

Georganiseerde autodiefstal

Kenmerken en achtergronden van een illegale branche in beeld gebracht

Ferwerda, H., N. Arts, E. de Bie en I. van Leiden.

Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem, 2005.

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 literatuursearch, 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 literatuursearch 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 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 tekenmerken 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 researcheteams. 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, persoonsafhankelijke 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 (internationale 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 objectmisdrijf richting een persoonmisdrijf 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 hotspots 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.