossieruittreksels in de Strafrechtmonitor de kluwen van overige delicten te ontwarren en te rubriceren, om zodoende preciezer zicht te krijgen op de rol die de gestolen auto in het geheel van criminele activiteiten speelt. Ook het Herkenningsdienstsysteem kan hierbij van nut zijn door middel van het analyseren van de antecedenten van verdachten. De preventie en opsporing van autodiefstal kan met die kennis effectiever worden toegepast. Het plaatsen van een voertuigvolgsysteem bijvoorbeeld, heeft bij opsporing van de dader alleen zin als hij de auto lang genoeg in zijn bezit houdt om hem in de nabijheid daarvan nog te kunnen vinden. De opsporing van autodieven kan worden verbeterd door extra alert te zijn op autodiefstal indien personen worden aangehouden in verband met drugsgerelateerde vermogenscriminaliteit. Er is een relatief grote kans dat de gestolen goederen in een gestolen auto vervoerd (zouden) worden. Startonderbrekingssystemen lijken goede diensten te kunnen bewijzen bij de preventie van autodiefstal. Zij zullen dader type 1 er in veel gevallen van weerhouden een auto te stelen die ermee is uitgerust. Een voertuigvolgsysteem is alleen nadelig voor dader type 1 voorzover hij de auto langdurig in bezit wil houden. Dader type 2 ondervindt wellicht de minste hinder van de preventieve maatregelen. Hij steelt de auto relatief vaak met de originele sleutel, bijvoorbeeld na een woninginbraak. Na vervoer van de gestolen goederen, of het plegen van (weer) een inbraak, laat hij de auto doorgaans snel ergens achter. Alleen een uiterst snelle opsporing van auto en dader door middel van het voertuigvolgsysteem is in deze gevallen effectief. Dader type 3 wordt het met genoemde preventieve maatregelen wel moeilijk gemaakt. Ook hij zal in veel gevallen de originele sleutel moeten zien te bemachtigen en daarnaast over voldoende deskundigheid moeten beschikken om het voertuigvolgsysteem buiten werking te zetten, alvorens hij de auto kan verkopen. Professionele autodieven onttrekken zich zoals gezegd aan deze typering. Met behulp van soms zeer specialistische apparatuur kunnen zij in principe elke auto stelen en gereedmaken voor verkoop of export.

## Summary

# A typology of car thieves

A preliminary investigation based on the WODC Criminal Justice Monitor and the Police Offenders Identification System

Car theft is a persistent problem in the Netherlands. In order to improve prevention and the tracking down of car thieves more knowledge is needed about types of car thieves. Basically there are three types of car theft. The first type of car theft is carried out as a result of a need for transportation. The car is used for a short, and only sometimes longer, period of time to get from one point to another. The second type of car theft is carried out in relation to one or more other offences. In many cases the car is stolen for transportation of stolen goods after a burglary. Less frequently, the car is stolen following a break-in during which the car keys were discovered more or less by chance. The third type of car theft is carried out for selling. There are thieves operating individually, but there are also criminals who participate in a network or criminal organisation. These 'professionals' export and sell the cars on a large scale.

Nearly all car thieves are men, about half of them are of Dutch origin. One third of those who steal a car for transportation are hard drug users. They mostly operate accompanied and steal the car by forcing open the locks and connecting the wiring. Of those who steal a car in relation to some other crime two thirds are hard drug users. They usually have many crimes in their file and are mostly unemployed. They relatively often use original keys for their theft. Non-professional thieves stealing for selling the car are relatively young. They seldom use hard drugs, act seldomly on their own, and steal the car by forcing the locks. They sometimes have many crimes in their files and most of them are unemployed.



# Literatuur

**Centraal Bureau voor de Statistiek**

*Statistische Jaarboek 2001*

Voorburg/Heerlen, CBS, 2001

**Heijden, A.W.M. van der**

*Verwongen beeld van autodiefstal*

Zoetermeer, CRI, 1995

**Janssen, C., S. Janssens**

Kapers op de kust; het criminele fenomeen car jacking

*Politeia*, jrg. 7, nr. 5, 1997, pp. 13-15

**Lee, T. van der**

Voertuigvolgsystemen; een bijdrage aan het terugdringen van autodiefstallen

*Algemeen politieblad*, jrg. 147, nr. 12, 1998, pp. 6, 8-9

**Leest, W. van der, J. Degen**

Carjacking; gewelddadige autodiefstal

*Modus*, jrg. 8, nr. 3, 1999, pp. 4-7

**McMurran, M., J. Whitman**

The development of a brief intervention for car theft. In: J.E. Hodge,

M. McMurran, C.R. Hollin (red.), *Addicted to crime?*

New York, John Wiley & Sons, 1997, pp. 191-201

**Miranda, H. de, J. Degen**

*Stelen op bestelling; een onderzoek naar autodiefstal door middel van  
woninginbraak en showroomkraak*

Zoetermeer, KLPD, 2001

**Traa, M. van**

*Inzake opsporing; enquête opsporingsmethoden; bijlage IX – De autobranche en  
de (vracht)autocriminaliteit*

Den Haag, SDU, 1996

**Wartna, B.S.J. (red.)**

*WODC-Strafrechtmonitor; ontwikkeling van een systeem voor periodiek dossier-  
onderzoek naar de achtergronden van de strafrechtspleging in Nederland*

Den Haag, Ministerie van Justitie, WODC, 1997 (intern rapport)